

REPARTIDORES DE PLATAFORMAS EN LA CIUDAD DE PUEBLA: PRECARIEDAD LABORAL

Luis Carlos Chávez Hernández

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Instituto de Ciencias
Sociales y Humanidades “Alfonso Vález Pliego”

ORCID: 0009-0005-0761-3103

chavezhernandezluis@gmail.com

Recibido: 31 de mayo de 2023

Aceptado: 23 de agosto de 2023

RESUMEN

Desde la irrupción de las plataformas de reparto a domicilio se pudo observar a un gran número de repartidores recorriendo en bicicleta o motocicleta las vías de la ciudad con sus mochilas. El trabajo de repartidor por aplicación adquirió una importancia durante la pandemia dado que ellos recorrían las calles para llevar alimentos, despensas u otros productos a los clientes resguardados en sus hogares; sin embargo esto aceleró su situación de precariedad laboral por riesgos a contagio y la ausencia de apoyos, por tanto, el objetivo de este trabajo es analizar las características del trabajo de repartidor, haciendo énfasis en que su condición de trabajador independiente o “socio” para comprender su situación precaria.

Palabras clave: plataforma, repartidores, trabajadores independientes, precariedad laboral y economía colaborativa.

PLATFORM DELIVERY DRIVERS IN THE CITY OF PUEBLA: LABOR PRECARIOUSNESS

ABSTRACT

Since the emergence of home delivery platforms, a large number of delivery man could be seen moving in the city in bicycle or motorcycle with their backpacks. The delivery job by application became important during the pandemic because these people could move in the streets to bring food, pantries or other products to customers sheltered in their homes; however, this situation sped up their job insecurity by contagion risk and lack of supports; therefore, the purpose of this article is analyzing the characteristics of the delivery job by application. We emphasize your condition as an independent worker o “partner” for understand their job insecurity.

Key words: Platform, Delivery job, independent work, insecurity job and sharing economy.

INTRODUCCIÓN

En su informe titulado “Fairwork México puntuaciones 2023: estándares laborales en la economía de las plataformas” analizó las condiciones de trabajo de las distintas plataformas digitales de transporte y reparto, a partir de un puntaje numérico de 0 a 10 puntos se calificó a las plataformas Uber, Uber Eats, DiDi, DiDi Food, Rappi, Cabify, inDrive, Jokr y Cabify, los criterios de evaluación consistieron en encontrar elementos que protegen a los trabajadores y garantizar un “trabajo justo”.

El informe reveló que las plataformas de reparto a domicilio como Uber eats, Rappi y DiDi food obtuvieron la calificación de cero (0), esto quiere decir que no podían cumplir con los estándares mínimos de trabajo justo, el informe señala que estas plataformas no toman medidas acordes a los riesgos que experimentan

sus repartidores, no ofrece esquemas de protección, no hay transparencia en los contratos que los repartidores firman ni tampoco tienen voz y voto para cambiar estos acuerdos.

Lo anterior reveló que el trabajo de repartidor por plataforma digital es un oficio de riesgo debido a múltiples factores que experimentan los repartidores, en entre ellos mencionamos estar expuestos a sufrir un accidente vial, largas jornadas de trabajo que afectan a su salud física y mental, tolerar altas o bajas temperaturas durante su trabajo, soportar de distintos fenómenos climáticos como lluvia o granizo, experimentar la contaminación de la ciudad, ser acosados, discriminados e intimidados por parte de los usuarios o personal de distintos establecimientos.

Ante este panorama complejo el Estado mexicano a través de la Secretaría de Trabajo y Previsión Social ha estudiado las vías para regular el trabajo en plataformas digitales desde el año pasado, implementando programas pilotos para brindar protección a los socios repartidores a través de su afiliación al Instituto Mexicano del Seguro Social (Juárez, 2021); sin embargo dicha intención ha generado respuestas positivas y negativas por parte de estos trabajadores.

La asociación Ni un repartidor menos y ni una repartidora menos, Nostrxs y la Unión Nacional de Trabajadores por Aplicación y de Reparto de México se han pronunciado con dudas sobre estos intentos de regulación, argumentando que atenta contra la autonomía y flexibilidad que ofrecen estos empleos, siendo éste una de las claves para entender el trabajo en plataforma; en noviembre de 2022 ambas organizaciones presentaron un decálogo llamado “Manifiesto de piso mínimo de las trabajadoras y trabajadores de plataformas digitales” en donde expusieron sus demandas para frenar su situación de precariedad laboral. Sus demandas hacen énfasis en la urgencia de decretar la existencia de una relación laboral de los repartidores con la empresa en la cual laboran y con ello establecer un salario fijo y un seguro de gastos médicos en caso de sufrir un accidente mientras laboran (anónimo, 2022).

Se observa un movimiento de diferentes organizaciones que agrupan a repartidores por plataforma para frenar su situación de precariedad laboral que se ha visto acelerada en los últimos años, surgiendo aquí varias preguntas ¿qué provocó esta situación de precariedad laboral en los repartidores por aplicación?, ¿por qué el trabajo de repartidor por aplicación adquirió tal importancia?, ¿cuál son los orígenes de estas empresas que utilizan plataformas para proveer servicios?, ¿será ésta la dinámica laboral a futuro?

Con base en las preguntas anteriores el objetivo principal de este artículo consiste en analizar las características del trabajo de los repartidores de plataforma en la ciudad de Puebla; el abordaje metodológico del trabajo es de corte cualitativo con base en autores que analizan el concepto de plataforma y economía colaborativa; recurriendo además a la observación participante retomando una experiencia laboral propia en la aplicación Rappi en 2018 en la ciudad de Puebla y comparándolo con artículos periodísticos exponiendo la situación de precariedad laboral que sufren los repartidores a partir de la pandemia por Covid 19 en 2020.

Se ha elegido la ciudad de Puebla y su zona conurbada dado que se puede realizar un ejercicio de equiparación con las demás ciudades en donde operan estas plataformas, en cuanto a la temporalidad partimos del año 2020, año del comienzo de la pandemia, en donde estos trabajadores obtuvieron mayor visibilidad en cuanto a sus actividades, pero también se mostraron las mayores problemáticas que enfrentan.

