

## Entre la precarización y el alivio cotidiano. Las plataformas Uber Eats y Glovo en Quito

KRUSKAYA HIDALGO CORDERO  
BELÉN VALENCIA CASTRO

SEPTIEMBRE 2019

- Las plataformas Uber Eats y Glovo regulan una relación laboral triangular entre: las empresas que ofertan comida y otros productos, el/la cliente y el/la repartidor/a. Estas plataformas sostienen que el trabajo de repartición es un emprendimiento, donde quien realiza las entregas es independiente, no tiene jefe, maneja su propio tiempo, tiene sus propios medios de trabajo, y en sí “es autónomo”. Por lo tanto, se desligan de cualquier vínculo de relación laboral. Sin embargo, esta actividad se desempeña bajo una exacerbada inestabilidad laboral, un control estricto por parte de las plataformas sobre los horarios, rutas y precios de repartición, que, al no ser cumplidas, dan paso al ejercicio de un poder disciplinario que se cristaliza en la desactivación de la cuenta. Todos estos son rasgos de dependencia laboral y de pérdida de derechos laborales.
- El contexto ecuatoriano en el que aparecen estas plataformas está caracterizado por: 1) el retorno al neoliberalismo emprendido en el gobierno de Rafael Correa, que se profundiza y acelera en el gobierno del actual presidente Lenin Moreno, dejando alrededor de 12 mil personas del sector público sin empleo; y 2) la creciente presencia de población migrante y refugiada venezolana en busca de empleo, que, según la Asociación Civil Venezuela en Ecuador, supera las 350 mil personas. Frente a esta situación de desempleo, inestabilidad laboral, y precarización, las plataformas aparecen como fuente de trabajo; volviéndose, para muchas personas, su única forma de subsistencia.
- El presente análisis es un primer diagnóstico de situación cuanti-cualitativa de las condiciones de vida de quienes trabajan en la mensajería/reparto/entrega de las aplicaciones de Uber Eats y Glovo en Ecuador. A la par, constituye un estudio etnográfico sobre cómo funcionan estas dos aplicaciones en la ciudad de Quito. Esta investigación parte de una reflexión político-académica sobre cómo se produce conocimiento, acercándose, de esta manera, a metodologías que cuestionan las formas de enunciación, el rol investigador y el conocimiento situado.



## Contenido

---

■	Introducción . . . . .	5
■	¿Cuál es nuestro punto de partida? . . . . .	8
■	¿Cómo funcionan las aplicaciones Glovo y Uber Eats en Ecuador? . . . . .	11
	Glovo . . . . .	11
	Uber Eats . . . . .	14
■	¿Quiénes son los y las repartidoras que llevan las mochilas verdes y amarillas? . . . . .	18
■	¿Cuáles son sus condiciones y relaciones laborales? . . . . .	20
	Relaciones laborales, relaciones de control . . . . .	23
	El despotismo de las aplicaciones. . . . .	24
■	¿Quiénes se benefician de las plataformas? . . . . .	27
■	Seguridad Vial. . . . .	30
■	Racismo y Acoso . . . . .	32
■	Conclusiones . . . . .	34
■	Bibliografía . . . . .	36





## Introducción

Los avances tecnológicos frente a la llamada “uberización del mercado del trabajo” (Editorial Virginia Bolten, 2018) se expanden a nivel mundial ocasionando visibles cambios en el patrón de consumo, en los derechos laborales, en las relaciones capital-trabajo, en la soberanía estatal, en la organización social, en la seguridad social; pero sobre todo, en la producción de bienes y servicios que están siendo fuertemente impactados por la digitalización y el comercio electrónico<sup>1</sup>. Este fenómeno llamado uberización de la economía o economías de plataforma, se puede entender desde dos posturas: la de quienes sostienen que es una continuación de la precarización que inició con el neoliberalismo, y la de quienes afirman que es una forma de precarización diferente. Independientemente de las diferencias entre estas formas de entender este fenómeno, ambas concuerdan en que es una forma de precarización que los Estados no quieren regular, sino que flexibilizan su existencia. Entendiendo las economías de plataforma desde la primera corriente, estas responden al “individualismo desenfrenado [que] encuentra su lugar como una condición necesaria [...], para la transición del fordismo a la acumulación flexible” (Harvey, 1998, p 196), que se articula a través de la profundización del régimen de acumulación neoliberal. Esto es, un

proceso del capitalismo financiero, que debe ser entendido como el restablecimiento de las condiciones de acumulación del capital y del poder de las elites económicas a nivel global<sup>2</sup> (Harvey, 2014).

La segunda corriente, por el contrario, sostiene que existe una nueva reconfiguración de las clases sociales a partir de la última crisis económica mundial, donde el precariado es la nueva clase social emergente que se ubica en la parte inferior de la estructura. El precariado sería, entonces, un entronque entre la precariedad y el proletariado, dado que es una clase trabajadora que se enfrenta a una enorme inseguridad laboral, una volatilidad del mercado laboral y una indefinición de una identidad concreta como clase trabajadora, lo que afecta directamente a su salud emocional y sus condiciones materiales de vida (Standing, 2011). Asimismo, el precariado encuentra sus aspiraciones económicas insatisfechas, a pesar de que cuenta con mayor preparación académica que sus padres. Frente a la teorización del precariado de Guy Standing, las críticas feministas (Majewska, s/f) y poscoloniales (Munck, 2013) nos presentan otras lecturas dentro del precariado. Por un lado, los estudios de género y la economía feminista han demostrado que la precarización no afecta de la misma manera a hombres y mujeres, trasladando el foco al trabajo reproductivo

---

1 “... el comercio electrónico moldea las empresas de futuro fijando pautas para que se conviertan en grandes conglomerados tecnológicos con domicilio en paraísos fiscales, sin ningún tipo de responsabilidad para con los consumidores (ya que las reglas quitan la jurisdicción a los tribunales de defensa al consumidor nacionales), para con los trabajadores (pasando a ser cuentapropistas y usuarios de las plataformas), para con los Estados (ya que solicitan exención impositiva por la transferencia de datos y piden que no se puede exigir presencia comercial), y para con la sociedad en general (puesto que no se puede exigir transferencia tecnológica ni desempeño mínimo)” (Scaserra, 2017)

2 Este es un debate que se inscribe en el modo de producción capitalista, pero fundamentalmente, en el sistema de producción de mercancías. Mientras que, para el marxismo clásico el valor de una mercancía es aquel que le proporciona el trabajo real, para el capitalismo siempre se necesita de trabajo real y de capital productivo. En cambio, Harvey habla del futuro del trabajo y la composición orgánica de capital en cuanto que la tecnología reemplaza al trabajo real de manera acelerada.



también (Pérez Orozco, 2014). Por otra parte, esta nueva clase social del precariado responde a la realidad europea, donde hasta la década pasada, los ciudadanos europeos blancos disfrutaban a plenitud del estado de bienestar. En cambio, en el sur global la precarización laboral, la flexibilización laboral, la inexistencia de contratos o aseguración pública no son fenómenos nuevos, haciendo visible que no se puede exportar categorías de análisis y que es necesario situar el conocimiento (Haraway, 1988; Mohanty, 2003).

¿Qué ocurre con ese fenómeno en un país del sur global, como el Ecuador? Entre junio (El Universo, 2019a) y agosto (Expreso, 2018a) de 2018, entregar pedidos mediante una aplicación de celular empieza a ser una oferta de trabajo en Ecuador; las plataformas Uber Eats y Glovo llegan al país, brindando la posibilidad de obtener ingresos mediante el uso de una aplicación. Tanto en las redes sociales como en las vallas publicitarias de la ciudad de Quito circulan publicaciones, que invitan a la población sin trabajo, o a la que desee incrementar sus ingresos, a usar la aplicación. El contexto en el que aparecen estas empresas en el Ecuador está caracterizado por dos hechos importantes: por un lado, el país está viviendo un supuesto “escenario de crisis económica”, generado y posicionado por las Cámaras Empresariales y por el gobierno de Lenin Moreno, cuyo objetivo es dar continuidad a la implementación de medidas neoliberales en el Estado. Ecuador, un país de economía primario-exportadora dependiente, se encuentra, a mediados del 2017 según el gobierno nacional, en una recesión económica, que se da como efecto del exorbitante gasto público efectuado por la administración anterior presidida por Rafael Correa; para contrarrestar esta situación, el gobierno de Lenin Moreno

anuncia la necesidad urgente de “optimizar la inversión pública, incentivar la inversión y tomar un conjunto de medidas de austeridad fiscal” (El Universo, 2017).

En el 2018, la Asamblea Nacional del Ecuador aprueba la Ley Orgánica de Fomento Productivo, Atracción de Inversiones, Generación de Empleo y Estabilidad, y Equilibrio Fiscal, que beneficia a los grandes grupos económicos del país, con la que se exonera de deudas a empresarios (Expreso, 2018b) y sienta las bases para que, posteriormente, se produzca un acuerdo con el Fondo Monetario Internacional (FMI) (El Comercio, 2019b). Con esto, se eliminan algunos subsidios, como el de la gasolina súper, incrementando el costo general de la vida de los y las ecuatorianas, se anuncia la privatización de empresas públicas y las medidas de austeridad que bajan la inversión en el gasto público para el 2019.

Otro de los mecanismos que utiliza el Gobierno para solventar la “difícil situación económica” que atraviesa el país es el despido de alrededor de 12 mil trabajadores del sector público (El Comercio, 2019d). Según las últimas estadísticas de empleo del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), la tasa de empleo adecuado o pleno en el país cayó al 3,2% frente a marzo de 2018. Lo que significa que, en el último año, un total de 261.767 personas perdieron su empleo pleno o adecuado. Además, se está discutiendo reformas laborales que legitiman y sostienen la flexibilización laboral (El Universo, 2019b), hay desempleo e informalidad (El Comercio, 2019c), se evidencia formas de trabajo existentes que rayan lo cruel y deshumanizante, hay dueñidad (Santillana, 2019), hay esclavitud moderna (Cabrera, 2019).

Todas estas medidas, supuestamente creadas para contrarrestar la recesión económica que



vive el Ecuador, son en realidad mecanismos que permiten la creación del espacio político necesario para que puedan operar, en el interior de la sociedad, los mecanismos de mercado como reguladores sociales y políticos (Dávalos, 2018), dando paso al afianzamiento del neoliberalismo en el país. Todo esto se articula con el conflicto social que genera el extractivismo en los territorios de pueblos y nacionalidades, y con la reducción del presupuesto para la erradicación de la violencia de género.

Por otro lado, tenemos la amplia presencia de población migrante y refugiada venezolana que llega a Ecuador, como a varios países de la región, en busca de empleo. En 2016, el Gobierno Nacional de Venezuela aprueba el Decreto de Emergencia Económica, con el que se declara formalmente la existencia de una crisis económica y política, que viene acompañada del avance de políticas conservadoras en la región, de la caída de los precios del petróleo, de la violencia política interna y de las diversas fallas estructurales y de gestión del propio gobierno. Esto dispara la inflación, incrementa el desabastecimiento de bienes de consumo básicos, las transacciones financieras cotidianas se vuelven caóticas, se incrementa la crisis institucional y la violencia bajo lógicas “mafiazadas” (Arvelo, García-Sojo, & Pérez, 2018).

Las dificultades que encuentra la población venezolana para el desarrollo libre de la vida en su país, les obligan a desplegar tácticas y estrategias<sup>3</sup>, que les permita la reproducción material de la vida; una de las cuales es movilizarse hacia otros países, ya sea en búsqueda de mejores condiciones, sea porque escapan de las amenazas recibidas o sea porque huyen de la violencia. De esta manera, se convierten en migrantes, refugiados y refugiadas. En este contexto, en julio del 2019, la plataforma para Refugiados y Migrantes de Venezuela<sup>4</sup> (R4V), presenta una estimación de la cantidad de migrantes, refugiados y refugiadas, solicitantes de asilo reportada/os<sup>5</sup> por los gobiernos anfitriones. Se calcula que existen más de 4 millones de personas refugiadas y migrantes en todo el mundo, de las cuales solo el 46% se encuentra con estatus regular, incluyendo permisos de residencia, en los países en los que se encuentran (R4V, 2018).

En ese escenario de migración condicionada y, en muchos casos, forzada, Ecuador es un país de paso y estadía para la población venezolana refugiada y migrante. Para diciembre del 2018, las entidades responsables sobre migración en Ecuador registraban la presencia de 99.583 personas provenientes de Venezuela, de las cuales 6.292 han solicitado la condición de refugio.

---

3 Para conocer más sobre las subjetividades y estrategias que crea la población venezolana para la reproducción material de la vida en un contexto de crisis, se puede ver Pineda, García, Vargas (2018).

4 La Plataforma Regional de Coordinación Inter agencial se estableció con el objetivo de abordar las necesidades de protección, asistencia e integración tanto de los refugiados como de los migrantes venezolanos en los Estados afectados de América Latina y el Caribe, mediante el complemento y fortalecimiento de las respuestas nacionales y regionales de los gobiernos, en consonancia con los principios descritos en la Declaración de Nueva York para los Refugiados y Migrantes.

5 Nos posicionamos frente al uso del lenguaje inclusivo en el uso de lo/la. Porque el lenguaje importa, crea realidades (Butler, 1997). También, puede reforzar la desigualdad y la discriminación. Las palabras que escogemos y la forma en la que las usamos caracteriza nuestra identidad, nuestra forma de pensar, nuestras creencias (Harris, Blencowe, & Telem, 2017). ¿Cómo entendemos la no discriminación? ¿Qué cuerpos importan ser mencionados y cuáles no? ¿A quienes hacemos visible en este artículo? Para nosotras, el lenguaje inclusivo implica hacer visible la pluralidad de identidades de género que existen en la sociedad, y en particular, combatir el lenguaje ginope que invisibiliza a las mujeres.



Lamentablemente, esta cifra puede dar cuenta de las personas que ingresan en condiciones regulares al país, más no de la cifra real de población venezolana presente en Ecuador. Es en ese sentido que la Asociación Civil Venezuela en Ecuador, uno de los principales colectivos de población venezolana en Quito, afirma que esta cifra supera las 350.000 personas (El Comercio, 2019a).

La presencia de la población venezolana en Ecuador ha proliferado una ola de discriminación, xenofobia y aporofobia, que se sustenta en la idea de que las y los venezolanos llegan a un país que no está económicamente estable, a quitar trabajo a la población local. La discriminación prolifera cuando, el mismo Estado ecuatoriano, incapaz de reconocer los problemas estructurales (machismo, racismo, clasismo, desigualdad social, etc.) que crean y sostienen los hechos de violencia dados en el país, pone el foco de atención y responsabilidad de lo que acontece en la población venezolana (El Universal, 2019). Frente a estas realidades de extrema vulneración, las economías de plataforma aparecen como una salida rápida, posible y accesible para todas y todos.

