

Movilidades precarias: experiencias de personas repartidoras de plataformas para el GAM de Costa Rica

Precarious mobility: experiences of platform delivery people for the GAM of Costa Rica

Gustavo Jiménez Barboza¹

¹ Universidad de Costa Rica, Escuela de Sociología y Escuela de Formación Docente, San José, Costa Rica, gustavo.jimenezbarboza@ucr.ac.cr, ORCID: 0000-0002-9239-2085¹

Artículo. Recibido: 2023/11/18 | **Aprobado:** 2024/06/20

Resumen: El artículo, desde una perspectiva de la sociología urbana, explora las movilidades precarias experimentadas por las personas repartidoras de plataformas en el Gran Área Metropolitana (GAM) de Costa Rica. Se investigaron las interacciones de personas repartidoras que usan la bicicleta como medio de transporte, su impacto en la sustentabilidad y resiliencia, así como las implicaciones para su cuerpo, salud y movilidad. También se analizó su experiencia en la ciudad, la relación con las empresas de las plataformas y otros actores clave, como los clientes y colegas. La teoría seleccionada para estudiar las dinámicas y experiencia de movilidad es la teoría de motilidad, ya que se enfoca en cómo los individuos, a través de sus capitales en disputa en la ciudad, ganan o pierden capital de movilidad. Mediante este análisis, se pretende comprender las dinámicas geográficas y sociales que rodean a estos trabajadores, así como promover la reflexión crítica sobre sus condiciones de desplazamiento, trabajo y vida. La metodología empleada para esta investigación es de carácter cualitativo, cuya base son la exploración y la entrevista etnográfica, así como las entrevistas semi-estructuradas con las personas repartidoras.

Palabras clave: sociología urbana; movilidad urbana; personas repartidoras de plataformas; bicicleta; sustentabilidad.

Abstract: The article, from an urban sociology perspective, explores the precarious mobility experienced by platform workers in the Greater Metropolitan Area (GAM) of Costa Rica. The interactions of these people with the bicycle as a means of transport, its impact on sustainability and resilience, as well as the implications for their body, health and mobility were investigated. Their experience of the city, the relationship with platform companies and other key players, such as clients and co-workers were also analyzed. The theory selected to study the mobility dynamics and experience was motility, since it focuses on understanding how people gain or lose mobility capital through their disputed capitals in the city. The aim of this analysis is to comprehend the geographic and social dynamics that surround these workers, and to promote critical reflection on their displacement, work and life conditions. The methodology used for this research is qualitative, based on exploration and ethnographic interviews, as well as semi-structured interviews with delivery people.

Keywords: urban sociology; urban mobility; platform workers; bicycle; sustainability.

¹ Licenciado en Sociología por la Universidad de Costa Rica y Máster en Movilidad Urbana, Transporte y Territorio por la Universidad de Guadalajara. Investigador en materia de movilidad urbana, sociología urbana y estudios sobre desigualdad social y vida cotidiana. Su trabajo de perspectiva multidisciplinar se relaciona con áreas como la educación, la geografía, la historia, la economía, la antropología, el urbanismo y las ingenierías.

Introducción

En los últimos años, el auge de las plataformas de entrega a domicilio ha transformado el modo en que se realizan los repartos en la Gran Área Metropolitana (GAM) de Costa Rica. La pandemia del COVID-19 aceleró esta modalidad exponencialmente, pues permitió a la población acceder a productos durante las restricciones sanitarias, las cuales eran la norma en la mayoría de países del orbe, no siendo el país la excepción (Ugarte, 2021). Si bien estos servicios digitales generaron trabajo en un periodo de crisis, se caracterizan por alejarse de toda regulación formal de empleo (Pomadere, 2021); no obstante, Contreras (2022) demostró que existen propuestas para regularlo a nivel legislativo. Se han desarrollado algunos trabajos a nivel regional que han intentado evidenciar las condiciones precarias en que las personas de las plataformas trabajan -y sobre todo las de reparto- (Azuara et al., 2019), siendo para el caso costarricense el más importante el realizado por (Jiménez et al., 2021), donde retratan algunos datos de cantidad de personas que trabajaban para ese momento en las plataformas, y mostrando algunas experiencias laborales.

El presente estudio se desvía de la perspectiva tradicional que analiza las plataformas desde una óptica laborista, pues busca aproximarse a la experiencia de movilidad de las personas repartidoras ciclistas dentro de la Gran Área Metropolitana de Costa Rica. Además, a lo largo del documento se contemplarán los aspectos laborales que apoyarán la explicación de estas vivencias. Quizá las investigaciones que se aproximan más a nuestra intención son aquellos que han retratado cambios en la “normalidad” de movilidad de las ciudades debido a la inserción de plataformas digitales desde la experiencia de las personas usuarias (González, 2017). En este artículo, se busca mostrar cómo los denominados *riders* no solo configuran nuevas espacialidades, sino que, además, se convierten en expertos y expertas en los desplazamientos urbanos en un medio no motorizado como lo es la bicicleta. La aproximación teórica se realiza desde la teoría de la motilidad (Kaufmann et al., 2004), tratándose así de una propuesta que, desde la perspectiva bourdesiana, intenta averiguar cómo mediante las disputas de capitales en el espacio social y geográfico, la población gana o pierde posibilidades para desplazarse.

Para este ejercicio, se realizó un abordaje cualitativo con entrevistas etnográficas y semiestructuradas a individuos de las cuatro provincias que contemplan la GAM (San José, Heredia, Cartago y Alajuela). La muestra se limitó a quienes habían trabajado por más de seis meses para alguna de las plataformas de reparto. Cabe aclarar que se consideró la participación tanto de hombres como mujeres (18 hombres y 7 mujeres), así como de personas inmigrantes (2 hombres

inmigrantes). Esta selección se escogió bajo un diseño muestral cualitativo y criterios de conveniencia (personas que se encontraban en “puntos calientes”² de trabajo y que se comprometieron a participar en la entrevista). Las entrevistas etnográficas corresponden a espacios informales de conversación en que los repartidores se reúnen a esperar pedidos. Las semiestructuradas corresponden a entrevistas planificadas en días y horarios específicos, utilizando una batería de preguntas previamente formuladas con las categorías analíticas abordadas en este artículo. El trabajo se complementó con etnografías en las áreas de estudio por al menos año y medio por parte de los investigadores, retratando mediante notas de campo y fotografías las vivencias de estas personas repartidoras³. Además, se realizó una etnografía digital (Campos et al., 2020) en redes sociales como Facebook, WhatsApp y Telegram para conocer elementos adicionales que ayudaron a conocer más la experiencia del reparto en bicicleta.

El artículo se divide en 7 subtemas de la experiencia de estas personas repartidoras con la ciudad: cuerpo, salud y movilidad; relación con la bicicleta; sustentabilidad y resiliencia; experiencia de la ciudad; relación con la empresa; relación con clientes; relación con personas compañeras de trabajo. En cada apartado se describe a qué se hace referencia y se exponen citas que muestran lo retratado por estos empleados. Finalmente, en las conclusiones se orientan algunas líneas de investigación que surgen a partir de esta experiencia sobre la movilidad urbana subalterna⁴.

