

Plataformas de trabajo bajo demanda y su inserción en la estructura productiva y en el mercado de trabajo: una lectura en Colombia¹

On-demand work platforms and its insertion in the productive structure and labor market: an outlook at Colombia

pp. 115-133

CRISTIAN BEDOYA DORADO², LUZ KARIME JURADO CONDE³,
VÍCTOR MANUEL RODRÍGUEZ VALLECILLA⁴

REC: 27/04/2022
ACEP: 31/08/2022

Resumen

En este artículo se analizan las características de las plataformas de trabajo bajo demanda y su relación con la estructura productiva y los mercados de trabajo en Colombia. Para ello, se tomaron como unidad de análisis las *apps* de transporte y de domicilio que operan en las distintas ciudades del país. El estudio se abordó desde un enfoque cualitativo de tipo exploratorio y descriptivo en el que se trabajó con fuentes de información secundaria. Los resultados permiten evidenciar que este tipo de

plataformas propician nuevas formas de trabajo y remplazan otros trabajos tradicionales. Así mismo, las plataformas se han incorporado en el sector terciario, en donde permiten proveer servicios para diferentes tipos de actividades económicas, y en casos como el transporte, ingresan para competir con asociaciones, gremios y empresas legalmente establecidas.

Palabras clave: gig economy, plataformas de trabajo, trabajo, estructura productiva.

1. Artículo resultado de investigación. Proyecto: “Mi jefe es una app y me explota”: subjetividades de precariedad en trabajos de plataformas de domicilios y transporte en Cali”, del Grupo de Investigación Interdisciplinario en Conocimiento Organizacional (GIICO) - Unicatólica.
2. Administrador de empresas, docente investigador Unicatólica. Correo electrónico: cbedoya@unicatolica.edu.co - Orcid: <http://orcid.org/0000-0001-9609-0319> / <http://orcid.org/0000-0003-4461-2351>
3. Profesional en Administración. Semillero de Investigación TOP, Grupo de Investigación Interdisciplinario en Conocimiento Organizacional (GIICO) de la Facultad de Administración, Contabilidad y Finanzas, Unicatólica. Correo electrónico: luz.jurado01@unicatolica.edu.co
4. Profesional en Administración. Semillero de Investigación TOP, Grupo de Investigación Interdisciplinario en Conocimiento Organizacional (GIICO) de la Facultad de Administración, Contabilidad y Finanzas, Unicatólica. Correo electrónico: manuel.rodriguez01@unicatolica.edu.co

Abstract

This article aims to analyse the characteristics of on-demand work platforms and their relationship with the productive structure and labour markets in Colombia. For this, the transport and home apps that operate in the different cities of the country were taken as the unit of analysis. From qualitative, the study had an exploratory, and descriptive approach in which secondary sources of information were used. The results show that this type of platform fosters new forms of work and replaces other traditional work. Likewise, the platforms have been incorporated into the tertiary sector, where they allow the provision of services for different types of economic activities, and in cases such as transportation, they enter to compete with legally established associations, unions, and companies.

Keywords: gig economy, work platforms, job, productive structure.

Introducción

En 1995 Ricardo Antunes publicó la obra *¿Adiós al trabajo? Ensayo sobre la metamorfosis y el rol central del mundo del trabajo*, en la cual presentaba algunas de las características del mundo del trabajo en el marco del capitalismo contemporáneo (Antunes, 2001). Entre estas, el autor destacó un crecimiento significativo de asalariados en el sector servicios; una heterogeneización del ámbito laboral; la disminución de la clase obrera industrial tradicional y fabril; la subproletarización intensificada gracias a la expansión del trabajo parcial, precario, temporal, subcontratado, tercerizado, entre otras más (Antunes, 2001). Estas metamorfosis del mundo del trabajo han sido abordadas durante los últimos años desde diferentes disciplinas académicas, lo

que ha permitido consolidar los debates que circunscriben a los cambios contemporáneos del mundo del trabajo y de las organizaciones (Antunes, 2000; De la Garza, 2000, 2009; Neffa, 2008; Stecher, 2015).

En el desarrollo de estos debates, los autores han considerado el neoliberalismo como el promotor de los cambios en las estructuras productivas de los países y de los mercados de trabajo, al hacer más flexibles los modelos de producción para la apertura económica y la globalización (De la Garza, 2000). Es por ello que las estrategias de externalización productiva, la tercerización y subcontratación de actividades y servicios utilizados por las empresas e industrias como nuevo paradigma productivo bajo las lógicas de la flexibilidad, fomentaron el incremento de formas de empleo denominadas “atípicas” (De la Garza, 2000, 2009; Neffa, 2008). Estas nuevas formas de empleo no solo se configuraron en relaciones laborales más flexibles, sino que también se han caracterizado por una degradación en términos salariales, estabilidad en el empleo, derechos colectivos y protecciones sociales (Castel, 1997; De la Garza, 2000, 2009; Fernández, 2014; Neffa, 2008).

En este contexto, distintas categorías se han propuesto para describir y analizar las nuevas formas de trabajo, como por ejemplo “el concepto ampliado de trabajo” (De la Garza, 2009), “trabajo atípico” (Antunes, 2000; De la Garza, 2000) o “trabajo no estándar” (Neffa, 2008), las cuales dan cuenta de un mercado de trabajo caracterizado por la ruptura de las relaciones de trabajo estándar y por trabajos inestables, informales, subcontratados, vulnerables, riesgosos, no estructurados, no decentes, precarios, parciales y temporales (Antunes, 2001; De la Garza, 2009; Neffa, 2008).

Estas categorías, si bien han sido un debate importante en la región de América Latina y el Caribe por su relación con el fenómeno de la informalidad y la precarización (De la Garza, 2000; Fernández, 2014; Julián, 2017; Neffa, 2008; Solís, 2014), durante los últimos años su discusión se ha orientado a nivel mundial hacia el contexto de la llamada Gig Economy (Cornelissen y Cholakova, 2019; Duggan et al., 2020; Kahancová et al., 2020; Kalleberg y Dunn, 2016; Méda, 2019; Todolí-Signes, 2017; Woodcock y Graham, 2020). Este término se asocia al nuevo paradigma económico y laboral que da cuenta de una nueva forma de hacer negocios y de trabajar a través de plataformas digitales (De Stefano, 2016; Gandini, 2019; Todolí-Signes, 2017).

El desarrollo tecnológico y, en especial, la creación de las aplicaciones móviles (*apps*) y su revolución en las sociedades, constituyen nuevos espacios para los procesos de generación de ingresos, en donde aparece la relación capital-trabajo y plataforma digital o app (De Stefano, 2016; Duggan et al., 2020; Todolí-Signes, 2017; Woodcock y Graham, 2020; World Economic Forum, 2020). Es a través de esta mediación tecnológica que empresas dueñas de las *apps*, satisfacen las necesidades de distintos grupos de interés, como lo son los usuarios que demandan de servicios y quienes prestan dichos servicios (Gandini, 2019; Woodcock y Graham, 2020).