El presente proyecto de investigación es un primer diagnóstico de situación de las condiciones de vida de quienes trabajan en la mensajería/reparto/entrega de las aplicaciones de Uber Eats y Glovo en Ecuador, a la par que constituye un estudio etnográfico sobre cómo funcionan estas dos aplicaciones en la ciudad de Quito. Se trata de un primer acercamiento cuanti-cualitativo, dado que no existen estudios referentes al tema en el país. Por esta razón, esta investigación entrega más inquietudes que respuestas y hace visible la necesidad de profundizar en el tema desde enfoques multidisciplinarios e interseccionales, que tomen en cuenta las implicaciones de género, migración, política pública, nuevas tecnologías,

movilidad, espacio público, trabajo, entre otros elementos, que atraviesan esta temática. En ese sentido, este artículo está organizado de la siguiente manera: la primera sección describe nuestra metodología, haciendo énfasis en los métodos utilizados para recabar información. La segunda sección se centra en explicar cómo funcionan estas dos plataformas, donde mostramos sus diferencias y similitudes. La tercera sección explora las condiciones y relaciones laborales de los y las trabajadoras, enfocándonos en tres categorías analíticas: la precarización, el despotismo y el biopoder que Glovo y Uber Eats despliegan, y los problemas en la organización de los/las trabajadoras. En la cuarta sección se analiza el capital financiero en la ciudad, trazando conexiones entre los establecimientos que se benefician del apareamiento de las aplicaciones y las zonas de la ciudad que concentran la mayor cantidad de pedidos. La quinta sección se enfoca en la seguridad vial, tomando en cuenta la situación de los y las ciclistas en la ciudad. Por último, reflexionamos sobre el racismo estructural y la violencia de género.

## ¿Cuál es nuestro punto de partida?

Como investigadoras sociales con formación multidisciplinaria, tanto académica como profesional y activista, creemos en el rol investigador como un espacio de compromiso político (Curiel, 2016; Espinosa, Gómez, Lugones, & Ochoa, 2013), donde la producción de conocimiento es situada (Haraway, 1988), reflexiva (Behar, 1997) y encarnada (Moraga & Castillo, 1988). Desde la praxis feminista se ha cuestionado el imperativo positivista que sostiene la falacia de la objetividad y neutralidad en la producción de conocimiento, como si esta producción estaría libre del sesgo de quien la crea (Haraway, 1988; Harding, Gloria, & Bernal, 1987). Así, se devela que la producción



de conocimiento se encuentra atravesada por estructuras de poder, discursos e ideologías (Sangster, 1994) y que “la teoría siempre se coloca en algún lugar y siempre está escrita por alguien” (Kilomba, 2010). Por esta razón, es imprescindible localizar el conocimiento permitiendo “objetividades encarnadas” desde “perspectivas parciales” (Haraway, 1988).

Iniciamos esta construcción metodológica visibilizando nuestros lugares de enunciación, la posicionalidad, las políticas de representación, qué significa estar ‘en el campo’ (Sangster, 1994; Scott, 1991) y nuestros intereses político-académicos frente a este tema de estudio. Este proyecto nació del interés por entender cómo los y las trabajadoras de las plataformas Uber Eats y Glovo habitaban la ciudad, desde el uso de la bicicleta como herramienta de trabajo. Sin embargo, dado que no existen estudios frente al tema en nuestro país, se decidió llevar a cabo un análisis de diagnóstico sobre cómo funcionan las plataformas en Ecuador. Interesadas en los temas relacionados al trabajo reproductivo y productivo, a la migración, al racismo y la xenofobia, al acoso sexual y la violencia de género, y a la movilidad, decidimos emprender este análisis de diagnóstico reflexionando frente a las siguientes interrogantes: ¿Cómo funcionan las aplicaciones Uber Eats y Glovo? ¿Quiénes trabajan en estas plataformas? ¿Qué empresas se benefician de estas nuevas interacciones de trabajo? ¿En qué condiciones ejercen este trabajo los y las repartidoras?

Este artículo se escribe a dos voces, y por ende, es pertinente hacer visible el proceso de escritura y reflexionar sobre las políticas de un texto colaborativo. Por una parte, nos acercamos a los planteamientos críticos de la producción de conocimiento, acogiendo los planteamiento

de bell hooks (1994) de que el conocimiento nunca se hace a solas, es un acto profundamente colectivo. Nuestro estilo de escritura está mediado por el reconocimiento de un *nosotras*, una primera persona del plural que aparece constantemente en este texto y politiza la producción del conocimiento como encarnada. ¿Quién escribe este artículo? ¿Qué cuerpos producen el conocimiento? La estructura colonial, patriarcal y capitalista de tradición positivista crea un imaginario donde la producción del conocimiento es alejada de quien escribe, aparentemente invisible. Sin embargo, siempre está atravesada por un cuerpo que trabaja y produce (Zafra, 2017), un cuerpo que siente, goza, sufre. Esta investigación está producida por dos mujeres, dos cuerpos, dos subjetividades que dialogan y generan puentes de entendimiento en este *nosotras*. También, y muy relevante, son las relaciones que se forjan con las personas encuestadas y entrevistadas que posibilitan esta construcción de conocimiento<sup>6</sup>.

Decidimos utilizar la encuesta estructurada y las entrevistas a profundidad como los principales métodos de recaudación de información cuantitativa. Para armar la encuesta, realizamos un primer acercamiento que llamamos “diálogo informal” a tres grupos de repartidores y repartidoras y dos informantes, enterándonos, de esta manera, que existían lugares específicos de la ciudad donde los y las trabajadoras se reúnen cotidianamente a esperar sus pedidos. Decidimos generar un mapa etnográfico a partir de las conversaciones con estos grupos de repartidores y repartidoras utilizando un programa de acceso libre llamado ZeeMaps<sup>7</sup>, con el cual registramos los puntos de la ciudad donde los y las repartidoras se reúnen, así como, nuestras observaciones de campo. Se determinaron<sup>8</sup> 19 puntos de encuentro de los y las trabajadoras de

6 Cabe mencionar que gracias a la lectura crítica y la guía teórica de nuestras colegas y compañeras de militancia feminista Alejandra Santillana, Sylvia Bonilla, Nora Fernández y Paola Castañeda este manuscrito cuenta con la presente solidez y riqueza.

7 En este enlace se puede encontrar nuestro mapa con nuestros apuntes etnográficos: <http://j.mp/2LP5NrA>

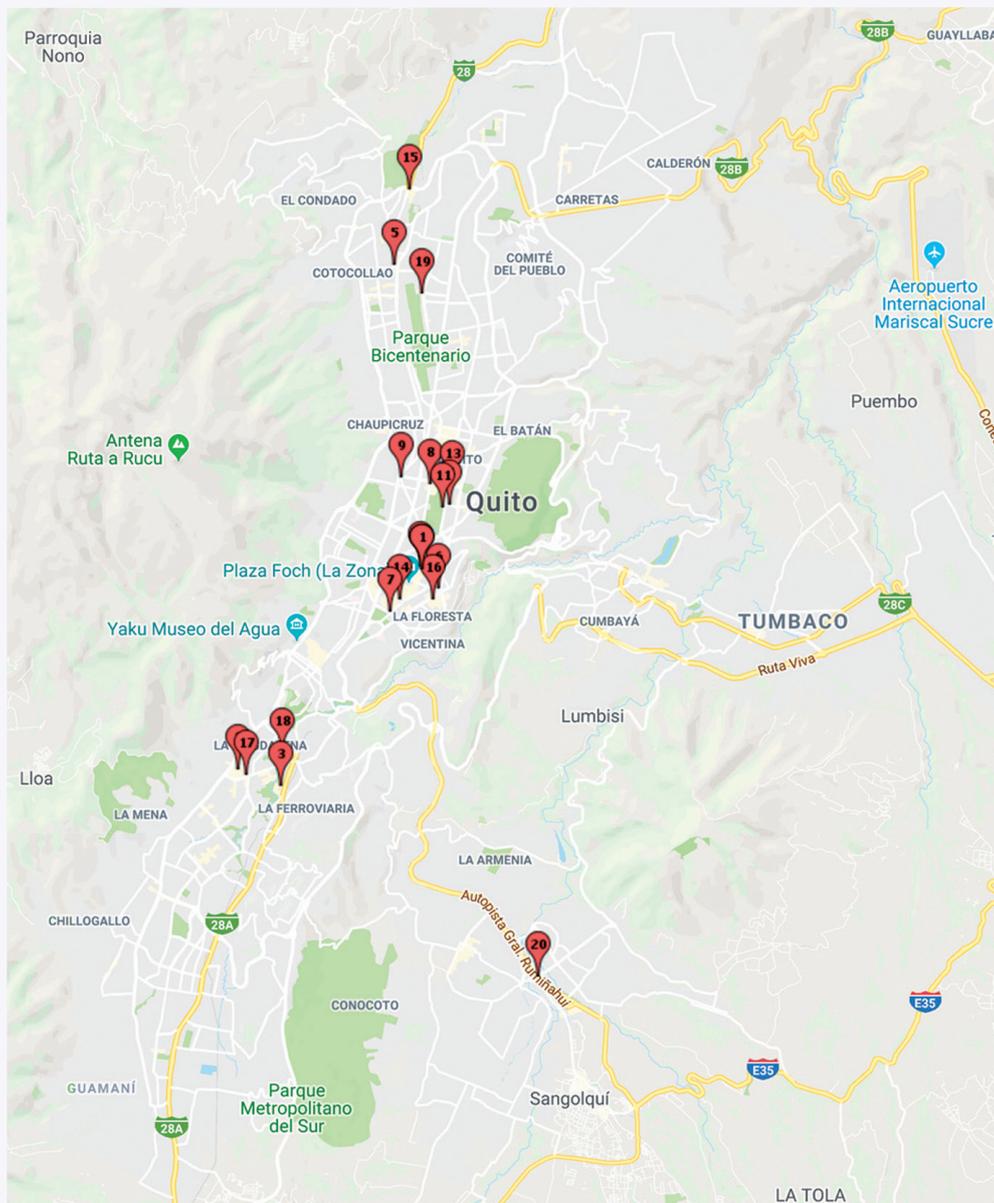
8 Esta información no es definitiva, hay la posibilidad de que existan más puntos de encuentro en la ciudad.



Glovo y Uber Eats en Quito. El mapa va desde el límite de alcance del servicio de repartición de ambas plataformas en Cotacollao, hasta el límite sur de alcance de la repartición. Al sur

de la ciudad solo llega Uber Eats. Al Valle de Los Chillos (punto de encuentro El Triángulo) llegan ambas empresas.

### Imagen N.º 1 PUNTOS DE ENCUENTRO DE GLOVERS Y UBER EATS



Elaborado por: Kruskaya Hidalgo y Belén Valencia.



La encuesta constó de ocho secciones: antecedentes socioeconómicos, condiciones de vida, relaciones laborales, salarios, condiciones laborales, seguridad vial, salud, relaciones con la ciudad y organización laboral. Las encuestas se llevaron a cabo entre el 17 y el 23 de junio de 2019. Para definir la muestra de la encuesta, fuimos a las oficinas de Glovo y Uber Eats a solicitar información sobre el número de repartidores/as trabajando en cada plataforma. En ambas empresas se negaron a entregarnos dicha información<sup>9</sup>. Por esta razón, decidimos manejar una población de 650 Uber Eats y 500 Glovers sobre la base de la percepción de nuestros primeros informantes<sup>10</sup>. Tomando en cuenta esta información, se estableció una población de 1.150, con un nivel de confianza del 80% y un margen de error del 7%; de esta manera, la muestra fue de 78 encuestas realizadas; 21 trabajadores/as de Glovo y a 57 de Uber Eats<sup>11</sup>.

Por otra parte, realizamos tres entrevistas a profundidad a un repartidor de Uber Eats, a un repartidor de Glovo y a una repartidora de ambas plataformas. Las preguntas que guiaron nuestra conversación fueron: ¿Cómo se distribuye el trabajo doméstico y de cuidado dentro de los hogares de las y los trabajadores de Uber y Glovo? ¿Existe acoso y quién es objeto de este? ¿Cuánto tiempo de ocio tienen y cómo

utilizan ese tiempo? ¿Cómo se generan lazos de solidaridad entre los y las trabajadoras?

## ¿Cómo funcionan las aplicaciones Glovo y Uber Eats en Ecuador?

### Glovo

Dentro de las condiciones generales de uso y contratación, Glovo se presenta como una plataforma intermediaria entre: diferentes establecimientos que ofertan sus productos, usuarios y usuarias que quieren consumir dichos productos que va desde comida hasta productos de higiene personal, y mensajería express “on demand” de entrega de dichos productos. Quienes realizan la mensajería/reparto/entrega se les denomina “Glovers”. Al ser un mero intermediario, Glovo no se responsabiliza de la calidad de los productos entregados, y define a los y las Glovers como profesionales independientes, que colaboran con la Glovoapp. La sede de Glovo se encuentra en Barcelona y se rige bajo la legislación española. Es decir, que para cualquier controversia se someterá a los tribunales de dicho país (Glovo, 2019).

En Ecuador, los requisitos para trabajar en Glovo son: tener vehículo propio (motocicleta o bicicleta), un Smartphone, ser mayor de

9 Mientras en las oficinas de Glovo nos respondieron que no nos entregarían esta información porque podría ser utilizada por la competencia, en Uber nos aclararon que las oficinas de atención están tercerizadas y quienes atienden en el país son personal de TECO y, por ende, no nos podían entregar esa información.

10 A mediados de junio del presente año, una noticia del Diario El Universo informa que existen 1000 Glovers a nivel nacional, trabajando en las ciudades de Quito, Guayaquil y Cuenca. Sin embargo, no se presenta una cifra específica para la ciudad de Quito. Por otra parte, mientras Glovo había cerrado las inscripciones para nuevos glovers, Uber Eats seguía recibiendo nuevos perfiles, esto ratificaba la percepción de nuestros informantes de que existan más repartidores/as de Uber Eats que de Glovo.

