



Presidente de la Organización Latinoamericana y Caribeña de Centros Históricos

From the Selected Works of Fernando Carrión Mena

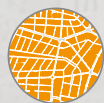
2023

Plataformización urbana nuevo escenario de la ciudad_Carrión y Cepeda.pdf

Fernando Carrión Mena, Arq.

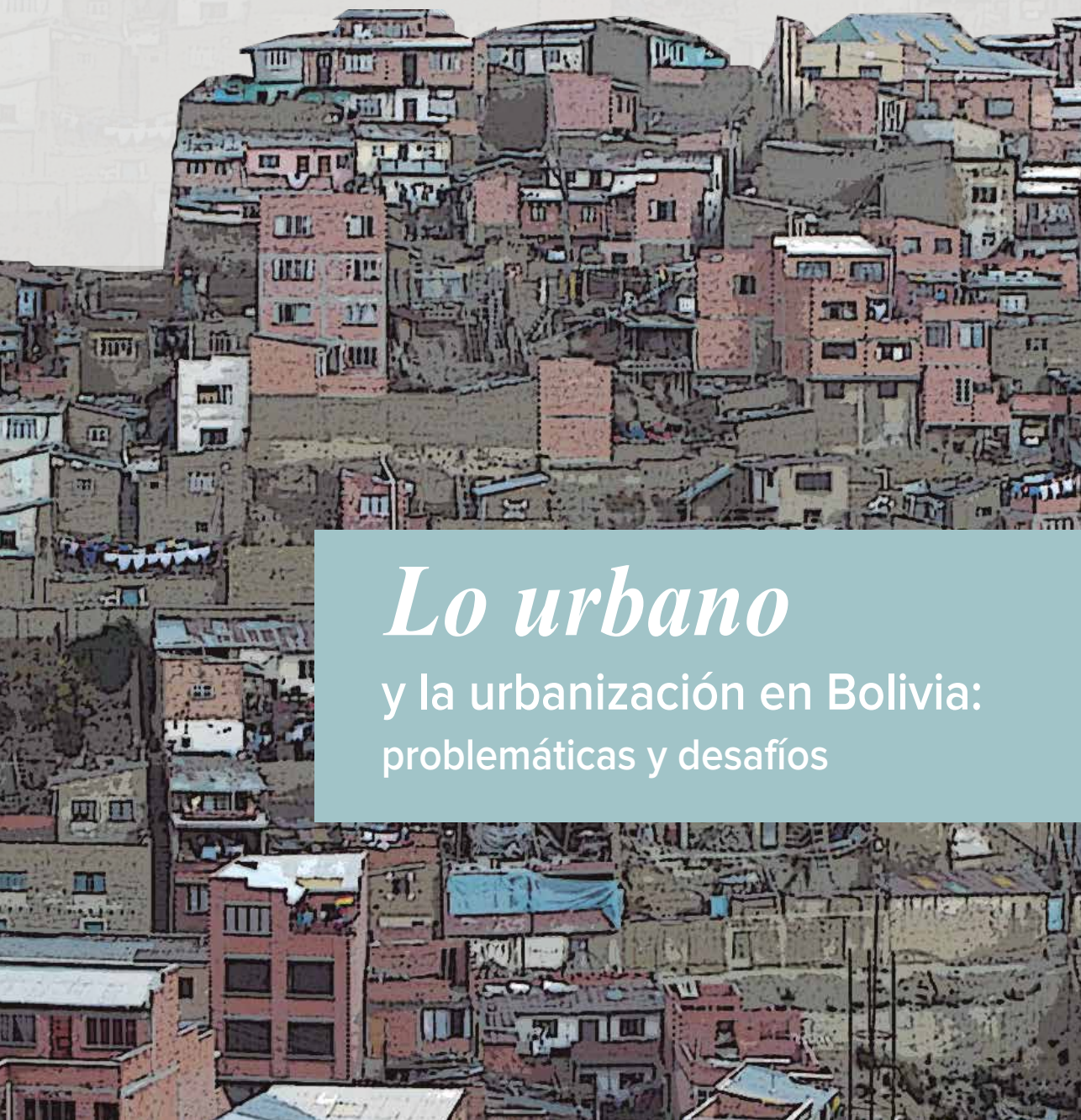


Available at: https://works.bepress.com/fernando_carrion/937/



IBU

INSTITUTO BOLIVIANO DE URBANISMO



Lo urbano

y la urbanización en Bolivia:
problemáticas y desafíos

Lo urbano y la urbanización en Bolivia: problemáticas y desafíos



IBU

INSTITUTO BOLIVIANO DE URBANISMO



Lo urbano y la urbanización en Bolivia: problemáticas y desafíos

Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) en Bolivia

Dennis Funes, Representante Residente a.i.

Fernando Aramayo Carrasco, Coordinador de Programas y Gestión Institucional

Comité Editorial:

Carlos Bellott, Carolina Valderrama, Edelmira Nina, Edgar Benavides, Fernando García, Francesca Blanc, Gloria Torres, Haydeé Bascopé, Jancarla Loayza, Josip Bacotich, Juan Ramón Rivera, Luciana Mermet, Manolo Bellott, Vania Calle, Pamela Zambrano, Renzo Borja

Coordinación Editorial (PNUD)

Alberto García, Carlos Arce, Fernando Aramayo, Fernando García, Gabriela Aliaga, Nagera Vicente, Xavier Puig

Compilador y editor principal

Juan E. Cabrera (IBU)

Edición, diseño y diagramación

Liliana Ríos Vargas

Impresión: Editorial Abbase

Depósito Legal: 4-1-2039-2023

ISBN: 978-9917-616-18-4

Copyright © PNUD 2023

Todos los derechos reservados

Elaborado en Bolivia

Edif. Torre Calacoto, Calle 11 N° 503 esq. Av. Ballivián

Teléfono: (591) 50850100 / (591) 78805001 / (591-2) 2795544

Correo electrónico: registry.bo@undp.org

Página web: www.bo.undp.org

Síguenos en redes sociales: @PNUDBolivia

Casilla 9072, La Paz – Bolivia

Esta publicación fue sometida a un proceso de dictaminación académica bajo el principio de doble ciego. Las opiniones expresadas y los énfasis destacados de los textos de la presente publicación pertenecen exclusivamente a sus autores y no reflejan necesariamente la opinión de las Naciones Unidas, del PNUD ni de sus Estados Miembros.