Cuerpo, salud y movilidad

El movimiento en la ciudad puede ser un acto político (Cassigoli, 2016). Al respecto, Elliott y Urry (2010) explican que carecer de posibilidades de desplazamiento resulta de las desigualdades asociadas a los capitales de movilidad como tal. La experiencia de moverse en bicicleta en esta localidad, si bien en un momento era asociado a poblaciones populares, en los últimos años el discurso de movilidad sustentable ha posicionado al ciclismo como una alternativa a los automóviles. En Costa Rica, la pandemia del COVID-19 aumentó

² Con este término, nos referimos a espacios donde las personas repartidoras ubican por su experiencia que se da mayor asignación de viajes en determinados momentos del día, principalmente por cercanía con comercios de comidas y centros comerciales.

³ Los trabajos fotográficos se recopilan en otro trabajo de Jiménez, G. (2023).

⁴ Se entiende por movilidad urbana subalterna aquellos desplazamientos que realizan personas o grupos de personas con elevadas desigualdades económicas y socioespaciales como una estrategia de subsistencia. Esto implica que la movilidad se ejerce desde unos capitales diferencias y unas relaciones asimétricas de poder históricamente construidos.

los traslados por este medio debido a las restricciones del uso del vehículo privado (Pacheco, 2020).

Los movimientos para desplazarse en la ciudad a través del cuerpo son un reflejo de las contradicciones, fracturas y luchas que se generan en la ciudad (Jordi, 2016); las personas repartidoras en bicicleta son un claro ejemplo de ello. Por un lado, existen ciudadanos con altos capitales económicos, culturales y sociales que utilizan la bicicleta como símbolo de estatus, deporte o para pertenecer a algún colectivo urbano; y por otro, están quienes por su bajo capital económico deben utilizar su cuerpo como medio de trabajo y apoyarse en la bicicleta como transporte. Precisamente, a esta última condición se le llama movilidad subalterna.

En relación con algunas sensaciones corporales experimentadas por las personas repartidoras, se mantienen dos ideas: el cansancio al terminar la jornada de trabajo, la cual, generalmente, supera las 40 horas semanales; y el acostumbramiento al ejercicio ciclista. En las entrevistas se observa el caso de Vanesa, quien es migrante nicaragüense y que vino a Costa Rica luego del conflicto de abril del 2018. Ella comenta que “En la noche no se siente, es en la mañana. En la mañana que se siente aquí y el cuello todo tieso. Yo creo que es de tanto ir viendo que no te vayan a atropellar al pasar” (Comunicación personal). En su experiencia, achaca el cansancio al estrés que experimenta por cuidar su integridad física, ante los peligros que enfrenta como una mujer repartidora en carretera. Carlos, un joven repartidor de la provincia de Heredia que realiza sus desplazamientos en una bicimoto, explica cómo se encuentra “Cansadito. No todo es plano, hay cuestas, hay que ayudarle a la bicicleta también pedaleando” (Comunicación Personal). Hace referencia a que, inclusive en una bicicleta adaptada con motor, debe utilizar fuerza física para poder realizar sus desplazamientos.

Existen otros casos como el de Luis, quien para no mojar su cuerpo y desgastarse en época de invierno, decide resguardarse y desconectarse de la app, perdiendo así los pedidos de esos momentos. Indica que “En los primeros años me mojaba, pero ya ahora no. Ahora yo trato nada más que hacer lo que puedo antes de que llueva. Yo me voy a hacer otras cosas que también no he podido hacer” (Comunicación personal).

El cuidado del cuerpo también es un tema importante para algunas personas repartidoras. En todas las comunicaciones se mencionaba el hecho de llevar agua y otros productos hidratantes a la jornada de trabajo. También exponen preocupaciones sobre el uso de implementos protectores para la lluvia y el sol. Por un lado, Andrey comentó:

...creo que lo más importante, lo más importante es estar 100% hidratado. No te imaginas la cantidad agua que yo bebo a diario, mucha agua, agua, agua, agua. Y bueno, descansar que yo en realidad no lo hago mucho, pero si es importante tomar descanso de vez en cuando y para mí la bicicleta es salud. Yo dejo de manejar bicicleta una semana y me empieza a doler el cuerpo por todos lados” (Comunicación personal).

Por otro lado, Raúl menciona:

Por el sol utilizó gorra, casi siempre uso gorra. Y trato de utilizar ropa manga larga que me cubra los brazos porque si se quema uno bastante. ¿Y en la lluvia? Bueno, ahí tengo la capita amarrada en la bicicleta, apenas empiece a llover yo me pongo mi capa (Comunicación personal).

En relación con el cuerpo, es posible afirmar que las personas repartidoras son conscientes de que su movilidad ciclista impacta sobre este, ya sea de manera positiva o negativa; la misma aseveración es aplicable al tema de su salud⁵. En el trabajo realizado se evidencia que, a través de su experiencia diaria de la labor en reparto, los *riders* ganan habilidades de cuidado de su salud y cuerpo; aunque esto conlleve costos económicos en alimentación, suplementos y vitaminas en algunos casos, los cuales salen de sus ganancias en las *apps*. Además, existe una relación entre los picos de demanda de pedidos, el peso de estos, las condiciones climáticas y el impacto en el cuerpo. Esto se debe a que, dependiendo de las horas en carretera, la cantidad y peso de los pedidos a realizar en un solo desplazamiento, así como la exposición a diversas condiciones climáticas, se experimentarán repercusiones diferenciadas en el cuerpo. Habrá días más agotadores que otros, así como momentos específicos relacionados con la lógica de conducción y la exposición a dichas condiciones. La presencia de condiciones climáticas adversas puede aumentar significativamente la exposición a accidentes, especialmente debido al incremento de pedidos durante estas horas, lo que implica que los repartidores se desplacen a altas velocidades y de forma temeraria para cumplir con las entregas. En este sentido, resulta relevante explorar la experiencia de estas personas en la ciudad.

⁵ Otros estudios han sugerido los impactos en la salud de personas repartidoras de plataformas digitales en bicicleta. Por ejemplo los trabajos de Ropponen et al. (2019) y (Yoo et al. (2024).

Relación con la bicicleta

Los estudios de desplazamientos no motorizados empezaron a ganar importancia con la discusión acerca de la movilidad sustentable y las alternativas de traslado en ciudades cada vez más automotorizadas (Vasconcellos, 2014). Si bien los trabajos del transporte eran los predominantes antes de los años 70, a partir de la propuesta de Jacobs (2020) en la ciudad de Nueva York, tomó relevancia una visión de la movilidad urbana desde una escala humana, principalmente destacando el papel del poder caminar en espacios como parques urbanos y en las mismas aceras. Esta visión de escala humana, pero para el caso del aumento del uso de las bicicletas en la ciudad, lo encontramos en el trabajo de Marqués (2017), quien busca evidencia el papel de la bicicleta como medio de movilidad en las ciudades cada vez más motorizadas. Otro abordaje interesante también lo encontramos en Augé (2009), quien aborda el papel que toma la bicicleta en varias ciudades en donde la crisis del tráfico automovilístico ha llegado a niveles paroxísticos.