11 Se realizó un mayor número de encuestas a repartidores/as de Uber Eats, no solo porque existe un mayor número de trabajadores/as en esta plataforma, sino también porque en Uber Eats llegan menos pedidos y esto implica que los y las trabajadoras tenga más tiempo de espera que los/las Glovers.



edad, tener cédula ecuatoriana o su equivalente, tener firma electrónica y RUC. Para comenzar a trabajar en Glovo, las personas interesadas se inscriben por la página web y descargan la aplicación en sus teléfonos. Dada la demanda existente en la actualidad, Glovo ha cerrado el proceso de inscripción en Quito y maneja una lista de espera. Por esta razón, únicamente, cada vez que amplían una zona de repartición en la ciudad o se bloquean personas de la aplicación, se llama a la gente de la lista de espera a una charla informativa. La charla es obligatoria y tiene una duración de 3 horas, donde se explica el funcionamiento de la aplicación, y al finalizar, se entrega los implementos de trabajo. A la charla se cita a entre 10 a 15 personas. Los implementos de trabajo cuestan 30 dólares e incluyen: mochila refrigerante, impermeable, forros para el celular, forro para la bicicleta y cargador de celular portátil.

Para el uso de la aplicación, los y las Glovers pagan 10 dólares cada 15 días. Sin embargo, desde agosto de 2019, se incrementa el costo a 30 dólares mensuales. El costo de la aplicación es el mismo, independientemente de si se usa motocicleta o bicicleta para la mensajería/reparto/entrega. Los y las Glovers, de manera personal, son contribuyentes del SRI porque emiten facturación de manera electrónica a los y las usuarias. Glovo les ofrece –de manera opcional– servicios tributarios a través de la compañía DATILS, que, por un costo adicional de 38 dólares al mes, se encarga de sus declaraciones mensuales al SRI.

En Glovo se escoge horario de trabajo entre las 7am y las 12pm. Los lunes, la aplicación abre los horarios de trabajo para los jueves, viernes, sábado y domingo. En cambio, los jueves se define el horario de trabajo para los lunes, martes y miércoles. Glovo anuncia en su

publicidad que los y las Glovers elijen cuándo y cuánto quieren trabajar; sin embargo, la selección de horarios está supeditada al puntaje de cada Glover. Quienes cuenten con más de 97 puntos pueden tomar horarios primero. Es decir, mientras más puntaje tengas, más oportunidades de escoger horarios posees. Se abre el horario de selección todos los lunes y jueves alrededor de las 4pm, y se tiene pocos minutos para escoger, acción conocida entre los y las trabajadoras de Glovo como “cazar horas”. Por esta razón, “el puntaje en Glovo es esencial” (Entrevista con las autoras, Quito, lunes 15 de julio de 2019). Para iniciar el horario de trabajo, la aplicación genera un check-in cuarto de hora antes del horario seleccionado, y a la hora indicada ya se pueden recibir pedidos.

Hay tres tipos de pedidos que realizan los y las Glovers: transporte/mensajería que consiste únicamente en recoger y entregar el producto sin necesidad de pagar por él; pedidos en establecimientos partner, que son locales que tienen colaboración con Glovo, y en los que los o las Glovers, al retirar el producto, no deben pagar por él; y, pedidos a locales sin acuerdos donde los y las Glovers deberán pagar al retirarlo. Cada pedido puede pesar máximo 8kg. Si un/a cliente pide o envía más de 8 kg, el o la Glover puede reportar la situación a soporte; Glovo cancela el pedido y el/la cliente paga la totalidad del pedido, aún si este no se ha realizado. Cuando la/el usuario solicita alcohol, el/la Glover debe asegurarse de que quien hace el pedido sea mayor de edad. Si es menor de edad, se toma foto de la cédula de ciudadanía, se envía a soporte y se lleva la bebida alcohólica a las oficinas de Glovo o al local donde se compró, para hacer la devolución. En ese caso, la o el Glover también cobra la totalidad del pedido.



Glovo tiene diferentes rutas dependiendo si el/la Glover cuenta con bicicleta o motocicleta. En bicicleta no se asigna viajes que superen los 5 kilómetros. Las zonas de repartición con bicicleta no pasan del parque El Ejido al sur, de la calle De Las Cucardas en El Inca al norte, no se dirigen ni a Cumbayá o Guápulo al este

y no pasan de la América al oeste; es decir, no van ni a la Occidental, ni a la Bosmediano, ni al Quito Tennis. Las zonas que se asignan a los/las Glovers en bicicleta se concentran entre la Carolina, la Pradera, Iñaquito y la Mariscal, principalmente.

Imagen N.º 2  
MAPA DE ZONAS DE COBERTURA DE GLOVO



ScreenShot de uno de nuestros informantes.

Fuente: GloboApp.

El pago varía según la distancia recorrida y el tiempo de espera del pedido. Al recibir un pedido, los/las Glovers reciben 1 dólar. Al llegar

al restaurante, los primeros 10 minutos de espera no tienen costo alguno, luego, por cada 5 minutos de espera, el restaurante paga 20



centavos al/la Glover. Luego de retirar el pedido, por cada kilómetro recorrido, el/la Glover recibe 20 centavos. Al llegar donde la o el usuario, los primeros 10 minutos de espera no tienen costo. Sin embargo, pasados los 10 minutos, la o el usuario paga 20 centavos por cada 5 minutos transcurridos. Si la o el usuario no aparece, la o el Glover puede contactar al soporte, reporta la situación y cobrar la totalidad del recorrido. Durante las horas de lluvia, la aplicación incrementa el pago por kilómetro, a manera de incentivo; el bono extra fluctúa. La aplicación paga diariamente a los/las Glovers a través de la caja chica. Cada Glover debe tener mínimo 25 dólares en efectivo al día, para poder pagar en los establecimientos que no tienen convenio con Glovo. Con los pagos en efectivo que los/las usuarias hacen a los/las Glovers, se recupera la caja chica y las ganancias diarias. En caso de que los/las Glovers no recuperen la cantidad mínima en caja chica, Glovo les acumula su pago para el día siguiente o les entrega un adelanto de lo recaudado. Si se sobrepasa los 100 dólares, los y las Glovers deben depositar en el Banco Pichincha o en el de Guayaquil en las cuentas de Glovo –para prevenir robos– pero, se prefiere que los depósitos se hagan en el Banco Pichincha.

## **Uber Eats**

Uber B.V. es una empresa transnacional de sociedad de responsabilidad limitada, constituida en los Países Bajos. Esta empresa oferta varios servicios, entre los cuales se encuentra el servicio logístico de Uber Eats, que es una aplicación que permite entregar

pedidos de comida a domicilio, desde cientos de restaurantes, que también están asociados a la plataforma. Es decir, la plataforma Uber Eats tiene como fin juntar por medio de la aplicación y de los “socios repartidores”<sup>12</sup> a la oferta de restaurantes socios de la plataforma y la demanda de los clientes, que por medio de la plataforma solicitan comida, bebidas y su entrega a domicilio. Es así que, la plataforma recibe ganancias de los restaurantes socios, y un porcentaje de lo que entregan los y las clientes, se destina para el pago de los y las “socios repartidores” (Uber, 2019).

La empresa transnacional motiva a la población a ser “socios repartidores” con la aplicación, asegurando que: “generas ganancias mientras repartes los productos que las personas más aman- mientras exploras tu ciudad”, te invita a “elegir el vehículo (auto, moto o bicicleta) que creas oportuno para llevar más dinero a casa”, con la “flexibilidad de tiempo que tu elijas” (Uber, 2019). Para trabajar de repartidor/a hay que ser mayor de edad, subir la cédula de identidad a la aplicación, y en caso de ser extranjero, el documento que demuestre que se tiene una situación migratoria regular. En caso de que el vehículo que decida usar sea moto o auto, Uber solicita que toda la documentación esté al día, y que sea subida a la plataforma la matrícula del vehículo y la licencia de conducir. Además, el registro de la cuenta requiere que se comunique a Uber información personal como: nombre, dirección, número de teléfono móvil, así como, por lo menos, un método de pago válido.

---

12 Uber Eats usa la categoría de “socios repartidores” para referirse a todas las personas que usan la aplicación para realizar el trabajo de entrega de pedidos a domicilio.



En síntesis, para ser “socio repartidor” de Uber Eats se debe contar con un vehículo, un Smartphone con el hardware y el paquete de datos óptimo, que sea compatible con los dispositivos necesarios para acceder y utilizar los servicios y aplicaciones, ya que Uber no garantiza que los servicios, o cualquier parte de estos, funcionen en cualquier hardware o dispositivo particular. Además, Uber obliga a los y las repartidoras a adquirir una maleta refrigerante, que tiene el costo de \$25; es así que, \$5 son descontados al trabajador/a, cada semana. Es decir, al igual que en Glovo, el y la repartidora coloca sus medios de producción: vehículo, Smartphone con internet, maleta y su fuerza de trabajo, a disposición de la aplicación, que designa el lugar de retirada de los pedidos, el costo de estos, el lugar de entrega y, además, la calificación sobre la eficiencia con la que se realiza el trabajo.

Los términos y condiciones de la plataforma Uber Eats especifican que: Uber se reserva el derecho de fin inmediato de las condiciones o de cualquiera de los servicios de la empresa en cualquier momento, en caso de incumplimiento de las condiciones; los servicios que Uber pone a disposición son solamente de uso personal, no comercial; las/los “socios repartidores” no están empleado/as por Uber ni por ninguno de sus afiliados; las/los “socios repartidores” son responsables de toda la actividad que ocurre en su cuenta; prohíbe el uso del servicio a personas menores de 18 años; prohíbe que la persona dueña de la cuenta ceda o transfiera su cuenta a cualquier otra persona o entidad (Uber, 2019). Estos términos y condiciones están hechos para deslindar a la empresa transnacional de cualquier responsabilidad con los y las trabajadoras.

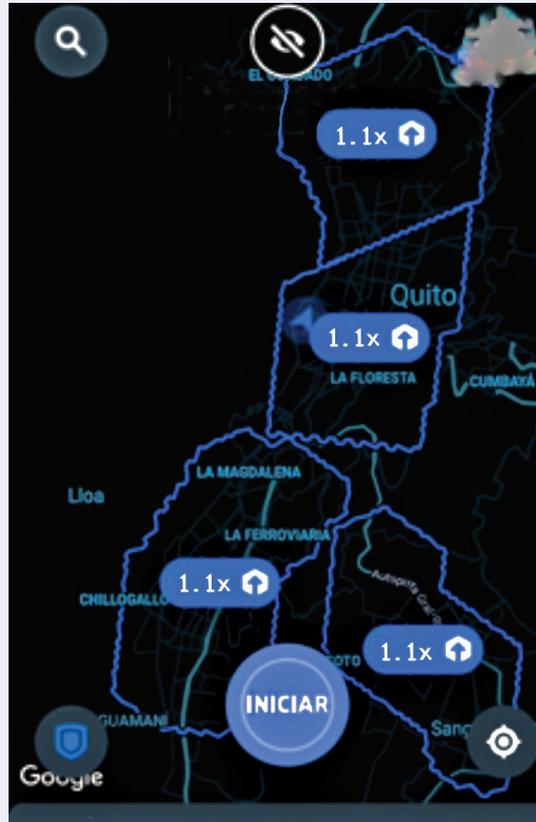
En Uber Eats, el “socio repartidor” puede conectarse y desconectarse de la aplicación cuando él o ella lo crean conveniente; cada uno de los pedidos tiene un costo que es dado,

tanto al cliente, como al socio repartidor, por medio de la plataforma; este pedido puede, según sea la elección del cliente, ser pagado en efectivo o por tarjeta de crédito. En las reuniones informativas que Uber Eats da a las personas interesadas en ser “socios repartidores” se informa que, del costo de cada entrega realizada en bicicleta, se descuenta el 30% del total para Uber Eats, siendo el 70% para el o la repartidora; y en el caso de que la entrega sea realizada en motocicleta, se descuenta el 25% para Uber Eats y el 75% es para el o la repartidora; se hace esta diferenciación porque Uber Eats asegura que la inversión y los gastos que se realizan en la motocicleta son más altos que los de una bicicleta; desconociendo, de esta manera, el esfuerzo físico que realizan los y las repartidoras en bicicleta.

Al haber dos modalidades de pago (efectivo y con tarjeta), lo que hace la plataforma es mantener con cada “socio repartidor” saldos a favor y en contra, es decir, si el/la repartidor/ra realiza la entrega de un pedido en efectivo, Uber Eats anota el porcentaje del dinero que el/la repartidor/a no entrega a la aplicación, como saldo en contra; mientras que si el pago se hace por tarjeta, la aplicación anota el porcentaje del dinero que no se le ha entregado aun al/la repartidor/a, como saldo a favor. Cada domingo, Uber Eats realiza un cierre de la billetera virtual de el /la repartidor/ra, se hace un balance de saldos, y mientras se tenga un mínimo de 25\$, cada martes Uber Eats realiza una transferencia desde el exterior a los “socios repartidores”. Cuando la transferencia es realizada a una cuenta del Banco Pichincha no genera ningún recargo para el/la repartidora, mientras que, si la transferencia se realiza a otros bancos, se genera un valor que varía, según la percepción de los/las encuestado/as, entre 5 y 10 dólares por transferencia.



### Imagen N.º 3 MAPA DE ZONAS DE COBERTURA DE UBER EATS



ScreenShot de uno de nuestros informantes.  
Fuente: Aplicación Uber Eats.

Cómo se puede observar en el mapa, las zonas de la ciudad de Quito en donde tiene cobertura Uber Eats llega hasta El Condado en el norte; Guamaní en el Sur y cubre el Valle de Los Chillos hasta Sangolquí.

A pesar de las diferencias de funcionamiento de cada una de estas plataformas, las dos se presentan como intermediarias entre el reparto-entrega de productos. De esta manera, las dos plataformas se deslindan de cualquier vínculo de dependencia laboral con los y las repartidoras que usan las aplicaciones. Glovo y Uber Eats justifican este modelo de mercado

alegando que son economías colaborativas. Una economía colaborativa implica la existencia de una plataforma digital, relaciones entre iguales y acuerdos frente a los valores, métodos y condiciones para realizar la oferta y la demanda de servicios (Editorial Virginia Bolten, 2018; López, 2019).

Sin embargo, en ninguna de las dos plataformas se cumple las características de una economía colaborativa, por las siguientes razones: en primer lugar, los y las repartidoras no están en las mismas condiciones que las transnacionales. En 2018, Glovo previó facturar 100 millones





mucho énfasis al mencionar que lo mejor que tiene la aplicación es su flexibilidad de horarios, ya que pueden desconectarse el momento que lo deseen. Por otro lado, las personas que trabajan con Glovo están beneficiadas por las ganancias que esta plataforma les permite generar.