De acuerdo con Woodcock y Graham (2020), los mercados laborales de la Gig Economy se caracterizan por la contratación independiente que ocurre a través de y en las plataformas digitales. Según ellos, el tipo de trabajos que se ofrecen por medio de estas plataformas de trabajo bajo demanda, son contingentes o situacionales, es decir, trabajos eventuales y no permanentes, con poca o nula seguridad laboral.

Los horarios son variables, el pago se realiza a destajo y sin posibilidades de desarrollo profesional. Lo anterior ha permitido situar estos trabajos bajo la categoría de “contratos independientes”, “trabajos autónomos” o “trabajos temporales”.

Para autores como De Stefano (2016), estas nuevas formas de trabajo existen gracias al desarrollo de las TIC, que proporcionan acceso a una mano de obra muy adaptable, casi invisible, no agrupada, deshumanizada y a la que con frecuencia ni siquiera se considera como “trabajadora”. Esto obedece a que quienes participan de estas actividades no tienen un vínculo directo y contractual con las empresas dueñas de las *apps*, sino que su relación es esporádica o de corto plazo y están por fuera de los marcos legales laborales de los países.

Estas características dan cuenta de trabajos atípicos y no estándar (Fudge, 2017; Méda, 2019; Woodcock y Graham, 2020), considerados por distintos autores como formas precarias de trabajo, al fragmentarse las tareas, desestabilizar los colectivos y promover la individualización de las relaciones de trabajo, propiciar la inestabilidad e inseguridad en el proceso de generación de ingresos, caracterizarse por la ausencia de protección y derechos, etc. (Graham et al., 2017; Jabagi et al., 2019; Kahancová et al., 2020; Todolí-Signes, 2017).

El contexto colombiano no ha sido ajeno a esta tendencia que, según diferentes organismos, viene en un crecimiento significativo en los diferentes países del mundo en donde cada vez más personas participan de esta economía, al tiempo que se disminuyen los empleos a tiempo completo y estándar (Andjelkovic et al., 2019; CEPAL y OIT, 2021; Deloitte, 2020; Heeks, 2017; Organización

Internacional del Trabajo, 2016, 2018; Upwork, 2020; World Economic Forum, 2020).

De acuerdo con Di Iorio y Mandel (2016), Colombia está posicionado como uno de los países más importantes en el desarrollo de *apps*, a nivel nacional y también a nivel internacional, por el bajo costo de su producción, demostrando ser un líder regional en comparación con sus países vecinos. Así mismo, el país ha convertido la inclusión digital en una prioridad, promoviendo un mercado interno para las *apps* muy llamativo (Di Iorio y Mandel, 2016).

En la actualidad, se evidencia un aumento en el número de trabajos y de las actividades productivas asociadas a la producción y distribución de *apps* móviles. En Colombia existe una gran variedad de estas *apps*, que se utilizan para diferentes servicios como transporte, entrega de alimentos a domicilio, educación, alquiler de bienes inmobiliarios, reparaciones domésticas, entre otros, las cuales vienen desarrollándose y operando desde el 2007, y proliferan a partir del 2015 con la entrada de *apps* de empresas internacionales.

El contexto colombiano constituye un escenario ideal para el auge de las *apps*, debido a que estas se convierten en una fuente de generación de ingresos, en un país con un alto índice de desempleo e informalidad. De acuerdo con el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE, 2022a), tan solo el 53,4% de la población está ocupada, y la tasa de desempleo es del 14,6%. Por otro lado, en Colombia existen más de 5,7 millones de trabajadores informales que representan una tasa de informalidad del 44,9% del mercado laboral (DANE, 2022b). Según Di Iorio y Mandel (2016), el fenómeno de las *apps* en Colombia ha generado un alto potencial en las empresas del país y el crecimiento económico,

al tiempo que ha creado empleos y trabajos gracias a la producción y distribución de las *apps* y su incorporación con otras actividades económicas.

Pese a que desde hace más de una década se vienen desarrollando los procesos de generación de ingreso a través de las plataformas móviles, existen pocas investigaciones para comprender los cambios que este fenómeno ha tenido en el país en relación con su estructura productiva y con el mercado de trabajo. Entre estas se encuentra el trabajo de Benavides y Fernández (2020), quienes hacen una de las más completas aproximaciones al estudio económico de las plataformas en el país, al evidenciar el impacto que tienen como actividad económica. Otros estudios como el de Vélez (2020), han permitido evidenciar las condiciones legales y políticas sobre las cuales se desarrolla la generación de ingresos de las plataformas y que marginalizan a los trabajadores de sus derechos. En esta línea crítica se encuentran estudios que discuten los trabajos de plataformas y su relación con la informalidad, como los desarrollados por Giraldo (2019, 2020). Finalmente, es menester mencionar el trabajo de Lozano y Reilly (2018), quienes analizan los trabajos de *apps* de transporte desde la noción de trabajo decente y la precariedad.

De acuerdo con lo anterior, el objetivo del presente artículo es analizar las características de las *apps* de trabajo bajo demanda en Colombia y su relación con la estructura productiva y con el mercado de trabajo. Para ello se tomaron como unidad de análisis las plataformas de transporte y de domicilios que operan actualmente en el territorio nacional. El estudio se abordó desde un enfoque cualitativo de tipo exploratorio y descriptivo, el cual utilizó fuentes de información secundaria para construir una base de datos sobre este tipo de

plataformas y mediante un análisis de contenido se discuten sus principales características.

Los resultados permiten develar que en Colombia no solo han llegado plataformas internacionales, sino, además, se han desarrollado algunas dentro de sus fronteras, las cuales se caracterizan principalmente por incorporarse en el sector terciario. Este tipo de plataformas ofrecen la posibilidad de producir ingresos bajo esquemas de flexibilidad tanto en la vinculación como en el mismo proceso de generar dichos ingresos. Así mismo, se evidencia un reemplazo de trayectorias ocupacionales que permiten a distintas empresas reducir sus costos laborales al tercerizar los servicios y, en otros casos, las plataformas constituyen ejercicios de competencias para otras empresas. El artículo se organiza en tres apartados. Primero, se describe el método en el cual se exponen los materiales y técnicas de análisis. Segundo, se presentan los resultados a la luz del objetivo del artículo. Finalmente, se plantea la discusión de los resultados y las conclusiones del estudio, así como las limitaciones y recomendaciones para futuras líneas de investigación.

Método

El estudio se abordó desde un enfoque cualitativo con un diseño documental (Bowen, 2009; Scott, 2006). Este tipo de diseños agrupan fuentes de información secundaria como noticias, reportes, informes, memorias, registros, y otro tipo de textos, los cuales son consultados y sistematizados para constituir un corpus documental que constituye el material de análisis. Gracias a su dimensión cualitativa, la investigación documental permite conocer un fenómeno u objeto de estudio de acuerdo con la disponibilidad de registros y documentación del mismo en un horizonte temporal

(Bowen, 2009; Scott, 2006). Para este estudio se consultó la información y los registros existentes de las plataformas de trabajo de servicios de transporte y domicilios que actualmente operan en todo el territorio colombiano.