En Costa Rica, el trabajo de Pérez (2017), ha demostrado que, a pesar de que existe una cultura ciclista en el país y el Estado ha invertido en crear ciclovías en algunas zonas, estas son insuficientes en términos de cantidad y seguridad. Asimismo, se considera que ignoran las necesidades de los diversos tipos de ciclistas existentes, principalmente aquellos llamados utilitarios: quienes usan la bicicleta como medio de transporte, a la vez que le otorgan a ésta un papel cultural y simbólico en su vida. Sin embargo, el trabajo de Hernández y Jiménez (2018) evidenció que se desconoce mucho de las características del ciclismo en el país ya que son limitados y poco representativos los estudios en temas peatonales y ciclistas⁶.

En cuanto a las personas repartidoras, si bien, muchas habían tenido anteriormente una cercanía con la bicicleta como deporte o recreación, es hasta que comienzan su trabajo en plataformas que la utilizan como medio de trabajo y transporte. Raúl, quien es repartidor inmigrante venezolano comenta:

Hace muchísimos años, e inclusive cuando tenía como ahorita que tengo 42, más o menos a los 20 años me entró como unas ganas de manejar muchas bicicletas, mucha, y me compré una buena bicicleta y empecé a manejar bicicleta en la montaña. Puro ascenso puro, subiendo para arriba

⁶ A nivel latinoamericano, existen trabajos que han profundizado en los aspectos relacionados al trabajo de las personas repartidoras de plataformas digitales, y en particular aquellos que lo realizan por medio de bicicleta. Por ejemplo los trabajos de Fagioli (2022) sobre Buenos Aires, Román (2022) sobre Lima, y Gallo et al. (2019) sobre Bogotá.

con la bicicleta. Sí, después de ahí, bueno, siempre he tenido una bicicleta a la mano.” (Comunicación personal).

En otros casos como el de Tomas, él menciona haber adquirido una bicicleta especialmente para dedicarse a este trabajo: “No, no, nunca la trabajaban. De hecho, la adquirí por lo mismo, nada más por hacer lo de pedidos y repartidor” (Comunicación personal).

Se han encontrado varias formas de concebir la bicicleta, por un lado, como un medio económico para generar ingresos mediante la aplicación, pero que conlleva riesgos en el trabajo, tal como lo refleja Víctor:

Es muy peligroso con los tráiler. Las calles no son muy buenas, porque hay muchos huecos en los lados. Más que todo eso, a veces también cuesta mucho con las señalizaciones, porque para cruzar ciertas calles cuesta mucho. Tiene que esperarse uno a que pase y se ponga la calle vacía para poder pasar (Comunicación Personal).

Por otro lado, está la noción de la bicicleta como medio de desplazamiento alternativo y sostenible, que permite adquirir capital económico sumado a una buena salud. Al respecto Raúl menciona: “esto ha sido una decisión propia a partir del gusto por el deporte, también que me he dado cuenta que generó más dinero a través con mi bicicleta que trabajando para una empresa” (Comunicación personal).

En este contexto, Elizabeth, una mujer repartidora en bicicleta con año y medio en esta labor, comentó sobre su experiencia:

Es bastante duro la verdad trabajar, porque obviamente el esfuerzo físico es mayor, es muy duro. Bajo el sol y todo, y la lluvia. (...) En ese sentido, en bicicleta sí es bastante, bastante, bastante duro. Y de ahí, pues obviamente, pasar de bicicletas a una bicicleta con motor asistida, que es mucha la ayuda. Igual no deja de ser duro, porque es bastante cansado (Comunicación personal).

A pesar de esta situación, muchas de las personas repartidoras también perciben beneficios del desplazamiento en bicicleta por la lógica de movilidad en la ciudad que les otorga. Víctor comenta: “Diay, la ventaja es que yo puedo andar tranquilo, no ando muy rápidamente, ando por la orillita tranquilo. Puedo pasar los carros, llego un toque más rápido a todos los lugares” (Comunicación personal). En este mismo sentido, Sofía, quien lleva 4 años trabajando para estas plataformas menciona que “en la bicicleta nunca he tenido problemas, porque de ahí tiene una más facilidad de pasar los carros y llegar más rápido”

(Comunicación personal). Asimismo, Juan quien antes de ejercer como repartidor era taxista informal expresa: “con la experiencia de piratear y así de taxista informal, que son presas y son montones de gente, y en esta cosa es, no sé, está uno en el mismo lugar. Pero esto es diferente, porque no hay presas” (Comunicación personal).

Relacionado al mantenimiento de la bicicleta, en casi todas las ocasiones los trabajadores hacen una reparación mensual, invirtiendo considerables montos de las ganancias del trabajo, principalmente en bicicletas modificadas con motores de gasolina. En estos casos, la relación con la bicicleta cambia, no solo por un cambio en la velocidad de desplazamiento, sino que, además, hay mayor sensación de riesgo a la hora de desplazarse. Carlos, quien posee una bicimoto, comenta sobre dicho mantenimiento:

Cada mes, mes y medio ahí, dependiendo. Ayer, le metí fibras y los cables del clutch, y varias cosillas ahí, se va uno de 20000. Hace como 22 días le metí 40000 al aro de atrás y luego hace como 5 días 15000 al de adelante” (Comunicación personal).

Existen, también, personas repartidoras que han cambiado sus bicicletas por bicimotos o bicicletas eléctricas. En las entrevistas, varios comentaron que utilizaban estas últimas y enfatizaron que su desventaja se refleja en épocas de lluvia, pues veían limitada su movilidad por filtraciones que afectaban el sistema eléctrico de las mismas. Sumado al tema del mantenimiento, hay que mencionar que muchos de estos individuos han aprendido a reparar sus propias bicicletas, tanto en sus casas como en ruta, principalmente por el tema de pinchazos de llantas.

Es posible afirmar, con base a la teoría de motilidad (Kaufmann et al., 2004), que las personas repartidoras, a partir de su trabajo con bicicletas o sus variantes motorizadas, han ganado capital de movilidad en la ciudad en tanto que la experiencia les ha permitido conocer el funcionamiento de sus vehículos a profundidad: saber cómo se reparan, cómo se desplazan, y los lugares donde darles mantenimiento periódicamente. Asimismo, hay una clara tendencia por parte de este grupo a modificar sus bicicletas a motorizadas, principalmente de fabricación artesanal, o bien, a comprar una motocicleta. Esta transición pasa frecuentemente debido a que estos medios les permiten generar mayores ganancias al aumentar la velocidad de las entregas. Esta situación a su vez hace que pierdan seguridad en sus trayectos, pues como se mencionó anteriormente, corren mayores riesgos de accidentalidad.