Esta publicación ha sido realizada en el marco del Proyecto “Fortalecimiento de la gobernanza efectiva para el nuevo ciclo político en Bolivia” con el apoyo financiero de AIESEC, la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) y la Agencia Sueca de Cooperación Internacional para el Desarrollo – ASDI.

Contenido

Presentación	5
Introducción	7
LA CUESTIÓN URBANA	13
La cuestión urbana: de la invisibilidad al centro de la agenda pública Patricia Urquieta Crespo	15
LA INSTITUCIONALIDAD URBANA	45
La práctica urbanística en Bolivia: reflexiones alrededor de los instrumentos y experiencias 80 años después Juan E. Cabrera	47
La propiedad urbana y la función social del suelo en Bolivia M. Cecilia Chacón R.	75
Invitación a la irregularidad con la regularización Claudia Gicela Maldonado Godoy	95
EL PROCESO DE URBANIZACIÓN Y EL COVID-19	111
Rol de la plusvalía y la financiarización en la desenfrenada expansión urbana Fernando Prado	113
Viviendo exclusividades y ejerciendo exclusiones R. Martha Arévalo Bustamante	141
Ciudades de frontera. Casos de las tierras bajas bolivianas Bianca De Marchi Moyano	161
Multilocalidad urbano rural en el contexto de la pandemia COVID-19. El caso de la migración de Cochabamba hacia el norte de Potosí y Tapacarí Nelson Antequera Durán	185

Desigualdades socioterritoriales en las ciudades andinas durante la pandemia del COVID-19. Aproximación a la producción del espacio urbano en las ciudades de Iquitos y Lima Sharo Lopez Javier, Adrian Aiquipa y Daniela Perleche	207
EL NUEVO ESCENARIO Y EL CONFLICTO URBANO	227
Plataformización urbana: nuevo escenario de la ciudad Fernando Carrión Mena y Paulina Cepeda	229
Hacer ciudad y el inminente conflicto para la sustentabilidad Stephanie Weiss Müller	247
La situación de los servicios de agua para consumo humano en las ciudades bolivianas María del Carmen Ledo García	265
El transporte público urbano en Bolivia Freddy Koch	287
Abstracts	317
Siglas y acrónimos	323

Plataformización urbana: nuevo escenario de la ciudad

Fernando Carrión Mena y Paulina Cepeda¹

“Tiempo y espacio son modos de pensar y no una condición de vida”.

Albert Einstein

*d*esde fines del año 2019, producto de la pandemia del SARS-CoV-2 (COVID-19), las ciudades han sufrido el embate de una crisis multidimensional de consecuencias aún impredecibles. La actual pandemia no solo ha significado cambios profundos en la vida cotidiana de las sociedades urbanas, sino también en las dinámicas y estructura de las urbes. Estas mutaciones ya se venían prefigurando en los ámbitos sociales, económicos, culturales y, sobre todo, tecnológicos, pero se aceleraron significativamente en esta coyuntura pandémica global. A partir del confinamiento y la posterior reapertura, la gran herencia es la tecnologización de la vida urbana, que hasta el momento ha tomado mayor auge con el apareamiento y el uso de plataformas virtuales de servicios.

El coronavirus es considerado una enfermedad urbana, debido a que el contagio se produce donde mayor interacción social existe y donde hay más población concentrada. América Latina se ha convertido en el epicentro de la pandemia porque es el continente más urbanizado (84 % de la población es urbana) y desigual del mundo (0,54 de Gini). Prueba de ello: la región cuenta con el 8,4 % de la población planetaria, mientras que el contagio es tres veces superior a sus habitantes (28,02 % de los casos del mundo), lo cual revela la mala prevención primaria de salud y, más grave aún, que tiene cuatro veces más de fallecidos, esto es, el 35 %, como se puede ver en la Tabla 1, evidenciando los graves problemas del sistema sanitario.

1. Académicos de Flacso-Ecuador.

Tabla 1
Comparación casos y muertes con coronavirus por continente
(02/10/2020)

Continente	Casos COVID-19	Casos %	Muertes COVID-19	Muertes %
América Latina	9.644.601	28,02	358.747	35,00
EE. UU.	7.312.444	21,24	208.403	20,33
África	1.492.869	4,34	36.135	3,53
Europa	5.506.473	16,00	232.822	22,71
Asia	10.468.977	30,41	188.876	18,43
Total	34.425.364	100,00	1.024.983	100,00

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la OMS (2020)

Las políticas públicas de control de la pandemia se han concentrado en los núcleos urbanos con acciones únicas y generales, para una realidad altamente heterogénea, lo cual, entre otras problemáticas, ha visibilizado el problema estructural de la vivienda –con la propuesta del “quédate en casa”– que hoy va más allá del hacinamiento, de los materiales de construcción y del abastecimiento de los tradicionales servicios, para demandar nuevos diseños arquitectónicos, vínculos con el espacio público y renovadas infraestructuras, como son las tecnologías de la información y la comunicación. Por ello, la cuarentena de la población evidenció la crisis de vivienda que atraviesa la región y también el vaciamiento del espacio público, que constriñó la interacción social y reconoció la necesidad de que el internet esté adicionalmente en el espacio doméstico y en el barrio (internet comunitario).

De allí que muchas actividades de la ciudad se trasladaran del mundo material hacia el virtual, cuestión que ya se venía prefigurando antes de la pandemia, pero con ella y con las políticas adoptadas, se generalizó. El auge de la tecnología significó un profundo cambio en el sistema de acumulación y evidentemente un gran impacto en los territorios urbanos. Hoy se vive la masificación del consumo de la teleeducación, telecomercio, teletrabajo, telegobierno, telesalud, telepolítica, telefútbol, teleguerra², actividades típicas de la vida urbana que

2. El caso de la guerra en Ucrania, se podría afirmar que se trata de la primera que se desarrolla en dos espacios convergentes: en el territorial y el remoto o virtual.

conducen a la mutación de los procesos de urbanización bajo la lógica de lo que podría denominarse como teleciudad; esto es, de un tránsito de la ciudad material (*urbs*) hacia otra de carácter virtual. Entonces, ¿de qué manera se expande la plataformización de las actividades básicas y de la vida cotidiana en los territorios urbanos?