Se definió trabajar con un tipo de investigación exploratorio y descriptivo, que permite rastrear otros estudios similares y la poca información disponible sobre el objeto de investigación, y, por otra parte, caracterizar y describir los componentes de la unidad de análisis (Hernández et al., 2006). En el caso de la investigación se contempló la información disponible de las *apps* de servicios de transporte y de domicilios y el modo en que están incorporadas en la estructura productiva del país, así como las características que tienen en materia de posibilidad de trabajos y generación de ingresos.

Material

Para el estudio se construyó una base de datos en donde se registraron todas las *apps* de servicios de transporte y de domicilios, con su respectiva información de nombre de la *app*, nombre de la empresa responsable, NIT, tipo de servicio, país de creación, año de fundación o llegada a Colombia, nivel de cobertura/operación (local, regional y nacional), tipo de vehículo para el servicio, número de descargas, calificación por parte de usuarios, número de usuarios que calificaron la *app*, sector al que se vincula, y clasificación de los servicios en las actividades económicas.

La información recopilada y sistematizada se consultó en las diferentes cámaras de comercio de Colombia, las plataformas Play Store y App Store, el sitio web del Registro Único Empresarial (RUES), y las páginas web de cada una de las *apps*. La base de datos se

compuso de un total de 24 registros de *apps* de transporte y 12 de domicilios.

Análisis de la información

La información sistematizada en la base de datos se procesó mediante la técnica de análisis de contenido. Este tipo de técnicas permite explorar diferentes variedades de textos para describir el objeto de investigación. En este ejercicio, son descritos e interpretados los componentes de los textos para situar reiteraciones, sentidos, significados, similitudes, entre otras dimensiones (Bardin, 2002). Para el presente estudio, el análisis de contenido se orientó hacia la identificación de las características de las *apps* de transporte y de domicilios y, con base en ello, se realizó una codificación axial (Bardin, 2002) en torno a tres categorías de análisis: 1) el Modelo de negocio; 2) Relación con la estructura productiva; y 3) Integración con el mercado laboral.

Resultados

A continuación se presentan los resultados, según las tres categorías de análisis propuestas en los aspectos metodológicos:

Las apps y los modelos de negocio

De acuerdo con la información sistematizada, se encontró que en Colombia funcionan un total de 24 aplicaciones de servicios de transporte y 12 de servicios de domicilios. En la Tabla 1 se presentan algunas características de las *apps* y del modelo de negocio.

Como se observa, el inicio de este tipo de servicios a través de las *apps* se da en el 2013, con la llega de Uber, plataforma norteamericana. Del total de estas *apps*, aproximadamente el 79% son de origen colombiano y la primera de estas se desarrolló en el 2015. Así

mismo, se puede evidenciar que es desde el 2018 en donde se presenta un aumento tanto de la llegada de más de estas plataformas como de su desarrollo en Colombia ($n=20$). Es por esta razón que en promedio la antigüedad de las *apps* de los servicios de transporte en Colombia es de aproximadamente 3,4 años.

Pese a que se encontraron todos los nombres de las empresas dueñas de las *apps*, solo 4 de estas presentan información relacionada con el Número de Identificación Tributaria (NIT). En relación con el tipo de transporte que se ofrecen en estos servicios, el 83% utilizan el carro (automóvil particular), el 33% taxis, y el 25% motos. En algunos casos, como el de OvniApp, se encontró el servicio de ambulancia y de van (Ovniapp, 2020). También se observa que más del 62% de estas *apps* ofrecen más de un tipo de transporte, donde aproximadamente más del 58% tienen cobertura a nivel nacional, más del 16% a nivel departamental y el 25% a nivel local.

Para el caso de las *apps* de servicios de domicilios, se encontraron las registradas en la Tabla 2.

Como se observa con los resultados, los inicios de estos servicios en el contexto colombiano se presentan desde el 2007, con la plataforma Domicilios.com, de origen colombiano, y desde el 2012 empiezan a desarrollarse más de este tipo de aplicaciones y a llegar otras provenientes de otros países. Más de la mitad de las *apps* que actualmente operan en el país son de origen nacional, y entre estas se encuentra el primer unicornio colombiano y segundo de Latinoamérica, Rappi (Salamanca, 2020). En este tipo de servicios participa iFood, de origen brasilero, la cual también es un unicornio y que para el año 2020 se fusiona en Colombia con Domicilios.com, como

Tabla 1

Descriptivos de las apps de servicios de transporte.

Aplicación	Nombre de la empresa	País de creación (desarrollo de la app)	Año de creación o llegada a Colombia	Tipo de transporte	Cobertura
Beat	Beat Ride App Colombia S.A.S.	Grecia	2019	-Carro -Moto	Nacional
Bus Conductor		Colombia	2019	-Carro	Nacional
Cabify	Cabify Transportes S.A.S.	España	2014	-Carro	Nacional
CaliVIP	Company	Colombia	2019	-Carro -Taxi	Nacional
Carpy Colombia	Tekim S.A.S.	Colombia	2020	-Carro	Nacional
DiDi	Didi Chuxing Technology Co	China	2019	-Carro -Taxi	Nacional
Domi Conductor	Domi Company	Colombia	2020	-Carro -Moto	Deptal.
InDriver	Souol Innovations Ltd	Rusia	2019	-Carro -VAN	Nacional
Kliip Conductor	Kliip Colombia	Colombia	2020	-Carro	Local
Llevo Conductor	Casa 60 S.A.S.	Colombia	2019	-Carro -Moto	Nacional
Me Voy	Processsoft S.A.S.	Colombia	2018	-Carro -Taxi	Deptal.
Moviva Conductor	Celusuper S.A.S.	Colombia	2019	-Carro -Taxi	Nacional
OvniApp	Ovni app Colombia S.A.S.	Colombia	2018	-Carro -Moto -Taxi -VAN -Ambulancia	Local
Soy Coopebombas	Coopebombas	Colombia	2015	-Carro -Taxi	Local
Soy Emma Go Conductor	Emmm Go Latam	Colombia	2019	-Carro -Moto -Taxi	Local
Tax Express Conductor	Tax Movil Express S.A.S.	Colombia	2020	-Carro -Taxi	Nacional
Taxi Caller	Autos Blancos Vip White S.A.S.	Colombia	2020	-Carro -Taxi	Deptal.
Trip Colombia	Trip Colombia	Colombia	2019	-Carro	Nacional
Tu Moto Conductor	Apptualizate	Colombia	2020	-Moto	Local
TUTTO Colombia Conductor	Neoacevedo	Colombia	2019	-Carro	Nacional
TuWay Conductor	Domi Company	Colombia	2021	-Carro	Deptal.
Uber	Uber Colombia S.A.S.	Estados Unidos	2013	-Carro	Nacional
WayCali / CaliWay Conductor	Call Way Ltda	Colombia	2017	-Carro -Taxi	Local
Win Conductor	Technology Win Compartirec S.A.S.	Colombia	2020	-Carro -Taxi	Nacional

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 2

Descriptivos de las apps de servicios de domicilios.

