

Negociando la Ruta: Informalidad y precariedad en el trabajo de plataformas peruano¹

Negotiating the Route: Informality and Precariousness in Peruvian Platform Work

Omar Manky

Universidad del Pacífico

Lima, Perú

wo.mankyb@up.edu.pe

<https://orcid.org/0000-0003-1741-3461>

Natalia Mogollón

Pontificia Universidad Católica del Perú

Lima, Perú

natalia.mogollonb@pucp.edu.pe

<https://orcid.org/0009-0000-1083-6352>

Vanessa Azañedo

Pontificia Universidad Católica del Perú

Lima, Perú

a20153249@pucp.edu.pe

<https://orcid.org/0009-0005-3474-5152>

Resumen: La expansión del trabajo de plataformas en Perú ha ocurrido en un contexto de ambigüedad regulatoria, marcada además por la precariedad laboral preexistente. Este artículo explora las respuestas fragmentadas desde las instituciones públicas y el gobierno, así como las expectativas y estrategias de los trabajadores para navegar un entorno incierto. Partiendo de entrevistas con conductores y el análisis de políticas públicas, el estudio discute las dinámicas de negociación normativa por parte de trabajadores y políticos. Específicamente, analizamos la complejidad

en torno a nociones de formalidad, en tanto la distinción entre trabajo formal e informal es difusa, y los trabajadores no necesariamente la valoran tal como los reguladores. Esta discusión contribuye al debate sobre la gobernanza del trabajo en plataformas en América Latina, mostrando cómo el caso peruano ilustra los desafíos de países con alta informalidad ante el avance de nuevas tecnologías.

Palabras clave: informalidad laboral, economía de plataformas, precariedad, Perú.

¹ Los autores desean expresar su agradecimiento a los editores de este número especial y de la revista, así como a los revisores anónimos, cuyas observaciones permitieron mejorar sustancialmente este texto. También queremos agradecer al Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico de la Universidad del Pacífico por su apoyo a través de fondos destinados al desarrollo de parte de este proyecto de investigación.

Abstract: *The expansion of platform work in Peru has occurred in a context of regulatory ambiguity, further marked by pre-existing labor precariousness. This article explores the fragmented responses from public institutions and the government, as well as the expectations and strategies of workers to navigate an uncertain environment. Based on interviews with drivers and analysis of public policies, the study discusses the dynamics of normative negotiation by workers and politicians. Specifically, we analyze the complexity surrounding notions of formality, as*

the distinction between formal and informal work is blurred, and workers do not necessarily value it in the same way as regulators. Through this discussion, we contribute to the debate on the governance of platform work, as the Peruvian case exemplifies the challenges faced by countries with high levels of informality in the face of the expansion of new technologies.

Keywords: *labor informality, platform economy, precarity, Peru.*

Introducción

Avanzando por la congestionada Avenida de la Marina en Lima, un viejo *station wagon* blanco se abre paso. Su carrocería y asientos desgastados cuentan la historia de innumerables recorridos. Su parabrisas, donde nunca hubo un taxímetro, es testigo de décadas de negociaciones diarias entre conductores y pasajeros. Hoy, adherido a este espacio, un smartphone alerta una nueva solicitud para recoger a un cliente. Este no es un taxi informal más, pero tampoco es el vehículo moderno asociado a las plataformas digitales. Encapsula, en cambio, un escenario de interacciones entre diferentes lógicas: la de precariedad del mercado laboral peruano, la promesa de modernización ofrecida por las plataformas digitales, y los desordenados intentos de regulación estatal. No es un taxi amarillo, como manda la ley, pero el chofer no se ve a sí mismo como un “pirata” que negocia al paso sus tarifas, sin ningún papel ni control. Mientras navega por la ciudad, se adapta para sobrevivir.

La expansión de las plataformas de trabajo ha transformado los mercados laborales en todo el mundo. El fenómeno ha sido ampliamente estudiado en el Norte Global, y cada vez más estudios en América Latina han dado cuenta de los impactos de Uber y otras plataformas en otras realidades (Bensusán,

2021; Gutiérrez Crocco & Atzeni, 2022; Miguez & Nicolás, 2023). Estos esfuerzos han enfatizado las particularidades del impacto sobre las condiciones de trabajo en sectores como el transporte de pasajeros, reparto de comidas o trabajo doméstico. Se ha problematizado como es que la precariedad laboral y culturas políticas locales se relacionan con las nuevas tecnologías. Un aspecto que todavía requiere mayor teorización es la relación entre informalidad y plataformas. Sobre ella, estudios recientes han notado que debemos evitar mirarla dicotómicamente, como si resolviesen automáticamente la informalidad (Filipetto et al., 2023; Mezzadra et al., 2024; Soprannetti, 2022). Construyendo sobre estos estudios, que proponen ver la relación de manera procesual, nos preguntamos: ¿Cómo se entrelazan las estrategias de supervivencia de los trabajadores, las políticas estatales y las prácticas de las plataformas digitales en la redefinición de la (in)formalidad laboral?

Perú es un caso interesante para responder esta pregunta. Fue uno de los países más golpeados por la pandemia, no solamente en términos económicos sino también por el número de personas fallecidas por miles de habitantes (Manky et al., 2022; Vergara, 2020). Para 2022, de acuerdo con la Encuesta Nacional de Hogares (Enaho), alrededor de 75% de trabajadores se encontraban en una situación de informalidad laboral. La cifra no solamente se

encuentra por encima del promedio de la región, sino que, de hecho, es mayor a la que tenía el país antes de la pandemia (OIT, 2023). Más aún, en contraste con la recuperación económica en otros países de la región, en Perú el número de pobres aumentó 1.5% en 2023 respecto del año anterior (INEI, 2024). En este escenario desolador, las aplicaciones de movilidad emergieron como un salvavidas: entre 2020 y 2022 el número de choferes de plataformas se duplicó, pasando de 54 a 111 mil personas (Manrique, 2023). Se trata de un crecimiento sostenido de la economía digital, aunque uno en el que estudios previos (Dinegro, 2021; Mogollón, 2021; Suárez, 2021) han notado condiciones laborales precarias y desafíos regulatorios significativos, evidenciando la compleja relación entre informalidad y plataformas en el contexto peruano.

Metodológicamente, nuestro estudio se basa en una revisión exhaustiva de fuentes periodísticas, lo que nos permite organizar y sintetizar las múltiples discusiones legales en torno a la regulación de las plataformas de trabajo. Complementamos este análisis con entrevistas en profundidad y encuestas a conductores en Lima. Nuestros hallazgos revelan dos elementos centrales. En primer lugar, identificamos una respuesta institucional fragmentada frente al creciente protagonismo de las plataformas de transporte, caracterizada por iniciativas variadas a nivel nacional y local, y la notable ausencia de discusiones sobre las condiciones laborales entre los actores políticos. En segundo lugar, observamos percepciones de desconfianza hacia la formalización y la relación con el Estado por parte de los conductores, lo que se traduce en estrategias primordialmente individuales para mejorar sus ingresos. A partir de estos hallazgos contribuimos a una comprensión de las dinámicas de las plataformas de trabajo en contextos de altos niveles de informalidad.