Sustentabilidad y resiliencia

¿Qué es lo sustentable y cómo se relaciona con la resiliencia? La sustentabilidad aparece en 1987 como un ideal para el desarrollo desde la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo de las Naciones Unidas (Herrera-Rodríguez, 2013). Dicho desarrollo está vinculado al cuidado del ambiente, sin dejar de ser productivamente activo. El discurso de a sostenibilidad surge en las plataformas digitales de movilidad en al menos dos direcciones: lo que te llega a tu casa será manipulado y empacado con elementos que no dañen el ambiente, y el desplazamiento que se realizará para que ese producto llegue a tu casa será sustentable (Uber, 2023). Recientemente, en lo que respecta a la empresa Uber, se ha indicado el siguiente comunicado:

Para lograr la transición ecológica en su negocio de reparto, Uber "expandirá sus acuerdos de colaboración en micromovilidad en las principales ciudades" a fin de facilitar que los repartidores puedan alquilar o comprar bicicletas y vehículos eléctricos, ha explicado en un comunicado (TLW®, 2023).

En general, las industrias de reparto se adhieren a estos discursos, como también lo han hecho compañías como Didi Food (Piña, 2022) o Pedidos Ya (Pedidos Ya, 2021). Estudios recientes han mostrado las limitaciones de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) para vincularse con la perspectiva digital de las lógicas de sustentabilidad que proponen estas plataformas virtuales (Fuster Morell et al., 2020). Otros han evidenciado la insuficiencia de impactos económicos, sociales y ambientales de estas para mejorar la sustentabilidad de las ciudades (Zarra et al., 2019). Sumado a esto, uno de los discursos que aparece en las agendas urbanas es el de resiliencia, siendo esta la capacidad de adaptarse a las circunstancias adversas. Siguiendo a Evans y Reid (2016):

Los sujetos en resiliencia han aceptado el imperativo de no resguardarse de los peligros a los que se enfrentan sino, por el contrario, adaptarse continuamente a sus condiciones en la misma manera que los sistemas vivos, hasta llegar a las hierbas, se adaptan continuamente a las topografías cambiantes de los peligros que encuentran (p. 72).

Las personas repartidoras encarnan, en gran medida, estos discursos de sustentabilidad y resiliencia; en tanto que las empresas que "representan", por un lado muestran un discurso de sustentabilidad y responsabilidad ambiental, mientras que por el otro se deslindan de responsabilidades patronales que

impactan los desplazamientos de sus trabajadores⁷. Son los trabajadores quienes se tienen que adaptar a las condiciones climáticas, al funcionamiento de la oferta-demanda de las apps, los trajines urbanos, el lidiar con una infraestructura ciclista limitada, entre otras experiencias urbanas y laborales. Evans y Reid (2016) achacan esta forma de enfrentar la vida desde la incertidumbre y el peligro, donde la gobernanza neoliberal se deslinda de la responsabilidad social y del cuidado.

Para ejemplificar esto, Sofía menciona que este tipo de trabajo es el que mejor se adapta a sus labores de cuidado, como madre e hija:

...yo tengo una hija y a mi mamá que se maneja mucho en silla de ruedas, entonces yo no puedo tener, digamos un trabajo fijo, si tenía el trabajo del kínder, pero ahí si pasaba una emergencia, tenía que dejar el trabajo y volverme regresar, entonces preferí mejor trabajar en Uber y más por el horario de la escuela de mi hija" (Comunicación personal).

La flexibilidad del trabajo también es un punto favorable para Luis, quien menciona en comunicación personal lo siguiente: "El tiempo, la flexibilidad. Si ocupo hacer algo. Ir a una cita para ayudar a mi esposa a cuidar a mi hijo, mientras ella va a hacer algo".

La resiliencia es notoria también debido al miedo y la incertidumbre al salir a trabajar a lugares desconocidos, como en el caso de Vanesa. Ella comenta su experiencia en los desplazamientos por la ciudad:

Bueno, diario nos exponemos al peligro. Yo considero de que no tanto el que el que te atropellen, pero sí te expones a los lugares que vas. Nosotros en no tenemos acceso al lugar donde vamos a ir a entregar hasta una vez iniciado el viaje, y una vez iniciado el viaje no puedes rechazarlo porque Uber te jela. Entonces, si a mí, si a mí a las 10 de la noche me cayó X calle, y ahí nadie va antes de los muertos, porque ya era un lugar de zona roja. ¿Pero lo que yo hago?" (Comunicación personal).

Como se observa, hace referencia a que su movilidad se ve controlada por la aplicación sin que ella tenga certeza de a dónde se dirige y si al conocer el destino desea cancelarlo, corre el riesgo de bajar su calificación o inclusive de ser bloqueada de la plataforma. En el último caso se visualiza una pérdida en el capital de movilidad, pues si bien el desplazamiento y su conocimiento de la

⁷ La investigación de Vieira (2020) profundiza sobre algunos dilemas y contradicciones que tuvieron que enfrentar personas repartidoras en plataforma durante el periodo de pandemia en la ciudad de Barcelona.

urbe les permite a las personas repartidoras desempeñar su labor, este es controlado por la app mediante algoritmos y políticas de calificación unilateral.

La resiliencia también está presente en la experiencia de Luis, quien menciona que este trabajo fue su única oportunidad de generar ingresos durante el periodo de pandemia: “Tenía casi 20 años de trabajar, pero en pandemia, pues, en la mayoría de empresas recortaron personal” (Comunicación personal). Según la OIT/CEPAL (2021), en América Latina, el aumento de empleados en estas plataformas durante el período de pandemia fue exponencial, principalmente por los despidos masivos y políticas laborales regresivas aplicadas en la región.

En lo referente a la sustentabilidad y el reparto, las personas repartidoras no expusieron un discurso específico relacionado al aporte de su movilidad; a pesar de que el aumento en la cantidad de ciclistas en la ciudad sí esté relacionado a la lógica de movilidad sustentable. Sin embargo, esta lógica promovida por entes nacionales e internacionales no ha permeado en el país totalmente, en su lugar, parece producto de la precariedad laboral existente. Se debe puntualizar que este desplazamiento ha disminuido con la transformación de las bicicletas a bicimotos de combustión, así como a la motorización mediante bicis eléctricas de bajo coste. Es posible afirmar entonces, que el discurso planteado por las empresas de reparto no apoya a sus “colaboradores”, ni se refleja en cambios para mejorar el traslado.

Experiencia de la ciudad

Para Lefebvre la vida urbana es aquella que permite imaginarse más allá de la ciudad, es una forma de vida que trasciende las infraestructuras y los equipamientos, para convertirse en una potencialidad que se experimenta desde un sentir (citado en Delgado, 2018). En este marco, el derecho a la ciudad aparece como un concepto político que busca el goce, el disfrute, la libertad y la satisfacción de los deseos a partir de la reivindicación de la vida urbana (Marcuse, 2011).