Los efectos subjetivos que tiene este discurso de aparente autonomía implican la normalización de la inestabilidad y desprotección laboral. La inseguridad (laboral) objetiva sustenta una inseguridad subjetiva generalizada, que afecta al conjunto de los trabajadores e incluso a los que no están, o todavía no están afectados de modo directo (Bourdieu, 2000). De esta manera, esta forma ideológica del emprendedurismo y la auto explotación refleja una subjetividad disciplinada bajo consenso, en un mundo de incertidumbre y vulnerabilidad laboral, en donde aceptar cualquier trabajo, por más explotador que sea, se vuelve un alivio, sosteniendo la precarización, explotación y flexibilización laboral.

### ¿Quiénes son los y las repartidoras que llevan las mochilas verdes y amarillas?

La edad de los y las trabajadoras de las plataformas encuestadas varía entre los 19 y los 53 años, siendo mayor el número de personas cuyas edades están entre los 25 y los 30 años, es decir, población joven. El 97% son hombres, el 1,5% mujeres y el 1,5% prefirió no decir su género. Por otra parte, el 54% son venezolanos/as, y el 46% son ecuatorianos/as. Se encuestó solo a una persona de Colombia.

Del total de trabajadores/as encuestadas, el 60% está soltero/a, el 33% está casado/a con el/la cónyuge presente en el hogar, mientras que el 4% de la población está casada y su cónyuge está ausente del hogar. Solo el 3% es viudo/a o separado/a. El 38% de la población encuestada tiene nivel de instrucción universitario, el 14% nivel técnico, el 45% terminó la secundaria y el 3% tuvo estudios de primaria.

De la población venezolana, 3 personas manifestaron no contar con una condición migratoria regular; 9 personas cuentan con visa de residente permanente, que autoriza la estadía en territorio nacional de manera indefinida; 14 personas tienen visa de residente temporal, que autoriza la estadía de dos años en el territorio nacional; y 15 personas manifestaron tener visa temporal UNASUR<sup>13</sup>, que es la visa establecida para las personas nacionales de los países suramericanos pertenecientes a la UNASUR: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela. Las personas suramericanas pueden solicitar la residencia temporal para un periodo de dos años, sujeto a renovación por una sola vez, el costo de esta visa es de \$250. Tomando en cuenta que, para trabajar en las plataformas con perfil propio, los y las migrantes deben estar regularizadas en el país, los costos de visa, medio de transporte y, en el caso de Glovo, firma electrónica y RUC, implican un capital inicial de inversión de entre 1.000 y 3.000 dólares; capital de inversión con el que mucha gente no cuenta para comenzar a trabajar. De la población venezolana encuestada que trabaja en las plataformas, el 24% reside en el país hace

13 El 13 de marzo del 2019, Lenin Moreno, presidente del Ecuador, anunciaba la salida del país de la UNASUR (El Comercio, 2019). Así, se unió a Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Perú y Paraguay que ya habían abandonado la integración. Esta decisión gubernamental no significó ningún cambio en la entrega de visas UNASUR, hasta el momento en que se realizó la investigación para el presente artículo.



menos de un año, el 56% entre uno y dos años y el 20% entre tres y cuatro años. Existe una relación directa entre quienes están más tiempo en el país y su estado migratorio. Las 3 personas que no tenían estado migratorio regular forman parte del 24% que vive hace poco tiempo en Ecuador.

Frente a la pregunta sobre cuántas personas componen el hogar, el 68,4% de los hogares está compuesto por un promedio de entre 2 o 4 personas. En cambio, al indagar cuántos/as niños/as hay en el hogar; el 49,4% de personas manifestó que en su hogar no hay niños/as. En el 23% de hogares hay solo un/a niño/a. Y en el 27,3% de los hogares hay un promedio de entre 2 y 4 niños/as. Es relevante mencionar que, gran parte de la población venezolana migrante viaja sola, en un primer momento, y busca financiar el viaje de sus familiares con los ahorros de su trabajo en el país de residencia. Varios de los repartidores entrevistados que viven solos, con amigos o parientes, tienen a sus hijos/as y esposas en tierras venezolanas.

Al preguntar cuántas personas realizan trabajo productivo en el hogar; en el 38% de los hogares el trabajo productivo es realizado por dos personas. En el 21,5% el trabajo productivo es realizado por 3 personas. En el 12,8% de hogares hay un promedio de entre 4 y 6 personas que realizan trabajo productivo y, además, una persona en cuyo hogar existen 9 personas con trabajo productivo. Analizando estas cifras, en conjunto con el número de personas que componen el hogar, vemos que más del 85% de hogares se sostiene por el trabajo remunerado de al menos dos personas. Sin embargo, a la hora de indagar la repartición del trabajo doméstico y de cuidados, la carga recae sobre las mujeres, aún si ellas también ejercen trabajo productivo. Sobre la base de las entrevistas realizadas y de

conversaciones informales, en diferentes puntos de encuentro de Uber Eats y Glovo, las mujeres se encargan de la mayoría de las tareas del hogar. Únicamente tareas como la compra de alimentos y suministros para el hogar se realizan de manera conjunta entre la pareja. Pocos fueron los casos donde los hombres repartidores mencionaban que cocinan o hacen limpieza, si no llegan muy tarde de trabajar con las aplicaciones.

Por otra parte, al indagar quién toma las decisiones sobre cómo se gasta el dinero en los hogares de las/os trabajadoras, el 41,8% afirma que son ellos quienes toman las decisiones. Se debe tomar en cuenta que, de esta cifra, el 10,25% vive solo. Es decir, el 31,54% de quienes toman las decisiones frente a la administración de dinero viven con sus familias, y de este grupo, el 30,26% son hombres. El 40,5% manifestó que las decisiones sobre los gastos se toman de mutuo acuerdo con la pareja o miembros del hogar. Es importante mencionar que, solo el 6,3% manifestó que es su pareja (persona que por lo general hace el trabajo reproductivo), quien toma las decisiones sobre los gastos. Las personas que respondieron que su pareja es quien toma las decisiones fueron compañeros migrantes venezolanos, esto podría servir para indagar en futuras investigaciones, cómo se construyen las relaciones intrafamiliares en los hogares venezolanos.

Frente a la pregunta sobre si sus ganancias les permiten tener ahorros, el 50,6% supo manifestar que *NO* era posible ahorrar, que el 49,4% respondió que *SI*. Aquí es importante aclarar que, muchos y muchas de las encuestadas venezolanas manifestaron que para ellas ahorrar es enviar dinero a sus familias en Venezuela. Es así, que cuando a las personas que podían ahorrar se les consultó en qué invierten el dinero ahorrado, el 52,17% dijo que enviaba



dinero a su familia en Venezuela; el 13,04% usaba ese dinero para pagar deudas –muchos/as trabajadores/as se encuentran pagando sus motocicletas; el 17,39% lo usaba para poder adquirir una moto para su trabajo en las plataformas; y el 17,39% manifestó invertir el dinero ahorrado en educación. Sin embargo, ¿hasta qué punto cubrir necesidades familiares, pagar deudas u obtener mejores herramientas de trabajo es ahorrar? Porque sobre la base de la encuesta, los y las trabajadoras de las plataformas utilizan el dinero ganado para cubrir gastos primordiales, más no para actividades de recreación y/o placer.

## ¿Cuáles son sus condiciones y relaciones laborales?

Dentro de la encuesta realizada, se buscó evidenciar cuál es el tiempo que llevan trabajando los y las repartidoras en las plataformas. El 18% lleva trabajando menos de un mes con las aplicaciones; el 54% se encuentra trabajando entre 1 y 5 meses; mientras que el 28% trabaja entre 6 y 10 meses. Así mismo, se evidenció que el 56% tiene una jornada laboral de 7 días a la semana; el 34% trabaja entre 5 y 6 días; el 8% entre 3 y 4 días, y tan solo el 2% trabaja 2 días. Cuando se consultó cuántas horas al día trabajan con la aplicación, un promedio de 74% de los y las repartidoras trabajan entre 8 y 12 horas diarias, mientras que el 23% trabaja de 4 a 6 horas y el 3% trabaja de 1 a 3 horas diarias. El 36% de los y las encuestadas manifestó contar con otros trabajos, mientras que el 64% dijo trabajar solamente con la aplicación. Un alto porcentaje de personas que trabaja con las aplicaciones tienen a este trabajo como su única fuente de ingresos, siendo ellos/as quienes trabajan más horas, más días, sin la garantía de que su trabajo generará los recursos necesarios

para la reproducción material de su vida, y en muchos casos, para la de toda una familia. Otro porcentaje de la población se encuentra en la pluriactividad: combina el trabajo de mensajero, guardia de seguridad, cocinero, mesero, entre otros trabajos, con el trabajo que se realiza con la aplicación.

El 85% de la población encuestada aseguró trabajar con la aplicación que se encuentra a su nombre; mientras que, el 15% trabaja con la aplicación a nombre de otra persona, es decir, alquila la cuenta. Al consultarles cuáles son las formas de pago por el alquiler de la aplicación nos comentaron que estas varían: así, tenemos personas que pagan un monto semanal que va de entre 15 a 20 dólares; luego, encontramos personas que pagan un monto mensual que va de entre 80 a 150 dólares; y finalmente, hay personas que basan su pago en lo recaudado trabajando con la aplicación, llegando a pagar, al dueño de la cuenta, entre el 15 y el 50% de lo recaudado. Alquilar las cuentas es algo que aparece bajo varios matices, que van desde: los/as que lograron acceder a una cuenta, en la que no desean trabajar, porque cuentan con otro empleo, y pueden sacarle provecho al alquilarla; el/la que trabaja en la cuenta y en sus horas libres la alquila a cambio de un porcentaje significativo, con el fin de aumentar su puntaje; hasta llegar a aquellos/as que alquilan su cuenta a bajo costo, o muchas veces gratis, como una forma de solidaridad con sus compatriotas, mayormente migrantes, porque conocen que sus condiciones materiales de vida no les permiten acceder a ningún empleo, y necesitan una mano para generar ingresos, que les permita poco a poco sostener sus condiciones de vida. Es decir, alquilar la aplicación para unos/as se vuelve un negocio más, mientras que, para otros/as es una forma de solidaridad.



...muchas personas que llegan acá no tienen la documentación y requieren de una ayuda; la cuenta de Uber no sirve mucho que se alquile, ya que no genera lo suficiente como para tú decir voy a alquilarla en tanto; pero quien abre una cuenta y se la facilita a otro compañero sería para ayudarlo; no para obtener un beneficio económico porque la base no da.

(Entrevista con las autoras, Quito, lunes 15 de julio 2019).

...tiene sus pro y tiene sus contra porque cualquiera puede entonces abrir la cuenta, no la trabaja él, terceriza la cuenta, obtienes un beneficio y vas a explotar a la persona que va a trabajar la cuenta; porque por más que tú sí ganes en Glovo, si la cuenta es en bicicleta en este caso y supongamos que van un 50/50; oye en bicicleta está rudo de que tú te mates todo el día para hacer 30 \$ y que de eso tengas que darle 15\$ a la persona, solo porque es la titular de esa cuenta; lo mismo pasa en moto, hay menos desgaste, pero te la pasas todo el día haciendo viajes. Entonces, por un lado, ok, ayudas a las personas que no tienen sus documentos en regla, pero por otro te aprovechas de la situación, tú me entiendes, porque al final estás explotando a la persona que está trabajando la cuenta, si no es propia. Creo que es más pensable que las cuentas se alquilan máximo con un 20% para el dueño, pero eso no pasa, se sacan mucho provecho de este tipo de cosas, por eso Glovo cierra las cuentas a las personas que alquilan.

(Entrevista con las autoras, Quito, lunes 15 de julio 2019).

En las encuestas realizadas también pudimos evidenciar que, el 86% de personas que trabajan con las aplicaciones usan como medio de producción la moto y el 14% usa la bicicleta; al buscar conocer por qué usan ese tipo de vehículo, el 25% de personas manifestó usarlo por rentabilidad, el 47% dijo que ya contaba con el vehículo, otro 24% indicó no haber tenido otra opción, y solo el 4% usaba ese medio de producción por disfrute. El vehículo del 83,12% de los y las encuestadas es propio; mientras que el 16,88% lo alquila.

En las entrevistas a profundidad, los y las repartidoras manifestaron que el objetivo de la mayor parte de trabajadoras es conseguir una moto para la entrega de pedidos. Por un

lado, porque el trabajo en bicicleta conlleva un esfuerzo físico más fuerte, y por otro, porque en moto se genera mayores ingresos y se tiene mayor seguridad al movilizarse por la ciudad. Las plataformas Uber Eats y Glovo tienen distintas maneras de gestionar –frente a las rutas de repartición– que los y las repartidoras usen como medio de producción moto o bicicleta. Mientras Glovo distingue a los/as trabajadores/as por sus vehículos, al momento de asignarles entregas, haciendo que las bicicletas estén ubicadas y puedan moverse solo en ciertas zonas de la ciudad. Esto permite que, a pesar de que la tendencia en las plataformas sea trabajar para adquirir una moto y tener mayor rentabilidad, en Glovo haya también personas que no quieran dejar de usar la bicicleta. Por el contrario, Uber



Eats no distingue si la persona que recibe un pedido realiza su trabajo en moto o bicicleta; lo que ha ocasionado que muchas personas que andan en bicicleta acepten entregas que ponen en riesgo su vida, y que busquen endeudarse en una moto o la alquilen.

Cuando en la encuesta preguntamos cuál es el ingreso económico mensual que los y las repartidoras obtienen al trabajar con las plataformas, hicimos la diferenciación sobre cuál es el ingreso mínimo y cuál es el ingreso máximo que tienen al mes. Los y las repartidoras de Uber Eats aseguraron que ha habido ocasiones en las que llegan a ganar un mínimo de entre 20 y 80 dólares al mes; y un máximo de entre 400 y 500 dólares; por otro lado, los y las repartidoras de Glovo aseguraron ganar un mínimo de entre 400 y 500 dólares al mes; y un máximo de entre 800 y 1.200 dólares<sup>14</sup>. Que las plataformas tengan estas grandes diferencias en las ganancias que generan las personas que trabajan en ellas, se debe a: en primer lugar, Glovo, a diferencia de Uber Eats, es un servicio de mensajería que no solo trabaja con comida; es decir, lleva de un punto a otro lo que el cliente requiera; además, Glovo reconoce a los/as repartidores/as un monto económico a partir de la aceptación del pedido; y la empresa mantiene un límite de repartidores/as en la calle. Es común escuchar entre los/as compañeros de Uber Eats, que llevan más de dos meses en la fila de espera, para poder cambiarse a Glovo, o que esperan que Rappi llegue en diciembre a Ecuador. Por otro lado, Uber Eats es una plataforma que

reconoce económicamente al/la repartidor/a su trabajo, desde el momento que toma el pedido en el restaurante, sin contemplar el tiempo que él o la repartidora se moviliza al restaurante socio y espera la preparación de la comida; además, la plataforma no tiene un límite en el número de repartidores/as que ingresan a usar la aplicación. Cada semana ingresan más, lo que ocasiona que los pedidos se repartan entre muchísima gente.