Informalidad y Plataformas

Este artículo atiende a las dinámicas preexistentes de informalidad y cómo son transformadas por la llegada de las plataformas, generando nuevas configuraciones legales y subjetivas. Una década atrás,

David Weil (2014) notaba una tendencia que no ha hecho sino extenderse: la erosión de la relación laboral tradicional. Procesos como la subcontratación o el uso de franquicias crearon desafíos a los contratos laborales y las protecciones sociales que ofrecían. En los países desarrollados el empleo para toda la vida, con seguridad social y acceso a diferentes servicios entraba en crisis. Ello no significa que hubiese una cobertura total para todas las personas que trabajaban, incluso en el Norte Global. Pero una mayoría de la población en esos espacios, y una minoría en América Latina, sí tenían acceso a derechos básicos en material laboral (Silver, 2003).

Sin embargo, a finales de los 70, en un contexto de cambio organizativo y tecnológico, surgieron nuevas formas de organización laboral que no reconocían estos derechos (Castells, 1996). El Sur y el Norte Global fueron testigos del crecimiento de empleos informales, marcados por relaciones de trabajo encubiertas, ambiguas o definidas sin claridad (Chen, 2012). Las plataformas digitales son parte de este cambio. Sin ser las responsables de la precarización, sí aprovechan el entorno político y económico para profundizar la crisis del empleo (Ness et al., 2022). Emerge en esta situación lo que Standing (2011) denomina el 'precariado', una clase caracterizada por la inseguridad laboral crónica y la falta de identidad ocupacional.

En este contexto, repartidores de comida que antes eran contratados por los restaurantes se convierten en socios independientes y sin derechos. Taxistas previamente organizados hoy aceptan las condiciones de grandes empresas que ofrecen flexibilidad sin protecciones. Este proceso, conocido como "uberización", se caracteriza por la gestión algorítmica del trabajo y la clasificación de los trabajadores como contratistas independientes: se externalizan riesgos y costos hacia trabajadores aunque manteniéndose control sobre el proceso laboral (Duggan et al., 2021). En el Norte Global, las plataformas son percibidas como actores que contribuyen a la precarización de las relaciones laborales (Vallas & Schor, 2020). Los vacíos legales frente a ellas permiten que estas

empresas, aun sin incurrir en la ilegalidad, operen en un marco que les beneficia a expensas de sus trabajadores. El precariado, en este sector, enfrenta situaciones inestabilidad, y su autonomía aparente oculta formas nuevas de control.

El contexto en el "Sur Global" es distinto: en grandes ciudades de América Latina o África, la precariedad e informalidad son la norma en las relaciones laborales, no la excepción. En el marco de una urbanización planetaria (Brenner, 2013), donde los procesos urbanos trascienden los límites tradicionales de la ciudad, las plataformas digitales emergen como mediadores en la reorganización del espacio y las relaciones laborales. En Perú, dada la baja capacidad estatal y una estructura productiva no industrializada, el autoempleo o los arreglos informales han sido una moneda común, y los derechos laborales un privilegio (Manky, 2019). Esta situación refleja el "capitalismo jerárquico" descrito por Schneider (2013) para América Latina, donde la informalidad es un elemento crucial de las relaciones laborales, y se asemeja a lo observado en Brasil (Abilio, 2019) y Ecuador (Hidalgo & Valencia, 2019), donde los trabajadores asumen la gestión de su precariedad en contextos de debilitamiento estatal post-reformas neoliberales. Las plataformas, aquí, podrían actuar como agentes reguladores, ofreciendo cierta estabilidad en términos de ingresos, horas de trabajo y documentos presentados para laborar. En Lima, por ejemplo, no existían taxímetros antes de las plataformas, y aunque había requisitos para convertirse en taxista muy pocos conductores los cumplían.

En ese escenario, las plataformas evitan negociaciones sobre precios y dan información exacta sobre a dónde ir y a quienes conducen. Como en otros contextos, más que simplemente crearlos, estas empresas podrían llenar, ampliar o resignificar vacíos institucionales previos (Heeks et al., 2021). Es conveniente notar que la concepción de "vacíos institucionales" puede resultar engañosa si se interpreta como compartimentos estancos. Siguiendo a Durand (2007), sostenemos que la sociedad peruana se estructura en tres esferas sociolegales interconectadas:

(a) Formal: Empresas que cumplen requisitos legales y trabajadores en planilla. (b) Informal: Transgresiones limitadas, sin intención delictiva. (c) Delictiva: Actividades que atentan contra el Estado, operando mediante violencia y corrupción. Estas esferas, lejos de ser herméticas, mantienen conexiones fluidas. Por ejemplo, entidades formales pueden facilitar transacciones entre actores informales, mientras que actividades ilegales pueden infiltrarse en los ámbitos formal e informal a través de la corrupción y el lavado de activos. El Estado, en su incapacidad para proveer empleo y servicios básicos, a menudo tolera o incluso facilita actividades en las esferas informal y delictiva. Esta dinámica se manifiesta, por ejemplo, en la permisividad hacia la autoconstrucción de viviendas o en la regulación laxa del transporte público, que permite diferentes medios de transporte, haciéndose en ocasiones ciega frente a ellos (Boose, 2022).

El mercado laboral peruano ejemplifica estas lógicas. Con una tasa de informalidad superior al 70%, incluso el sector formal se caracteriza por una protección laboral fragmentada y desigual (Manky, 2019). Esta heterogeneidad se aprecia en la existencia de diversos regímenes laborales, que operan como islas rodeadas de actividades informales. En la minería, los obreros directos gozan de protecciones especiales contra despidos y accidentes, y participan en las utilidades de la empresa. Sin embargo, los subcontratados carecen de estos beneficios. En la agroexportación, hasta 2020, los trabajadores tenían menores derechos sociales que sus pares del régimen general (Zoila Rojas, 2017). A la lista podría agregarse los regímenes especiales para trabajadoras domésticas o para empleados de pequeñas empresas. Estos regímenes, aunque formales, ofrecen niveles dispares de derechos laborales, resultado de negociaciones políticas entre élites, estado y trabajadores. Además, la debilidad institucional del Estado peruano en materia de supervisión laboral dificulta la aplicación efectiva de la normativa, incluso dentro del sector formal (Cueto, 2015). Esta situación crea un panorama en el que la línea entre formalidad e informalidad es difusa y cambiante.

En este contexto, las plataformas emergen como una nueva "isla", que aprovecha las condiciones existentes: por ejemplo, usando al grupo de trabajadores con necesidades económicas apremiantes, en un sector de transporte urbano históricamente informal (Bielich, 2007). Estas plataformas introducen tecnologías como algoritmos de asignación de viajes y sistemas de calificación, que moldean las percepciones de formalidad de los trabajadores (Vallas & Schor, 2020). Pero operan en un entramado regulatorio en el que diversos actores gubernamentales proponen normativas a menudo contradictorias o superpuestas en ámbitos como derechos laborales, condiciones de trabajo, requisitos vehiculares y seguridad ciudadana.

Este escenario genera una negociación continua sobre la legalidad y formalidad, donde actores utilizan estratégicamente estos conceptos para avanzar sus intereses, evidenciando los desafíos de regular el trabajo digital, reconfigurando identidades laborales y la distribución de poder (Castells, 1996; Yeung, 2018). Como señala Sopranzetti (2022), lo "in/formal" varía según se apliquen a relaciones laborales, servicios de transporte u obligaciones fiscales. En este escenario, la informalidad se convierte en una etiqueta que diversos actores utilizan estratégicamente para avanzar sus intereses, resultando en un marco fragmentado, como un mosaico normativo. Esta heterogeneidad regulatoria no solo afecta a las empresas, sino que reconfigura las percepciones y estrategias de los trabajadores. Ellos no solo enfrentan vacíos legales, sino que deben adaptarse a diferentes lógicas y actores que subrayan elementos específicos. En otras palabras, los trabajadores desarrollan miradas selectivas respecto de qué consideran formal o informal, y qué ventajas ofrece cada una. Sobre esta base construirán estrategias en el día a día y en el mediano plazo (Filipetto et al., 2023).