En el caso de las personas repartidoras, la experiencia en esta localidad se da mediante las lógicas de los algoritmos de las apps. Sin embargo, existe una apropiación, por parte de los trabajadores, de ciertos espacios denominados “zonas calientes” o “puntos calientes”, en los cuales pueden conseguir una mejor asignación de viajes o desplazamientos más próximos a sus hogares o zonas donde realizan sus funciones diarias. En general, las distancias que recorren en un día varían dependiendo la zona en la que se encuentre, habiendo

quienes recorren, según lo indicado, menos de 20 kilómetros diarios, a otras que recorren más de 50. El principal conflicto se inclina hacia la convivencia con vehículos, principalmente transporte público, y en algunas ocasiones con motocicletas y peatones. Sobre el respeto hacia las personas ciclistas en las vías, Tomas comentó:

En moto ni lo respetan, ahora en bici y menos todavía. A mi varias veces ya me han pasado super cerca. Por eso casi no hago en la noche, porque me da miedo que me levanten. Siento que no lo respetan a uno, hay muchos carros en la calle (Comunicación personal).

Relacionado a este tema y la infraestructura para la movilidad, Vanesa agrega que “Acá hay demasiados carros, las calles son muy angostas. Cuando yo recién vine a este país, yo pensé que a veces eran carreteras de una sola vía. ¿Y cuál fue mi susto cuando me di cuenta que no?” (Comunicación personal).

Este punto corresponde con que Costa Rica sea uno de los principales parques automotores de la región Latinoamérica, y cuente con poca inversión en infraestructura ciclista, tal como exponen Hernández y Jiménez (2018). En comparación con la antigua ciudad en la que realizaba reparto, Raúl comenta:

Bueno, a nivel de ciudad acá es mucho más pequeño que en Bogotá que es gigantesca. Esto es mucho más pequeño a nivel de ciudad. Lo que pasa con la bicicleta es que en Bogotá hay cicloruta, pero en toda la ciudad, por todos lados, o sea, un ciclista no tiene excusa de andar por la vía de los carros, porque hay ciclorutas. Si sería como la diferencia de las ganancias. Obviamente hay una mejor economía aquí en Costa Rica, y el dinero rinde mucho más. Aquí las ganancias son mejores, los repuestos son más baratos por todos lados, las ganancias son mejores aquí en Costa Rica que en Bogotá” (Comunicación personal).

Siguiendo la teoría de motilidad, es posible afirmar que, el acceso a infraestructura y vías ciclistas en Costa Rica es limitado. Esto hace perder capital de movilidad a las personas repartidoras en bicicleta, quienes tienen que improvisar y adaptarse a las condiciones para los desplazamientos no motorizados. Además, cabe resaltar que existen otras experiencias de la ciudad asociadas a los lugares de descanso, áreas de comida y baños a los que pueden acceder, los cuales son mayormente inciertos debido a los desplazamientos diarios.

Relación con la empresa

Son ya conocidos los enfrentamientos entre personas trabajadoras repartidoras y las empresas (Fernández-Trujillo, 2020, 2022). El principal tema que atañe dichos conflictos está relacionado a las condiciones de precarización laboral que enfrentan los llamados “socios colaboradores” de las apps. En esta dirección, recientemente surgió el caso de una persona trabajadora que logró reclamar ante una de las empresas el pago de cargas sociales, aguinaldo, vacaciones y riesgo del trabajo por el tiempo que le brindó servicios (Lara, 2023).

Molina (2023) aborda acertadamente las disputas vinculadas a la legislación laboral con respecto al tema. Asimismo, resulta importante el trabajo de Sáenz y Sánchez (2021), quienes analizan el escalamiento de los desacuerdos entre personas repartidoras y las empresas mediante diversas acciones colectivas específicas. Se resaltan en este artículo las implicaciones de la relación entre estos elementos para la experiencia de movilidad.

En términos generales, se afirma que las empresas de plataformas digitales se limitan a interactuar vía virtual o por llamada con el personal de servicio al cliente de estas. Una de las repartidoras, Elizabeth, indica que una de las empresas para las que trabaja pautó para la cancelación de un pedido ya recogido, indicándole que debe desplazarse a sus oficinas para devolverlo, sea el producto perecedero o no: “Vamos sobre todo para devoluciones, verdad... He tenido que ir a dejar pedidos. Pero más que todo eso” (Comunicación personal).

En algunos casos, las personas repartidoras han acudido a oficinas de estas plataformas a realizar trámites de conflictos relacionados con bloqueos de cuentas, o durante la pandemia, para recoger implementos de seguridad sanitaria. En cuanto a problemas de cobros, Tomas comentó:

...a veces falla mucho. Sí, porque, al menos ayer me iban a cobrar un pedido de 10 mil colones que yo ni lo había recogido ni nada, y en el sistema había salido que ya lo había recogido y lo había entregado y que ya me habían pagado y todo. Entonces a veces sí, lo bloquean a uno por nada, a veces se tiene una buena tasa de aceptación y de un pronto a otro sale bloqueado. Entonces tiene que ir allá, a agarrarse en las oficinas, a ver qué pasó. ¿Y qué fue? Un error y que. ¿Y lo bloquean y tal cosa?” (Comunicación personal).

La deslocalización de estas empresas, en muchas de sus funciones, hace que las y los repartidores desconozcan a quién acudir en casos de conflicto o disputa

por cobros u otras eventualidades. Esto también responde a lo mencionado arriba sobre gobernanza neoliberal, ya que a diferencia de otro tipo de trabajos, en la gestión de estas plataformas son las aplicaciones las que permiten la movilidad del capital, mercancías y de sus “colaboradores”. A pesar de no tener presencia en lo referente a las responsabilidades asociadas al espacio urbano en el que se insertan.

Cabe resaltar la importancia del tema del aseguramiento y la presencia del patrono en caso de accidentes —los cuales han ocurrido— y daños severos e incluso la muerte. Las personas repartidoras mencionan carecer de algún tipo de aseguramiento, de modo que en caso de accidente los gastos debían correr por cuenta propia, o por algún servicio asegurador tercero. Esto claramente tiene una implicación sobre el capital de movilidad de los sujetos laburantes, ya que les pone en condición de vulnerabilidad durante los desplazamientos. Indicaron que su mejor posibilidad era asegurarse por sus propios medios, pero esto es totalmente opcional. Asimismo, las personas entrevistadas exponen la existencia, en teoría, de un seguro por parte de una de las empresas; no obstante, Vanesa comentó no estar convencida de su cobertura:

No, ellos, te dicen que tienen. Que si vos entras y hace estos requisitos, tienes acceso a seguro, pero yo ya sé por la experiencia y por el entorno aprendido, que no hay seguro, que si te accidentas corre por tu cuenta el gasto, que si te roban también corre por tu cuenta (Comunicación personal).

Ante la falta de garantías laborales ofrecidas por las empresas, se concluye que las personas repartidoras pierden unilateralmente su capital de movilidad, ya que quedan desprotegidas ante cualquier accidente que sufran durante su jornada de trabajo móvil.