Aplicación	Nombre de la empresa	Nit	País de creación (desarrollo de la app)	Año de creación o llegada a Colombia	Tipo de transporte
Domicilios.com	iFood Solutions S.A.S.	X	Colombia	2007	-Moto -Bicicleta
Domiclick			Colombia	2015	-Moto
Foody	Foody S.A.S.		Colombia	2019	-Moto -Bicicleta
Glovo	Glovoapp Colombia S.A.S.		España	2018	-Moto -Bicicleta
HelloFood	Yolo Limited		Colombia	2013	-Moto -Bicicleta
iFood	iFood Solutions S.A.S.	X	Brasil	2018	-Moto -Bicicleta
Merqueo	Mequeo S.A.S.		Colombia	2014	-Moto
Pedidos Ya	Pedidos Ya S.A.S.	X	Uruguay	2012	-Moto -Bicicleta
Soy Rappi	Rappi S.A.S.	X	Colombia	2015	-Moto -Bicicleta
Uber Eats	Uber Technologies Inc.	X	Estados Unidos	2016	-Moto -Bicicleta
Wabi	Yop Colombia S.A.S.		España	2020	-Moto -Bicicleta
Wokhy	Wokhy Colombia		Colombia	2019	-Moto -Bicicleta

Fuente: Elaboración propia.

estrategia de crecimiento en el mercado de comida a domicilio en Colombia, en donde Rappi cuenta con la mayor participación (Caparroso, 2021).

A diferencia de las apps de servicios de transporte, las de domicilios tienen mayor tiempo de antigüedad en el mercado (6,5 años en promedio), aunque son menos que las primeras. De estas, menos de la mitad cuentan con registro del NIT y todas tienen operaciones y cobertura a nivel nacional. Todas las apps poseen servicios de domicilios en moto y bicicleta, a excepción de Domiclick, que solo permite domicilios en moto (Domiclick.com, 2021).

Relación con la estructura productiva

Los servicios que ofrecen las apps de transporte y domicilio en Colombia se caracterizan por su integración e incorporación con el sector terciario, en donde se desarrollan las actividades comerciales y de servicios. En relación con el PIB, estos servicios están clasificados según la actividad económica de comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida (DANE, 2022c).

En el caso de las *apps* de transporte se evidencia que estas ingresan a ampliar y competir en las operaciones de transportes, las cuales son un servicio público en Colombia y están sujetas a intervención y reglamentación de las autoridades competentes. En el país, el sector privado juega un papel significativo en la participación de estos servicios y se contempla que este servicio es

una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector (aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre), en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica. (Ley 105 de 1993, art. 3).

Así mismo, la Ley 105 señala que el transporte privado es “aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas”. En el caso de las *apps* analizadas, se observa que estas ofrecen un servicio de transporte privado local (funcionado en el interior de las ciudades), utilizando diferentes tipos de transporte como son los carros, taxis, motos, vans y, en ocasiones, ambulancias.

Estos servicios constituyen una competencia directa para las asociaciones y gremios de transportes urbanos, los cuales históricamente han tenido intervención y regulación por parte del Ministerio de Transporte y desarrollan sus operaciones bajo los términos jurídicos, fenómeno que no se presenta con los servicios de transporte de las *apps*, las cuales ingresan al mercado de consumo de acuerdo con los vacíos jurídicos y cuando son intervenidas por entidades como la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC), redefinen sus modelos de negocio, como lo sucedido con

Uber en 2019, cuando son suspendidas sus operaciones y su reingreso bajo una nueva actualización del modelo de contratación de servicios como “arriendo de vehículos” (Semana, 2020).

Las estrategias utilizadas por las empresas dueñas de las *apps* de transporte no solo están basadas en tener un precio más bajo que los servicios de transporte tradicionales del mercado, sino, además, ampliar su oferta. Como se presenta en la Tabla 3, se encontró que adicional al transporte urbano, seis de las *apps* ofrecen otros servicios.

En el caso de las *apps* de servicios de domicilios se han articulado con gran variedad de establecimientos comerciales, que si bien en sus inicios obedecían a entregas de alimentos preparados en restaurantes, en la actualidad, los domicilios agrupan otro tipo de establecimientos como farmacias, supermercados y tiendas, licoreras, entre otros. Asimismo, en algunas *apps* se observa que su portafolio trasciende los domicilios y aparecen otros servicios como favores, viajes, seguros, servicios financieros, etc.; como es el caso de Rappi. En la Tabla 4 se presentan este tipo de servicios.

De acuerdo con lo anterior, los servicios de domicilio constituyen una articulación de las *apps* con los procesos de comercialización de los diferentes tipos de establecimiento, lo que permite reducir costos por concepto de salarios o pagos a los trabajadores que realizan estas actividades y una estrategia de comercializar en un espacio digital con cada vez mayor demanda y con la disponibilidad de la logística de pagos y distribución.

No obstante, la diversificación de los servicios implica que las *apps* empiezan a competir

Tabla 3

Servicios adicionales de las apps de transporte.

Tipo de servicio	Transporte femenino	Favores	Transporte para personas en condición de movilidad reducida	Alquiler de scooters	Transporte urbano compartido	Ambulancia	Mascotas
Número de <i>apps</i> con el servicio	1	6	3	2	2	1	2

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4

Servicios adicionales de las apps de transporte.

Tipo de establecimiento		Número de <i>apps</i> con el servicio
Servicios de domicilios	Restaurantes	8
	Tiendas y supermercados	7
	Licoreras	5
	Tiendas de mascotas	3
	Farmacias	5
Otros servicios	Ventas de tecnología	1
	Favores	2
	Viajes	1
	Seguros (SOAT)	1
	Servicios financieros	1

Fuente: Elaboración propia.

con otros establecimientos comerciales, incluyendo a los que cuentan con tienda online como a los que no.

Integración con el mercado laboral

Las *apps* de transporte y de servicios de domicilios constituyen una opción flexible y de pocas barreras de entrada para la generación de ingresos, lo que representa la posibilidad

de trabajar, aunque por fuera del marco legal laboral colombiano y, en especial, por fuera de un contrato laboral. No obstante, y pese a que están por fuera de estos marcos normativos laborales y comerciales, algunas *apps* han empezado a exigir el cumplimiento de requerimientos para que personas pueden entrara participar de sus actividades económicas. Como se presenta en las Tablas 5 y 6, cada una de las *apps* establece cuáles son los documentos

Tabla 5

Ejemplos de requisitos de algunas apps de transporte para vincularse como conductor.