En el caso peruano, esta negociación está, además, influenciada por una arraigada desconfianza hacia el Estado y los actores políticos, producto de una cultura política que en las últimas dos décadas ha experimentado el colapso total del sistema de partidos (Dargent, 2021; Panfichi & Coronel, 2010).

Los datos más recientes de Latinobarómetro (2024) evidencian esta crisis: menos del 10% de los encuestados confían en el Gobierno, mientras que el 90% considera que los partidos políticos no funcionan adecuadamente. La desconfianza interpersonal es igualmente significativa, con solo el 11% de los encuestados considerando posible confiar en la mayoría de las personas, por debajo del promedio regional del 16%. En línea con investigaciones previas, argumentamos que este panorama moldea las estrategias de supervivencia y adaptación de los conductores de plataformas, privilegiando soluciones individuales sobre acciones colectivas o demandas de protección estatal (Cuenca, 2022; Moises Karls Rojas, 2019).

Este comportamiento no solo refleja la crisis de confianza en las instituciones, sino que perpetúa un ciclo de atomización social, debilitando la capacidad de negociación frente a plataformas o Estado. Esta dinámica se entrelaza con una cultura política que exalta el emprendedurismo, un fenómeno global pero con profundas raíces en el Perú (Adams & Valdivia, 1991). Aunque un análisis exhaustivo de la cultura política peruana excede el alcance de este trabajo, notemos que las estrategias de los trabajadores están moldeadas por *habitus* específicos (Bourdieu, 1989), producto de la historia social y política del país. Este *habitus* influye en cómo los conductores perciben y negocian su relación con la formalidad, las instituciones y el riesgo. Los trabajadores desarrollan diversas estrategias que pueden entenderse como formas de resistencia cotidiana (Scott, 1985), negociando sutilmente sus condiciones laborales y su relación con la legalidad, en un frágil equilibrio entre la búsqueda de oportunidades económicas y la necesidad de protección social.

Metodología

Utilizamos diferentes herramientas para examinar la intersección entre informalidad y plataformas digitales desde la perspectiva de los conductores. Perú es un caso interesante debido a dos factores clave: sus elevados niveles de informalidad laboral

y el acelerado crecimiento de su economía digital. Es notable que el número de conductores utilizando servicios de movilidad digital en el país se duplicara entre 2020 y 2022, lo cual convierte a este grupo en un objeto de estudio llamativo para comprender sus percepciones y experiencias. Aunque las plataformas de transporte de pasajeros se introdujeron en el país hace más de una década, el desarrollo de la legislación laboral y de transporte ha sido notablemente lento. La brecha entre economía y marco regulatorio subraya la necesidad de un análisis exhaustivo sobre el caso.

Nuestra metodología se desarrolló en tres fases. Primero, realizamos un análisis de medios para contextualizar las percepciones y experiencias de los choferes. Recopilamos y analizamos artículos de los principales diarios y medios de comunicación del país, seleccionando aquellos que abordaban temas relacionados con las empresas de plataforma o la legislación vigente en la industria. Este análisis nos permitió mapear el contexto legal y las experiencias de los conductores reflejadas en los medios.

Paralelamente, llevamos a cabo una ronda inicial de conversaciones informales con conductores en Lima, siguiendo el enfoque de abducción teórica propuesto por Swedberg (2014). Estas conversaciones orientaron el diseño posterior de nuestras guías de encuesta y entrevista, así como nuestras lecturas teóricas, que analizamos en grupo en diferentes etapas de la investigación. En la segunda fase realizamos sesenta encuestas a conductores de plataformas. La selección se hizo mediante un muestreo semi-aleatorio, solicitando taxis a través de una de las aplicaciones más populares en Lima, en diversos horarios y ubicaciones. Este enfoque nos permitió capturar una variedad de perfiles de conductores, minimizando posibles sesgos de selección. El tamaño de la muestra, aunque limitado, se determinó considerando la saturación teórica en las respuestas obtenidas. Es importante destacar que la mayoría de los choferes utilizaban múltiples plataformas, principalmente Didi, Uber y Cabify, lo que enriqueció nuestra comprensión de las diversas perspectivas sobre estas. Estas entrevistas exploraron

temas como sus motivaciones para utilizar plataformas, comparaciones entre diferentes aplicaciones y actitudes hacia la formalización.

Hallazgos

Desafíos regulatorios

Como se notó antes, el trabajo por plataformas en Perú ha experimentado un crecimiento significativo desde la pandemia. Para 2022, aproximadamente 133 mil repartidores y conductores utilizaban plataformas (Manrique, 2023), un aumento que refleja un cambio en el panorama laboral, ofreciendo nuevas oportunidades incluso para trabajadores extranjeros. Aunque económicamente atractivo, con ingresos por hora superiores al salario mínimo para quienes lo consideran su principal fuente de ingresos (Manrique, 2023), este crecimiento no ha ido acompañado de mejoras en las condiciones laborales. Por el contrario, la falta de regulación adecuada ha creado un vacío en la protección de los derechos de estos trabajadores, exacerbando su precariedad.

Los primeros proyectos de ley sobre plataformas, desarrollados entre 2016 y 2018, fueron escasos y pasaron relativamente desapercibidos, reflejando un incipiente debate sobre la regulación de las plataformas en el país. El establecimiento de una comisión por parte del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo en 2019 fue un paso para entender las condiciones laborales en estos servicios digitales. Aunque empresas como Uber, Beat, Cabify y Glovo mostraron su disposición para colaborar con el grupo de trabajo, ninguna de ellas fue oficialmente parte de este (Villar, 2019). Además, el énfasis se puso en los trabajadores de reparto, excluyéndose a conductores de aplicaciones de transporte en las discusiones.

El informe final de este Grupo de Trabajo, publicado en medio de la pandemia del COVID-19 destacó una serie de condiciones adversas enfrentadas por los prestadores de servicios, incluyendo bajos salarios, largas jornadas laborales, falta de información sobre su quehacer, ausencia de cobertura social y tensiones en las relaciones con los usuarios (Paucar,

2021). Dinegro (2021) en su estudio pionero sobre condiciones laborales en plataformas ya había señalado estas problemáticas, encontrando que el 35% de los trabajadores reportó jornadas de hasta 13 horas diarias, mientras que el 66% informó haber sufrido agresiones durante su trabajo, sin contar con protección adecuada. Posteriormente se han profundizado en estos aspectos a través de una evaluación de plataformas digitales y su cumplimiento de principios de trabajo justo (Fairwork, 2023), y en trabajos de corte cualitativo sobre repartidores (Mogollón, 2021; Suárez, 2021).

Al igual que estos esfuerzos, los numerosos proyectos de ley presentados en el Congreso peruano desde entonces no han logrado avanzar. Hasta el año 2021 se identificaron diecisiete proyectos de ley relacionados con el tema en diversas etapas de tramitación en el Congreso de la República (Analizados en Dinegro, 2022). Estos proyectos han abarcado una amplia gama de propuestas, desde la creación de un Registro Nacional bajo la tutela del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, hasta la definición de responsabilidades compartidas entre empresas y trabajadores frente a los riesgos asociados con los servicios ofrecidos. Es importante destacar que varias de estas iniciativas legislativas están orientadas a proteger a los usuarios contra posibles accidentes, robos o fraudes, relegando a un segundo plano la promoción de los derechos de los trabajadores que operan en estas plataformas.