EL MODELO DE LA PLATAFORMA

Las plataformas de reparto Rappi, Uber eats y DiDi Food son empresas que tienen en común ser aplicaciones que surgieron en los últimos diez años, en el caso de Uber eats fue creada en 2014 como una empresa secundaria de la matriz Uber, mientras tanto DiDi Food fue creada en 2018 y es la filial del gigante chino DiDi

Chuxing, en cambio Rappi es un ejemplo particular que merece atención, en primer lugar no es una compañía filial, a diferencia de las primeras dos ésta fue fundada en Colombia en 2015 y encontró en América Latina una oportunidad de mercado en donde puede competir con Uber eats y DiDi Food.

En cuanto al caso mexicano, si analizamos a las aplicaciones de reparto que han operado en México podemos hallar a otras empresas, por ejemplo, Cornershop, Sin delantal y Postmates, sin embargo, estas dos últimas cesaron sus operaciones y Cornershop limita su mercado a ser intermediaria entre clientes y los supermercados.

Si bien el trabajo de reparto a domicilio es una labor que ha existido desde hace muchos años y que es anterior a las aplicaciones, siendo el mayor ejemplo los repartidores contratados por franquicias como una pizzería, fue a partir de la irrupción de la plataforma digital que se pudo observar a más individuos empleándose en estos trabajos, sin la necesidad de tener un uniforme, laborar para un solo restaurante o poseer horarios fijos; básicamente cualquier individuo podía autoemplearse en estas aplicaciones, pero las preguntas centrales consisten en ¿cómo surge la plataforma? y ¿por qué en el área de reparto a domicilio ha tenido una mayor presencia incluso a plataformas como Uber?

De acuerdo a Thomas Poell, David Nieborg y José van Dijck (2019) la plataforma es una infraestructura digital reprogramable que facilita y configura las interacciones entre usuarios, está se organiza a través de la recopilación sistemática, procesamiento algorítmico, monetización y circulación de datos; según el investigador Nick Srnicek la plataforma es una infraestructura digital que permite que dos o más grupos interactúen (Srnicek, 2018, p. 49), de esta manera la plataforma permite la comunicación entre usuarios en la red con el objetivo de realizar alguna acción, ésta pueda ser en el mundo físico o en el ciberespacio.

Siguiendo a Srnicek, el recurso más importante para el funcionamiento de una plataforma son los datos, que se refiere a representaciones simbólicas de un determinado atributo o variable

cualitativa o cuantitativa que han sido registrados por una computadora o programa, básicamente los datos son la materia prima mediante el cual las empresas buscan extraer plusvalía (Srnicek, 2018, pp. 41-44); además sugiere que empresas como Amazon, Google, Apple y Microsoft están generando un nuevo proceso de acumulación a partir de las plataformas que les permite deslocalizar el trabajo, perfeccionar la explotación laboral y vender sus productos en cualquier parte del mundo gracias al internet.

La presencia de estas compañías daría pie a las denominadas **startups** que son básicamente empresas emergentes que proveen servicios apoyándose en las plataformas, como ejemplos mencionamos a Uber y Airbnb, esto se debe a que para funcionar Uber depende del sistema de mapas de Google Maps para coordinar su servicio de viaje, del desarrollo de los teléfonos inteligentes (Iphone) y una red de servidores para almacenar y administrar datos que le pertenece a Amazon.

Descubierta estás nuevas posibilidades de la plataforma, ahora es necesario hablar de la **economía colaborativa**, que de acuerdo a los autores Gómez-Álvarez y Morales lo definen como la creación de espacios de encuentro, internet en el caso de las aplicaciones, en donde la gente con diversas necesidades e intereses colaboran con un objetivo en común: proporcionar y demandar ciertos bienes o servicios a cambio de una remuneración (Gómez-Álvarez y Morales, 2018, pp. 18-20); esto genera mayor eficiencia porque se eliminan a intermediarios.

¿Por qué las plataformas reproducen el discurso de la economía colaborativa? Retomando el caso de Uber, se visualiza así misma como una empresa tecnológica que funge como mediador entre usuarios y socios conductores para brindar un servicio de transporte privado; según su discurso si necesitas un viaje puedes pedirlo a través de su aplicación y así alguien más va a **compartir** su coche para llevarte a tu destino, proporcionando un mejor servicio que en el caso de los taxis; además Uber te permite calificar al socio conductor por cada servicio de transporte, proporcionando una evaluación constante del servicio.

Bajo el modelo de economía colaborativa, cualquier persona puede compartir lo que tiene, laborar al momento que lo considere necesario y conectar con otras personas que recurran al servicio; pero este discurso ha sido cuestionado porque en primer lugar, las empresas recurren a utilizar términos como **trabajador independiente** o **socio** con la finalidad de evadir la existencia de una relación laboral y con ello evitar pagar salarios, vacaciones, seguridad social y otras prestaciones; se ha utilizado el discurso de la economía colaborativa para ocultar una relación de subordinación de la empresa con sus empleados bajo el discurso de autonomía.

Aunque Uber propició un salto cualitativo en el servicio de transporte privado de pasajeros, es decir, implementó las tecnologías de la información y comunicación para generar mayor certidumbre a los usuarios; en cierta medida solventó algunos problemas de inseguridad al momento de moverse por la ciudad. No es de extrañar que los consumidores aceptaran rápidamente a la plataforma por las ventajas que proporcionaba como tener información del socio conductor, modelo y placas del vehículo, así como la capacidad de monitorear en tiempo real los viajes gracias al GPS.

La plataforma Uber irrumpió y se posicionó en diferentes mercados alrededor del mundo en tiempos relativamente cortos, siguiendo a Evgeny Morozov las plataformas adquieren una nueva dimensión a partir de la recuperación de la crisis financiera mundial de 2008, en primer lugar, estas empresas ofrecen una oportunidad para generar ingresos para aquellos individuos que por diversas razones no se podían insertar en el mercado laboral o sus ingresos provenientes de un empleo eran insuficientes; de este modo compartir un coche, una habitación de una casa o proporcionar un servicio se volvieron una tendencia (Morozov, 2018 p.18).

El modelo de Uber pudo ser replicado por la competencia, de ahí surge la empresa china DiDi Chuxing que realiza la misma actividad, además este esquema de funcionamiento se puede aplicar a otro tipo de servicios, siendo el caso de este escrito las plataformas de reparto. Así surge Uber eats en 2014, en esta aplicación

un usuario pide un producto de un restaurante y el socio repartidor lleva el producto del restaurante al domicilio o lugar donde se encuentra el usuario a cambio de una remuneración.