Relación con clientes

Si bien las plataformas digitales de reparto han procurado mantener una relación autónoma entre los repartidores, los clientes y los restaurantes, lo cierto es que a nivel de interacciones en el espacio social y geográfico estas se dan de manera clara y con consecuencias para las personas repartidoras. Tal como menciona Carmona (2022), existe una alta relación de dependencia entre clientes y personas repartidoras, ya que a través de la interacción con las apps y las calificaciones a las entregas se promueve o limita su movilidad, incluso bloquear temporal o definitivamente a las personas trabajadoras.

En cuanto a las relaciones positivas con clientes, los entrevistados comentan que cuando los clientes consideran muy largo el recorrido o que fue realizado en condiciones adversas climáticas, suelen dejar propinas. Incluso, Luis comentó: “A veces me regalan la comida, me dicen, déjese esa comida, pedí un 2x1. O me dan una buena propina” (Comunicación personal). Y si bien, muchas de las interacciones son buenas, Jeffrey comenta su vivencia repartiendo un pedido en el que la persona clienta le robó su bicicleta y pertenencias. Se mencionaba que existe miedo a desplazarse a ciertas zonas en diversas horas del día, principalmente la noche. En el caso de Vanesa, sobre el tema de interacción con clientes comenta:

Casi siempre la gente, digamos, ahorita que está lloviendo no ponen el punto exacto, entonces una llega a donde está el punto. Entonces ellos se molestan y siempre van a parar al mismo lugar si una les explica que si no cambia su ubicación en la aplicación todos, vamos a ir a parar al mismo lado. Y ese es un problema, y tal vez está lloviendo y una está esperando. Hay clientes que ni leen los mensajes, que no están pendientes del repartidor, en Monteran ese es un problema” (Vanesa, Comunicación personal, 28-04-2022).

Ella hace alusión al tema del acceso de las personas repartidoras a barrios cerrados de alta renta. Esto no se logró evidenciar en todas las entrevistas, pero sí se captó mediante la etnografía y la revisión de redes sociales de los entrevistados, en ellos se observan problemas para el ingreso a este tipo de urbanizaciones⁸. Esto claramente hace referencia a un tema de disputa de capitales, el económico y simbólico principalmente: existen personas con mayor capacidad económica que solicitan a otros que se desplacen a sus hogares para llevarles bienes y servicios; sin embargo, entrar a estos espacios de carácter privado obliga a las personas repartidoras a someterse a un ritual de ingreso.

Vanesa también agrega respecto a experiencias negativas que “Hay clientes que como que saben mucho de la aplicación, entonces una les entrega el pedido, pero después llaman a la plataforma y les dicen que no lo recibieron” (Comunicación personal). Es interesante observar casos como estos en los que, a pesar de que una app móvil determine la movilidad de personas repartidoras, esta puede provocar tensiones y disputas en el territorio entre actores terceros a los dueños de estas.

⁸ En el Gran Área Metropolitana de Costa Rica, a partir de los años 90 se dio una proliferación de barrios cerrados. La investigación de Barrantes (2021) identifica la relación entre una idea errónea de seguridad y miedo a los sujetos externos a estos barrios, asociado a los dispositivos de control de acceso y amurallamiento.

Relación con personas compañeras de trabajo

Se ha mencionado la existencia de varios “puntos calientes” donde las personas repartidoras esperan pedidos de las apps. Estos puntos se encuentran principalmente cerca de centros comerciales, malls o restaurantes. Estos ciclistas, al desplazarse más lento que los motorizados, no suelen gozar de estos puntos; esto se corroboró en las entrevistas y en el trabajo etnográfico. Sin embargo, sí existen algunas prácticas de solidaridad y apoyo entre miembros de grupos de redes sociales como Facebook, WhatsApp y Telegram, así como en individuos que se encuentran en situaciones de emergencia en las calles de la GAM⁹. Sobre de los grupos de redes sociales, Cristian mencionaba:

En los grupos de WhatsApp, con el tema de los robos, por ejemplo, siempre están pendientes de bueno, si alguien va a ir a algún lugar preguntar si es seguro, o no es seguro. Preguntan si hay alguien que ande por ahí, qué sé yo. Muchas veces la solidaridad responde a temas violentos, porque también los repartidores han sufrido muchos hechos de violencia, entonces se han organizado” (Comunicación personal).

Es importante recalcar el cuidado existente entre las personas repartidoras que comparten un capital de movilidad, relacionado principalmente a la apropiación y las habilidades. Es decir, logran apropiarse de espacios seguros para sus labores, y comparten sus habilidades de desplazamientos seguros por la ciudad. Estos mecanismos, según Kaufmann et al. (2004), funcionan como habilidades organizativas, de planificación y sincronización. Asimismo, la apropiación permite que los agentes se relacionen de manera articulada mediante estrategias, motivos, valores y hábitos.

Relacionado a esto, César comenta: “Muchas veces han sido casos concretos de buena gente que se queda varada. Van compañeros a ayudarlos, eso pasa bastante. Ha pasado, por ejemplo, con la compañera que falleció, que fueron montones, decenas de repartidores a despedirla” (Comunicación personal). En relación con este hallazgo, es posible afirmar que las estrategias de cooperación y de solidaridad entre personas repartidoras dan mayor capital de movilidad a estas en medio de la incertidumbre y desprotección asociada a la precariedad laboral diaria. No obstante, se debe advertir que esto no implicaría que todas las relaciones entre estos individuos sean de tal naturaleza, ya que la misma precariedad laboral puede crear una competencia marcada por la cantidad de personas por zona que ofrecen el mismo servicio.

⁹ Las investigaciones Qadri (2020, 2021) muestran dinámicas de solidaridad y apoyo mutuo entre personas repartidoras para el caso de la ciudad de Yakarta.

Conclusiones

El análisis de las movilidades precarias experimentadas por los empleados de plataformas en el Gran Área Metropolitana de Costa Rica revela una serie de desafíos y problemáticas que afectan su calidad de vida y bienestar. La relación con la bicicleta como medio de transporte e instrumento de trabajo es fundamental, ya que se convierte en su herramienta principal para realizar los repartos. Sin embargo, esta dependencia de la bicicleta expone a los repartidores a condiciones precarias, como la exposición a las inclemencias del tiempo, el cansancio físico y los riesgos de accidentes en las vías. Estos factores tienen implicaciones sobre su cuerpo e impulsa a reflexionar sobre las limitadas condiciones de seguridad y desplazamiento ciclista en las vías nacionales. Si bien las personas repartidoras ganan *expertis* de movilidad con su trabajo diario, las condiciones infraestructurales, la demarcación y la regulación del espacio vial les ponen en desventaja frente a los automóviles y motocicletas; irrespetándose así su derecho a la seguridad.