Esto refleja una tendencia a centrarse en la regulación de las relaciones de consumo y la seguridad de los servicios más que en la formalización o la protección de los trabajadores. En contraste con otros países, especialmente en el Norte Global, donde el debate se centra en la definición de la relación de dependencia entre empleados y empresas (Stewart & Stanford, 2017), la regulación peruana no apunta al reconocimiento y protección laboral. Más allá de ello, ninguno de estos proyectos ha sido aprobado hasta mediados de 2024, lo que refleja la complejidad y falta de consenso en torno a estas iniciativas.

Durante 2023 y 2024 surgieron debates en torno a la regulación del sector de transporte de personas. En agosto del 2023 la ministra de Transportes y Comunicaciones introdujo ante la Comisión de Constitución cuatro proyectos de decretos legislativos con el objetivo de regular este tipo de servicios (Plataforma del Estado Peruano, 2023). Estos proyectos buscaban incluir a las empresas que ofrecen servicios de taxi por aplicación dentro del marco de la Ley General de Transporte, lo cual implicaría requisitos como la obligación de establecer oficinas en territorio peruano y cumplir con un régimen específico de infracciones y sanciones, entre otros puntos relevantes. Al igual que esfuerzos previos, ninguna de estas iniciativas logró avanzar en el proceso legislativo, lo cual se vuelve muy complicado en un contexto político de alta inestabilidad (Verano, 2024).

Más recientemente, en junio de 2024 el Pleno del Congreso aprobó en primera votación el dictamen del Proyecto de Ley 842, el cual propone regular a las empresas intermediarias del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas (Centro de Noticias del Congreso, 2024). Este proyecto establece la creación de un registro nacional destinado a garantizar los derechos y la seguridad de los usuarios, así como a promover la mejora continua y la calidad del servicio ofrecido. Además, detalla la responsabilidad de las empresas en procesos judiciales o administrativos frente a posibles delitos cometidos por usuarios o conductores. Como en las discusiones anteriores, estas medidas están principalmente destinadas a mejorar la calidad del servicio y la seguridad del usuario. En un contexto en el que la mayoría de los trabajadores enfrentan condiciones de trabajo precarias, donde el poder de decisión es principalmente manejado por las empresas, esto demuestra cómo se privilegia ciertas formas de formalidad sobre otras, sin demasiada resistencia desde los choferes.

En paralelo a estos esfuerzos legislativos, ha sido notable la interacción entre las normativas emergentes y entidades como la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), que regula el sis-

tema de transporte público en áreas metropolitanas, e Indecopi, el organismo responsable de promover la libre competencia y proteger los derechos de los consumidores y la propiedad intelectual. La ATU, como ente regulador del transporte público urbano en Lima, ha emprendido iniciativas para abordar la informalidad en el servicio de taxi, las cuales ilustran la complejidad de las negociaciones entre diferentes concepciones de formalidad. Así, entre julio y diciembre de 2023, procesó 42,195 habilitaciones vehiculares, un aumento significativo respecto a las 10,250 tramitadas en el mismo período de 2022 (Gobierno del Perú, 2024). Este incremento se atribuye a la simplificación de procedimientos administrativos y al éxito de la campaña "Ponle primera, taxista".

Es necesario contextualizar estos esfuerzos dentro del marco más amplio de la economía informal y la llegada de las plataformas digitales. La campaña, que resultó en el registro de más de 82 000 taxis para agosto de 2023, ejemplifica cómo las instituciones estatales adaptan sus mecanismos de formalización frente a un panorama de cambio, pero en coexistencia, e incluso en competencia, con las nuevas formas de "formalidad" ofrecidas por las plataformas digitales. Así, en octubre de 2020, Indecopi emitió una resolución que clasificaba a Uber como una plataforma de intermediación tecnológica en lugar de un servicio de taxi, eximiéndola de cumplir con ciertas regulaciones de seguridad y formalidad exigidas a los servicios de transporte tradicionales. Esta decisión provocó un debate, ya que la ATU expresó preocupación sobre la posible reducción de estándares regulatorios, lo que impactaría negativamente en la seguridad y los derechos de los usuarios (Plataforma del Estado peruano, 2020).

Estas interacciones reflejan la ambigüedad regulatoria y las dificultades en la aplicación de la ley. Así, no solo se crean lagunas en la protección de usuarios y en las condiciones laborales de los conductores, sino que también se distorsiona la competencia entre choferes. Ciertamente, la discrepancia en los requisitos regulatorios entre los taxistas tradicionales y los conductores de plataformas puede favorecer

solo a unos, afectando la igualdad de condiciones en el sector.

La informalidad, como ya se mencionó, plantea un contexto particular para los servicios de transporte a través de plataformas digitales, que a menudo aprovechan este entorno menos regulado para operar sin cumplir con las normativas. Para fortalecer la regulación, en agosto de 2023 la ATU introdujo un nuevo reglamento que actualizaba las disposiciones para el servicio de taxi, incluyendo normativas más estrictas y sanciones actualizadas tanto para taxistas convencionales como para aquellos que operan a través de plataformas digitales (Redacción Canal N, 2023). El periodo de adaptación de 12 meses concedido a los taxistas de aplicativos reflejó el esfuerzo por parte de la ATU para regularizar este segmento del transporte urbano. Incluso, en mayo de 2024, la ATU emitió un comunicado reiterando la obligatoriedad de que los taxis ejecutivos, que incluían a los taxistas de aplicativo, cumplan con los requisitos del reglamento, incluyendo el pintado del vehículo según lo declarado en su autorización. Advirtió que el incumplimiento acarrearía la suspensión de la habilitación vehicular (Plataforma del Estado Peruano, 2024). A pesar de estos esfuerzos, la aprobación del citado Proyecto de Ley 842 trasladaba responsabilidades al ejecutivo. Esto abre interrogantes sobre la efectividad de la regulación del transporte urbano en Perú, mostrando las inconsistencias entre las medidas que se van disponiendo desde diversas instituciones. Aunque se busca centralizar la supervisión bajo una sola entidad, plantea desafíos en términos de coordinación y aplicación uniforme de las normativas, en un contexto donde persisten los arreglos informales.

Un ejemplo palpable de esta negociación se observa en la regulación de los servicios de taxis colectivos, conocidos localmente como "colectivos". Estos representan uno de los mayores desafíos para la ATU, dado que se han documentado prácticas dirigidas a obstaculizar la formalización desde el Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Existe preocupación de que esta medida pueda incentivar la informalidad al permitir a los choferes de los colec-

tivos eludir la fiscalización mediante el uso indebido de aplicaciones destinadas originalmente para taxis en Lima y Callao (Medrano, 2024). Desde el MTC se negocia estratégicamente la informalidad: mientras se intenta regular un sector como los taxis por aplicativos, se abre una puerta para otros sectores informales, como los colectiveros.

Las empresas de plataformas han apoyado la ley 842, señalando que esta reconoce las características únicas de su servicio y lo distingue claramente del taxi tradicional (Redacción EC, 2024). No obstante, el respaldo de las compañías a esta propuesta de formalidad sigue omitiendo la falta de protección y garantía de derechos laborales básicos para los conductores de plataformas. Las empresas parecen encontrar conveniente el marco regulatorio propuesto, el cual no impone responsabilidades frente a contingencias que puedan afectar a conductores y pasajeros.