Similar a lo que pasaba en Uber la persona que deseaba ingresar a laborar en Uber eats, DIDI Food o Rappi solamente tienen que registrarse llenando un formulario y proporcionar los datos del vehículo que van a utilizar para repartir (por ejemplo, una bicicleta o motocicleta) y poseer una mochila para llevar los alimentos; estas condiciones mínimas hicieron del trabajo de repartidor por aplicación una opción rápida para generar ingresos.

Las plataformas de reparto mediante publicidad que aparece en diferentes sitios de internet invitan a la gente a que recurran a sus servicios y por otro lado a sumarse a laborar con ellos, esta estrategia de rápido crecimiento posicionó a las aplicaciones como algo recurrente para los consumidores dado que facilitaba el pedir alimentos u otros productos sin tener la necesidad de salir del hogar o del trabajo; pero también puso en duda el discurso de la economía colaborativa en donde hacía énfasis en la eliminación de intermediarios, en estas aplicaciones es necesario que intervengan las empresas para que se realice un servicio y por su papel de intermediario ellas obtienen comisiones.

A partir de aquí las plataformas digitales aceleran los encuentros entre trabajo y capital, los individuos pueden laborar en estas empresas sin tener que enfrentar restricciones como edad, sexo, nivel de escolaridad, experiencia laboral o tener habilidades muy específicas; pero a cambio los repartidores deben aceptar que no existe relación laboral alguna con la empresa, es decir, la empresa no está obligada a proporcionar salario o prestaciones sociales, siendo éste el punto más polémico de las plataformas de reparto a domicilio porque **trasladan costos de operación y riesgos potenciales a sus trabajadores.**

Son los repartidores quienes deben proporcionar todas las herramientas para poder trabajar (vehículo, celular y mochila), pero ante cualquier desperfecto también son responsables de asumir los costos de reparación bajo el riesgo de no poder trabajar; final-

mente son los repartidores quienes fijan sus horarios y su lugar de trabajo para obtener ingresos.

PLATAFORMAS DE REPARTO A DOMICILIO: ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO

Conocidas también como plataformas delivery Uber, DiDi y Rappi proporcionan el servicio de reparto a domicilio a partir de alianzas con distintos restaurantes y franquicias; con este modelo de negocio un usuario puede pedir algo de comer a un restaurante, un medicamento a una farmacia, productos de una tienda de autoservicio y el repartidor se encarga de cumplir el servicio a cambio de una remuneración, todo ello coordinado por la aplicación.

Actualmente en el país contabilizamos 6 aplicaciones que cumplen esta tarea Uber eats, DiDi Food, Rappi, Ivoy, JOKR y Veloz; aunque en realidad el mercado de reparto a domicilio es dominada por las primeras tres empresas, esto de acuerdo al número de repartidores afiliados; Uber eats posee 200 000 repartidores activos, Rappi 100 000 repartidores (redacción TLW, 2023) y DiDi Food mencionaba a 80 000 afiliados registrados (Arteaga, 2021).

La historia de Uber eats y DiDi Food es relativamente sencilla de explicar, básicamente son empresas secundarias que surgieron para expandir sus operaciones, pero en el caso de Rappi es particular porque no pertenece a ninguna empresa, sino que es una empresa latinoamericana, creada en 2015 en Colombia Rappi es una compañía que además de conectar con restaurantes para solicitar alimentos, el usuario puede pedir productos de tiendas de autoservicio, supermercados, farmacias, licores e incluso puede solicitar dinero en efectivo y servicio de paquetería (Rappi Inc., 2023), esta amplia gama de servicios que puede proporcionar la empresa colombiana le ha permitido consolidarse en el mercado mexicano al rivalizar con la estadounidense Uber eats y la china DiDi Food.

Su expansión ha sido demasiada rápida operando en Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, México, Perú y Uruguay, cuenta con 10 millones de usuarios activos al mes, es tal su impacto a corto y mediano plazo que en 2018 se le catalogó como una empresa unicornio dado la empresa alcanzó un valor superior a mil millones de dólares (Miranda, 2018), además de recibir inversiones de SoftBank que es un banco japonés que también ha invertido en otras aplicaciones como Uber eats (Levy, 2019). México se convirtió en el primer mercado de expansión en donde Rappi inició sus operaciones a inicios del año 2016, primero en la Ciudad de México y posteriormente operando en grandes urbes como Monterrey, Guadalajara y Puebla, llegando a operar en 112 ciudades alrededor de México.

El caso de la plataforma Rappi es importante resaltarlo debido a que estas compañías pueden surgir en cualquier parte del mundo, donde sea que tenga lugar la interacción digital, no necesita construir nuevas fábricas, solamente necesitan alquilar más servidores y conseguir licencias de softwares para operar; su rápido crecimiento depende en gran medida a los efectos de red, que básicamente es un efecto bola de nieve, entre más usuarios interactúen en la plataforma, más importante se vuelve y continua creciendo.

Para continuar con este efecto de red Uber eats, DiDi Food y Rappi deben desplegar distintas estrategias para asegurar llegar a más usuarios y retenerlos, una de las estrategias que utilizan son las subvenciones, es decir, que la compañía ofrece descuentos, pedidos gratis o promociones para que los clientes continúen utilizando a la plataforma; aquí se puede observar una competencia entre las 3 plataformas por el mercado mexicano pero si vamos más allá del ámbito competitivo se puede identificar una relación intrínseca positiva entre los siguientes actores: restaurantes y tiendas de autoservicio, consumidores finales, repartidores, plataformas y el Estado ¿qué beneficios recibían? Lo explicamos a continuación:

Los restaurantes y tiendas de autoservicio han sido de los más beneficiados de esta dinámica, según el informe titulado “Las

plataformas de entrega a domicilio en la economía mexicana” la llegada de las plataformas de reparto provocó un crecimiento del número de restaurantes en el país de 2013 a 2018, según el informe, su participación en el total de unidades económicas del país pasó de 9.76% a 10.92%. Esto representa un crecimiento de 11.88% de 2013 a 2018, mientras sus ingresos aumentaron su participación relativa en 10.08%, al pasar de 1.19% a 1.31% (Carreón Rodríguez, *et al.* 2022).