En el último período se evidencia que la tecnologización de la vida urbana no ha sido solo de ciertos sectores como los de la educación, el trabajo o la salud, sino que también se ha expandido y difundido hacia otras actividades. En este caso, mediante el uso de las plataformas virtuales como son: Uber para transporte, Glovo con delivery, Airbnb de vivienda, Amazon como centro comercial, Waze para navegación y localización, y Zoom destinada a la comunicación, entre muchas otras, que han copado las actividades sociales y de consumo³.

En este contexto, ha tomado relevancia el debate respecto del trabajo, aunque generalmente asociado al desempleo, la informalidad y la precariedad. Así, las élites económicas han planteado que la única salida posible para superar la crisis proviene del fortalecimiento de la actividad económica formal, porque es la que, según este grupo, genera el mayor número de plazas de empleo. Para ello, plantean la reducción del tamaño del Estado, es decir, disminuir plazas de trabajo en el sector público y estimular la inversión centrada en el sector formal de la economía, desconociendo que la economía social y solidaria y las pymes son las que mayor empleo generan; según Cepal (2020), estas empresas dan empleo al 67 % del total de trabajadoras/es de la región.

En ese sentido, toma mucha fuerza el denominado *home office*, *crowdwork*, trabajo remoto, teletrabajo o *e-working*, que no solo modifica las relaciones entre el capital y la fuerza de trabajo, sino también los espacios donde se localiza, esto es, las ciudades. Así como, de las actividades vinculadas al consumo de bienes y servicios, alrededor de la educación remota, la salud electrónica, el comercio virtual, las conferencias telemáticas, que prácticamente bajo este contexto dominan el quehacer y la vida cotidiana en nuestras ciudades.

Con este artículo se hace una entrada exploratoria respecto a cómo opera y cómo operará la tecnología en las ciudades en estas nuevas condiciones históricas. Para el efecto, se plantea las siguientes preguntas estructurantes del artículo: ¿cómo cambia la relación del trabajo con el capital bajo estas nuevas condiciones?; ¿qué modificaciones pueden ocurrir en la estructura urbana con las plataformas tecnológicas integradas a la vida cotidiana? Para intentar absolver

3. En el caso de Cuba, sobresale la plataforma gubernamental *tuenvio.com* para la distribución de productos.

estas interrogantes, se usará la metáfora de la uberización, porque la plataforma de UBER ilustra claramente esta nueva modalidad laboral y de servicio⁴, así como lo fue en su momento Ford con el fordismo, originado en la Primera Revolución Industrial.

Elementos históricos: del fordismo a la uberización

Los procesos de urbanización han estado relacionados a los sistemas de producción y acumulación históricamente determinados, tal como se puede observar en la Tabla 2. Estas etapas sistematizan los procesos de transformación ocurridos, coyuntura por coyuntura, y permiten analizar cómo cada una de ellas corresponde a un tipo explícito de urbanización.

Tabla 2
Sistemas de producción y procesos de urbanización

1 ^{ra} Revolución	2 ^{da} Revolución	3 ^{ra} Revolución	4 ^{ta} Revolución
Siglo XVIII-XIX	Siglo XIX-XX	Siglo XX	Siglo XXI
Taylorismo	Fordismo	Posfordismo	Uberización
Racionalismo	Modernismo	Neoliberalismo	Globalismo
Campo-Ciudad	Ciudad nuclear	Sistema urbano	Teleciudad

Fuente: Elaboración propia

La Primera Revolución Industrial (fines del siglo XVIII hasta mediados del XIX) está relacionada a la transición de los procesos agrícolas a los procesos industriales. Uno de los inventos de mayor relevancia es la máquina a vapor (ícono del proceso), la cual tuvo la virtud de acumular energía por fuera de la fuente hídrica natural, que era hasta ese momento la base energética que movía la producción. Este hecho histórico de innovación permitió la desvinculación al sitio de producción en el campo, para vincular la producción y el consumo en un mismo espacio: la ciudad (Chaves, 2004).

Con esa transición se generan, al menos, algunos hechos históricos claves vinculados a la urbanización: el establecimiento de la contradicción entre el

4. Uber ofrece varios servicios como: Uber, UberEATS, UberAIR, UberPETS, UberGIRLS, UberVIP, UberPOOL, UberBLACK, UberXL y UberVAN.

campo y la ciudad, y el crecimiento acelerado de la población en territorios urbanos. En términos laborales, se produjo la especialización que introdujo el trabajo seriado, lo cual incrementó la productividad, advenimiento que fue concebido como taylorismo (Jurgens, Thomas & Knuth, 1993).

El nuevo momento, calificado como la Segunda Revolución Industrial (siglo XIX y XX), propio de la modernidad, introdujo el fenómeno de la producción en masa, característico de la división del trabajo. Es decir, la evolución de la fuente de energía de vapor a electricidad significó el auge del sector industrial en cuanto producción en cadena de montaje y de avances científicos y tecnológicos (Otero, 2011). En este caso, el sector automotriz, gracias a la invención del motor de explosión y a los neumáticos, con el vehículo Ford T de 1908 se constituyó el prototipo del sistema de manufacturación. Así, gracias a la mecanización de la fabricación masiva, la fuerza de trabajo se convirtió en una mercancía sujeta al capital, con lo que el valor de las partes excedió al valor del todo, dando lugar a la plusvalía o a la renta producida por el capital (Gil, 2019), lo que determinó que los medios de producción y la fuerza de trabajo se convirtieran en mercancías.