Estos hechos muestran las tensiones entre la economía de plataformas y los sistemas tradicionales de transporte público en Perú. Por un lado, el Estado ha enfrentado desafíos para establecer marcos normativos que mejoren las condiciones laborales justas para los trabajadores de plataformas, dado que la legislación específica al respecto aún es insuficiente. Las propuestas hasta ahora han tendido a enfocarse más en la protección del usuario que en la de los conductores, dejando un vacío normativo que afecta su seguridad laboral y bienestar. Por otro lado, las respuestas regulatorias han sido caracterizadas por su fragmentación, lo que ha exacerbado las tensiones entre diferentes entidades.

Perspectivas en torno a la informalidad

La fragmentación descrita configura un panorama en el que las perspectivas sobre la informalidad son permanentemente negociadas. Al aproximarnos a este fenómeno a partir de las experiencias de los conductores, emerge la tensión entre la búsqueda de oportunidades económicas y de protección social; el anhelo de seguridad y lo que ella significa en Lima; y la desconfianza generalizada en las instituciones públicas.

Las plataformas han absorbido a un grupo preexistente de conductores a la vez que captado nuevos, especialmente durante la pandemia. Ello agudizó la crisis del trabajo, llevando a trabajadores que se desempeñaban como profesionales hacia esta modalidad de empleo: *“Por falta de trabajo, por la pandemia. Hubo reducción de personal y me tuve que dedicar a esto, que era lo que tenía a la mano”*. Otros llegaron a estos trabajos por la necesidad de una fuente de ingreso adicional. Ante la limitada oferta de empleo formal y la necesidad de generar ingresos para cubrir las necesidades familiares, la mayoría de los conductores convergen en que la informalidad es intrínseca al contexto laboral peruano, incluso cuando dedican parte de su día al sector formal. Como señala Durand, la informalidad ha sido considerada *“una forma de autoayuda, una estrategia de sobrevivencia en momentos en que el Perú oficial no podía ofrecer alternativas formales de empleo mínimas”* (2007, p. 29).

En ese sentido, el trabajo por aplicativo no es una excepción, sino que está inscrito en un entramado amplio. En palabras de un entrevistado, *“La informalidad siempre ha existido, con y sin aplicativo, en todos los sectores”*; representa solo *“un pedazo del pastel”*. Cabe recordar que el sistema de taxis en Lima, previo al ingreso de los aplicativos, ha estado desregulado (Figari, 2006; Bielich, 2007); a diferencia de otras capitales de la región, en la cual dicho ingreso implicó el tránsito de la formalidad del taxímetro al servicio no regulado. Durante los 90, el gobierno de Fujimori desreguló y liberalizó el transporte, eliminando los controles tarifarios a través del DL 651 de 1991 (Poole, 2017). Ante la incapacidad del Estado para brindar un servicio de transporte de calidad, facilitando el despliegue de alternativas privadas informales, como los aplicativos de transporte en la época actual.

Más aún, en el marco de una cultura que exalta el emprendimiento, la informalidad acaba siendo vista de manera positiva:

La persona que te diga que no hay trabajo es porque es flojo, ¿no?, porque, como dice, en

Perú, dentro de todo lo malo, la informalidad hace que tú puedas trabajar en lo que sea: ya sea vendiendo en la calle, ambulantes. Hay unos que lo usan para mal, otros que lo usan para bien. Pero, dentro de todo, te permite trabajar, ¿no?

En este sentido, las plataformas son percibidas como inclusivas, ofreciendo, además, flexibilidad de horarios. Sin embargo, el promedio de horas al día que trabajan quienes consideran el taxi por aplicativo una actividad complementaria es de ocho horas diarias. Este se eleva a un promedio de 11 horas diarias para quienes el taxi conforma su principal fuente de ingreso. Bajo el paradigma del trabajo flexible, el trabajador quedaría a cargo de decidir si desenvolverse en dichas condiciones: *“es para todos, porque es una aplicación y suena. Y, si te conviene la agarras; si no, no”*. En ese sentido, las plataformas no son un reemplazo del trabajo formal, sino parte de un proceso en el que el trabajo precario se reorganiza sobre la base de un universo simbólico para el que ser formal o no depende de diferentes factores.

Un factor relevante recae en las dinámicas específicas del sistema de trabajo por plataformas digitales. Al establecer de antemano la distancia y el precio de la carrera, el aplicativo aseguraría *“que se pague lo justo”*. En la calle, por otro lado, *“tienen que negociar constantemente”*. De igual modo, la practicidad de la plataforma, y la facilidad para el contacto entre la empresa y el cliente que brinda el aplicativo, serían síntomas de formalidad. Asimismo, la inscripción de los conductores y repartidores en el padrón de la empresa contribuiría a ampliar la base de datos de taxistas y poder monitorearlos. En contraste, otro grupo considera que las empresas de taxi por aplicativo están diseñadas para la informalidad, puesto que se benefician de la ambigüedad de las leyes: los trabajadores no tienen una relación laboral con la empresa: *“es un aplicativo, no mi jefe”*. Nadie los supervisa. Comentan que por más que la empresa tenga un local en Lima, sus trámites de registro fueron realizados de manera virtual y mantienen poca o nula comunicación con sus representantes: *“no tiene cara*

hacia el público”. Más allá, ni los conductores ni las empresas de taxi por aplicativo están sujetas al pago de impuestos y los aplicativos *“cobran comisión a los conductores, pero a ellos nadie los fiscaliza”*. No exigen documentos y *“cualquiera puede trabajar”*, incluso sin haber recibido una capacitación, contar con una licencia para el transporte de pasajeros ni un seguro con la capacidad de cubrir los gastos de salud de pasajeros involucrados en un eventual accidente de tránsito.

En esa línea, otro factor clave es la seguridad en el trabajo. En varias de nuestras entrevistas encontramos que ella se torna una preocupación central para los choferes. La introducción de las plataformas ha traído un aumento considerable en la percepción de seguridad: 84% de los entrevistados afirmaron sentirse más seguros trabajando con aplicativos que recogiendo pasajeros de la calle. La regulación del comportamiento de los pasajeros, quienes están sujetos a una calificación tras finalizar la carrera y el disponer de los datos y estadísticas de estos, a la par de contar con aplicativos de navegación como Waze y Google Maps que advierten sobre los *“peligros de la ruta”* contribuyen a esta percepción.

Esto no implica que la sensación de seguridad sea absoluta. La mayor parte de los taxistas expresan sentirse expuestos a múltiples peligros durante la ruta, siendo el principal de estos ser víctimas de un asalto. Por ello, trabajan en constante estado de alerta y elaboran estrategias para disminuir estos riesgos, como filtrar servicios en base a criterios como el historial del pasajero o la zona hacia la cual se dirige. Igual que los legisladores preocupados por la seguridad ciudadana más que la laboral, los conductores acaban asociando la formalidad con la seguridad. De ahí que los filtros aplicados por las empresas hacia los conductores al momento de afiliarse son valorados positivamente por la mayoría de taxistas.