Volviendo con el tema de los clientes, ellos tienen ante sí muchas opciones para poder consumir, la aplicación facilita la elección de los productos y en algunos casos el cliente puede dar instrucciones detalladas sobre su pedido, desde un primer momento se tiene certeza sobre los precios de los productos, puede elegir el método de pago (tarjeta bancaria o en efectivo), conocer el perfil del repartidor, monitorear y comunicarse con esta persona durante el servicio, evaluar el servicio.

Las plataformas son las principales beneficiadas porque México representa un mercado muy lucrativo para estas compañías, en el caso de Rappi nuestro país fue la primera expansión de operaciones fuera de Colombia, para el caso de Uber eats llegó a México en 2016 y en un año ya tenían a 5 000 restaurantes afiliados, operaba en 7 ciudades y tenían reclutados a 7 000 repartidores (Hernández Armenta, 2017); mientras tanto DiDi Food fue la última empresa en llegar al país, iniciando operaciones en 2019 pero ya existía un mercado consolidado para estas plataformas y en un periodo de dos años DiDi Food poseía 50 mil restaurantes afiliados, con presencia en 70 ciudades y 80 000 repartidores, pero debemos recordar que durante ese periodo de expansión surgió la pandemia por Covid-19 y a pesar de esta situación extraordinaria las plataformas de reparto continuaron operando y creciendo (Meza Rodríguez, 2021).

La ventaja de las plataformas es que logran simplificar las indicaciones a tal punto que tanto el usuario como el repartidor conocen de antemano la información sobre el pedido, datos de los usuarios, dirección, precio y forma de pago; una de las virtudes de

estas aplicaciones es que el método de pago varía, puede ser a partir en efectivo que se le da al repartidor al finalizar la entrega o mediante pago por tarjeta bancaria, en ambos casos la aplicación paga una comisión al establecimiento, al repartidor y se queda con un porcentaje, aproximadamente en gira entre el 25% y 30% por pedido.

La forma de afiliación es relativamente sencilla, quien desea participar debe descargar la aplicación “Uber driver”, “Soy Rappi” o “DiDi Repartidor: registrarse con los datos personales del repartidor, CURP, fotografía del INE, RFC (en Uber eats es necesario registrar la e.firma y certificado de sello fiscal) y Documento Migratorio de No Inmigrante en caso de extranjeros, datos bancarios del repartidor y por último el vehículo que va a utilizar (bicicleta, motocicleta o coche). El siguiente paso es terminar el registro en las oficinas y una charla para finalmente tener el alta para iniciar a repartir.

Una de las características de estos empleos que los socios repartidores deben conseguir su propia mochila para llevar los productos de manera cómoda y segura, siendo la propia plataforma quien vende estos productos, si miramos a Rappi en su página web se puede observar que venden la mochila naranja en 650 pesos, un chaleco e incluso un impermeable; lo mismo aplica para las otras dos aplicaciones, los socios deben adquirir una mochila y registrarla en la aplicación para poder continuar con sus labores. En consecuencia, los socios se convierten en una especie de prosumidor que es una fusión de la producción y el consumo, un prosumidor es básicamente un consumidor que está asumiendo una parte creciente de lo que antes se consideraba trabajo, y funciona a la inversa, un trabajador que paga por la compra y el mantenimiento de sus propios medios de producción (Ritzer, 2020, p. 4).

Esta dinámica laboral se sostiene en la negación de una existencia de una relación laboral de la empresa con sus repartidores, estos individuos deben costear sus propias herramientas para tener la oportunidad de genera ingresos; hablamos del celular, la conexión a internet, la bicicleta o motocicleta y todos los gastos que conlleva, el equipo de seguridad y otros elementos; a esto hay

que aunarle que dichas herramientas sufren un desgaste conforme su uso y reemplazarlas implica mayores gastos, en la mayoría de los casos por ejemplo la mochila se adquiere por fuera de la plataforma, lo mismo ocurre con una bicicleta.

Todo ello se justifica a partir de un documento polémico que son los términos y condiciones que se presentan en las 3 plataformas; y coinciden en que los repartidores adquieren la denominación de socio repartidor, un individuo que acepta *a priori* que no existe una relación laboral alguna, directa o indirecta entre la compañía y el socio, bajo ninguna circunstancia los repartidores son considerados empleados de la empresa, además deniegan que exista una relación de subordinación en el entendido de que la empresa no le da indicaciones u órdenes a los socios, ellos disponen de la libertad para determinar el día, hora y lugar en el que está dispuesto a prestar el servicio, además de tener la decisión final de aceptar o no un pedido (Rappi Inc, 2022; Uber Technologies Inc., 2023; DiDi Mobility Information Technology Pte. Ltd., 2019).

Desde los términos y condiciones se afirma el socio repartidor no presta servicios de cadetería, mensajería, transporte ni de logística, son considerados terceros o comisionistas que de manera independiente proveen a los usuarios de las aplicaciones servicios de entrega, y en cada momento que decidan laborar los repartidores deben aceptar estos términos para acceder a la plataforma, de lo contrario no pueden acceder a la plataforma para laborar.

A pesar de que hablamos de un trabajo en donde los repartidores tienen la capacidad de aceptar o rechazar los pedidos, corren el riesgo de que los algoritmos “castiguen” al repartidor, esto se determina a partir de los resultados de las evaluaciones de los clientes, la tasa de aceptación de pedidos y la tasa de pedidos completos; esto genera una contradicción porque la aplicación va dictando sugerencias a los repartidores para ser más eficientes, algo que podría entender como una relación de subordinación, esta contradicción se profundiza a partir de la opción de autoaceptación de pedidos, en donde al socio repartidor le asignan cualquier pedido sin importar la distancia, el tiempo ni el producto o comida a recolectar.

Con estas polémicas es necesario recordar que las plataformas de reparto abren oportunidades para la generación de ingresos para grupos tradicionalmente vulnerables que se les dificulta ingresar a un entorno de trabajo tradicional. De esta manera, el trabajo en plataforma representa una solución temporal, en varios casos permanente, para personas que enfrentan algún tipo de exclusión del mercado laboral, siendo jóvenes, mujeres, personas con capacidades diferentes, personas de la tercera edad o minorías nacionales; en otras palabras, las plataformas de transporte deben su éxito a una fuerza de trabajo que ya ha sido precarizada anteriormente, les brinda una oportunidad para generar ingresos con la capacidad de combinarlo con otras actividades (Radetich, 2023, pp. 37-38).