Documentos	Uber	Cabify	Beat	InDriver	Didi
Cédula de ciudadanía	✓	✓	✓	✓	✓
Certificado de antecedentes judiciales	✓	X	X	✓	✓
Licencia de conducir válida en Colombia, categoría B o C	✓	✓	✓	✓	✓
SOAT	✓	✓	✓	✓	✓
Tarjeta de operación vigente (solo aplica para taxi)	X	✓	X	X	✓
Tarjeta de propiedad	✓	✓	X	✓	✓
Técnico-mecánica al día	✓	X	X	X	✓
Tener acceso a un vehículo de 4 puertas autorizado	✓	✓	X	X	✓
Tener un vehículo modelo 2001 o posterior	✓	X	X	X	✓

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 6

Ejemplos de requisitos de algunas apps de domicilios para vincularse como repartidor/domiciliario

Documentos	Domicilios.com	Glovo	Rappi	Merqueo
Vehículo propio	✓	✓	✓	✓
Cédula de ciudadanía	✓	✓	✓	✓
Dispositivo móvil	✓	✓	✓	✓
Licencia de conducir válida en Colombia	X	X	✓	X
SOAT	X	X	✓	X
Tarjeta de propiedad	X	X	✓	X

Fuente: Elaboración propia.

y requisitos mínimos de ingreso para quienes desean trabajar con ellas.

Por la naturaleza de las plataformas móviles, las valoraciones y calificaciones de las *apps* por parte de los usuarios, se dinamiza tanto el mercado de consumo como el de

trabajo, ya que en algunos casos se presenta mayor número de descargas y de usuarios que participan en esta actividad económica. Esto significa que las *apps* con mayor demanda de servicios por parte de usuarios, implican mayor cantidad de usuarios que trabajan con estas. No obstante, se evidencia el predominio

de algunas *apps* en relación con el número de descargas y de usuarios que sitúa las preferencias a la hora de trabajar, que no siempre se relaciona con las de mejor calificación por parte de los consumidores. En las Tablas 7 y 8 se presenta el comportamiento de las *apps* según el número de descargas, de usuarios y la calificación de los usuarios.

En el caso de las *apps* de transporte se observa que la demanda de trabajo se presenta principalmente con DiDi Conductor, Beat, Indriver y Uber. Sin embargo, entre estas *apps* con mayor número de descargas y de usuarios, Indriver presenta la calificación más alta (4,7), y existen otras *apps* como Trip Colombia y Domi Conductor que están mejor calificadas (5,0).

Tabla 7

Comportamiento de las apps de transporte.

Nombre de la app	Número de descargas ^a	Número de usuarios ^b	Calificación ^a
TUTTO Colombia Conductor	+100	-	-
Tu Moto Conductor	+500	10	2,5
Trip Colombia	+500	12	5,0
TuWay Conductor	+500	15	4,1
CaliVIP	+1.000	154	4,5
Soy Emma Go - Conductor	+1.000	30	3,1
Win Conductor	+1.000	43	3,9
Kliip Conductor	+5.000	121	4,1
Tax Express Conductor	+5.000	233	4,3
Moviva Conductor	+5.000	238	4,1
Bu Conductor	+5.000	181	4,4
OvniApp Conductor	+10.000	570	3,8
Soy Coopobombas	+10.000	1.989	4,4
Me Voy Conductor	+10.000	1.335	3,7
Llevo Conductor	+50.000	1.867	3,7
Domi Conductor	+100.000	-	5,0
Carpy Colombia Conductor	+100.000	-	-
WayCali Conductor	+100.000	1.269	2,9
Taxi Caller	+100.000	1.269	4,1
Cabify	+1.000.000	52.778	4,1
DiDi Conductor	+5.000.000	41.925	2,9
Beat	+5.000.000	45.049	3,5
Indriver	+5.000.000	1.709.088	4,7
Uber	+5.000.000	2.197.175	3,7

a Los valores representan las descargas de la aplicación para quienes trabajan. En algunos casos la aplicación sirve tanto para solicitar el servicio como para trabajar con él.

b Los valores representan el número de usuarios que trabajan con la aplicación en el momento de la consulta. Estos valores cambian con una alta frecuencia debido a la flexibilidad tanto de ingreso como de salida de la misma.

c Las calificaciones provienen de la retroalimentación de quienes utilizan las aplicaciones para demandar el servicio de transporte.

Fuente: Elaboración propia, a partir de la información de la plataforma Play Store.

Tabla 8

Comportamiento de las apps de domicilio.

App	Número de descargas ^a	Número de Usuarios ^b	Calificación ^c
HelloFood	+100	-	2,8
Wokhy - Comida a domicilio	+1.000	53	4,8
Wabi	+5.000	-	4,1
Domiclick	+10.000	223	3,5
Pedidos Ya	+10.000	-	3,6
Foody	+10.000	178	4,1
Uber eats	+50.000	-	3,5
iFood	+100.000	-	4,5
Merqueo	+1.000.000	25.125	4,5
Domicilios.com	+5.000.000	134.520	3,3
Glovo	+5.000.000	529.192	4,1
Rappi	+5.000.000	13.74.183	4,1

a Los valores representan las descargas de la aplicación para quienes trabajan. En algunos casos la aplicación sirve tanto para solicitar el servicio como para trabajar con él.

b Los valores representan el número de usuarios que trabajan con la aplicación en el momento de la consulta. Estos valores cambian con una alta frecuencia debido a la flexibilidad tanto de ingreso como de salida de la misma.

c Las calificaciones provienen de la retroalimentación de quienes utilizan las aplicaciones para demandar el servicio de transporte.

Fuente: Elaboración propia, a partir de la información de la plataforma Play Store.

Para el caso de las *apps* de domicilios se evidencia un predominio de demanda de trabajo en las plataformas Rappi, Glovo y Domicilios.com, con el mayor número de descargas y de usuarios, aunque sus calificaciones están por debajo de *apps* como Merqueo, iFood y Wokhy.

Discusión

El contexto colombiano se caracteriza por la participación de *apps* de empresas locales y de empresas extranjeras, en donde las primeras tienen mayor participación tanto en los servicios de transporte (79%) como de domicilios (58%). Así mismo, durante los últimos años este contexto se caracteriza por un aumento en el número de *apps* que ofrecen estos servicios (Figura 1). Lo anterior resalta la importancia del