Por otro lado, encontramos que la tendencia a adoptar una postura más conservadora o flexible al evaluar el carácter formal del trabajo por plataformas se vincula a las miradas que los conductores

tienen sobre las instituciones. En un contexto de desconfianza generalizada hacia las instituciones, la estrategia de formalización de la ATU es rechazada por la mayor parte de los entrevistados. En ese sentido, entre quienes trabajan en el sector informal, se asimila “el argumento de que las leyes y las normas de la formalidad solo sirven para sostener a corruptos y ricos” (Durand, 2007, p. 30). De este modo, los operativos de fiscalización son vistos como una herramienta violenta del Estado “*para expropiar con permiso*” y “*enriquecerse a costa de los trabajadores*”. Así, los fiscalizadores de la ATU son acusados de estar coludidos con la Policía para lucrar a costa de los conductores durante dichos operativos: “*el Estado les da facilidad (a los fiscalizadores) para que estén con la Policía, extorsionen y roben (...) Antes de llegar al depósito, cuadran una coima.² Es para quitar plata nada más*”. La formalidad estatal añade una capa de vulnerabilidad que aumenta las preocupaciones e inseguridad entre los trabajadores informales, quienes no tienen recursos para defenderse a diferencia de la clase burguesa (Durand, 2007).

Además, los conductores, al trabajar mediante una modalidad relativamente nueva, se verían expuestos a altas multas como una forma de pagar “*derecho de piso*”³ para trabajar con tranquilidad. Conductores de “*combis*”⁴ y de “*colectivos*”⁵, considerados como los “*verdaderos culpables*” del desorden en el transporte, serían ignorados selectivamente durante los operativos de la ATU: Al estar más organizados que los taxistas particulares —y presuntamente coludidos con mafias de transporte— serían menos susceptibles a ser intervenidos por estos. Esto da pie al discurso de

² Dinero que se entrega con la intención de conseguir un favor de una autoridad.

³ Expresión que refiere a la explotación o el abuso como parte de un supuesto proceso de aprendizaje al cual son sometidos individuos que incursionan por primera vez en una actividad.

⁴ Buses para el transporte de pasajeros gestionados por empresas privadas cuya circulación se popularizó en la década de los 90, a raíz de la neoliberalización del sistema de transporte público que tuvo lugar durante el gobierno de Alberto Fujimori.

⁵ Autos particulares para el transporte de pasajeros con rutas establecidas que circulan en Lima Metropolitana de manera informal.

un Estado neutralizado por las economías delictivas (Durand, 2007), escenario en el cual trabajadores sin el mismo acceso a recursos son forzados a gestionar individualmente el riesgo, evadiendo o transgrediendo mediante el pago de cupos y “*coimas*” para evitar multas. De ese modo, algunos conductores consideran que la ATU no busca formalizar el transporte, reflejando una concepción del Estado como un gran monopolio cuyo fin no es ordenar, sino perjudicar y obtener ingresos a costa de la clase trabajadora.

Más aún, la estrategia de la ATU es concebida como una medida carente de impacto real en el orden y seguridad del transporte urbano. Para este grupo de conductores, la formalización se limita a modificaciones estéticas como colocar cintas reflectivas y pintar de amarillo los vehículos. Estas son juzgadas como innecesarias para identificar el vehículo como taxi, dado que la placa amarilla ya cumple dicha función. Incluso los conductores que mostraron una actitud favorable a la formalización describieron el proceso como largo y engorroso. Asimismo, perciben que la categoría de taxi formal no se ajusta a las dinámicas de todos los conductores de taxi por aplicativo, particularmente de quienes realizan el servicio como actividad complementaria a tiempo parcial. Los taxistas señalan que las exigencias de la ATU son excesivas: formalizarse implicaría perder libertades sobre el uso de su vehículo personal. Además de los costos del trámite, limitaría la posibilidad de utilizar el auto para movilizarse fuera de Lima⁶ y devaluaría el precio de venta del vehículo. Por ese motivo, fue sugerido que debería existir una categoría de registro más flexible dirigida a específicamente a conductores de taxi por aplicativo: “*Afiliarse al MTC es necesario, pero no son flexibles. Hay gente que hace taxi por aplicativo como segundo trabajo o cachuelo. (...) Entonces no les conviene. Debería haber un punto medio para insertarlos en el sistema*”.

No sorprende, entonces, que aun cuando la mayor parte de los entrevistados enfatiza la necesi-

⁶ Los taxis formales registrados en Lima Metropolitana solo pueden trabajar dentro de dicha jurisdicción.

dad de contar con un seguro de salud, así como un seguro de accidentes con mayor cobertura, el 70% de los encuestados mantiene una posición negativa o ambivalente hacia la posibilidad de ser incluidos en planilla como trabajadores formales de aplicativo. Casi la mitad de los entrevistados argumenta que el trabajo como independiente es más conveniente debido a la flexibilidad en los horarios y en la modalidad de trabajo, puesto que organizar su propio horario permite conciliar el trabajo con la vida familiar y otras actividades laborales, mientras que en planilla *"tienes que estar estable como un soldadito"*. Por otro lado, la mayor parte de los conductores trabaja con múltiples plataformas según sus propias estrategias y no desea *"amarrarse"* a una sola aplicación. Asimismo, la mayor parte de ellos sostiene que los ingresos del trabajo independiente reflejan mejor su esfuerzo que el sueldo de un trabajo en planilla, puesto que, en base a sus experiencias, los empleadores no necesariamente respetan la jornada laboral de ocho horas ni reconocen las horas extras. Frente a una situación laboral precaria incluso en la esfera formal, la estrategia más conveniente para lograr un equilibrio en cuanto a ingresos y flexibilidad resultaría gestionar de manera individual la precariedad, sacrificando el acceso a derechos sociales y laborales. Esta salida cala con facilidad en un grupo compuesto por un alto porcentaje de trabajadores que no se identifican como taxistas, sino que ven la actividad como un salvavidas temporal, a diferencia de otros países de la región, donde los taxistas son un grupo laboral consolidado con sindicatos organizados. Dicha condición es transversal tanto a quienes se dedican exclusivamente al trabajo de taxi, como entre quienes combinan múltiples actividades económicas.

Conclusiones

En las calles de Bogotá, es posible solicitar un vehículo mediante plataformas como DiDi o Uber usando un teléfono móvil. Hacerlo es legal. Sin embargo, al llegar el auto, el pasajero debe ocupar el asiento delantero para evitar que los inspectores de transporte detengan al conductor, pues el uso de la plataforma no

está permitido. *"Si nos detienen, decimos que somos familiares"*, indica un chofer. La aplicación podría haber sido bloqueada, pero sigue operativa. ¿Es formal o informal? Aunque nuestro estudio se centra en el caso peruano, creemos que la perspectiva ofrecida permite reflexionar sobre situaciones similares en toda la región. Aquí hemos argumentado que la distinción entre formalidad e informalidad no es binaria; concepciones y niveles de formalidad permitidos se encuentran en constante negociación. Si bien este enfoque puede aplicarse a diversas industrias y tipos de trabajo, sostenemos que las plataformas de transporte introducen una nueva capa de complejidad, creando estructuras de "formalidad" que compiten con las nociones preexistentes. Esta multiplicidad de conceptos refleja la intrincada economía política del trabajo en el Sur Global.

El caso peruano ilustra cómo diferentes instituciones estatales han abordado la regulación de las plataformas de manera contradictoria. Esta falta de cohesión ha facilitado la persistencia de arreglos inestables. El estudio presentado permite analizar las tensiones en la gobernanza del trabajo de plataformas. No se trata simplemente de un Estado débil que acepta pasivamente las decisiones de empresas, en muchos casos globales, como parte de sus estrategias. Por el contrario, se observa una dinámica compleja, donde los actores conciben la formalidad enfatizando aspectos específicos, desde la seguridad ciudadana hasta la organización del sistema público de transporte. La fragmentación en las prioridades y enfoques de los distintos actores contribuye a una regulación que resulta a menudo fragmentada. Este fenómeno se manifiesta en otros sectores, como en el caso de los repartidores por aplicativo. En Lima, algunos municipios de clase media y media alta han iniciado campañas para prohibir que estos trabajen sin registro previo. Ciertas organizaciones de repartidores han criticado estas medidas, evidenciando nuevamente que la negociación sobre lo que debe o no permitirse es constante.