Una de las mayores virtudes de estos trabajos son las promociones que las aplicaciones brindan a los repartidores para que ellos generen ganancias extras; esto consiste en realizar un número determinado de pedidos en un lapso de tiempo, si el repartidor cumple la meta es acreedor a un bono extra; esto funciona en las tres aplicaciones, en DiDi Food contemplan además las tasas de aceptación, el tiempo en el cual el repartidor está conectado, estos programas de incentivos motiva a los repartidores a laborar más tiempo y ser más dinámicos pero a riesgo de sufrir algún incidente vial por tratar de acortar los tiempos de traslado.

¿Cómo es laborar en estas aplicaciones? Aquí retomamos una experiencia propia laborando como repartidor por la aplicación Rappi en la ciudad de Puebla durante 5 meses en el año 2018, a pesar de que han pasado cinco años desde esa experiencia laboral, se pueden rastrear los cambios significativos que han experimentado los repartidores a nivel nacional.

Volviendo al caso de la ciudad de Puebla, los socios repartidores tienen ante sí un área de trabajo de 360 kilómetros cuadrados, que aproximadamente, conforman el área de cobertura para las plataformas de reparto; no solamente laboran en la ciudad de Puebla, también tienen la oportunidad de laborar en municipios conurbados a la ciudad como San Pedro Cholula, San Andrés Cho-

lula, San Juan Cuautlancingo, Santa María Coronango, Santa Clara Ocoyucan, Amozoc, Huejotzingo San Francisco Ocotlán.

Las plataformas de reparto aprovechan la existencia de una infraestructura vial para operar pero dicha infraestructura se encuentra deteriorada o simplemente no existe en diferentes puntos del área de trabajo, son los repartidores quienes experimentan y sufren daños en sus vehículos por los baches en las calles, vías que no tienen pavimento, ni alumbrado público y que no tienen señalamientos; en la ciudad de Puebla y sus municipios conurbados hay una infraestructura vial que está más dedicada a los automóviles que al uso de las bicicletas, generando mayor peligro para aquellos repartidores que deciden recurrir a este vehículo. Por tal motivo la motocicleta se convierte en la principal opción de los repartidores para llevar a cabo su trabajo, siendo evidente su mayor capacidad de alcance y velocidad para laborar por un lapso mayor de tiempo.

Cómo señala Jiménez-Corrales, la territorialización de la ciudad neoliberal ha permitido el surgimiento y profundización de la producción de territorios exclusivos y excluyentes, por exclusivos podemos entender a los proyectos inmobiliarios que generaron áreas residenciales cercadas y vigiladas por empresas de seguridad privada, ejemplo de ello es Lomas de Angelópolis, estas colonias y fraccionamientos restringen la movilidad de los individuos en aras de mayor seguridad, también propicia nuevos problemas como la discriminación hacia agentes externos (Jiménez-Corrales, 2021).

Lo anterior afecta a los repartidores porque para poder ingresar a entregar productos en estas áreas privadas deben registrarse en entradas exclusivas para aquellas personas que van a laborar a estos lugares (trabajadores domésticos, jardineros, personal administrativo, el etcétera), proporcionar su identificación, los datos a donde van a entregar los productos y en algunos casos extraordinarios se revisan las mochilas como medida de seguridad al momento de entrar y salir, siendo vigilados constantemente en sus recorridos al interior de estos espacios. Todos estos filtros de seguridad provocan pérdida de tiempo que puede perjudicar a los

repartidores porque hablamos de un trabajo en donde la prioridad es encadenar pedidos en el menor tiempo posible.

El crecimiento de la mancha urbana sin orden en las periferias ha provocado la ausencia de servicios públicos como alumbrado, pavimentación y falta de señalizaciones y semáforos en las calles; eso sin mencionar problemas como la inseguridad, esto provoca que en ciertas zonas de la ciudad de Puebla sean consideradas zonas de riesgo en donde los repartidores son víctimas potenciales de sufrir asaltos o agresiones físicas, según la Fiscalía del Estado de Puebla en 2021 se reportaron 23 casos de repartidores que fueron asaltados durante su trabajo (Hernández Alcántara, 2022; redacción El Ciudadano México, 2023), sin embargo, consideramos que son más los incidentes pero no se llegan a denunciar.

Descrita las situaciones que afrontan los repartidores, un fenómeno a resaltar y que en cierta manera aceleró su situación de precariedad laboral que experimentaban estos repartidores fue la pandemia mundial provocada por el coronavirus (Covid-19) en el año 2020, esto tuvo varios efectos colaterales en los trabajadores de plataforma de reparto y resumimos en los siguientes puntos:

1. Con el cierre de centros comerciales y limitaciones en las operaciones de los restaurantes y otros negocios de preparación de comida, las plataformas de reparto a domicilio experimentaron un auge en su demanda, esto se debió a que los usuarios consideraban que era una opción más segura para evitar el contagio, podían pedir alimentos u otras cosas sin salir de sus hogares (AFP, 2021; Gutiérrez, 2020; AN / GS, 2020).
2. El trabajo en las aplicaciones de transporte privado y reparto se volvieron una opción laboral para solventar la pérdida de ingresos por las pérdidas de empleo durante la emergencia sanitaria (Staff Códice Informativo, 2021).
3. Los propios trabajadores tuvieron que invertir sus recursos para adquirir cubrebocas, gel antibacterial u otros instrumentos de seguridad con el fin de continuar

sus actividades laborales durante la pandemia, eso sin mencionar el posible riesgo de contagio, que en caso de suceder, no podían recibir apoyo por parte de la empresa dado la ausencia de una relación laboral (Rodríguez, 2021).

4. En 2020 se implementaron nuevos impuestos a las plataformas en general (Netflix, Amazon y Uber por ejemplo); las empresas que utilizan el modelo de plataforma están obligadas a retener los impuestos sobre la renta (ISR) y al Valor Agregado (IVA) a quienes utilicen sus servicios para comercializar u ofrecer servicios a terceros; para el caso de plataformas como Uber eats, Rappi y DiDi Food son los trabajadores quienes deben asumir el pago de esos impuestos debido a la figura de trabajadores independientes (INFOBAE México, 2020).