Al preguntar si los y las trabajadoras contaban con algún tipo de seguro médico, el 76% dijo que *NO*, y entre el porcentaje (34%) de personas que sí contaban con seguro, la mayoría lo tenía por sus otros empleos, donde sí están asegurados al IESS<sup>15</sup>. Al indagar sobre el estado de salud de los y las trabajadoras, preguntamos si habían tenido accidentes en su trabajo, a lo cual el 69% contestó que *NO* y el 31% contestaron que *SÍ*; relataban que la mayoría de los accidentes tenían que ver con los autos que no respetan a los/as motorizados, y muchos menos a los/as ciclistas.

Al preguntar si los/as trabajadores/as tuvieron alguna enfermedad producto de la actividad laboral, el 70% contestó que *NO*, mientras que el 30% contestó que *SÍ*. Las personas que afirmaron tener alguna enfermedad ocasionada por el trabajo que realizan, dijeron tener problemas de gripe y alergias por la polución en la ciudad, y además, porque la mayor parte de trabajadores/as tienen como su único ingreso lo generado en el trabajo con las plataformas, lo que hace que se encuentren expuestos a las

14 En Ecuador el salario mínimo mensual es de 394\$.

15 Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social; sus afiliados (empleados, patronos y voluntarios) acceden de manera gratuita a atención en hospitales públicos y privados. También, a beneficios como préstamo hipotecario, préstamo quirografario, jubilación, cesantía, etc.



intermitencias del clima. Principalmente las personas venezolanas aseguran que para ellos/as el clima de Quito es muy duro. Al consultarles en caso de enfermedad a dónde acuden, el 48% dijo asistir a Centros de salud pública; el 24% al IESS, el 20% a seguro de salud privada, y el 8% se auto medicaba o tiene alguien en casa con conocimientos médicos.

Al consultarles a los/as repartidores/as si en el caso de tener accidentes o algún robo en las horas de trabajo con la plataforma, reciben algún tipo de asistencia de su parte, el 88% contestaron que *NO*, y entre el 12% que respondieron *SÍ*, contaban que la asistencia fue suspender las horas de actividad en la plataforma para que no recibieran pedidos y no tuvieran represalias en su puntuación. Frente a la asistencia que las plataformas Uber Eats y Glovo presentan a los y las repartidoras en caso de robo o accidentes, la mayoría de encuestados/as decían que, “en teoría” las plataformas a la hora de firmar el contrato electrónico mencionan que tienen cobertura en caso de accidentes o robo, pero ninguno de los/as entrevistados ha experimentado o ha oído que algún/a compañero/a haya recibido dicha cobertura. De hecho, varios son los casos de accidentes de tránsito donde los/as trabajadores han tenido que llamar al 911 y cubrir todos los gastos referentes, o hasta ir a pie a buscar asistencia médica.

Como se puede evidenciar, el trabajo que fomentan las plataformas es un trabajo atípico, es decir, un trabajo que parece no subordinado a un solo patrón, o integrado a una sola empresa, sin contrato por tiempo indeterminado, sin tiempo completo, desprotegido, riesgoso, una actividad que traslapa trabajo y vida cotidiana, trabajo y tiempo libre, el continuum entre trabajo y no trabajo (De la Garza, 2009).

Esto es bastante palpable cuando conversamos con los/as repartidores/as de las plataformas: su actividad cotidiana se desenvuelve entre trabajar, porque la plataforma asigna un pedido, o esperar mientras entablas relaciones personales, o resuelves tu día a día.

### **Relaciones laborales, relaciones de control**

Las aplicaciones Uber Eats y Glovo tienen como función intermediar la relación laboral de tres actores: el cliente que demanda un producto ofertado por otra persona o institución, en donde el/larepartidor/a está encargado/a de recibir el producto, movilizarlo y entregarlo. Es evidente que en este caso, el/la repartidor/a mantiene una relación con la aplicación, con el restaurante o cliente que oferta el producto y con el cliente que demanda el producto. Entender cómo se dan estas relaciones es algo que lleva tiempo y que entreteje no solo relaciones laborales. Para empezar, la relación entre plataforma - repartidor/repartidora está mediada por una persona encargada de resolver cualquier inconveniente en relación con los pedidos que se hacen mediante las aplicaciones; a estas personas se les conoce como soporte. Son ellas las responsables de controlar o dar indicaciones sobre lo que sucede con el/la repartidor/a en el momento de realizar una entrega. Se conoce mediante los trabajadores y trabajadoras que estas personas que brindan soporte en Ecuador, no se encuentran en el territorio nacional, sino en Chile, Colombia, México y Perú. Esto ha ocasionado que muchos/as repartidores/as no cuenten con un medio eficiente al cual referirse en caso de accidentes, robos o algún inconveniente grave en el momento de realizar su trabajo; muchas veces soporte, en vez de ser una ayuda, termina siendo un perjuicio para los repartidores y



repartidoras; muchos prefieren no llamar para no ser puntuados negativamente.

Luego, tenemos la relación que entabla el trabajador y trabajadora con el socio restaurante. Esta relación está mediada, en algunos casos, por la indiferencia hacia quién es y qué hace el trabajador y trabajadora de plataforma, lo que se evidencia al no enviar los pedidos bien envueltos, desconociendo que el trabajo de repartidor/ repartidora se hace en una maleta y en un vehículo en movimiento, ocasionando problemas a la persona que lo entrega. Por otro lado, esta relación está mediada por una situación de control, que va desde la prohibición de entrar con la maleta de trabajo a ciertos locales, el tener que ingresar por las puertas de servicio en los centros comerciales, el hacer un chequeo exhaustivo de quién es el repartidor y repartidora, haciendo varias preguntas y controlando incluso la ruta que tomará para realizar la entrega.

Finalmente, tenemos la relación entre cliente y repartidor/repartidora: una relación mediada por un lado por la indiferencia, en donde no importa quién es ni cómo hace su trabajo el repartidor y repartidora, con tal de que lo haga; y por otro, tenemos el clasismo, el racismo y el machismo de varios y varias clientes, que lleva a que crean que el hecho de que un repartidor y repartidora le esté prestando un servicio es motivo suficiente para humillar, insultar, acosar, o denigrar. Es importante recalcar que muchas de estas prácticas están sostenidas en la idea de que los y las clientes tienen el poder de calificar el servicio dado por los y las repartidoras; calificación que muchas veces está mediada por los prejuicios y estereotipos que manejan con relación a la persona que trabaja, reforzándose mucho más si eres migrante y más si eres venezolano/a.

El trabajo en plataformas es un trabajo que no solo te vende la falsa idea de ser autónomo, sino que además, entreteje un control y disciplinamiento del trabajador y trabajadora, desde varias aristas; en donde pareciera que ni su vida, ni su trabajo son importantes y que debe acatar órdenes, tanto de las plataformas, como de las partes que en ella intervienen.

### ***El despotismo de las aplicaciones***

En la aplicación Uber Eats los/las clientes y los restaurantes socios califican a los/as repartidores/ras de acuerdo con cómo ellos/ellas realizan su trabajo. Tener menos del 80% es una calificación baja y tener más del 90% es una calificación alta, la puntuación de los/las clientes está totalmente mediada por su subjetividad.

...hay mucha gente que sólo por uno ser venezolano te ponen dedito abajo sin saber el sacrificio que uno hace y el daño que nos hacen.

(Entrevista con las autoras, Quito, lunes 15 de julio 2019)

Cuando los y las trabajadoras de Uber Eats llaman a soporte para explicar que la baja calificación recibida no fue por algo que estuvo en sus manos resolver, el soporte parece darle una solución al inconveniente. Lo mismo sucede cuando el/la cliente no aparece a recoger su pedido; o cuando el o la trabajadora tiene algún accidente. Sin embargo, llega un momento en donde las cuentas de los y las trabajadoras son cerradas, alegando que se ha reincidido, al menos 3 veces, en estos errores, cosa que no es verdad.



En un mes se cierran entre 15 y 30 cuentas. Esta práctica es sostenida en la existencia de un ejército de reserva; es decir personas que no forman parte de la población laboralmente activa, y que buscan desesperadas trabajo, siendo usados por las plataformas para aumentar la producción y generar más beneficios. Además de dar a los y las trabajadoras la sensación de que no es, ni mucho menos, irremplazable, y de que su trabajo y su empleo son, en cierto modo, un privilegio, y un privilegio frágil y amenazado (Bourdieu, 2000).

Otro de los inconvenientes que se presentan en relación con el uso de la aplicación Uber Eats es la entrega de promociones a los clientes sin avisar, mucho menos consultar, a los y las trabajadoras, quienes se enteran de las promociones cuando al tomar una entrega se dan cuenta de que, en realidad, harán dos y que solo cobrarán por una. Por otro lado, la aplicación no reconoce –o si lo hace, no le importa– si el/la repartidor/a está realizando el trabajo en moto o bicicleta; lo que ha ocasionado que, muchos/as de los/as trabajadores/as tengan que recorrer largos kilómetros en bicicleta, ocasionando problemas para los/as repartidores/as en relación con su cuerpo, por el esfuerzo físico que realizan, y a su puntaje.

La aplicación Glovo dejó de mostrar el tiempo en el que las y los repartidores deben entregar sus pedidos, a raíz de la muerte de un repartidor en España (ABC, 2019). Antes, los y las repartidoras de Glovo tenían un cronómetro en la aplicación, que se colocaba en rojo el momento en el que el repartidor cumplía con los 60 minutos establecidos por Glovo para la entrega. Que el cronómetro se coloque en rojo afectaba la calificación de los y las trabajadoras, lo que hacía que se muevan a altas velocidades, exponiendo su vida.

Cuando una persona entra a trabajar con la aplicación de Glovo inicia con una cuenta en 0, la misma que, al completar los 50 viajes empieza a ser puntuada por la plataforma, los clientes y los partners<sup>16</sup>; calificación que es obtenida evaluando la eficiencia, atención al cliente, y el cumplimiento a la ruta GPS. Cada vez que el cliente o el partner coloca una carita triste en la cuenta de un o una trabajadora se le baja tres puntos a su calificación, lo que no pasa en el caso de que tenga una carita feliz; esta no sube puntos. El momento en que los y las repartidores consiguen tener 90 puntos la plataforma te permite acceder a cazar horas; antes de los 90 puntos el o la repartidora tenía

...en la bicicleta te mandan viajes de hasta 10 y 16 km, es decir, es demasiado el trayecto que te ponen para una bicicleta, cuando se debería recorrer un máximo de 5 km. También te mandan trayectos en los que, por ejemplo, tienes que subir al Pichincha, más arriba de la Occidental; en sí no hay respeto al ciclista, se han visto casos que te mandan al Valle de Los Chillos en bicicleta.

(Entrevista con las autoras, Quito, lunes 15 de julio 2019)

16 Los partners de Glovo son comercios que integran en la plataforma con el fin de mejorar su volumen de pedidos y visibilidad gracias a distintas herramientas de Marketing utilizadas en Glovo.



que estar pendiente de que algún trabajador o trabajadora suelte sus horas de trabajo, para tomarlas. Después de los 90 puntos, por cada 200 viajes que realizan la plataforma sube 1 punto. Si un usuario califica mal al Glover, esto significa 3 puntos menos en su puntaje global, y para recuperar uno de esos tres puntos, los y las Glovers deben hacer 50 entregas.

Glovo puede bloquear una cuenta por los siguientes incumplimientos: rechazar y reasignar demasiados viajes; desviarse de la ruta del GPS, que es considerada una violación grave, porque al ir por ruta más larga se genera mayor kilometraje, y por ende, más ganancias para la/el Glover; prestar o alquilar a otra persona la cuenta<sup>17</sup>; y/o tener consecutivamente tres malas calificaciones de usuario/as. Cada vez que algo de esto sucede, Glovo cita al/la repartidora a sus oficinas, para solicitar las razones que la llevaron a cometer la falta. Dependiendo de la justificación, Glovo genera una advertencia o no. Se puede tener máximo dos advertencias, a la tercera la cuenta es cancelada. Siempre que exista una falta, la persona trabajadora es citada a las oficinas. No se procede a cancelar la cuenta sin una reunión previa con el/la trabajador/a.

Como se puede evidenciar, las plataformas tienen relaciones de poder y control sobre los y las trabajadoras: usan los puntajes para medir el trabajo que se realiza y no para garantizar, por ningún lado, la seguridad y buen trato, ni de los clientes ni de los comercios, hacia el o la trabajadora. Al entender cómo funcionan las plataformas, es evidente que el único actor, entre todos los que convergen en la relación laboral, que no puede decidir sobre lo que

verdaderamente hace en su trabajo, es el/la trabajadora. El control de los y las trabajadoras está directamente relacionado con la calidad de la conectividad y el desarrollo de las aplicaciones: mientras más rápido circulan los datos y las transacciones, más presión y control hay sobre el/la trabajadora y sobre sus tiempos de trabajo.

Una de las secciones de la encuesta levantada, fue referente a organización laboral, porque deseábamos ver si los y las trabajadoras de plataforma tienen algún tipo de organización, y entablar paralelismos con las realidades organizativas de Argentina (Tylbor, 2018), España (Unión General de Trabajadores, 2019) y México (Pablo Carballo, 2017), en donde los y las trabajadoras de plataformas se han organizado para reclamar por sus derechos, y visibilizar la falacia detrás de su supuesta autonomía.

Cuando se consultó si conocen algún tipo de organización por parte de los y las trabajadoras de las plataformas, el 75% dijo que NO, mientras que el 25% dijo que SI. Al preguntar cuál era el tipo de organización que conocían, nos comentaron que existen grupos de WhatsApp creados de acuerdo con los puntos de encuentro de los y las repartidoras, en donde no se diferencian si son de Uber Eats o Glovo. Estos grupos funcionan para tejer solidaridades y son usados para: ayudarse en caso de accidentes y/o cuando la moto o bicicleta sufre algún daño; en caso de inseguridad o de ser víctima de un robo; en el caso de Uber Eats, también ayuda para que, si una persona debe realizar una entrega en un punto bastante lejano y se

---

17 Aún si en los contratos no se especifica si se puede o no subalquilar la cuenta del/a Glover, en la ciudad de Quito, los/as encuestados/as nos comentan que Glovo ha cancelado cuentas por esta razón.



halla en bicicleta, pueda ser apoyada por algún compañero/a motorizado.