Este nuevo modelo de producción condujo a la formación de ciudades nucleares o centrales, incrementando los problemas ambientales (contaminación), la aparición de los suburbios y el desarrollo de los barrios diferenciados (expansión desordenada), que pretendieron regularse mediante el naciente paradigma de la planificación física (urbanismo). Bajo una idea de modernidad y progresismo, el urbanismo acompañado de herramientas de zonificación, por usos de suelo, tenía el objetivo de separar el lugar de trabajo con el de residencia, bajo el concepto de máquinas de habitar, que se fundamentan en la funcionalidad y eficiencia. Le Corbusier, uno de los principales arquitectos de la época, acuñó la frase “el éxito de la ciudad depende de su velocidad”, que se relaciona directamente a la importancia y evolución de artefactos de aceleración de estas dinámicas, como el vehículo automotor con respecto a la urbe.

La Tercera Revolución Industrial (siglo XX) se asocia con el posfordismo, que proviene del apareamiento de las nuevas tecnologías de la comunicación, vinculadas al internet (TIC), la automatización y la sociedad de la información y conocimiento (SIC). La tecnologización produjo redes de información y conexión global en tiempo real, inscrito en el principio de la especialización flexible y destinada a consumidores tipo (en línea) (Acevedo, Linares y Cachay, 2010). La estructura de producción se despliega en un ámbito global (empresas transnacionales), gracias a la lógica del ensamblaje en territorios diversos provenientes del fortalecimiento de las unidades administrativas centralizadas (*holdings*) con unidades de producción dispersas (terciarización, franquicia), gracias a la innovación tecnológica y a las modificaciones del trabajo, propio del capitalismo diferenciado (Pagura, 2010). De tal manera, el surgimiento del

monopolio tecnológico se concentra menos en la producción en masa y más en la continua y acelerada innovación de las generaciones especializadas.

De este modo, según Françoise Choay (1970), la industrialización de la sociedad condujo a una realidad básicamente urbana, sin que esta haya sabido ordenar sus ciudades, más aún cuando aparecieron nuevos y acelerados procesos con inéditas tecnologías de la comunicación e información. En nuestra región, la época de la industrialización tardía y una nueva revolución imponía una economía racionalista con procesos de fábrica y empresa en ciudades, además con infraestructuras, servicios y espacios que respondían a parámetros de eficiencia y costo-beneficio. En este contexto, se vive la transformación de la ciudad nuclear, con vínculos al campo y al *hinterland* (áreas metropolitanas) inscritas en territorios nacionales, hacia la formación de redes o sistemas urbanos comprendidos dentro de la definida ciudad global (Sassen, 1999).

En la actualidad, la civilización ha entrado de lleno en la denominada Cuarta Revolución Industrial (siglo XXI), con la robótica, la inteligencia artificial, el internet de las cosas y la tecnología 4G y 5G, relacionadas a una era digital. Al respecto, Uber, Airbnb, Google y Amazon aparecen como las empresas más representativas del proceso de transformación general que se vive, con la presencia de aplicaciones digitales, bajo la modalidad de plataformas tecnológicas. En este reducto, se configuran bases de datos procesados por algoritmos que generan la reducción de la distancia (sin distancia física) y del tiempo (real). Estas bases de datos en tiempo real y de acceso colectivo bajo la denominada inteligencia colectiva hacen que cada individuo sea un nodo o un *hub* de la red, porque simultáneamente entrega y recibe información dentro de varias redes interconectadas. Esta modalidad globaliza y privatiza el sentido del intercambio de bienes y servicios a través de plataformas, de acuerdo a la llamada, paradójicamente, economía colaborativa (Machancoses, 2019). Así, se configura de forma interactiva un mismo individuo con fases de productor y consumidor en un prosumidor.

En términos urbanos, se observan cambios sustanciales, provenientes, por un lado, de la existencia del sector terciario superior de la economía, que modifica sustancialmente las centralidades urbanas, bajo la modalidad de corredores urbanos (Carrión y Cepeda, 2021), y, por otro, gracias a la pandemia del COVID-19 se acelera la configuración de la teleciudad. Esto debido a la masificación de la tecnología y a su evolución global, afectando las relaciones comerciales, laborales, educativas, sanitarias, de gobierno e incluso de propiedad y de convivencia.

Este proceso de transformación histórica de la producción se sintetiza en cuatro modalidades: i) el taylorismo, con la integración de las fases del proceso productivo en la fábrica; ii) el fordismo, con la mecanización de la actividad laboral masiva en

la empresa; iii) el posfordismo, con la actividad productiva realizada en territorios distantes bajo la modalidad de la integración en la empresa transnacional, y iv) la uberización o plataformización, con el ensamble de plataformas tecnológicas (*apps*) en un solo dispositivo electrónico (smartphone, tablet, ordenador) inscrito en el corporativismo global.

La urbanización también transita desde su constitución inicial conformada por la contradicción campo y ciudad, para seguir con su consolidación con el formato de la ciudad nuclear o central, inscrita en el campo o el *hinterland*, y continuar con la formación de un sistema urbano entendido como ciudad global; para llegar al momento actual de la superabundancia tecnológica, expresada en las plataformas o *apps* que hacen prefigurar una teleciudad o una ciudad virtual.

La uberización de la economía

En esta sección, se analiza la conformación de la economía de plataformas, mal llamada economía colaborativa, que influye directamente en la organización y estructura espacial de las urbes. La uberización es el referente de los procesos de producción, intercambio y consumo que generan mercados de trabajo y de servicios, anclados en infraestructuras donde se produce el ensamble de múltiples aplicaciones; esto es, las plataformas digitales localizadas en el ciberespacio. Este fenómeno de plataformización es utilizado por las organizaciones empresariales para desarrollar estrategias que satisfagan sus intereses, a través de diversos programas que procesan información –con diversos sistemas operativos para proveer bienes, servicios y trabajos– provista por los propios usuarios y usuarias, para desarrollar algoritmos predictivos de inteligencia artificial bajo el modelo eufemísticamente llamado de economía colaborativa (gestión de lo ajeno) (Bernis y Guinsburg, 2019).