Por otro lado, nuestro trabajo ha revelado que la debilidad de la acción colectiva, organizada o

espontánea, genera una gestión individualizada de la precariedad. En un escenario de profunda desconfianza hacia las instituciones estatales, actores políticos e incluso organizaciones de trabajadores, los conductores desarrollan estrategias para aumentar sus ganancias sin protestar ni exigir demasiado al Estado o a las empresas de plataforma. Esta cultura, que exalta el emprendimiento individual como respuesta a la precariedad, no es nueva en el país. Sin embargo, en el actual panorama de crecimiento de las plataformas, cobra mayor relevancia, dado el discurso de flexibilidad promovido por estas empresas. Cuando encontramos momentos de solidaridad entre conductores, se limita principalmente a compartir información sobre riesgos, como la ubicación de inspectores urbanos, accidentes o zonas peligrosas. Esto no implica que no haya más por hacer; de hecho, han surgido intentos recientes de organización entre repartidores. Sin embargo, la ausencia de movimientos similares entre los conductores subraya la complejidad de interpretar la formalidad e informalidad en América Latina.

Futuros estudios deberían profundizar varios aspectos revelados por esta investigación. Primero, sería valioso incorporar una perspectiva longitudinal, que permita un análisis detallado de cómo las percepciones y estrategias de los trabajadores han cambiado tras la pandemia. Segundo, profundizar, desde una mirada que contemple aspectos como el género o la edad de estos trabajadores. Tercero, incluir las voces de otros actores, como representantes de empresas y funcionarios gubernamentales enriquecería nuestra comprensión de estas negociaciones. Cuarto, expandir el alcance geográfico más allá de Lima posibilitaría una generalización más amplia de los hallazgos. Esto implicaría no solo incluir otras ciudades peruanas, sino también establecer comparaciones con otras urbes latinoamericanas, lo que permitiría identificar patrones en la negociación de la formalidad. Finalmente, vale explorar cómo la seguridad ciudadana, más que la laboral, se ha convertido en un factor determinante en la percepción de formalidad.

Referencias

- Abilio, Ludmila Costhek. (2019). Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. *Psicoperspectivas*, 18(3), 41-51.
- Adams, Norma, & Valdivia, Néstor. (1991). *Los otros empresarios: Ética de migrantes y formación de empresas en Lima*. Instituto de Estudios Peruanos.
- Bensusán, Graciela. (2021). Digital platform work in Latin America: Challenges and perspectives for its regulation. En Julieta Haidar & Maarten Keune, *Work and Labour Relations in Global Platform Capitalism* (pp. 236-260). Edward Elgar Publishing. <https://doi.org/10.4337/9781802205138.00020>
- Bielich, Claudia. (2007). La guerra del centavo. Una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana. *Investigaciones*.
- Boose, William. (2022). Los mototaxis del Perú y las contradicciones de la «(in) formalidad» y «modernidad». *Histórica*, 46(2), 113-162.
- Bourdieu, Pierre. (1989). Social space and symbolic power. *Sociological theory*, 7(1), 14-25.
- Brenner, Neil. (2013). Tesis sobre la urbanización planetaria. *Nueva Sociedad*.
- Castells, Manuel. (1996). The information age: Economy, society and culture. *The rise of the network society Vol. I*. Blackwell Publishers.
- Centro de Noticias del Congreso. (2024, mayo 30). *Regulan a empresas de transporte especial a través de plataformas tecnológicas*.
- Chen, Martha. (2012). *La economía informal: Definiciones, teorías y políticas*.
- Cuenca, Ricardo. (2022). *El sujeto emprendedor: Imaginarios de éxito y representaciones sobre el trabajo*. Instituto de Estudios Peruanos.
- Cueto, Alejandra. (2015). *La construcción endógena del Estado: El caso de los inspectores laborales en el Perú*. [Tesis de Licenciatura en Sociología, Pontificia Universidad Católica del Perú]. <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/6820>

- Dargent, Eduardo. (2021). *El Páramo Reformista*. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Dinegro, Alejandra. (2021). *Delivery y Empleo: Diagnóstico sobre las Condiciones Laborales en las Plataformas Digitales Caso Lima-Perú*. Lima: Fundación Friedrich Ebert-Perú.
- Dinegro, Alejandra. (2022). *El desafío de regular las plataformas en Perú* [The challenge of regulating platforms in Peru]. Lima: Fundación Friedrich Ebert-Perú.
- Duggan, James, McDonnell, Anthony, Sherman, Ul-tan, & Carbery, Ronan. (2021). *Work in the gig economy: A research overview*.
- Durand, Francisco. (2007). *El Perú fracturado: Formalidad, informalidad y economía delictiva*. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú. Disponible en: <https://research.ebsco.com/linkprocessor/plink?id=9cd5fa50-7f05-3357-be71-8b7f8373768c>
- Fairwork. (2023). *Fairwork Perú Puntuaciones 2023: Estándares laborales en la economía de plataformas*. Oxford, Reino Unido.
- Filipetto, Sonia, Micha, Ariela, Pereyra, Francisca, Poggi, Cecilia, & Trombetta, Martín. (2023). Platform labour in contexts of high informality: Any improvement for workers? A critical assessment based on the case of Argentina. *New Technology, Work and Employment*, <https://doi.org/10.1111/ntwe.12283>
- Gobierno del Perú. (2024, enero 15). *ATU: Entre julio y diciembre del 2023 se habilitaron más de 42 000 vehículos para brindar el servicio de taxi*. Gobierno del Perú. Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/893460-atu-entre-julio-y-diciembre-del-2023-se-habilitaron-mas-de-42-000-vehiculos-para-brindar-el-servicio-de-taxi>
- Gutiérrez Crocco, Francisca, & Atzeni, Maurizio. (2022). The effects of the pandemic on gig economy couriers in Argentina and Chile: Precarity, algorithmic control and mobilization. *International Labour Review*, 161(3), 441-461. <https://doi.org/10.1111/ilr.12376>
- Heeks, Richard, Gomez-Morantes, Juan Erasmo, Graham, Mark, Howson, Kelle, Mungai, Paul, Nicholson, Brian, & Van Belle, Jean-Paul. (2021). Digital platforms and institutional voids in developing countries: The case of ride-hailing markets. *World Development*, 145, 105528. <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2021.105528>
- Hidalgo, Kuskaya, & Valencia, Belén. (2019). *Entre la precarización y el alivio cotidiano. Las plataformas Uber Eats y Glovo en Quito*. Friedrich-Ebert-Stiftung Ecuador - Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales.
- INEI. (2024). *Pobreza Monetaria afectó al 29,0% de la población el año 2023*. Gobierno Peruano. <https://www.gob.pe/institucion/inei/noticias/951234-pobreza-monetaria-afecto-al-29-0-de-la-poblacion-el-ano-2023>
- Latinobarómetro. (2024). *Informe 2023*. Latinobarómetro.
- Manky, Omar. (2019). Marchas e Incendios: La política de la heterogeneidad en el mundo laboral peruano. En Alberto Vergara & Felipe Portocarrero (Eds.), *Aproximaciones al Perú de Hoy desde las Ciencias Sociales* (pp. 51-69). Universidad del Pacífico.
- Manky, Omar, Ponce, César, Portocarrero, Adriana, & García Saldivar, Adriana. (2022). *Experiencias y expectativas de los trabajadores en puestos clave durante la pandemia: El caso peruano*. International Labour Organization.
- Manrique, Gonzalo. (2023). *Impacto de las plataformas digitales en la economía peruana*. Instituto Peruano de Economía. Disponible en: <https://www.ipe.org.pe/portal/wp-content/uploads/2023/08/Estudio-Impacto-economico-de-las-plataformas-digitales.pdf>
- Medrano, Hernan. (2024, julio 4). *Gobierno observa ley que permitía a colectiveros evadir fiscalización de ATU usando apps de taxi: Estos son los vacíos detectados*. El Comercio.
- Mezzadra, Sandro, Cuppini, Niccoló, Frapporti, Mattia, & Pirone, Maurilio (Eds.). (2024). *Capitalism in the Platform Age: Emerging Assemblages of Labour*