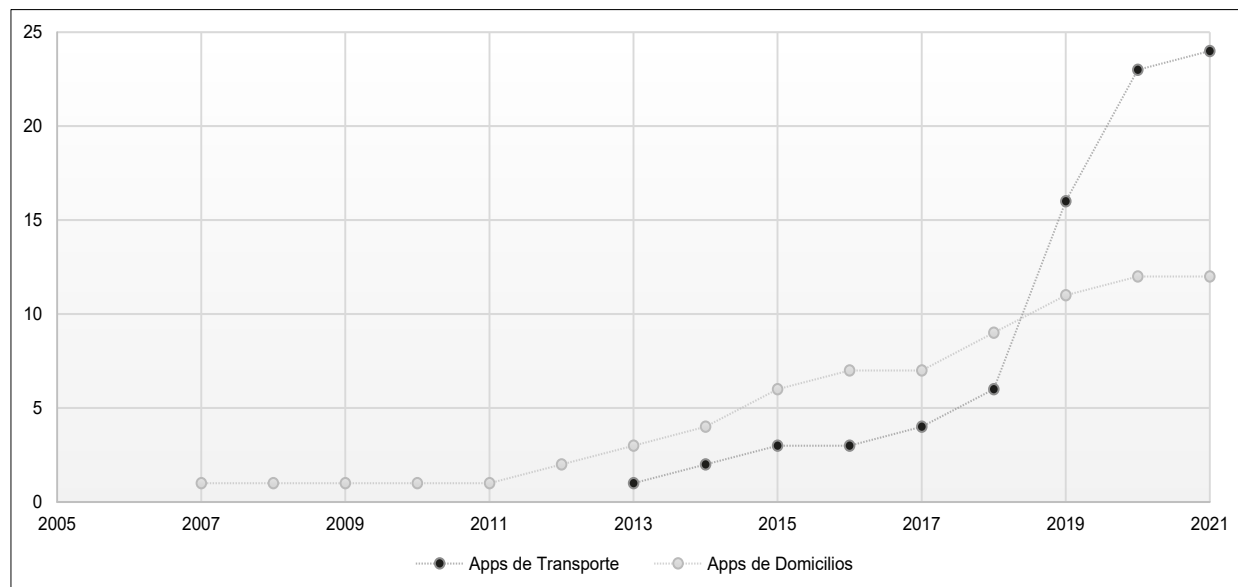
desarrollo de la economía de plataformas digitales y su potencial en Colombia, tal como lo han señalado Di Iorio y Mandel (2016).

Para autores como Graham et al., (2017), lo anterior se explica, además, por las tecnologías de la globalización, las cuales han ampliado el alcance global del capital, lo que implica que tanto el capital como el trabajo pueden ocurrir en un mercado global. Así, Roy y Shrivastava (2020) sostienen que la globalización conduce a la formación de plataformas líderes de trabajo (e.g. Uber) que hacen que la Gig Economy esté disponible en los diferentes países, en especial aquellos con necesidades de fuentes de ingreso y altas tasas de desempleo.

Pese a que se observa en algunos casos la formalización de las actividades comerciales

Figura 1

Número de apps de servicios de transporte y domicilios en Colombia (2007-2021).



Fuente: Elaboración propia.

de estas *apps*, en la mayoría de los casos no es posible identificar el NIT de las empresas dueñas de las *apps*. Es por ello que las actividades de la Gig Economy, en donde se encuentran los trabajos con plataformas de trabajo bajo demanda, constituyen desafíos y retos para los países por los vacíos jurídicos y legales en que se insertan. Para autores como Todolí-Signes (2017), este contexto económico no solo supone una cuestión sobre el asunto legal de los trabajadores, con respecto a si es válido el concepto de “empleado” y si es necesario un nuevo tipo de protección legal para estos o si se requiere extender el alcance de la protección de la legislación laboral. En Colombia, los vacíos jurídicos en la legislación laboral para las modalidades de trabajo mediadas por *apps* desdibujan la noción de “empleado”, por lo que el modo de su gestión y trato es de contratistas independientes, autónomos o trabajadores por cuenta propia por fuera del marco legal laboral.

Las características de estas *apps* también permiten argumentar que, de acuerdo con el tipo de transporte en el cual se puede prestar tanto los servicios de transporte como de domicilio, sumado a la flexibilidad de ingreso en relación con los requisitos, estos trabajos constituyen una manera fácil y ágil de participar en los procesos de generación de ingreso (Neffa, 2008), la cual puede ser descrita en términos de formas de trabajo no registrado, no regulada por las instituciones de la sociedad (salvo casos específicos de conflictos legales), informal, flexible, una participación intermitente en la actividad económica/trabajo y precaria, por ser formas de trabajo esporádicas, eventuales, sin vínculo laboral, sin protección y sin derechos laborales (Castel, 1997; De la Garza, 2009; Fernández, 2014; Neffa, 2008).

Adicional a lo anterior, y como se ha presentado en las Tablas 5 y 6, no solo los requisitos de este tipo de trabajos pueden ser descritos

en términos de fáciles y flexibles, sino también, la exigencia del trabajo se asocia con habilidades de bajos niveles de complejidad y exigencia, poca educación y experiencia (Andjelkovic et al., 2019; Jabagi et al., 2019; Kirven, 2018).

De acuerdo con el tipo de *apps* y los servicios que estas ofrecen, es posible identificar dos tipos de ocupaciones: la de conductores y la de repartidores/domiciliarios. Si bien estas ocupaciones no constituyen nuevas formas de generar ingresos o nuevos trabajos, el modelo de vinculación y participación sí, ya que son el resultado de la innovación que suponen las plataformas de trabajo bajo demanda. Igualmente, la expansión de este tipo de trabajos se explica por el contexto en el que se insertan, el cual no solo se caracteriza por altas tasas de desempleo, barreras de ingreso al mercado laboral, baja tasa de ocupación, sino también por el aumento y la expansión del trabajo eventual (World Economic Forum, 2020).

En este sentido, las *apps* promueven formas de trabajo que en el caso de los servicios de transporte, compiten con trabajadores de gremios y asociaciones de transporte; mientras que en el caso de los servicios de domicilio, estos sustituyen cargos tradicionalmente anclados a las planillas de nómina de los establecimientos, por lo que en algunas reflexiones y debates académicos y de interés internacional (e.g. trabajo decente), la fuerza de trabajo que se gestiona en este tipo de plataformas ha estado asociada a prácticas de *outsourcing* (Graham et al., 2017; Heeks, 2017; Todolí-Signes, 2017).

Las *apps* de transporte y de domicilios en Colombia están incorporadas en el sector servicios, en donde configuran ejercicios de competencias y contribuyen a dinamizar la economía

de los establecimientos de comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida, al incluirlos en una dimensión virtual y la logística de distribución de sus bienes y servicios (DANE, 2022c). Así mismo, este correlato entre estructura productiva y mercado de trabajo está versado por las estrategias de acumulación del capital, en donde se observa la reducción de costos laborales por parte de las empresas de este sector al incluir los servicios de las *apps* de domicilios y transferir a las empresas dueñas de estas los riesgos y costos de la mano de obra (Graham et al., 2017; Méda, 2019).

En el caso de las *apps* de servicios de transporte, la oferta no solo ingresa al país o se desarrolla en él para satisfacer la demanda de los mercados, sino, además, constituye una estrategia de modernización de algunas asociaciones o gremios que migran hacia la revolución tecnológica de las *apps* y de algunas empresas que a través de las plataformas diversifican tanto el tipo de servicio como el tipo de transporte (e.g. transporte para personas con movilidad reducida, ambulancias, mascotas, moto, etc.). No obstante, el modelo de negocio de la mayoría de estas *apps* de transporte se encuentra por fuera de lo legalmente establecido en Colombia (Ley 105 de 1993), lo que implica la redefinición de su modelo y la celebración de contratos con los usuarios.