En su operatoria, se trata de un régimen económico sui géneris como es, por ejemplo, el servicio de transporte realizado por la plataforma UBER⁵, que no es propietaria de los vehículos que prestan el servicio y tampoco tiene una relación laboral con el conductor del mismo. Además, la persona que opera el vehículo es dueña del mismo y, como tal, establece un acuerdo con UBER para que explote su trabajo como conductor y su capital como propietario, pero no el capital de la plataforma. Es decir, el peso recae en el trabajador y no en el capital. El

5. Empresa de origen estadounidense; en marzo de 2020 contaba con 26.500 trabajadoras/es en 450 centros en todo el mundo; la paradoja resulta al considerar que únicamente en Ecuador existían en 2019, 20.000 socias/os conductores.

caso de Airbnb⁶ es similar: la plataforma carece de departamentos o casas de alquiler, tampoco realiza trabajos de mantenimiento y limpieza de los bienes inmobiliarios, y, sin embargo, las pone a disposición de su clientela. Con ello, claramente existe una sumisión de los trabajadores/as-propietarios/as a la lógica algorítmica, monopolizada por las aplicaciones, que buscan hacer uso intensivo de bienes o recursos subutilizados. Entonces, los conductores/as-propietarios/as no tienen derechos laborales ni salariales, debido a que prestan un servicio a una plataforma que los cataloga como socios/as o colaboradores/as, fenómeno que toma lugar en todos los ámbitos de la vida.

El COVID-19 aceleró y transformó estas tendencias, siendo el comercio electrónico un ámbito privilegiado del proceso⁷. Uber Eats, Globo, Rappi y otras plataformas de *delivery* establecen un sistema precario de trabajo con bajas comisiones económicas, malas condiciones laborales, jornadas extenuantes y alto riesgo de accidentes y asaltos⁸. Por ello, se empezó a generalizar las huelgas y reclamos por mejores condiciones de trabajo, así como por la regularización de las plataformas. Adicionalmente, la tecnologización de este y otros sectores ha provocado que se empiece a utilizar la inteligencia artificial (drones y robots), por lo que se llegaría a prescindir de las y los operarios, socios o colaboradores, transformando drásticamente la mano de obra y la condición laboral.

Si bien las grandes plataformas han sido las mayores ganadoras del *boom* del comercio electrónico en esta época de la pandemia, no se puede descartar lo ocurrido con los pequeños emprendimientos y comercios de barrio. Estas pequeñas, medianas o informales empresas han previsto la necesidad de innovarse, tomando estas referencias para incorporar o adaptar herramientas tecnológicas que satisfagan la demanda de las y los consumidores cercanos, utilizando el sistema de grupos de chats que brinda WhatsApp o las aplicaciones gremiales que permiten prestar varios servicios en condiciones de cercanía al consumidor (el barrio).

6. Empresa de alquiler norteamericana, hasta mayo de 2020 con 7.500 trabajadoras/es a nivel mundial en 30 países con “anfitriones socios”. En Ecuador, a enero de 2020, existían 21.000 espacios disponibles para alquiler en todo el país.

7. En América Latina, durante el segundo y primer trimestre de 2020, se puede constatar un aumento del 324 % del teletrabajo, un 157 % de *e-commerce* y, finalmente, un 62 % de educación en línea (Cepal, 2020).

8. En Ecuador, el uso de plataformas de servicio aumentó entre mayo a junio en 18 %, específicamente la cantidad de repartidoras/es en Glovo pasa de 1.500 a 2.500, con una facturación del 215 % en relación a 2019. En Rappi, pasaron de 1.500 a 3.500 repartidoras/es (*El Comercio*, 2020).

Se trata de un fenómeno que venía prefigurándose, pero que el coronavirus consolida y proyecta con una estructura económica flexible, sostenida en plataformas, que no invierte en bienes (taxis, viviendas, fábricas, comercios), pero sí usufructúa de ellos, sometiéndolos en sus dinámicas. En este nuevo orden económico, el consumo es impuesto por la oferta, como el pequeño capital y la fuerza de trabajo son colocados en el papel de colaboradores, lo cual los exime del reconocimiento de derechos laborales y del pago de impuestos (evasión fiscal). Esta economía colaborativa, de tendencias neoliberales, inscrita en las plataformas, evade las normas legales para obtener mayor ventaja y eficiencia económica o, en su defecto, hacer un uso intensivo de bienes o recursos subutilizados –propiedad de terceros–, como también de la fuerza industrial de reserva, que no tiene relación de dependencia al capital.

Las plataformas pierden su sentido de economía circular y se vuelve espiral. Así es como Uber nace de la idea de que una persona en su trayecto a su lugar de destino puede recoger más pasajeros en su auto y aprovechar el viaje para obtener un ingreso extra y rentabilizar mejor el bien; esto establece la colaboración entre el conductor, el vehículo y el cliente. De igual manera, si una persona tiene una vivienda que solo usa en determinado tiempo, puede rentarla en los períodos grises para obtener ingresos extras, que pueden ser compartidos con Airbnb; esto es, nuevamente, colaborativo. En ambos casos, para la persona propietaria del vehículo o del departamento, esta actividad se vuelve su principal ingreso, con lo cual el tiempo marginal pasa a convertirse en tiempo completo, invirtiendo más material y recursos, entrando en una dependencia crónica hacia las plataformas, camufladas en el sentido de emprendimiento cooperado con supuestos empresarios autónomos. De allí que, según Gil (2019), la economía colaborativa origina un proceso en que el capital coloniza la vida y mercantiliza las actividades básicas y vitales, generando una espiral de acumulación, acompañada de las peores situaciones laborales⁹, conducentes a la acumulación de miseria.

Cabe mencionar que incluso las actividades de ocio y entretenimiento están siendo cooptadas con la multiplataformas, por ejemplo Fortnite, donde jugadores de distintos lugares del mundo interactúan en simultáneo y de forma concertada. En reuniones formales o informales también están Zoom, Google Meet, Blackboard, entre otras, que han transformado el sentido del espacio público y doméstico con el traslado de lugares, incluso para bodas, graduaciones, reuniones familiares y cumpleaños, es decir, los espacios de celebración hacia el mundo virtual.

9. El trabajo remoto produce menos movilidad, baja interacción social, deslocalización de la producción y el pago de los servicios por el propio trabajador.