La situación de los repartidores cambió drásticamente a partir del pandemia por Covid-19, en primer lugar, gracias al esquema de traslación de costos que las empresas practican, los repartidores debían absorber el impuesto del ISR e IVA, por tanto sus ingresos disminuían, curiosamente estos impuestos eran retenidos por las plataformas y los repartidores no tenían que hacer los cálculos para cuantificar cuanto debían pagar, es decir, la aplicación era intermediaria entre el repartidor y la Secretaría de Administración Tributaria (Uber Blog, 2021; Mera, 2020).

Los riesgos de un contagio eran una posibilidad real, difícilmente se pueden contabilizar cuantos contagios hubo entre los repartidores debido a los problemas que afrontó el sistema de salud para diagnosticar y contabilizar contagios, y además los repartidores tendrían que destinar recursos para saber si fueron contagiados, si presentaban síntomas de la enfermedad, simplemente se desconectaban; y volvemos al mismo punto, la negación de una relación laboral eximia a las empresas de cualquier responsabilidad, simplemente daba consejos a través de su aplicación de cómo prevenir un contagio.

Esto generó una situación contradictoria con los trabajadores de plataforma, por un lado, se les reconocía como agentes económicos porque pagaban impuestos, pero por el otro no eran reconocidos como trabajadores a pesar de que existen elementos que revelan la existencia de esta relación laboral entre ellos y la empresa.

Ante una situación atípica, surge en abril de 2021 la Unión Nacional de Trabajadores por Aplicación y de Reparto de México (UNTA), reconocido como el primer sindicato federal del país y con registro en la Secretaría del Trabajo y Previsión Social. La UNTA tiene el objetivo de reconocer los derechos laborales de los repartidores por plataforma; buscando agregar a su causa repartidores y con ello generar diálogos y foros para centralizar las demandas de los repartidores (Meléndez, 2021; Potenciano, 2021).

Aunque han existido varias manifestaciones de repartidores en la ciudad de Puebla, ejemplo la que protagonizaron el día 8 de octubre del año 2020 gracias al impulso del colectivo “Ni un repartidor menos”, y que han expuesto en varias ocasiones los problemas que enfrentan al momento de laborar, consideramos que aún queda un largo camino por alcanzar la regulación y la implementación de medidas que favorezcan, o al menos solventen, la precariedad laboral que experimentan

CONCLUSIONES

Hasta el año 2023 encontramos 6 iniciativas por parte de los diversos partidos políticos para regular el trabajo en plataforma, 2 fueron anteriores a la pandemia por Covid-19 y el resto fue producto de las afectaciones que produjo la pandemia sobre este sector laboral. Las 6 iniciativas convergen en un objetivo claro, proteger al trabajador, aunque no existe una estrategia clara de cómo lograrlo; puede ser mediante un nuevo capítulo en la Ley Federal del Trabajo en donde se dedique exclusivamente al trabajo en plataformas, redefinir la figura del trabajador independiente o catalogar a

estos trabajadores como asalariados dado que existe los indicios de una subordinación, remuneración y evaluación (Alcalá Padilla, 2021; Gálvez Ruiz, 2020; Muñoz Castillo, 2019; Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, 2019; Focil, 2020; González Cuevas, 2021; Hernández, 2021).

Desde su consolidación en la década pasada, el trabajo en plataforma crea desafíos específicos para los gobiernos que toman decisiones en materia de legislación laboral; pero al mismo tiempo las plataformas de trabajo abren oportunidades para la generación de ingresos para grupos tradicionalmente vulnerables que se les dificulta ingresar a un entorno de trabajo tradicional. De esta manera, el trabajo en plataforma representa una solución temporal, en varios casos permanente, para personas que enfrentan algún tipo de exclusión del mercado laboral, siendo jóvenes, mujeres, personas con capacidades diferentes, personas de la tercera o minorías nacionales.

Lo anterior es resultado de la consolidación de la plataforma como modelo de negocio, que acelera los encuentros entre trabajadores y empresas, reduce los costos de operación y le proporciona autonomía a los individuos que laboran en las plataformas. El gran ejemplo de nuevo paradigma es la empresa Uber, que mediante la convocatoria abierta la plataforma borra o limita las restricciones para sumar fuerza de trabajo sin límites; de esta manera, características como la edad, nivel de estudios, ocupación, sexo, identidad de género, raza y habilidades son eliminadas o al menos no son tomadas en cuenta para el ingreso a este trabajo. De cierta forma el mercado libre en donde compiten las plataformas y estos trabajadores separan la eficiencia económica de algunas características como edad, sexo, escolaridad o situación civil que ahora se vuelven irrelevantes.

Pero esta cosmovisión en donde la eficiencia económica dicta los aspectos políticos y sociales de los individuos, de cierta forma invisibiliza a una gran heterogeneidad de trayectorias biográficas y ocupacionales de ahora socios conductores, que en muchos casos han sido excluidos del mercado laboral y han encontrado re-

fugio en estas plataformas; retomando a Natalia Rateditch (2023) señala que plataformas como Uber instala un modelo de inclusión-excluyente, que consiste en incluir entre sus socios conductores a una multitud que ha sido despojada de algún tipo de protección social vía el trabajo asalariado y han encontrado en esta plataforma una oportunidad de solventar su situación adversa (Rateditch, 2023).

La discusión por la regulación del trabajo en plataforma en México genera escepticismo, las mismas agrupaciones de repartidores han afirmado que es imprescindible tener en cuenta la idea de autonomía y flexibilidad que ofrecen estos trabajos, dado que son necesarios para combinar diferentes actividades, ya sea de ocio, descanso o laborar en otros empleos, además que les permita fijar sus horarios de trabajo de acuerdo a sus necesidades. Por otro lado, también existen esos trabajadores que consideran que es innecesario o incluso perjudicial todo intento de regulación, argumentando que atentaría contra sus intereses económicos.