En la Argentina, la primera huelga de los y las repartidoras de plataformas se organizó a partir del descontento que mostraban los y las compañeras, por medio de WhatsApp; grupos que, al igual que en Ecuador, fueron creados para apoyarse entre ellos/as. Es importante mencionar que, varios de los y las compañeras encuestadas y entrevistadas manifestaban que hay mucha incomodidad sobre las prácticas de las plataformas respecto a su trabajo, pero que, hasta el momento, no ha habido nadie que abandere una organización para reclamar a las empresas; a esto se debe agregar: 1) Las estrategias que tienen las mismas plataformas para impedir la organización. Por un lado, Uber Eats cierra cuentas a las personas que llevan mayor tiempo trabajando, porque ellos/as serían los más conscientes de los cambios cada vez más precarios que hace la aplicación. También consideramos que, el permitir que mucha gente entre cada semana a la plataforma hace que los y las trabajadoras no logren entablar lazos entre ellos/as, y así evitan que se hable de las condiciones precarias que a todos/as les atraviesa. Por otro lado, Glovo usa el incentivar a los y las repartidoras a verse como autónomos e individuales; su discurso se sostiene en que la flota de Quito es la mejor de Latinoamérica, y que son ellos/as los responsables de salir adelante y crecer bajo sus propios esfuerzos. 2) Las condiciones para la sindicalización en el país han estado marcadas desde los años noventa hasta el día de hoy, por una serie de reformas normativas

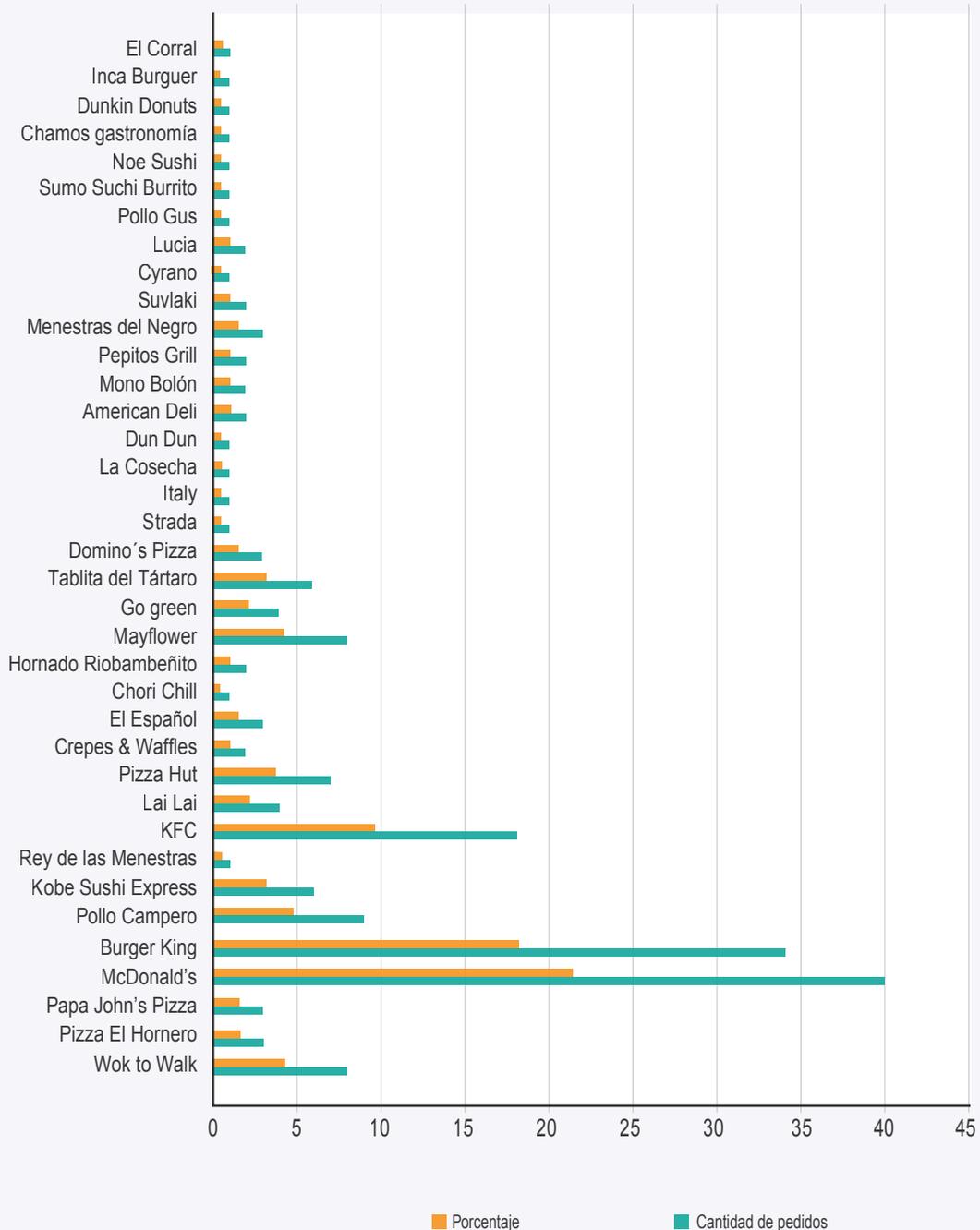
contrarias a los derechos colectivos de la clase trabajadora (Herrera 2019). Lo primero con lo que nos encontramos es que la legislación es incapaz de regular este tipo de trabajos, ya que ni siquiera ha conseguido regular formas antiguas de precarización en el país, en donde hay un patrón-empresario existente y visible en el territorio, mucho menos si el patrón-empresario no existe, no tiene domicilio y lo único que se conoce es que todo funciona a través de una aplicación. ¿Dónde demandas? ¿A quién?

## ¿Quiénes se benefician de las plataformas?

Dentro de la encuesta, en la sección de “Relación con la ciudad”, preguntamos a los/as trabajadores/as en qué restaurantes recogen la mayor cantidad de pedidos, con la finalidad de trazar relaciones entre Uber Eats y Glovo, y los establecimientos que se están beneficiando de estas nuevas formas de consumo. Se solicitó a cada encuestado/a que enlistara los tres establecimientos con mayor cantidad de pedidos, dando como resultado más de 200 respuestas. No obstante, aparecieron únicamente 37 nombres de establecimientos distintos, lo que demuestra la gran concentración del consumo en ciertos negocios. Como se puede ver en el siguiente gráfico, los establecimientos que reciben mayor cantidad de pedidos son McDonald’s con un 21,4%; Burger King con un 18,2%; KFC con 9,6%; Wok to Walk y Mayflower con un 4,3%; Pizza Hut con 3,7%.



### Gráfico N.º 1 ¿CUÁLES SON LOS TRES ESTABLECIMIENTOS QUE RECIBEN MÁS PEDIDOS?



Elaborado por: Kruskaya Hidalgo y Belén Valencia.



Las transnacionales más grandes de comida – McDonald’s, Burger King, KFC– concentran entre ellas el 49,2% de la totalidad de pedidos, que se hacen a través de Uber Eats y Glovo, en la ciudad de Quito. Si observamos las vallas publicitarias de Glovo y Uber Eats en la ciudad, encontramos varias ofertas y promociones relacionadas al delivery de productos de estas mismas tres franquicias. Es decir que, quienes se benefician, en mayor grado, de las plataformas son las transnacionales y no los establecimientos locales. Según los y las encuestadas, tanto KFC como Pizza Hut han despedido al personal de delivery con el que contaban, y solicitan a los/as usuarios/as que utilicen las aplicaciones Uber Eats y Glovo, para los pedidos a domicilio. Esto refleja cómo las aplicaciones y los establecimientos reestructuran las relaciones laborales de dependencia y la vida cotidiana de los y las trabajadoras, en función de las empresas que concentran riqueza. Los y las motorizadas que estos establecimientos tenían antes de la llegada de las aplicaciones al país, contaban con contratos laborales y seguridad social, costos que ahora las empresas reducen. Entre los 37 establecimientos que fueron mencionados en las encuestas, más de 90% son franquicias transnacionales o grandes capitales

nacionales. Sin embargo, llama la atención que establecimientos que no promocionaban anteriormente servicio de delivery están entregando sus productos con Glovo, que es el caso de Hornados la Riobambeñita y Mono Bolón. Ambos restaurantes ofrecen comida tradicional ecuatoriana.

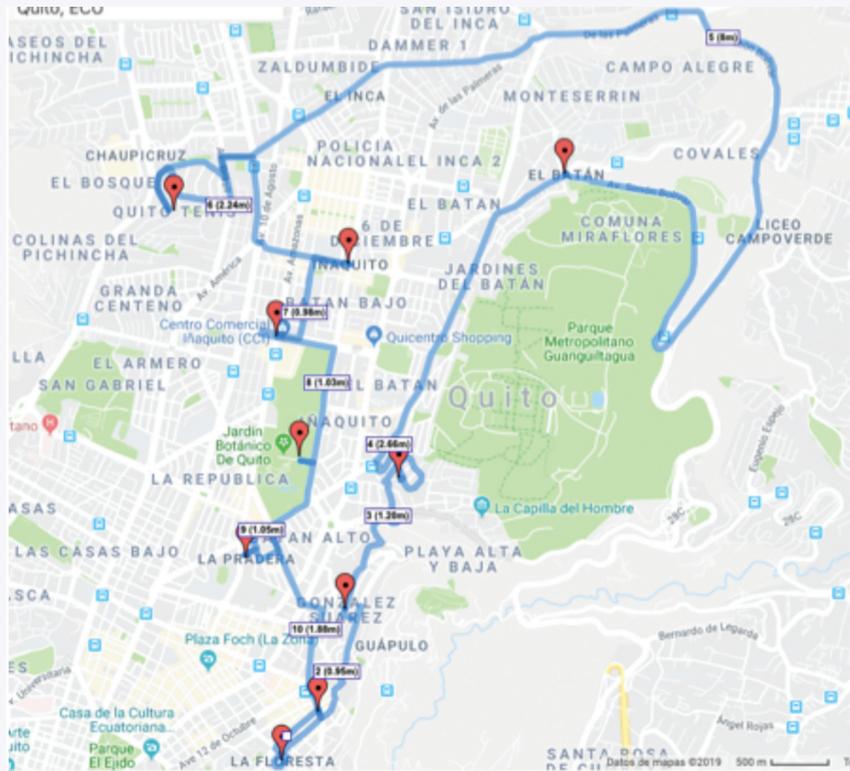
Por otra parte, al preguntar en dónde se entrega la mayor cantidad de pedidos, las diez zonas más mencionadas de la ciudad fueron: González Suarez con 8,7%; Eloy Alfaro/El Batán con 8,1%; La Carolina con 5,6%; La Pradera/Avenida República con 5%; Naciones Unidas/El Quicentro, Bellavista, Quito Tennis y Iñaquito/CCI todas con un 4,3%; La Floresta y La Coruña con 3,7%. Como podemos ver, la concentración de pedidos se da en la zona centro-norte de la ciudad y particularmente en barrios de clase media-alta<sup>18</sup>. En el sur de la ciudad, por otra parte, solo llega Uber Eats, y aún, si no se presentan tantos pedidos como en la zona centro-norte, las zonas con mayores pedidos son: Orquídeas con 2%; y Villaflora, El Recreo, la Ferroviaria con un 0,6%. A continuación, se presenta gráficamente las zonas de la ciudad con mayor afluencia de pedidos, utilizando el programa de mapeo etnográfico de *ZeeMaps*.

---

18 Según el censo en Quito sobre Estratificación del Nivel Socioeconómico de 2011, quienes viven en esas zonas del centro norte de la ciudad, pertenecen a los grupos socioeconómicos A y B; siendo estos los más altos (INEC, 2011).



## Imagen N.º 5 ZONAS DE LA CIUDAD CON MAYOR AFLUENCIA DE PEDIDOS



Elaborado por: Kruskaya Hidalgo y Belén Valencia; para ver mapa y anotaciones <http://j.mp/2lmsSHg>

### Seguridad Vial

Al tiempo que las plataformas arribaban a Ecuador, traían consigo a cientos de ciclistas a las calles. La relación que estas personas tienen con la bicicleta era una pregunta, que tanto en la encuesta como en las entrevistas a profundidad, buscamos indagar. Lo primero que se pudo evidenciar es que, para los y las compañeras, la bicicleta más que un medio de transporte es un medio de producción; en palabras de ellos/as, un medio de vida, un instrumento que les permite llevar el sustento económico diario al hogar. Una

herramienta que muchos/as comentaban haber usado para divertirse en la niñez y luego olvidar; fue común escuchar comentarios del tipo “jamás imagine que un día estaría trabajando sobre una bicicleta”. La mayor parte de los y las trabajadoras de plataforma comentan haber iniciado su trabajo en una bicicleta, porque es mucho más barata y accesible que una moto; algo que con el transcurso del tiempo ha ido cambiando; una de las cosas en las que más invierten los y las trabajadoras, cuando pueden ahorrar, es en comprar una moto.



...mira, lo que pasa es que todos empezamos en bicicleta, nadie empezó en moto, es muy muy fuerte, muy muy fuerte, incluso yo todavía tengo mi bicicleta, no tengo moto, trabajo los viajes cortos en bicicleta; los viajes largos me llevan mi esposo o cualquiera de los muchachos aquí; cómo somos un grupo grande y solo somos dos mujeres, somos 2 de entre 50 hombres.

(Entrevista con las autoras, Quito, lunes 15 de julio 2019)

La geografía de la ciudad, la poca infraestructura existente para movilizarse en bicicleta, la agresividad y el desconocimiento de las y los conductores de transporte motorizado con las otras formas de transporte no motorizado son razones suficientes para que Quito sea una ciudad, en donde hacer bicicleta, sea una vulnerabilidad. Y si a eso le sumamos el tiempo de trabajo diario (9 a 12 horas) que tienen los y las trabajadoras en las plataformas, el desconocimiento sobre sus derechos y la seguridad que deben tener en la vía como ciclistas, el no contar con transporte público apto para la intermodalidad, y en el caso de Uber Eats, las distancias que tienen que recorrer los y las trabajadoras en bicicleta, termina convirtiendo a la bicicleta en un instrumento de vulnerabilidad, más que en uno de movilidad y libertad.

En la encuesta levantada dedicamos un apartado para preguntar a los y las trabajadoras si recibieron información sobre seguridad vial por parte de las plataformas: el 51% dijo que *NO* y el 49% contestó que *SÍ*. Relataban que la información que recibieron fue “seguir las leyes de tránsito ecuatorianas”, sin una explicación mayor sobre dichas leyes. Cuando se indagó sobre el uso del casco, el 100% de ciclistas encuestados/as contestó que *NO* usaba casco.