Lo mismo ocurre con respecto a talleres, convenciones, seminarios, conversatorios y congresos que se realizaban en centros de convenciones, ahora deberán reinventarse o desaparecer. Lo paradójico de todo esto es que este nuevo espacio público se despliega en una plataforma de dominio privado, localizada en el ciberespacio.

Las plataformas tecnológicas construyen una red de prestación de servicios con una base de datos de uso colectivo, para finalmente otorgar el servicio a trabajadoras/es y consumidoras/es, principalmente autónomos. Esto genera el contacto e interacción social a escala superior y distinta a la tradicional físico material, pero además, plataformiza la precariedad laboral y la intensifica.

Ciudades de plataforma

El auge de estas plataformas ha significado un nuevo modelo de negocio, trabajo y economía, que puede ser comprendido como de uberización, sustentado en la descentralización productiva y en la flexibilización laboral a nivel global (Todolí, 2015). Su consecuencia inmediata está también en el mundo material, esto es, el espacio donde se proyecta, configurando nuevas brechas de segregación y precariedad, con inéditas formas de configuración espacial en los centros de concentración y densificación de población, como son las ciudades.

Históricamente, el fenómeno de la localización de las sociedades ha transitado desde la época del nomadismo –donde las actividades vitales eran itinerantes– hacia el sedentarismo en el Neolítico, cuando la población se afincaba en un lugar, al cual se lo consideraba propio, porque le otorgaba una sensación de pertenencia. De allí en más, se ha dado el paso del campo (hacienda, plantación) a la ciudad (fábrica, empresa, corporación), gracias a la Revolución Industrial, y hoy, con el desarrollo de las tecnologías de la comunicación al ciberespacio, propias de las plataformas digitales, debido a la Cuarta Revolución Industrial. Este proceso de transformación se verifica, según Castells (1974), con el tránsito del espacio de los lugares al de los flujos, cuestión que se acrecienta con las políticas de reclusión en el mundo doméstico por el COVID-19. Desde este momento, se acelera, potencia y masifica el uso de las tecnologías de la comunicación, presión que estimula la acumulación y el desarrollo del sector.

La urbe cambia y se transforma, revelándose como el ensamble simultáneo de tres aproximaciones históricas: i) la ciudad físico material, entendida a partir del sentido de la *urbs*, esto es, del espacio público (Borja, 2011) y de las infraestructuras que son su base material (Pírez, 2016); ii) la ciudad de los imaginarios urbanos (Silva, 2000), relacionada a la percepción e imaginación y a la forma que se habita y produce (*civitas*), y iii) la teleciudad, conformada por el acelerado

desplazamiento de la vida física ciudadina hacia el ámbito de la tecnología, que ha terminado por invadirla (Rodríguez y Sugranyes, 2020).

Si las infraestructuras son la base material de la ciudad, entonces la telemática la modifica sustancialmente a través de los servicios que presta. Claramente expresan una nueva articulación del ciberespacio (software) con su contraparte material (hardware) en el domicilio y las centralidades convertidas en los nodos de articulación global, evidenciando que no se desterritorializa del todo, sino que se define una nueva articulación del espacio virtual –interfaz neuronal– con el material –la bóveda¹⁰.

En la teoría del valor de Marx, la relación trabajo-tiempo es central, tanto que el tiempo define el valor del trabajo, cuestión que también ocurre en la relación con el espacio, porque desde las revoluciones tecnológicas han estado directamente imbricados. En este último siglo, las ciudades se llenaron de tecnología, buscando no solo el mejor aprovechamiento de recursos, sino generando sistemas globales de intercambio de información, propios de la sociedad del conocimiento, construyendo *big data* (memoria) y operando en redes (conectividad), que reducen el tiempo (instantaneidad) y la distancia (velocidad).

Por eso, la teleciudad es simultáneamente velocidad, memoria y conectividad, muy similar a lo que es un dispositivo informático (computadora, smartphone, tablet). De allí que, inicialmente, esta imbricación cause cierta perplejidad, debates e investigación que han conducido –por lo pronto– a una denominación plural del fenómeno, donde sobresalen las siguientes: ciudad inteligente, ciudades conectadas, ciudades en tiempo real, ciudades del conocimiento, ciudad innovadora, ciudades digitales. Estas denominaciones tienen un común denominador: el vínculo con las nuevas tecnologías de la comunicación, aunque cada una de ellas haga referencias parciales al fenómeno o simplemente le añada una cualidad adicional a la ciudad existente.

El concepto teleciudad comprende a la nueva realidad urbana y abarca el conjunto de las actividades urbanas que se despliegan en las plataformas multiuso, que son altamente flexibles y dúctiles. Allí se ubican los servicios de educación, gobierno, salud, trabajo, industria, comercio, administración, movilidad, agricultura y política, entre muchas otras actividades. Todo este proceso produce una reorganización espacial de las ciudades, a partir del trabajo especializado y calificado.

10. Metáfora salida del robo del siglo: antes se debía entrar a la bóveda del banco y ahora al cerebro de la computadora.

Los cambios en la localización de las actividades urbanas produjeron una reducción notable de la población y del espacio físico de las centralidades urbanas, como también acentuaron su funcionalidad, convirtiéndose en los puntos físicos del comando del proceso remoto general. Es decir, centralidades urbanas más pequeñas convertidas en la base física de las tres modificaciones interrelacionadas de localización:

- Relocalización de las actividades principales de producción y consumo de bienes, servicios y trabajo, que se desarrollaban exclusivamente en el mundo físico-material y que ahora migran hacia el mundo digital o virtual. Es decir, un traslado de las actividades laborales y de servicios de sus lugares habituales –oficina, escuela, tienda– (mundo público) hacia los domicilios (mundo privado), con lo cual la esfera telemática se acrecienta¹¹. En otras palabras, con la reclusión de las y los empleados, obreros, estudiantes, consumidores en sus domicilios, las actividades no se detienen, sino que se reubican en cualquier lugar y en cualquier momento; esto es, cambian el tiempo (real) y el espacio (sin distancia).
- Deslocalización del trabajo y los servicios de zonas urbanas tradicionales hacia otras ciudades o periferias de regiones urbanas, porque las plataformas digitales pueden reubicar físicamente las actividades –laborales o de servicios– en lugares distintos a los espacios donde residen los trabajadores/as o los consumidores/as. Lo que produce un proceso de desurbanización, con el crecimiento de la vida suburbana, gracias a plataformas remotas, que desdoblan y desincentivan la vida urbana en zonas centrales y empiezan a provocar una desinversión en los grandes edificios¹². La deslocalización del trabajo también transforma la necesidad de densificar las oficinas en los centros de negocios de las urbes, y cambiar a zonas equipadas con los servicios necesarios en toda la ciudad. El capital se centraliza y el trabajo se deslocaliza; con el COVID-19 este fenómeno se aceleró, por el significado de la densidad y la distancia.
- Alocalización¹³ del conjunto de las actividades, debido a que la competitividad del trabajo se complejiza, se contrata mano de obra calificada desde cualquier lugar del mundo teniendo en cuenta el lugar más barato e igualmente competente, lo cual en muchos casos depende de la economía

11. “El trabajo remoto al menos una vez por semana ha crecido un 400% desde 2010” (Businesswire, 2020).

12. “Londres la mitad de las constructoras piensan reducir sus proyectos ante una previsible caída del 20-30% de las tasas de ocupación de oficinas” (*Política Exterior*, 2020).

13. Palabra compuesta, “A” prefijo negación o carencia y localización.

de cada lugar. Así, varios servicios pierden su localidad debido a su carácter global, con ofertas producidas en cualquier lugar, pero comercializadas por plataformas con un único requerimiento de pago electrónico (tarjeta, pagos electrónicos).

En la era del fordismo, la constante y acelerada movilidad significó un auge del sector automotriz y, por lo tanto, el crecimiento acelerado de las ciudades, mientras que en la actualidad la necesidad de movilidad se reduce, pero aumenta la conectividad. Adicionalmente, en el fordismo, el modelo de producción aumentó el ejército de trabajadoras/es localizados en las cercanías de las zonas industriales y periféricas, cuando ahora significa la precarización y el aumento del ejército de reserva, localizado en cualquier lugar.

Construir una sociedad de conocimiento vinculada a las nuevas formas de acumulación de capital interpela directamente a las ciudades, mediante cuestionamientos a la solvencia de las infraestructuras físicas y digitales, así como a las nuevas desigualdades urbanas vinculadas a las tecnologías y a las economías digitales. Hasta la década de los años ochenta del siglo pasado, las desigualdades se construyeron sobre una base jurídica dual, entre lo legal e ilegal o formal e informal; posteriormente, en lo que va de este siglo, con el peso de la economía neoliberal, se estructura sobre la base de la soberanía del consumidor/a que surge en el marco de la oferta y demanda. Ahora, además, se incrementa a través de las brechas tecnológicas que provienen de un fenómeno altamente diferenciador del acceso al internet, a la energía eléctrica, a la computadora, a los saberes, volviéndose sociedades vulnerables e informales, por la uberización de la economía (Sierra, 2017; Vives, 2017)¹⁴.

Pero no solo se introducen nuevos factores de desigualdad, sino también transformaciones en el orden ciudadano, en tanto actúan sobre la psicología del comportamiento y de las actitudes sociales, comerciales, laborales y políticas; repercutiendo en el ámbito de los imaginarios urbanos. Para el efecto, se utilizan los algoritmos, procesados (*big data*) por aplicaciones y plataformas (inteligencia artificial). Así, Waze o Google Maps, con la información personal que provee inconscientemente el propio usuario/a, son capaces de procesar el rumbo más corto y menos congestionado al destino previsto, cambiando simultáneamente la percepción del espacio público de la ciudad. Más lejos

14. A pesar de que el 67 % de la población está conectada a internet, según Cepal, se estima que alrededor de 21,3 % de la población de América Latina tiene la posibilidad de teletrabajar en contraposición con el 40 % de Estados Unidos y Europa. En teleeducación, un promedio de 46 % de niños y niñas en nivel primario de educación no tienen acceso a internet (Cepal, 2020).

aún, Cambridge Analítica utilizó en las campañas políticas de EE. UU. (2016) información confidencial provista a las plataformas Facebook y Whatsapp por sus usuarios/as, para segmentar los mercados en audiencias publicitarias y después enviar ofertas políticas, interfiriendo en las decisiones individuales de la población; lo mismo ocurrió con Brexit en Gran Bretaña (2016) y Brasil (2018).

Estos son unos pocos ejemplos de lo que ocurre cuando cotidianamente proveemos datos personales, de trabajo o pequeño capital de forma inconsciente, que no solo aportan a la economía de plataforma, sino que afecta a los comportamientos de la población, para convertirse en fuente de vigilancia y observación de todo lo que ocurre en los territorios, bajo una dinámica de ciudad panóptico. Es decir, con la información personal y confidencial que la sociedad provee mientras vive en la teleciudad, cambian y modifican la estructura y organización de las urbes y su gente.

Conclusiones

América Latina tuvo un proceso de urbanización sin fin, que le condujo a ser el continente más urbanizado, pero desigual del mundo. Las ciudades crecieron en población y el número de las mismas se multiplicó. Hoy, los flujos migratorios campo-ciudad se han cerrado, mientras se fortalecen los urbanos-urbanos (internacionales) y los desplazamientos hacia las periferias de las ciudades. Si ello es así, ¿no estaremos a las puertas del fin de la urbanización?, más aún, si ahora, con el peso adquirido por el mundo remoto, el espacio adquiere otra connotación.

En la misma línea de reflexión: si la ciudad es un fenómeno histórico, que cambia todo el tiempo, es factible encontrar momentos donde se acelera e incluso se transforma drásticamente, como ocurre en la actualidad. La Cuarta Revolución Industrial y la pandemia del COVID-19 provocan múltiples debates técnicos, teóricos y políticos que dan lugar a pensar que una nueva ciudad emerge, más allá de los límites y los paradigmas tradicionales.