En cuanto a la sustentabilidad y resiliencia, los y las trabajadoras de las plataformas retratan de manera negativa los discursos que venden ideales de vida urbana y promueven la existencia de condiciones laborales y de movilidad precarias en la GAM. La sustentabilidad no está presente en el discurso apropiado por personas repartidoras, a pesar de que las empresas sí “venden” estos desplazamientos como sustentables. Quizá la noción más recurrente es la de resiliencia urbana, ya que, a través de su trabajo promueven prácticas laborales y de movilidad precarias, sin derechos sociales básicos desde una lógica de la gobernanza neoliberal (Calonge, 2017). Las pocas oportunidades laborales los llevaron a adaptarse y optar por las aplicaciones de reparto, las cuales son visualizadas como una opción fácil y rápida para acceder a ingresos económicos. Esto llevó a varios individuos a utilizar sus bicicletas como una herramienta laboral, más que como un vehículo recreativo o de desplazamiento diario.

El cuerpo, la salud y la movilidad también son aspectos relevantes en la experiencia de las personas repartidoras. El esfuerzo físico constante, combinado con la falta de acceso a servicios de salud y descanso adecuados, tiene un impacto significativo en su bienestar general. Aunque en algunos casos, se evidenció como positiva la práctica del ciclismo como deporte urbano y medio laboral; también se demostró que hay problemas de accesos a la movilidad ciclista segura debido a la falta de infraestructura adecuada y a las condiciones peligrosas de las vías que incrementan los riesgos de integridad física.

La experiencia de la ciudad para esta población trabajadora está marcada por la necesidad de cumplir con los plazos de entrega, la presión constante por parte de las empresas de plataformas y la falta de reconocimiento social. Además, la relación con los clientes puede ser conflictiva, ya que a menudo enfrentan exigencias irrazonables, tratos desconsiderados y falta de remuneración justa por su trabajo. Sin embargo, hay ocasiones en que la relación con las personas usuarias de las apps es positiva, al obtener propinas e incluso apoyo con hidratación o alimentos para su jornada laboral móvil.

En cuanto a la relación con los demás colegas, se encuentran la solidaridad y camaradería, ya que comparten situaciones similares y enfrentan desafíos comunes. Estas situaciones harían ganar capital de movilidad en lo referente a apropiación y competencias o habilidades para sus desplazamientos. Es fundamental que otras investigaciones aporten a este punto, pues podría ayudar a entender las estrategias de solidaridad que enfrentan la desigualdad y el poco acceso a derechos urbanos; así como a confrontar las exclusiones sociales y laborales que se viven desde la precariedad.

En resumen, las movilidades precarias de las personas repartidoras de las plataformas en el GAM de Costa Rica están influenciadas por diversos factores que afectan su bienestar físico, emocional y económico. La dependencia de la bicicleta como medio de transporte, la falta de condiciones laborales dignas, la relación con las empresas de los aplicativos y los clientes, así como la interacción con colegas, configuran su experiencia en la ciudad. Desde la teoría de las motilidades se aproxima la cuestión de cómo aquellos en condiciones vulnerables y de precariedad acceden de forma diferenciada a la movilidad en las vías ciudadanas. Es posible pensar que poseer poco capital económico y social conlleva necesariamente a una falta de movilidad urbana; pero en el caso de las personas repartidoras, su propia labor les hace ganar habilidades de desplazamiento no motorizada a las que otros residentes no logran acceder. Si bien estas lo hacen por su propia necesidad de ingresos económicos, reivindican la noción de que la GAM no está pensada para los y las ciclistas, y su derecho de desplazarse de manera segura y plena. Es significativo reconocer y abordar estas problemáticas desde una perspectiva social y política, a fin de promover condiciones laborales justas, infraestructuras adecuadas y una mayor conciencia sobre la importancia de las movilidades precarias en la construcción de ciudades más inclusivas y sostenibles.

Referencias bibliográficas

- Augé, M. (2009). *Elogio de la bicicleta*. Gedisa. https://www.bookfinder.com/search/?author=&title=&lang=en&isbn=9788497843256&new_used=*&destination=cr¤cy=USD&mode=basic&st=sr&ac=qr
- Azuara, O.; Keller, L.; & Gonzáles, S. (2019). *¿Quiénes son los conductores que utilizan las plataformas de transporte en América Latina?: Perfil de los conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México*. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Barrantes, K. (2021). Fear of crime beyond the walls: Effects of gated communities in neighbouring public spaces. The case of the Greater Metropolitan Area of Costa Rica [Tesis de doctorado. University College London]. En *Doctoral thesis, UCL*. <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/10128120/>
- Calonge, F. (2017). Gobernanza neoliberal. Retos para el ordenamiento de las movilidades urbanas. *Revista Transporte y Territorio*, núm. 16, pp. 184-200. <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333051591010.pdf>
- Campos, J., Ruiz, W., Miranda, M., Salas, S., Cascante, J., & Bejarano, M. (2020). *Técnicas de investigación en línea: Recomendaciones y herramientas*. Centro de Investigaciones en Educación, Universidad Estatal a Distancia. <https://investiga.uned.ac.cr/cined/publicaciones/>
- Carmona, E. (2022). *Plataformas digitales de trabajo. Relación de dependencia*. Acta Académica. <https://n2t.net/ark:/13683/pnkO/x8U>
- Cassigoli, R. (2016). Antropología de las prácticas cotidianas: Michel de Certeau. *Chungará (Arica)*, 48(4), 679–690. <https://doi.org/10.4067/S0717-73562016005000033>
- Contreras, V. (2022, noviembre 10). *Asamblea de Costa Rica debate regulación laboral de plataformas digitales*. <https://dplnews.com/asamblea-de-costa-rica-debate-regulacion-laboral-de-plataformas-digitales/>
- Delgado, M. (2018). El urbanismo contra lo urbano. La ciudad y la vida urbana en Henri Lefebvre. *RevistArquis*, vol. 7, num. 1, 65-71.
- Elliott, A., & Urry, J. (2010). *Mobile lives*. Routledge.
- Evans, B., & Reid, J. (2016). *Una vida en resiliencia. El arte de vivir en peligro*. Fondo de Cultura Económica.
- Fagioli, A. (2022). El general intellect en bicicleta. Un análisis del trabajo de repartidores de plataformas de delivery de Buenos Aires, Argentina. *Razón Crítica* (12). <https://doi.org/10.21789/25007807.1750>
- Fernández-Trujillo, F. (2020). Precariedad e inestabilidad: Contradicciones en el trabajo en las plataformas de reparto de comida. *Teknokultura*, 17(1), 35–40.