Conclusiones

El objetivo del presente artículo fue analizar las características de las *apps* de servicios de transporte y de domicilios en Colombia y su relación con la estructura productiva y el mercado de trabajo. Los resultados permiten evidenciar que Colombia recrea un contexto de la

globalización, en donde empresas extranjeras han incursionado con sus servicios de transporte y domicilios mediante sus *apps* y que compiten con empresas nacionales que también desarrollan sus *apps*. En este contexto se observa un incremento en el número de *apps* que prestan este tipo de servicios, lo que a su vez refleja un aumento en las oportunidades para la generación de ingresos.

Las *apps* analizadas agrupan dos tipos de trabajos como lo son los domicilios y los servicios de conductores, los cuales se diferencian tanto por el tipo de servicio que se presta como por los medios de transporte necesarios para desarrollar las actividades. No obstante, el común denominador de estos trabajos es que no están catalogados como “empleo”, al no existir un contrato de trabajo o algún vínculo directo con las empresas dueñas de las *apps*, sino que, por el contrario, los sujetos deciden el momento y el tiempo que dedican a generar ingresos (cuándo, dónde y cuánto), y su permanencia es temporal. Lo anterior significa que estas formas de trabajo no constituyen un “empleo” formal, por lo que están por fuera de los derechos y deberes laborales, entre los que se destaca la falta de esquemas de protección social.

Este tipo de trabajos informales, por fuera de lo legal, parciales, fragmentados, temporales, entre otros adjetivos, han sido discutidos en diversos debates de la región de América Latina y el Caribe (Antunes, 2001; De la Garza, 2000; Neffa, 2008), por ser un fenómeno social de antaño, el cual ha estado presente en diferentes agendas políticas y planes de desarrollo. Sin embargo, el contexto de la Gig Economy supone algunas innovaciones en materia tecnológica y del modelo de negocio, puesto que las interacciones entre quien trabaja y

quien requiere del servicio, están mediadas por algoritmos de las *apps*, cuyo propósito principal es la automatización del control del trabajo al yuxtaponer un mercado de consumo y un mercado de trabajo en una dimensión virtual, que se traslada a un contexto geográfico específico, en donde las tareas son completadas, y que caracterizan a las plataformas de trabajo bajo demanda (Duggan et al., 2020; Ravenelle, 2019; Wood et al., 2019).

Cabe destacar que este nuevo modelo económico ha generado cambios positivos y negativos en la estructura productiva y en el mercado de trabajo en Colombia, resolviendo diferentes problemas tanto económicos como de posicionamiento en el mercado, ayudando a las empresas y a los trabajadores a obtener una ventaja competitiva y la generación de ingresos a través de estas *apps*, debido a que es posible trasladar costos y responsabilidades legales con respecto a las relaciones laborales. Lo anterior significa que existe una transformación de la estructura productiva del país, principalmente en el sector terciario, en donde se desarrollan las actividades comerciales y de transporte, relacionadas con la mayoría de las *apps* que existen en Colombia.

Los resultados presentados y discutidos en este artículo están limitados por la estrategia metodológica seleccionada y en especial el material documental de las fuentes de información secundarias consultadas. Es por ello que como uno de los pocos esfuerzos por comprender este contexto colombiano, se recomienda para futuras investigaciones avanzar hacia el trabajo empírico, de modo que se pueda conocer de primera mano estos cambios y transformaciones que la economía de plataformas viene configurando en el país.

Referencias

- Andjelkovic, B., Šapić, J. y Skočajić, M. (2019). Digging into Gig Economy in Serbia: Who are the digital workers from Serbia and why do they work on global platforms? <https://www.researchgate.net/publication/332061375>.
- Antunes, R. (2000). La centralidad del trabajo hoy. *Papeles de Población*, 25, 83-96.
- Antunes, R. (2001). *¿Adiós al trabajo? Ensayo sobre las metamorfosis y la centralidad del mundo del trabajo*. Cortez Editora.
- Bardin, L. (2002). *Análisis de contenido*. Akal.
- Benavides, J. y Fernández, C. (2020). *Las plataformas digitales, la productividad y el empleo en Colombia*. Fedesarrollo. <https://www.repositorio.fedesarrollo.org.co/handle/11445/3962>
- Bowen, G. A. (2009). Document analysis as a qualitative research method. *Qualitative Research Journal*, 9(2), 27-40. <https://doi.org/10.3316/QRJ0902027>
- Caparoso, J. (2021). *Colombia aprueba la fusión de iFood y Domicilios.com que pretende superar a Rappi*. Forbes Colombia. <https://forbes.co/2021/03/24/tecnologia/colombia-aprueba-la-fusion-de-ifood-y-domicilios-com-que-pretende-superar-a-rappi/>
- Castel, R. (1997). *Las metamorfosis de la cuestión social. Una crónica del salariado*. Paidós.
- CEPAL y OIT (2021). *Coyuntura Laboral en América Latina y el Caribe: Trabajo decente para los trabajadores de plataformas en América Latina*. <https://hdl.handle.net/11362/46955>
- Cornelissen, J. y Cholakova, M. (2019). Profits Uber everything? The gig economy and the morality of category work. *Strategic Organization*, 19(4), 1-10. <https://doi.org/10.1177/1476127019894506>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) (2022a). *Empleo y desempleo*. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) (2022b). *Mercado laboral*. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) (2022c). *Producto Interno Bruto -PIB- nacional trimestral*. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales/pib-informacion-tecnica>
- De la Garza, E. (2000). La flexibilidad del trabajo en América Latina. En E. De la Garza (coord.), *Tratado latinoamericano de sociología del trabajo* (pp. 148-178). El Colegio de México, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Universidad Autónoma Metropolitana, Fondo de Cultura Económica.
- De la Garza, E. (2009). Hacia un concepto ampliado de trabajo. En J. C. Neffa, E. de la Garza y L. Muñiz (comps.), *Trabajo, empleo, calificaciones profesionales, relaciones de trabajo e identidades laborales* (pp. 111-140). Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (Clacso).
- De Stefano, V. (2016). The rise of the “Just-in-Time workforce”: on-demand work, crowdwork, and labor protection in the “Gig-Economy.” *Comparative Labor Law and Policy Journal*, 37(3), 461-471.
- Deloitte (2020). *Access to the right talent at the right time. How the alternative workforce can disrupt traditional global business services (GBS) and shared services delivery models*. Deloitte.
- Di Iorio, M. y Mandel, M. (2016). *Seguimiento de la Economía de las Aplicaciones en Colombia*. PPI, Radically Pragmatic. <http://www.progressivepolicy.org/wp-content/uploads/2016/10/Colombia-SPANISH.pdf>
- Domiclick.com (2021). *Sitio web de Domiclick.com*. <http://www.domiclick.com/>