También, se les consultó sobre si conocían sus derechos de movilidad en la ciudad, el 58,3% contestó que *NO*. Finalmente, al preguntar si se habían sentido violentados/as al utilizar la bicicleta en la ciudad y si los automóviles les respetaban, el 83% contestó que *SÍ* se habían sentido violentados/as, explicando que ningún automóvil les respeta, siendo los taxistas los más agresivos. La mayoría de los/as ciclistas ha sufrido accidentes por choques o portazos, porque, para los automovilistas, es como si los y las ciclistas no existieran.

En el transcurso de la investigación, los y las compañeras ciclistas de Glovo empezaron a recibir capacitaciones por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito. Éstas iban en relación con: cuál es el uso correcto de la bicicleta, la seguridad que deben tener y cuáles son los derechos que se deben exigir al usarla. La Agencia incentivó a los y las compañeras a denunciar a los autos estacionados en las ciclovías, a usar las vías exclusivas del transporte integrado de la ciudad y a sentir la confianza de expresar sus inquietudes a la institución. Esto, además de sorprender, ya que hasta el momento las instituciones públicas competentes para garantizar la seguridad y movilidad libre de los y las ciclistas en la ciudad no habían cumplido con ese rol, visibiliza cómo el acceso y garantía



de ciertos derechos responde a las lógicas del neoliberalismo; en el que no es importante garantizar derechos para la libre y segura movilidad de las personas, sino para la libre y segura movilidad del capital. Quito necesita una transformación en su movilidad, no porque haya transnacionales que se benefician de explotar a personas en bicicleta, sino porque las personas que usan la bicicleta, ya sea como medio de transporte y/o medio de producción, necesitan garantías de que estar sobre una bici no signifique arriesgar su vida.

## Racismo y Acoso

Al preguntar sobre racismo y xenofobia, de los/as 43 migrantes encuestado/as, 38 dijeron que *SÍ* habían sufrido violencia racista. Es decir, el 88,37%. Esto demuestra que la ciudad –y en sí el país– es un lugar hostil para lo/as migrantes. Al relatarnos las situaciones específicas de racismo y xenofobia, la mayoría había recibido insultos de la índole “fuera veneco”, “regrésate a tu país”, “venezolano de mierda”, “nos están invadiendo”, tanto por parte de establecimientos, usuarios/as, conductores/as y peatones. Además de violencia verbal, los/as trabajadores/as migrantes han experimentado restricciones a la hora de entrar a los establecimientos de comida, teniendo que esperar afuera para recibir los pedidos. En ocasiones, también se han encontrado con clientes/usuarios agresivos, que les tratan de manera despectiva, tanto verbal como no verbal.

La migración no es un fenómeno actual; ha acompañado un sinnúmero de procesos de la humanidad. Sin embargo, con la globalización, la movilidad humana ha experimentado

fuertes cambios. Mientras se promueve la libre circulación del capital, la movilidad humana viene fuertemente regulada. Esto sucede en un momento, en el que los Estados se ven debilitados frente al capital financiero transnacional, pero siguen siendo los actores regentes de las políticas de migración que, a nivel mundial, se caracterizan por ser cada vez más “restrictiva[s], selectiva[s] y funcional[es] a los intereses de los Estados y del mercado” (Nasimba Loachamín, 2013). Frente a esta tendencia de necro-poder (Mbembe, 2013), los derechos humanos defienden la migración como un derecho fundamental y exigen a los Estados que velen por los derechos humanos de los/as migrantes. En este escenario global, la política migratoria ecuatoriana, en la última década, ha tenido dos caras. Durante la administración de Correa, los derechos de la población ecuatoriana migrante fueron enérgicamente defendidos, mientras, la población migrante extranjera fue violentada sistemáticamente. En 2012, el expresidente Rafael Correa emitió el Decreto 1182, con el que se restringen los derechos de los/as refugiados en Ecuador, dejando a miles de personas sin estatus de protección, acción que incumplía la Declaración de Cartagena (Salazar, 2017). La ciudadanía universal, defendida en la Constitución de 2008, fue irrespetada. Se pasó de una política de puertas abiertas a una política restrictiva de visas, récord policial, apostillas, contar con capital financiero, y la expulsión de migrantes, a quienes incluso se les negó el *habeas corpus*<sup>19</sup>.

La vulnerabilidad en la que se encuentra la población migrante en Ecuador no ha disminuido con el gobierno de Moreno. De

---

19 Recordemos la expulsión arbitraria y violenta de 121 personas de nacionalidad cubana entre junio y julio de 2016.



hecho, se ha recrudecido. El femicidio de Diana Carolina, el 19 de enero del presente año, en la ciudad de Ibarra<sup>20</sup>, dejó ver cómo el gobierno de Moreno instrumentalizaba la lucha de género para justificar sus políticas anti migratorias y la xenofobia de Estado. En la cuenta de Twitter de Lenin Moreno decía: “He dispuesto la conformación inmediata de brigadas para controlar la situación legal de los inmigrantes venezolanos en las calles, en los lugares de trabajo y en la frontera. Analizamos la posibilidad de crear un permiso especial de ingreso al país. Les hemos abierto las puertas, pero no sacrificaremos la seguridad de nadie” (Moreno, 2019). Este discurso –que develó el racismo estructural que existe en el país– exacerbó el malestar y odio de mucha gente. En Ibarra, se desató una cacería de migrantes, durante los días domingo 20 y lunes 21 de enero. Frente a estas políticas restrictivas: expulsión de población migrante, violación sistemática de derechos humanos de refugiado/as, discursos racistas provenientes de la misma Presidencia de la República, ¿qué mensaje manda el Estado ecuatoriano a la población migrante? ¿Qué discursos promueve el gobierno de turno a la ciudadanía? ¿Qué ambiente se genera en las calles de las ciudades? Los relatos de violencia racista que los/as trabajadores/as de Uber Eats y Glovo relatan no son casos aislados, y, lamentablemente, tienen una fuerte correlación con las posturas del gobierno ecuatoriano.

En este contexto de violencias y vulneraciones, las mujeres se encuentran en una posición muy particular, tanto por la masculinización de este trabajo, como por el acoso sexual. Las mujeres que trabajan como repartidoras en

estas plataformas son pocas en comparación a la cantidad de hombres. Esta situación se agrava con la reducción paulatina del número de mujeres que trabajaba en la repartición, desde que llegaron las plataformas al país. Esto demuestra una clara división sexual del trabajo y una masculinización de esta actividad económica. Como se mencionaba anteriormente, de la muestra de 78 encuestados/as, solo una fue mujer. Luego de dos meses de trabajo de campo, encontramos a dos repartidoras más, y a una de ellas logramos hacerle la entrevista. Al preguntar, tanto al grupo encuestado, como a los/as entrevistados/as, sobre la cantidad de mujeres que trabajan en las plataformas, la respuesta fue unánime: hay pocas mujeres trabajando en las aplicaciones y cada vez son menos. Indagando las causas de este fenómeno, los/as trabajadores/as nos explicaban que el desgaste físico que implica la actividad, sobretudo en bicicleta, es muy alto y podría ser una de las causas. Aunque esta sea una respuesta problemática, por sus implicaciones esencialistas frente a la capacidad física de las mujeres, nos permite evidenciar la necesidad de profundizar en este fenómeno y ahondar, tanto las causas como los estereotipos de género, que las acompañan.

Por otra parte, los índices de acoso que reciben las mujeres motorizadas y ciclistas, al ejercer su trabajo de repartidoras, hace visible las restricciones del uso del espacio público, en base a un disciplinamiento de los roles de género. La mujer motorizada que encuestamos relataba múltiples ocasiones donde autos, taxis y buses le gritaban “¿Qué hace una mujer en moto? ¿Anda a cocinar!”, “¿Por qué no vuelves a la cocina

---

20 Para mayor información sobre el femicidio de Diana Carolina, véase la noticia <http://bit.ly/2LFizKa>



donde perteneces?”, “las mujeres no deberían estar haciendo eso”. Insultos que recibe todos los días, por toda la ciudad. Además, aún si no fue relatado en primera persona, motorizados/as y ciclistas, conocían casos de compañeras –sobre todo migrantes– que sufrieron acoso por parte de clientes/usuarios, al recibir las en ropa interior, invitarlas o exigirles entrar a sus domicilios, proponerles que realicen trabajo sexual, o insinuárselas<sup>21</sup>.

## Conclusiones

Las nuevas formas de precarización laboral que sostienen las economías de plataforma responden al afanzamiento del neoliberalismo, como poder económico, político y cultural, basado en la idea de la “libertad” individual. Las proposiciones “sé tu propio jefe”, “explora tu ciudad” y “genera tus propias ganancias” son la muestra más clara de la mercantilización del yo, en donde no importa cómo, ni en qué condiciones llegues a la superación personal para tu “libertad” individual. Una mercantilización que no solo sostiene la precarización de la vida de los y las trabajadoras, sino que, en paralelo, te invita a no pensar en lo colectivo, a no ver más allá. Esta mercantilización no solo se sostiene con los y las trabajadoras, sino con todo el conglomerado de relaciones que se dan por medio de una aplicación: imaginar personas, que, en su mayoría, pertenecen a las clases media-alta y alta de la sociedad, a quienes no les importa bajo qué condiciones un pedido es llevado hasta su puerta, creyéndose incluso con el derecho de vigilar o castigar a la

persona que hace la entrega, es algo que solo puede darse cuando, dentro del conglomerado social, el otro/a no importa, porque no es visto como igual; no es importante para tu libertad individual. Si de por sí el capitalismo, el patriarcado y la colonialidad han sostenido desigualdades estructurantes, donde ciertos cuerpos importan más que otros, la idea de la libertad individual viene a reforzarla.

El adelanto tecnológico, destinado al desarrollo de las relaciones sociales de producción del capital, ha generado, en los últimos años, cambios abismales en el control del capital financiero global. Entre 2014 y 2016, las grandes transnacionales Google, Apple, Facebook, y Amazon, llamadas GAFAM, toman el control de la nueva economía. Sin embargo, en 2015, aparece una nueva generación de plataformas digitales, cuyo valor financiero, para 2016, fue mayor a 57 mil millones de dólares. Estos nuevos gigantes Netflix, AirBnB, Tesla, y Uber son conocidos como NATU. Las economías de plataforma corresponden a un control geopolítico de grandes corporaciones, y de sometimiento y complicidad de los Estados, para una acumulación originaria del capital, que no solo es violenta, sino que –además–, reestructura el mundo del trabajo.

A través de la implantación del modelo de Estado neoliberal, las elites globales promueven la libre circulación de capital, y restringen la capacidad regulatoria del Estado frente al mercado, a través de acuerdos internacionales por medio del FMI, el Banco Mundial y los tratados de libre

---

21 En México, las y los repartidores se están organizando alrededor de una campaña mediática #NiUnRepartidorMenos para hacer visible las muertes de repartidores por accidentes de tránsito. Además, dentro de esta iniciativa se ha constituido una “bitácora de acoso”, para llevar cuentas de estos episodios, denunciarlos y frenarlos; la mayoría de los episodios relatados son de mujeres (Niunrepartidormenos, 2019, & Milenio Televisión, 2019).



comercio. Además de dicha complicidad estatal generada por las élites globales, los Estados enfrentan grandes retos frente a la regulación de las plataformas digitales, porque sus legislaciones son incapaces de controlar capitales financieros transnacionales, que circulan sin una personería jurídica, sin domicilio nacional, alojados en paraísos fiscales y cuya única materialidad es una aplicación para Smartphone. Es decir, en caso de controversia ¿A quién y en donde se demanda? De esta manera, nos enfrentamos a regímenes nacionales e internacionales, cada vez más enfocados en trabajar en pro del mercado y el capital, más no por garantizar la vida digna de los seres humanos.

Frente a este panorama, regular a las plataformas Glovo y Uber en Ecuador es un enorme desafío. Por un lado, tenemos un Estado que ha sostenido y ha sido cómplice de formas de precarización y sobreexplotación laboral, como la dueñidad en la que viven las y los trabajadores del Banano, desde hace más de 100 años, o la condición de esclavitud moderna, que viven los y las trabajadoras de Abacá. ¿Cómo esperar que ese mismo Estado ecuatoriano solucione estas otras formas de precarización? Por otra parte, las centrales sindicales no logran recoger la totalidad de demandas de los y las trabajadoras en el territorio nacional, ya sea porque están ausentes del conflicto de base, porque la propia legislación ecuatoriana cada vez les restringe más, porque no logran solucionar sus propios conflictos internos o porque se limitan a abordar el conflicto laboral únicamente en términos de

clase, sin entender que hay una intersección de opresiones donde el género y la etnia/raza también juegan un papel fundamental. ¿Cómo esperar que la creación de un sindicato de plataformas sea la respuesta? Asimismo, en un momento donde las políticas migratorias encrudecen; la población migrante y refugiada venezolana incrementa; el desempleo y la informalidad va en aumento; estas plataformas para muchas personas representan su única salida de subsistencia. Entonces, más allá de cuestionar el carácter perverso de las plataformas ¿Cómo aceptar la existencia de estas exigiendo el cumplimiento de derechos laborales?

Los resultados obtenidos en las encuestas y las entrevistas a profundidad, más que certezas, generan nuevas preguntas que nos gustaría profundizar a futuro. Explorar cómo el trabajo reproductivo invisibilizado sostiene y permite que los y las trabajadoras de las plataformas ejerzan su trabajo; analizar cómo estas otras formas de precarización afectan de forma particular a las mujeres, y sobre todo, a las mujeres migrantes; estudiar las razones de la masculinización del trabajo de plataforma en el contexto ecuatoriano, y entender si difiere o no de las realidades argentinas, colombianas y mexicanas; explorar cómo las transformaciones que se dan en las ciudades, con la presencia de las economías de plataforma, pueden ser usadas para beneficio común, por ejemplo, cómo fomentamos el uso de la bicicleta y la garantía de derechos de los y las ciclistas.