Finalmente debemos agregar que las plataformas han fomentado la competencia y aislamiento entre sus trabajadores vía su rendimiento, quien más trabaja es quien más recibe ingresos, haciendo de estos repartidores los únicos responsables de su propio éxito o fracaso, en donde son responsables de tener en óptimas condiciones sus herramientas de trabajo (motocicleta, bicicleta, mochila y celular). El camino para solventar la precariedad laboral es largo, para generar protección a estos repartidores debe existir solidaridad en medio de un ambiente competitivo, en donde las plataformas están continuamente moldeando las subjetividades de sus trabajadores y sean afines a los intereses económicos de las empresas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AFP. (11 de febrero de 2021). Fenómeno delivery: las entregas de comida se dispararon en 2020. *El economista*. <https://www.eleco->

- nomista.com.mx/empresas/Fenomeno-delivery-las-entregas-de-comida-se-dispararon-en-2020-20210211-0041.html
- Alcalá Padilla, Abril (2021). *Iniciativa que reforma y adiciona diversas disposiciones de las leyes federales de protección al consumidor, y del trabajo, suscrita por la diputada Abril Alcalá Padilla, del PRD, e integrantes de diversos grupos parlamentarios*. México. Cámara de Diputados LXIV Legislatura. http://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2021/03/asun_4148879_20210308_1615238051.pdf
- AN / GS. (7 de agosto de 2020). Se duplica demanda de Uber Eats en medio de pandemia. *Aristegui Noticias*. <https://aristeguinoticias.com/0708/dinero-y-economia/se-duplica-demanda-de-uber-eats-en-medio-de-pandemia/>
- Anónimo (2022). *Manifiesto de piso mínimo de las trabajadoras y trabajadores de plataformas digitales*. <https://flexibilidadconderechos.mx/wp-content/uploads/2022/10/Manifiesto-de-piso-mi%CC%81nimo-de-las-trabajadoras-y-trabajadores-de-plataformas-digitales.pdf>
- Arteaga, José Roberto (17 de noviembre de 2021). La receta de DiDi Food para sumar 50,000 restaurantes en 2 años; <https://www.forbes.com.mx/negocios-receta-de-didi-food-para-sumar-50000-restaurantes-en-2-anos/>
- Carreón Rodríguez, Víctor G.; Guajardo Mendoza, Miguel A.; Coronado García, Mauricio F.; Amastalli, J. y Suárez Ruiz, Francisco R. (2021). *LAS PLATAFORMAS DE ENTREGA A DOMICILIO EN LA ECONOMÍA MEXICANA*. México: Laboratorio Nacional de Políticas Públicas (LNPP) del Centro de Investigación y Docencia Económicas (CIDE) en una colaboración con la Asociación de Internet MX (AIMX). <https://lnpp.mx/f/43efe283cc>
- DiDi Mobility Information Technology Pte. Ltd. (2023). *Términos y condiciones de uso de DiDi entrega para socio repartidor (moto)*. <https://privacycenter.didiglobal.com/MX/privacynotice/51b1e28477aef4df6195abdf8335f037/Mexico>
- Fairwork (2023). *FairworkMéxico puntuaciones 2023: estándares laborales en la economía de las plataformas*. Ciudad de México, Mé-

- xico; Oxford, Reino Unido; Berlín, Alemania. <https://fair.work/wp-content/uploads/sites/17/2023/04/Fairwork-Mexico-Report-2023-ES-red-1.pdf>
- Ferrer, Miguel. (2018). Presente y futuro de las plataformas digitales. *Revista de Estudios de Juventud.*, (119). 63-65. https://www.injuve.es/sites/default/files/2018/41/publicaciones/4.-_presente_y_futuro_de_las_plataformas_digitales.pdf
- Focil Perez, Juan Manuel. (2020). *Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona el capítulo viii de las plataformas digitales al título sexto relativo a los trabajos especiales de la Ley Federal del Trabajo; a cargo del senador Juan Manuel Focil Pérez del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.* México. Cámara de Diputados LXIV Legislatura. https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/64/3/2020-09-08-1/assets/documentos/Inic_PRD_Sen_Focil_Plataformas-Digitales.pdf.
- Gálvez Ruiz, Xóchitl (2020). *Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un capítulo XI Bis “Trabajo a través de las Plataformas Digitales”, al Título Sexto, conformado por los artículos 310-A, 310-B, 310-C, 310-D, 310-E, 310-F, 310-G, 310-H, 310-I, 310-J, 310-K, 310-L, 310-M y 310-N; una fracción XI, al artículo 391 y una fracción XII, al artículo 423, de la Ley Federal del Trabajo.* México. Cámara de Diputados LXIV Legislatura. <https://www.ilawnetwork.com/wp-content/uploads/2022/03/Proyecto-de-Ley-Trabajo-a-traves-de-las-Plataformas-Digitales-Mexico.pdf>.
- Gómez-Álvarez Díaz, Rosario y Morales Sánchez, Rafael (2018). ¡Principios ontológicos de la economía colaborativa verdadera! En R. Gómez-Álvarez Díaz, D. Patiño Rodríguez, J.J. Plaza Angulo (Ed.), *Economía colaborativa... ¿De verdad?* (pp. 15-41). Murcia: Laborum. https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/83089/principios_ontologicos_de_la_economia_colaborativa_verdadera.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- González Cuevas, Isaías (2021). *Iniciativa que adiciona diversas disposiciones de la Ley Federal del Trabajo, en materia de trabajadores de plataformas digitales, a cargo del diputado Isaías González Cuevas,*

- del grupo parlamentario del PRI*. México. Cámara de Diputados LXIV Legislatura. http://sitl.diputados.gob.mx/LXIV_leg/cuadros_comparativos/2PO3/0369-2PO3-21.pdf.
- Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo. (2019). *Iniciativa del senador Joel Padilla Peña y de las senadoras y senadores Geovanna del Carmen Bañuelos de la Torre, Nancy de la Sierra Arámburo, Alejandra del Carmen León Gastélum, Cora Cecilia Pinedo Alonso, Miguel Ángel Lucero Olivas, iniciativa por la que se reforma la Ley Federal del Trabajo para regular a los trabajadores de las empresas de servicios por medio de aplicaciones digitales (Uber, Cabify, Rappi)*. México. Cámara de Diputados LXIV Legislatura. https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/64/2/2019-11-05-1/assets/documentos/Inic_PT_Sen_Padilla_Aplicaciones_Digitales.pdf.
- Gutiérrez, Ana Luisa (2 de junio de 2020). "Rappi y Uber Eats, las apps ganadoras en entregas de comida durante confinamiento en México". *El financiero*. <https://www.elfinanciero.com.mx/tech/rappi-y-uber-eats-las-ganadoras-en-entregas-de-comida-por-el-confinamiento-en-mexico/>.
- Hernández Alcántara, Martín (13 de septiembre de 2022). Reportan repartidores de comida por aplicación asaltos en San Pedro Cholula. *La jornada de Oriente*. <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/reportan-repartidores-de-comida-por-aplicacion-asaltos-en-san-pedro-cholula/>.
- Hernández Armenta, Mauricio (28 de noviembre de 2017). UberEats cumple un año de repartir comida en México. *Forbes México*. <https://www.forbes.com.mx/ubereats-cumple-un-ano-de-repartir-comida-en-mexico/>.
- Hernández, Gerardo (21 de octubre de 2021). Morena presenta iniciativa para regular el trabajo en las plataformas digitales. *El economista*. <https://www.eleconomista.com.mx/capitalhumano/Morena-presenta-iniciativa-para-regular-trabajo-en-plataformas-digitales-en-LFT-20211020-0100.html>.
- INFOBAE México (24 de octubre de 2020). Plataformas digitales también pagarán ISR: así les retendrá el SAT el impuesto. *Infobae*