- Duggan, J., Sherman, U., Carbery, R. y McDonnell, A. (2020). Algorithmic management and app-work in the gig economy: A research agenda for employment relations and HRM. *Human Resource Management Journal*, 30(1), 114-132. <https://doi.org/10.1111/1748-8583.12258>
- Fernández, M. (2014). Dimensiones de la precariedad laboral: un mapa de las características del empleo sectorial en la Argentina. *Cuadernos de Economía*, 33(62), 231-257. <https://doi.org/10.15446/cuad.econ.v33n62.43675>
- Fudge, J. (2017). The future of the standard employment relationship: Labour law, new institutional economics and old power resource theory. *Journal of Industrial Relations*, 59(3), 374-392.
- Gandini, A. (2019). Labour process theory and the gig economy. *Human Relations*, 72(6), 1039-1056. <https://doi.org/10.1177/0018726718790002>
- Giraldo, Y. (2019). La economía colaborativa en Colombia: una nueva vía de informalidad en las relaciones laborales. *Revista Brasileira de Políticas Públicas*, 9(3), 154-171.
- Giraldo, Y. (2020). Las plataformas digitales y el futuro del trabajo en Colombia. *Estudios Latinoamericanos de Relaciones Laborales y Protección Social*, 9(1), 117-127.
- Graham, M., Hjorth, I. y Lehdonvirta, V. (2017). Digital labour and development: impacts of global digital labour platforms and the gig economy on worker livelihoods. *Transfer*, 23(2), 135-162. <https://doi.org/10.1177/1024258916687250>
- Heeks, R. (2017). Decent Work and the Digital Gig Economy: A Developing Country Perspective on Employment Impacts and Standards in Online Outsourcing, Crowdwork, etc. *Development Informatics* (No. 71). https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3431033
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2006). *Metodología de la investigación* (Cuarta ed.). McGraw-Hill interamericana. https://www.uv.mx/personal/cbustamante/files/2011/06/Metodologia-de-la-Investigacion-C3%83%C2%B3n_Sampieri.pdf
- Jabagi, N., Croteau, A.-M., Audebrand, L. K. y Marsan, J. (2019). Gig-workers' motivation: thinking beyond carrots and sticks. *Journal of Managerial Psychology*, 34(4), 192-213. <https://doi.org/10.1108/JMP-06-2018-0255>
- Julián, D. (2017). Precariedad laboral en América Latina: contribuciones para un modelo para armar. *Revista Colombiana de Sociología*, 40(2), 27-46. <https://doi.org/10.15446/rcs.v40n2.66382>
- Kahancová, M., Meszmann, T. T. y Sedláková, M. (2020). Precarization via Digitalization? Work Arrangements in the On-Demand Platform Economy in Hungary and Slovakia. *Frontiers in Sociology*, 5, 1-11. <https://doi.org/10.3389/fsoc.2020.00003>
- Kalleberg, A. L. y Dunn, M. (2016). Good Jobs, Bad Jobs in the Gig Economy. *Perspectives on Work*, pp. 10-13, 74. <https://michael-dunn.org/wp-content/uploads/2017/05/ALK-MD.-JQ-in-Gig-Economy.pdf>
- Kirven, A. (2018). Whose Gig Is It Anyway? Technological Change, Workplace Control and Supervision, and Workers' Rights in the Gig Economy. *University of Colorado Law Review*, 89(1), 249-292.
- Ley 105 de 1993. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones; 30 de diciembre de 1993. D. O. No. 41158.
- Lozano, L. H. y Reilly, K. M. A. (2018). Trabajo decente para los trabajadores de "Ride Hailing" (viajes a demanda) en la economía de plataformas en Cali, Colombia. En CIPPEC (ed.),

- Transporte urbano en la era de la economía colaborativa. Ciudades colaborativas* (pp. 100-138). CIPPEC.
- Méda, D. (2019). Tres escenarios para el futuro del trabajo. *Revista Internacional del Trabajo*, 138(4), 675-702. <https://doi.org/10.1111/ilrs.12139>
- Neffa, J. (2008). Empleo informal, trabajo no registrado y trabajo precario. Dimensiones teóricas y conceptuales. En J. Neffa (ed.), *La informalidad, la precariedad laboral y el empleo no registrado en la provincia de Buenos Aires* (Vol. 6, Issue 11, pp. 951-952). Centro de Estudios e Investigaciones Laborales - CEIL-PIETTE.
- Organización Internacional del Trabajo (2016). *Non-Standard Employment Around the World*. OIT.
- Organización Internacional del Trabajo (2018). Decent work in the platform economy. OIT. https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/how-the-ilo-works/multilateral-system/g7/WCMS_728139/lang-en/index.htm
- Ovniapp (2020). *Sitio web de Ovni*. <https://www.ovniapp.com/>
- Ravenelle, A. J. (2019). "We're not uber:" control, autonomy, and entrepreneurship in the gig economy. *Journal of Managerial Psychology*, 34(4), 269-285. <https://doi.org/10.1108/JMP-06-2018-0256>
- Roy, G. y Shrivastava, A. K. (2020). Future of Gig Economy: Opportunities and Challenges. *IMI Konnect*, 9(March), 1.
- Salamanca, C. (2020). *Rappi, el unicornio colombiano que impacta millones de vidas*. Forbes Colombia. <https://forbes.co/2020/02/18/red-forbes/rappi-el-unicornio-colombiano-que-impacta-millones-de-vidas/>
- Scott, J. (2006). *Documentary Research*. Sage Publications.
- Semana (2020). *Tribunal Superior de Bogotá revocó suspensión impuesta a Uber en 2019*. <https://www.semana.com/empresas/confidencias-on-line/articulo/uber-en-colombia-tribunal-superior-de-bogota-revoco-suspension-impuesta-a-uber/290046/>
- Solís, M. (2014). La precarización del trabajo desde una perspectiva sociocultural en un contexto fronterizo. *Región y Sociedad*, 26(59), 81-112. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1870-39252014000200003&script=sci_abstract
- Stecher, A. (2015). La empresa flexible como dispositivo de gobierno. Aportes de la analítica de la gubernamentalidad al estudio de las subjetividades laborales en América Latina. *Universitas Psychologica*, 14(5), 1779-1794. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.upsy14-5.efdg>
- Todo1-Signes, A. (2017). The 'gig economy': employee, self-employed or the need for a special employment regulation? *Transfer*, 23(2), 193-205. <https://doi.org/10.1177/1024258917701381>
- Upwork (2020). *Report: Freelancing and the Economy in 2019*. <https://www.upwork.com/press/releases/freelancing-and-the-economy-in-2019>
- Vélez, V. (2020). Not a fairy tale: Unicorns and social protection of Gig Workers in Colombia. *SCIS Working Papers*, 7(7).
- Wood, A. J., Graham, M., Lehdonvirta, V. y Hjorth, I. (2019). Good Gig, Bad Gig: Autonomy and Algorithmic Control in the Global Gig Economy. *Work, Employment and Society*, 33(1), 56-75. <https://doi.org/10.1177/0950017018785616>
- Woodcock, J. y Graham, M. (2020). *The Gig Economy. A critical Introduction*. Polity Press.
- World Economic Forum (2020). *The Promise of Platform Work: Understanding the Ecosystem* (Issue January). https://www3.weforum.org/docs/WEF_The_Promise_of_Platform_Work.pdf