- and Welfare in Urban Spaces*. Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-031-49147-4>
- Miguez, Pablo, & Nicolás, Diana. (2023). Trabajo y Plataformas. Desafíos para la organización de trabajadores de plataformas en América Latina. *Trabajo y Sociedad*, XXIV(40).
- Mogollón, Natalia. (2021). *Formas de control laboral en la gig economy y resistencia: El caso de los repartidores de Rappi en Lima Metropolitana en el contexto de pandemia*. [Tesis de Licenciatura en Sociología]. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Ness, Immanuel, Ovetz, Robert, Roque, Isabel, Swidler, Eva-Marie, & Zwick, Austin. (2022). *The Routledge Handbook of the Gig Economy* (1.a ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003161875>
- OIT. (2023). *Panorama Laboral 2022*. Disponible en: https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/@americas/@ro-lima/documents/publication/wcms_867497.pdf
- Panfichi, Aldo, & Coronel, Omar. (2010). Cambio entre los vínculos entre la sociedad civil y el Estado en el Perú: 1968-2008. En Orlando Plaza (Coord.), *Cambios sociales en el Perú: 1968-2008*. Lima, Perú: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Paucar, Jorge. (2021, mayo 31). *¿Hay relación laboral entre repartidores y empresas digitales? Esto dice el informe del grupo de trabajo creado por el MTPE*. Disponible en: <https://redaccion.lamula.pe/2020/05/31/covid-19-peru-delivery-repartidores-plataformas-digitales-ministerio-trabajo-empleo-informe-grupo/jorgepaucar/>
- Plataforma del Estado peruano. (2020). *ATU: resolución del Indecopi ignora la naturaleza del servicio de taxi y desprotege a los usuarios*.
- Plataforma del Estado Peruano. (2023, agosto 29). *Ministra Lazarte plantea regular los taxis por aplicativo y delivery en moto*.
- Plataforma del Estado Peruano. (2024, mayo 31). Comunicado. Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/964759-comunicado>
- Redacción Canal N. (2023, junio 16). *ATU presentó nuevo reglamento para servicio de taxis en Lima y Callao*.
- Redacción EC. (2024, julio 3). *Empresas de taxis por app a favor de ley que excluye la fiscalización de la ATU*. El Comercio.
- Rojas, Moises Karls. (2019). *“Dispersos” y “desarraigados”: Las consecuencias políticas del trabajo informal precario* [Tesis de Maestría en Ciencia Política, Pontificia Universidad Católica del Perú]. <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/13377>
- Rojas, Zoila. (2017). *La Cuestión Sindical De Los Regímenes Laborales Especiales* [Tesis de Licenciatura]. PUCP.
- Schneider, Ben Ross. (2013). *Hierarchical Capitalism in Latin America*. Cambridge University Press.
- Scott, James C. (1985). *Weapons of the Weak: Everyday Forms of Peasant Resistance*. Yale University.
- Silver, Beverly J. (2003). *Forces of labor: Workers' movements and globalization since 1870*. Cambridge University Press.
- Sopranzetti, Claudio. (2022). Shifting informalities: Motorcycle taxis, ride-hailing apps, and urban mobility in Bangkok. *Geoforum*, 136, 293-301. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2021.04.007>
- Standing, Guy. (2011). *The precariat: The new dangerous class*. Bloomsbury Academic.
- Stewart, Andrew, & Stanford, Jim. (2017). Regulating work in the gig economy: What are the options? *The Economic and Labour Relations Review*, 28(3), 420-437. <https://doi.org/10.1177/1035304617722461>
- Suárez, Luis. (2021). Precariedad laboral en la era de las plataformas: Explorando el mundo del delivery en Lima. En Omar Manky (Ed.), *Rostros del Trabajo* (pp. 81-96). Fondo Editorial de la Universidad del Pacífico.
- Swedberg, Richard. (2014). *The art of social theory*. Princeton University Press.
- Vallas, Steven, & Schor, Juliet B. (2020). What Do Platforms Do? Understanding the Gig Economy. *An-*

nual Review of Sociology, 46(1), 273-294. <https://doi.org/10.1146/annurev-soc-121919-054857>

Verano, Paloma. (2024, mayo 10). *Mientras otros países avanzan con la regulación de taxis por aplicación, en el Perú los proyectos continúan estancados*. RPP.

Vergara, Alberto. (2020). La crisis del COVID-19 como Aleph peruano. En Rafael Rojas & Vanni Pettina (Eds.), *América Latina: Del estallido al COVID*. <https://ciup.up.edu.pe/analisis/la-crisis-covid-19-como-aleph-peruano/>

Villar, Paola. (2019, noviembre 8). *MTPE analizará la regulación laboral para las plataformas digitales: ¿qué dicen las Apps?* El Comercio.

Weil, David. (2014). *The Fissured Workplace*. Harvard University Press.

Yeung, Karen. (2018). Algorithmic regulation: A critical interrogation. *Regulation & governance*, 12(4), 505-523.

Acerca de los autores

OMAR MANKY es Profesor Asociado de la Universidad del Pacífico e Investigador del Centro de Investigación de esta universidad. Además, es doctor en Relaciones Laborales por Cornell University. Sus principales áreas de investigación comprenden los estudios laborales en educación y economía de plataformas.

Sus publicaciones más recientes son:

1. Broad and alien is the field: Dependence and heterogeneity in management research practices in Latin America. (2024). *Critical Perspectives on International Business*.
2. Ecos efímeros de rebelión: Innovación táctica en el Paro Agrario peruano de 2020. (2024). *Apuntes. Revista de Ciencias Sociales*, 51(97).

NATALIA MOGOLLÓN es licenciada en Sociología por la Pontificia Universidad Católica del Perú y asistente de Investigación de la Universidad del Pacífico. Sus principales áreas de investigación comprenden la economía de plataformas y la sociología del trabajo.

Su publicación más reciente es:

1. En coautoría con Omar Manky: How DiDi Chuxing adapts to Latin America's era of digital platforms. (2024). *Carnegie Endowment for International Peace*. <https://carnegieendowment.org/research/2024/07/how-didi-chuxing-adapts-to-latin-americas-era-of-digital-platforms>

VANESSA AZAÑEDO es bachiller en Antropología por la Pontificia Universidad Católica del Perú y analista de investigación en Ipsos Perú. Sus principales áreas de investigación comprenden la antropología del trabajo y el desarrollo rural agrario.