## Bibliografía

---

- ABC. (2019). Un repartidor en bicicleta de Glovo muere tras ser atropellado por un camión de la basura. Recuperado de [https://www.abc.es/espana/catalunya/abci-repartidor-bicicleta-glovo-muere-tras-atropellado-camion-basura-201905261052\\_noticia.html](https://www.abc.es/espana/catalunya/abci-repartidor-bicicleta-glovo-muere-tras-atropellado-camion-basura-201905261052_noticia.html)
- Behar, R. (1997). *The vulnerable observer*. Boston:Beacon Press
- “Bourdieu, P. (2000). *Contrafuegos. Reflexiones para servir a la resistencia contra la invasión neoliberal*.
- Butler, J. (1997). Lenguaje, poder e identidad. Madrid: Síntesis.
- Cabrera, X. (2019). En un mundo invisible y un tiempo inmóvil. *La periódica*. [online] Recuperado de <https://laperiodica.net/article/en-un-mundo-invisible-y-un-tiempo-inmovil/>
- Catà Figuls, J. (2019). Economía digital El fundador de Glovo: “En el futuro la gente tendrá múltiples vías de ingresos”. El País. [online] Recuperado de: [https://retina.elpais.com/retina/2018/04/30/tendencias/1525088881\\_394696.html](https://retina.elpais.com/retina/2018/04/30/tendencias/1525088881_394696.html)
- Curiel, O. (2016). Rethinking Radical Anti-Racist Feminist Politics in a Global Neoliberal Context. *Meridians*, 14(2), 46.
- Dávalos, P. (2018). *Ecuador: déficit fiscal, crisis inducida y alternativas*. Recuperado de <http://pablo-davalos.blogspot.com/2018/12/ecuador-deficit-fiscal-crisis-inducida.html>
- Editorial Virginia Bolten. (2018). Uberización del trabajo, precarización de la vida. Rebelión. [online] Recuperado de <http://www.rebelion.org/noticia.php?id=249289&titular=uberizaci%F3n-del-trabajo-precari%F3n-de-la-vida->
- El Comercio. (2019a). Asociación de venezolanos en Ecuador advierte sobre el aumento de flujo migratorio. Recuperado de <https://www.elcomercio.com/actualidad/asociacion-venezolanos-ecuador-aumento-migracion.html>
- El Comercio. (2019b). Ecuador alcanza acuerdo técnico con el FMI. Recuperado de <https://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador-alcanza-acuerdo-tecnico-fmi.html>
- El Comercio. (2019c). El mercado laboral en Ecuador registra más informalidad. Recuperado de <https://www.elcomercio.com/actualidad/desempleo-mercado-laboral-informalidad.html>
- El Comercio. (2019d). Gobierno: 11 820 funcionarios públicos fueron despedidos desde diciembre. Recuperado de <https://www.elcomercio.com/actualidad/trabajadores-desvinculados-sector-publico-ecuador.html>
- El Comercio. (2019e). Lenin Moreno anuncia que Ecuador inició el proceso para salir de la Unasur. Recuperado de <https://www.elcomercio.com/actualidad/lenin-moreno-anuncia-salida-unasur.html>



- El Universal. (2019). Las medidas adoptadas por Ecuador para los migrantes venezolanos tras femicidio. Recuperado de <https://www.eluniversal.com.mx/mundo/las-medidas-adoptadas-por-ecuador-para-los-migrantes-venezolanos-tras-femicidio>
- El Universo. (2017). La situación es crítica, asegura Lenín Moreno al presentar el diagnóstico de la economía de Ecuador. Recuperado de <https://www.eluniverso.com/noticias/2017/07/28/nota/6302644/situacion-es-critica-asegura-lenin-moreno-presentar-diagnostico>
- El Universo. (2019a). Glovo Ecuador cumple un año de operaciones en el país. Recuperado de: <https://www.eluniverso.com/noticias/2019/06/15/nota/7377975/glovo-ecuador-cumple-ano-operaciones>
- El Universo. (2019b). *Una ley laboral más flexible para Ecuador se afina en el Gobierno*. Recuperado de [https://www.eluniverso.com/noticias/2019/03/31/nota/7260212/ley-laboral-mas-flexible-se-afina-gobierno?fbclid=IwAR0dSiik1sz0kRuDnMc4Iim5-KgdESTR2d\\_V\\_aa\\_6nCiEdJDILAYKr8U-cw](https://www.eluniverso.com/noticias/2019/03/31/nota/7260212/ley-laboral-mas-flexible-se-afina-gobierno?fbclid=IwAR0dSiik1sz0kRuDnMc4Iim5-KgdESTR2d_V_aa_6nCiEdJDILAYKr8U-cw)
- Espinosa, Y., Gómez, D., Lugones, M., & Ochoa, K. (2013). Reflexiones pedagógicas en torno al feminismo descolonial: *Una conversa en cuatro voces*. En C. Walsh (Ed.), *Pedagogías decoloniales: Prácticas insurgentes de resistir, (re)existir y (re)vivir*. TOMO I (1a ed., pp. 403-442). Quito: Ediciones Abya-Yala.
- Expreso. (2018a). Los nuevos repartidores por aplicación llegan a Ecuador. Recuperado de <https://www.expreso.ec/economia/negocios-empleo-aplicaciones-delivery-repartidores-economia-IY2320930>
- Expreso. (2018b). Moreno anuncia exoneración de impuestos a empresarios. Recuperado de <https://www.expreso.ec/economia/ley-leninmoreno-incentivos-impuestos-empresarios-HL2195229>
- Glovo. (2019). Condiciones Generales de Uso y Contratación. Recuperado de <https://glovoapp.com/en/legal/terms>
- Haraway, D. J. (1988). Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective. *Feminist Studies*, 14(3), 575-599.
- Harding, S. (1987). *¿Existe un método feminista?*. En Sandra Harding (Ed.), *Feminism and Methodology*. Bloomington/Indianapolis: Indiana University Press
- Harris, C. A., Blencowe, N., & Telem, D. A. (2017). What's in a pronoun? Why gender-fair language matters. *Annals of surgery*, 266(6), 932-933.
- Harvey, D. (1998). La condición de la posmodernidad. En A. Editores (Ed.), *Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu
- Harvey, D. (2014). *Breve Historia del Neoliberalismo*. Madrid: Ediciones Akal
- Herrera, S. (2019). El “vacío sindical” como hegemonía empresarial en el sector bananero. *Biblioteca digital FES*. Quito: FES-ILDIS.
- hooks, b. (1994). *Teaching to transgress: Education as the practice of freedom*. New York/London: Routledge



- INEC. (2011). Encuesta de Estratificación del Nivel Socioeconómico NSE. Presentación agregada. Recuperado de [https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas\\_Sociales/Encuesta\\_Estratificacion\\_Nivel\\_Socioeconomico/111220\\_NSE\\_Presentacion.pdf](https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Sociales/Encuesta_Estratificacion_Nivel_Socioeconomico/111220_NSE_Presentacion.pdf)
- Kilomba, G. (2010). *Plantation Memories. Episodes of Everyday Racism* (2a ed.). Münster: UNRAST.
- López, G. (2019). ¿De quién es la economía colaborativa? El Salto. Recuperado de <https://www.elsaltodiario.com/economia/duenos-economia-colaborativa-uber-airbnb>
- Majewska, E. (s/f). *Precarity and gender. What's love got to do with it?*. Recuperado de [https://www.academia.edu/21949774/Precarity\\_and\\_gender.\\_Whats\\_love\\_got\\_to\\_do\\_with\\_it\\_draft\\_?auto=download](https://www.academia.edu/21949774/Precarity_and_gender._Whats_love_got_to_do_with_it_draft_?auto=download)
- Mbembe, A. (2013). Necropolitics. *Public Culture*, 15(1), 11-40.
- Milenio Televisión. (18 de julio de 2019). Las repartidoras por aplicación, además de las dificultades de su trabajo, se enfrentan a un problema de género. Se llevó a cabo un taller para saber qué hacer ante el acoso sexual dentro de labor. Los detalles con @hzamarron #ZamarrónEnMILENIO. [Tweet]. Recuperado de <https://twitter.com/mileniotv/status/1152091899718721536?s=21>
- Mohanty, C. (2003). "Under Western Eyes" Revisited: Feminist Solidarity through Anticapitalist Struggles. *Signs*, 28(2), 499-535.
- Moraga, C., & Castillo, A. (1988). *Esta puente, mi espalda: voces de mujeres tercermundistas en los Estados Unidos*. Houston: ISM Press, 281
- Moreno, L. (20 de enero de 2019). #TodosSomosDiana. [Tweet]. Recuperado de [https://twitter.com/Lenin/status/1087051666669617153?ref\\_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwterm%5E1087051666669617153&ref\\_url=http%3A%2F%2Fwww.elcomercio.com%2Factualidad%2Fmoreno-brigadas-control-venezolanos-ecuador.html](https://twitter.com/Lenin/status/1087051666669617153?ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwterm%5E1087051666669617153&ref_url=http%3A%2F%2Fwww.elcomercio.com%2Factualidad%2Fmoreno-brigadas-control-venezolanos-ecuador.html)
- Munck, R. (2013). The Precariat: a view from the South. *Third World Quarterly*, 34(5), 747-762.
- Nasimba Loachamín, R. (2013). *La política de inmigración en el gobierno de Rafael Correa*. Quito: Universidad Andina Simon Bolivar
- Niunrepartidormenos. (9 de julio de 2019). #BitácoraDeAcoso. [Post Facebook] Recuperado de <https://www.facebook.com/2187893841307196/posts/2290008777762368/>
- Pablo Carballo. (2017). Riders X Derechos: "Urge regular la figura del repartidor en bici y la economía colaborativa". *UNO*. Recuperado de <http://www.unologistica.org/riders-x-derechos-urge-regular-la-figura-del-repartidor-bici-la-economia-colaborativa/>
- Pérez Orozco, A. (2014). *Subversión feminista de la Economía. Aportes para un debate sobre el conflicto capital-vida*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- R4V. (2018). Plataforma de Coordinación para refugiados y migrantes de Venezuela. Recuperado de <https://r4v.info/es/situations/platform>
- Perry, Y. (2018). Se publica el tercer reporte financiero de Uber para el 2018. Es un equilibrio complicado. *FayerWayer*. Recuperado de <https://www.fayerwayer.com/2018/11/uber-report-e-ganancias-q3-2018/>



- Pineda Arvelo, E., García-Sojo, M. y Vargas Pérez, H. (2018). Entre la resolución del día a día y la administración de lo común. En: K. Gabbert and A. Martínez, comp., *Venezuela desde adentro*, 1ra ed. [online]. Quito:Fundación Rosa Luxemburgo, pp.337-378. Recuperado de: [https://www.rosalux.org.ec/pdfs/VENEZUELA-DESDE-ADENTRO\\_12.pdf](https://www.rosalux.org.ec/pdfs/VENEZUELA-DESDE-ADENTRO_12.pdf)
- Salazar, D. (2017). Movilidad humana: ¿fue este el gobierno de los migrantes?. Recuperado de <https://gk.city/2017/09/22/movilidad-humana-fue-este-gobierno-los-migrantes/>
- Sánchez Díaz, Sergio G. (2012). Enrique de La Garza. Hacia un concepto ampliado de trabajo: Del concepto clásico al no clásico. *Nueva antropología*, 25(76), 137-140. Recuperado de [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0185-06362012000100008&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-06362012000100008&lng=es&tlng=es).
- Sangster, J. (1994). Telling our stories: feminist debates and the use of oral history. *Women's History Review*, 3(1), 5-28.
- Santillana, A. (2019). *Situación de las mujeres en las plantaciones de banano: trabajo productivo y reproductivo en un mundo de dueñidad*. 1-25. Documento en proceso de publicación.
- Scasserra, S. (2019). El despotismo de los algoritmos. Cómo regular el empleo en las plataformas. *Nueva Sociedad*. 279 (enero-febrero 2019), 133-40
- Scaserra, S. (2017). El costo laboral. *Agencia latinoamericana de información*. Recuperado de [https://www.alainet.org/es/articulo/189945?fbclid=IwAR35cVUiWYYi70XtBiu\\_C3TAeA2Z3VVUnWsThNwWXRkdn\\_AdscHAz0cLJLY](https://www.alainet.org/es/articulo/189945?fbclid=IwAR35cVUiWYYi70XtBiu_C3TAeA2Z3VVUnWsThNwWXRkdn_AdscHAz0cLJLY)
- Scott, J. W. (1991). The Evidence of Experience. *Critical Inquiry*, 17(4), 773-797.
- Standing, G. (2011). *The Precariat: The New Dangerous Class*. London & New York: Bloomsbury
- Tylbor, J. (2018). Nace APP: un sindicato para los trabajadores de plataformas. Recuperado de <https://www.laizquierdadiario.com/Nace-APP-un-sindicato-para-los-trabajadores-de-plataformas>
- Uber. (2019). Uber. Recuperado de <https://www.uber.com/legal/terms/ec/>
- Unión General de Trabajadores. (2019). Se celebra el juicio contra Deliveroo de más de 500 trabajadores. UGT. Recuperado de <http://www.ugt.es/se-celebra-el-juicio-contradeliveroo-de-mas-de-500-trabajadores>
- Zafra, R. (2017). *El entusiasmo. Precariedad y trabajo creativo en la era digital*. Madrid: Anagrama.

## Acerca de las autoras

### Kruskaya Hidalgo Cordero

Es investigadora y activista feminista con un Máster de doble titulación en Estudios de Género por la Central European University y la Universidad de Granada. Sus temas de investigación y docencia se centran en violencia de género, derechos humanos de las mujeres con énfasis en derechos sexuales y reproductivos, migración transnacional con enfoque de género, teorías feministas y metodologías decoloniales.

### Belén Valencia Castro

Investigadora, activista feminista y ciclista. Socióloga por la Universidad Central del Ecuador con experiencia en levantamiento, proceso y sistematización de información primaria y secundaria. Es parte del equipo de investigación del Instituto de Estudios Ecuatorianos (IEE). Forma parte de Ruda Colectiva Feminista.

## Pie de imprenta

Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) Ecuador  
Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales (ILDIS)  
Av. República 500 y Martín Carrión, Edif. Pucará  
4to piso, Of. 404, Quito-Ecuador

Responsable  
Hannah Valladares | Coordinadora de Proyectos

Telf.: +593 2 2562103

<http://www.fes-ecuador.org>

 Friedrich-Ebert-Stiftung FES-ILDIS

 @FesILDIS

Para solicitar publicaciones:  
[info@fes-ecuador.org](mailto:info@fes-ecuador.org)

Diagramación: graphus® 290 2760

### Friedrich-Ebert-Stiftung (FES-ILDIS) Ecuador

La Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) es una organización alemana representada en más de 100 países del mundo comprometida con los valores de la democracia y la justicia social. Desde su llegada al Ecuador en el año 1974 como Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales (ILDIS), la institución se ha desempeñado como centro de pensamiento progresista y facilitador de diálogos democráticos. El trabajo está enfocado en cuatro ejes: profundizar la dimensión social de la democracia, fomentar la justicia social, construir una economía justa, así como aportar a la gobernanza regional y la paz.

El uso comercial de todos los materiales editados y publicados por la Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) está prohibido sin previa autorización escrita de la FES.

Las opiniones expresadas en esta publicación no representan necesariamente las de la Friedrich-Ebert-Stiftung.

**ISBN: 978-9978-94-205-5**