- México. <https://www.infobae.com/america/mexico/2020/10/24/plataformas-digitales-tambien-pagaran-isr-asi-les-retendra-el-sat-el-impuesto/>.
- Jiménez-Corrales, André (2021). Rutas teóricas para estudiar ciudades neoliberales: Un acercamiento desde su territorialización. *Revista Espiga*, 20 (41), 48-60. <https://www.redalyc.org/journal/4678/467865438004/html/>.
- Juárez, Blanca (6 de octubre de 2021). 500,000 repartidores y conductores de Didi, Uber y Rappi, meta de afiliación del IMSS. *El economista*. <https://www.economista.com.mx/capitalhumano/500000-repartidores-y-conductores-de-Didi-Uber-y-Rappi-meta-de-afiliacion-del-IMSS-20211005-0141.html>.
- Levy, Ari (3 de septiembre de 2019). SoftBank is more than \$600 million underwater on its Uber investment as stock hits an all-time low. *CNBC*. <https://www.cnbc.com/2019/09/03/softbank-more-than-600-million-underwater-on-uber.html>.
- Meléndez, Miguel (27 de mayo de 2021). Nace el primer sindicato federal de trabajadores de app's: Unión Nacional de Trabajadores de Aplicación (UNTA). *Tiempo y política*. <https://intervencionycointegracion.org/nace-el-primer-sindicato-federal-para-trabajadores-de-apps-union-nacional-de-trabajadores-por-aplicacion-unta/>.
- Mera, Isaid (7 de mayo de 2020). Uber no trasladará a usuarios el IVA a servicios digitales... lo pagarán los conductores. *El financiero*. <https://www.elfinanciero.com.mx/tech/uber-no-trasladara-a-usuarios-el-iva-a-servicios-digitales-lo-pagaran-los-conductores/>.
- Meza Rodríguez, Elizabeth (18 de noviembre de 2021). DiDi Food suma 50,000 restaurantes, 85% son pymes. *El economista*. <https://www.economista.com.mx/el-empresario/DiDi-Food-suma-50000-restaurantes-85-son-pymes--20211117-0150.html>.
- Morozov, Evgeny (2018). *Capitalismo Big Tech. ¿Welfare o neofeudalismo digital?* Madrid: Enclave de libros.
- Muñoz Castillo, María Alemán (2019). *Proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de la Ley del Impuesto sobre la Renta y de la Ley*

- Federal del Trabajo*. México: Cámara de Diputados LXIV Legislatura. <http://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/64/2019/abr/20190403-III.html#Iniciativa9>.
- Poell, T. & Nieborg, D. & van Dijck, J. (2019). Platformisation. *Internet Policy Review*, 8(4). <https://doi.org/10.14763/2019.4.1425>.
- Potenciano, Fernanda (17 de septiembre de 2021). Nace sindicato de trabajadores de apps y ya afilia en Puebla. *e-consulta.com*. <https://www.e-consulta.com/nota/2021-09-17/economia/nace-sindicato-de-trabajadores-de-apps-y-ya-afilia-en-puebla>.
- Radetich, Natalia (2022). *Cappitalismo. La uberización el trabajo*. México: Siglo veintiuno editores.
- Rappi, Inc. (2023). *Términos & Condiciones de Uso de Plataforma Virtual "Rappitendero"*. Rappi. <https://legal.rappi.com.co/mexico/terminos-condiciones-de-uso-de-plataforma-virtual-rappitendero/#:~:text=En%20virtud%20de%20estos%20t%C3%A9rminos,Consumidor%20oportunamente%20y%20en%20los>.
- Redacción El Ciudadano México (29 de diciembre de 2022). Repartidores de comida rápida denuncian asaltos en Puebla. *Elciudadano.com*. <https://www.elciudadano.com/mexico/repartidores-de-comida-rapida-denuncian-asaltos-en-puebla/12/29/>.
- Redacción TLW (14 de febrero de 2023). Uber y Rappi se afianzan en México impulsando la digitalización y formalidad. *The Logistics World*. <https://thelogisticsworld.com/actualidad-logistica/uber-y-rappi-se-afianzan-en-mexico-impulsando-la-digitalizacion-y-formalidad/#:~:text=En%20el%20mismo%20sentido%2C%20Rappi,de%20cuatro%20mil%20negocios%20chicos..>
- Ritzer, George (2020). La importancia creciente de los consumidores-trabajadores: su impacto en el trabajo asalariado. *El trabajo en la era de los datos*. Madrid. BBVA.
- Rodríguez, Alejandra (13 de julio de 2021). Reparten más, ganan menos: COVID precariza empleo en apps de delivery. *El Financiero*. <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/2021/07/13/covid-19-precara-emp-eeo-en-apps-de-delivery-cepal/>.

- Srnicek, Nick. 2018. *Capitalismo de Plataformas*. Buenos Aires. Caja Negra Editora.
- Staff Códice Informativo (1° de abril de 2021). Rappi, DiDi y Uber Eats, los ganadores de la pandemia. *Códice Informativo*.
https://codiceinformativo.com/codice_economico/rappi-didi-y-uber-eats-los-ganadores-de-la-pandemia.
- Uber Blog (2021). *Todo lo que necesitas saber de impuestos en Uber México*. Uber para empresas. <https://www.uber.com/es-MX/blog/todo-lo-que-necesitas-saber-de-impuestos-en-uber-mexico/>.
- Uber Technologies Inc. (2023). *Términos y Condiciones para Comercios*. https://www.uber.com/legal/en/document/?name=uber-eats-merchant-terms-and-conditions&country=mexico&lang=es#_30j0zll.