- Fernández-Trujillo, F. (2022). Resistencia, sindicalismo y conflicto en el ámbito de las plataformas de reparto y mensajería. *Cuadernos de relaciones laborales*, 40(1), 139–160.
- Fuster Morell, M., Espelt, R., & Renau Cano, M. (2020). Sustainable Platform Economy: Connections with the Sustainable Development Goals. *Sustainability*, 12(18). <https://doi.org/10.3390/su12187640>
- Gallo, J. G.; Neuta, D.; & Ramírez, P. (2019). *Condiciones de trabajo y empleo en los repartidores de pedidos vinculados a plataformas digitales, que usan la bicicleta como medio de transporte en la localidad de Chapinero de Bogotá D.C., 2019*. Pontificia Universidad Javeriana.
- González, M. (2017). Uber y movilidad urbana en la geografía metropolitana de Guadalajara: Auge y declive. *Geograficando*, 13.
- Hernández, H., & Jiménez, D. (2018). *Movilidad peatonal y en bicicleta en Costa Rica* [Informe Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible]. CONARE, Estado de la Nación. <https://hdl.handle.net/20.500.12337/2959>
- Herrera-Rodríguez, M. (2013). Sustainable Development in Costa Rica: A Geographic Critique. *Journal of Latin American Geography*, 12(2), 193–219. <https://doi.org/10.1353/lag.2013.0011>
- Jacobs, J. (2020). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Capitán Swing Libros.
- Jiménez, L. A., Tristán, L., Siles, I., & Ross, I. (2021). *Plataformas digitales y precarización laboral en Costa Rica*. FRIEDRICH-EBERT-STIFTUNG. <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/fesamcentral/17349.pdf>
- Jordi, M. (2016). Pobres, deportistas y ecologistas. Paradojas, estereotipos y afectos en el ciclismo urbano, un análisis desde las corporeidades. *Antropología Experimental*, 16.
- Kaufmann, V., Bergman, M. M., & Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745–756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>
- Lara, J. (2023, marzo 28). Exchofer de Uber gana demanda: Jueza determina que existió relación laboral. *La Nación*. <https://www.nacion.com/el-pais/trabajo/exchofer-de-uber-gana-demanda-jueza-determina-que/H3NIU4A76VE2VDWHURXPOM7U3Y/story/>
- Marcuse, P. (2011). ¿Qué derecho para qué ciudad en Lefebvre?/What Right to What City in Lefebvre? *Urban*, 02, 17–21.
- Marqués, R. (2017). La importancia de la bicicleta: Un análisis del papel de la bicicleta en la transición hacia una movilidad urbana más sostenible. *Sevilla, Universidad de Sevilla*.
- Molina, A. (2023). *La debilidad institucional en Costa Rica: Los derechos laborales en las plataformas de transporte y de reparto* [Tesis de licenciatura. Universidad de Costa Rica].
- OIT/CEPAL. (2021). *Coyuntura Laboral en América Latina y el Caribe. Trabajo decente para los trabajadores de plataformas en América Latina* (24). OIT/CEPAL.

https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46955/1/S2100277_es.pdf

Pacheco, I. (2020, noviembre 21). La bicicleta, moda en Costa Rica en tiempos de covid-19. *La Nación*. <https://www.nacion.com/revista-dominical/la-bicicleta-moda-en-tiempos-de-covid-19/MN4VXHCOWZEWRODG63EEQX7ZAU/story/>

Pedidos Ya. (2021). *Memoria de Sostenibilidad 2020- junio 2021*. <https://www.pedidosya.cl/sostenibilidad>

Pérez, B. (2017). Uso de la bicicleta en Costa Rica: Repaso histórico y caracterización del tipo de ciclistas y su movilidad en el entorno vial nacional. *Infraestructura Vial*, 19(33), 26–34.

Piña, D. (2022, mayo 19). DiDi Food y su desarrollo sostenible y de RSC en Rd. *Revista Contacto*. <http://revistacontactord.com/didi-food-y-su-desarrollo-sostenible-y-de-rsc-en-rd/>

Pomadere, F. (2021, febrero 10). Malas condiciones de trabajo obligan a repartidores a organizarse en sindicato. *Semanario Universidad*. <https://semanariouniversidad.com/pais/malas-condiciones-de-trabajo-obligan-a-repartidores-a-organizarse-en-sindicato/>

Qadri, R. (2020). Algorithmized but not Atomized? How Digital Platforms Engender New Forms of Worker Solidarity in Jakarta. *Proceedings of the AAAI/ACM Conference on AI, Ethics, and Society*, 144–144. <https://doi.org/10.1145/3375627.3375816>

Qadri, R. (2021). What's in a Network? Infrastructures of Mutual Aid for Digital Platform Workers during COVID-19. *Proceedings of the ACM on Human-Computer Interaction*, 5(CSCW2), 1–20. <https://doi.org/10.1145/3479563>

Román, D. (2022). Bicicleta y acceso desigual al espacio de trabajo. Caso de ciclistas commuters y repartidores en Lima: *Revista Transporte y Territorio*, 27. <https://doi.org/10.34096/rtt.i27.10905>

Ropponen, A.; Hakanen, J. J.; Hasu, M.; & Seppänen, L. (2019). Workers' Health, Wellbeing, and Safety in the Digitalizing Platform Economy. En *Digital Work and the Platform Economy*. Routledge.

Sáenz, R., & Sánchez, R. (2021). De la disrupción tecnológica a la movilización política: Una aproximación a la protesta social frente a las plataformas austeras. *PAAKAT: Revista de Tecnología y Sociedad*, 21. <https://doi.org/10.32870/Pk.a11n21.606>

TLW®, R. (2023, junio 10). *Uber se compromete con la movilidad sostenible: Vehículos cero emisiones para 2040*. The Logistics World. <https://thelogisticsworld.com/actualidad-logistica/uber-se-compromete-con-la-movilidad-sostenible-vehiculos-cero-emisiones-para-2040/>

Uber. (2023). *Nuestro camino hacia la eliminación de las emisiones*. Uber. <https://www.uber.com/cr/es/about/sustainability/>

Ugarte, O. (2021, mayo 3). Negocios de atención a público inician siete días de cierre en Región Central del país. *Semanario Universidad*. <https://semanariouniversidad.com/pais/negocios-de-atencion-a-publico-inician-siete->

dias-de-cierre-a-partir-de-este-lunes/

Vasconcellos, E. A. (2014). *Urban Transport Environment and Equity: The case for developing countries*. Routledge.

Vieira, T. (2020). The lose-lose dilemmas of Barcelona's platform delivery workers in the age of COVID-19. *Social Sciences & Humanities Open*, 2(1), 100059. <https://doi.org/10.1016/j.ssaho.2020.100059>

Yoo, H.; Yang, M.; Song, J.-H., Yoon, J.-H.; Lee, W.; Jang, J.; Yoon, M.; & Kang, M.-Y. (2024). Investigation of Working Conditions and Health Status in Platform Workers in the Republic of Korea. *Safety and Health at Work*, 15(1), 17–23. <https://doi.org/10.1016/j.shaw.2024.01.002>

Zarra, A.; Simonelli, F.; Lenaerts, K.; Luo, M.; Baiocco, S.; Shenglin, B.; Li, W.; Echikson, W.; & Kilhoffer, Z. (2019). *Sustainability in the Age of Platforms* (SSRN Scholarly Paper 3610672). <https://papers.ssrn.com/abstract=3610672>