La presencia de una inédita infraestructura de carácter remoto –las plataformas– se convierte en el gran soporte y base de la nueva ciudad que se avizora. A ello, debe añadirse el peso que adquiere la eufemísticamente denominada economía colaborativa que articula, por un lado, la información proporcionada por la población y procesada por algoritmos que determinan sus comportamientos sociales, y, por otro, al productor/a y al consumidor/a bajo una misma figura. En este contexto, nuevas desigualdades urbanas aparecen, deducidas de las brechas tecnológicas, así como de esta economía que precariza aún más la vida urbana de los sectores mayoritarios de la población.

El paso de una ciudad material a una teleciudad, inscrita en un sistema global de interconexión, se presenta como un reto más de las políticas urbanas actuales. ¿Cómo hacer política y planificación urbana desde un gobierno local cuando el grueso de las actividades más significativas se ubica en el ciberespacio, es global y de carácter privado? ¿De qué forma se pueden regular los mercados poco transparentes de algoritmos e información, así como las relaciones laborales tipo socio-colaborador que se instrumentan desde una plataforma líquida? ¿Es factible reducir la evasión tributaria cuando las relaciones de todo tipo son espurias o se hacen en el “exterior”? ¿Cómo definir políticas urbanas integrales a partir de los fragmentos provenientes de una inteligencia artificial adscrita a un sistema global de interconexión?

Por lo tanto, la aparente paralización de las ciudades en estos últimos años no fue total, pero sí bastante desigual, gracias a los cambios que la tecnología está introduciendo en nuestras ciudades, como la profundización de la precarización laboral, la informalidad y las brechas de acceso tecnológico que aumentan la inequidad y transforman los territorios. El gran cambio pospandémico lo sentiremos principalmente en el ámbito de las nuevas tecnologías de la comunicación, información y de la economía, hoy manejadas por las aplicaciones ubicadas en las plataformas globales, localizadas en el ciberespacio. Además, las nuevas y constantes dinámicas de consumo producen nuevos territorios urbanos.

Referencias

- Acevedo, A.; Linares, C. y Cachay, O. (2010). “La economía y la sociedad del conocimiento. Hacia la tercera revolución: la información”. *Revista de la Facultad de Ingeniería Industrial* (pp. 9-20). Lima.
- Arias, K.; Carillo, P. y Torres, J. (2020). *Análisis del sector informal y discusiones sobre la regulación del trabajo en plataformas digitales en el Ecuador*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.
- Bernis, M. y Guinsburg, N. (2019). *De la flexibilización a la plataformización: el desafío de repensar el trabajo en la economía GIG*. XIII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires.
- Borja, J. (2011). “Espacio público y derecho a la ciudad”. *Viento Sur* (pp. 39-49). Madrid.
- Businesswire (23 de junio de 2020). “GetApp presenta los resultados del estudio de tendencias sobre personal, que revela los cambios en el trabajo remoto, la privacidad y las percepciones de las pymes sobre la inteligencia artificial”. Recuperado de: <https://www.businesswire.com/news/home/20200123005630/es/>.

Castells, M. (1974). *La cuestión urbana*. Madrid: Marsilio Editori.

Cepal (2020). *Universalizar el acceso a las tecnologías digitales para enfrentar los efectos del COVID-19*. Santiago de Chile: Cepal.

Chaves, J. (2004). "Desarrollo Tecnológico en la Primera Revolución Industrial". *Revista de Historia* (pp. 93-109). Badajoz.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2020). "Acerca de Microempresas y Pymes". Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/temas/pymes/acerca-microempresas-pymes>.

Gil, J. (2019). "Redistribución económica y precariedad. El caso de los anfitriones de Airbnb". *Revista de pensament i anàlisi* (pp. 92-113). Castellón de la Plana.

Jurgens, U.; Thomas, M. y Knuth, D. (1993). *Breakin from taylorism*. Cambridge: Cambridge University Press.

Levín, P. (1997). *El capital tecnológico*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

Machancoses, E. (2019). "Economía colaborativa versus 'Uberización'". *La Causa Laboral* (pp. 1-12). Valencia.

Martínez, R.; Palma, A. y Velásquez, A. (2020). *Revolución tecnológica e inclusión social*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.

Otero, M. C. (2011). "El Taylorismo, un enfoque global". *Revista EPISTEME* (pp. 29-34). San Juan de Pasto.

Pagura, N. (2010). "La teoría del valor-trabajo y la cuestión de su validez en el marco del llamado 'posfordismo'". *Trabajo y sociedad* (pp.55-69). Santiago del Estero.

Pírez, P. (2016). "Las heterogéneas formas de producción y consumo de la urbanización latinoamericana" // "The Heterogeneous Production and Consumption formsof Latin American Urbanization". *Revista del Área de Estudios Urbanos* (pp. 6, 131-167). Buenos Aires.

Política Exterior (19 de junio de 2020). Recuperado el 19 de junio de 2020 de: <https://www.politicaexterior.com/el-eterno-renacimiento-de-las-ciudades/>.

Rodríguez, A. y Sugranyes, A. (2020). "Quédate en casa y el Derecho a la vivienda". *Crítica Urbana* (pp. 29-32). Galicia.

Sassen, S. (1999). *La Ciudad Global: Introducción a un concepto*. Buenos Aires: Eudeba.

Sierra, E. (2017). *Teletrabajo, Uberización y Robotización del Trabajo: Propuesta para un derecho del trabajo consistente*. Sevilla: IDEIDES.

Silva, A. (2000). *Imaginarios Urbanos*. Bogotá: Tercer Mundo Editores.

Todolí, A. (2015). *El impacto de la Uber Economy en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo*. Valencia: IUSLabor.

Vives, M. (2017). "Economía colaborativa y uberización de la economía: Francia como ejemplo para el caso del transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo". En: *La regulación del transporte colaborativo* (pp. 365-384). Madrid: Thomson Reuters Aranzadi.



<https://institutobolivianodeurbanismo.org/>



@ibu_bo



@institutourbanismo.bo



institutourbanismo.bo



institutourbanismo.bo@gmail.com



Instituto Boliviano de Urbanismo



www.bo.undp.org



@PNUDBolivia



PNUD Bolivia



PNUD Bolivia