



Antropología Social

“Trabajar en bicicleta es complicado”. Identidades Rider/Delivery en Argentina, España y Uruguay

*“Working on a bicycle is complicated.” Rider/Delivery identities in
Argentina, Spain and Uruguay*

Eleder Piñeiro Aguiar¹ y Gabriel López Martínez²

¹Departamento Sociología y Comunicación. Facultad de Sociología. Universidade da
Coruña, España. E-mail: eleder.pineiro.aguiar@udc.es

²Departamento de Humanidades Contemporáneas. Área de Antropología Social.
Universidad de Alicante, España. E-mail: gabriel.lopez@ua.es

Resumen

En este trabajo se presenta un estudio de caso comparado entre ciudades españolas y rioplatenses en relación a los discursos y prácticas de trabajadores/as en diversas compañías de reparto de comida a domicilio. Los escenarios para las mismas tienen que ver con puntos de reunión y esperas de los/las riders y el objetivo fundamental es analizar sus narrativas, la relación de las mismas con la configuración de heterogéneas formas de identidad sociolaboral y cómo todo ello opera en un campo de trabajo urbano, móvil, itinerante, conflictivo y precario. Se trata de un trabajo de campo que comenzó en 2021 en las ciudades españolas de Coruña y Murcia, y en Mar del Plata (Argentina) y Montevideo (Uruguay), realizando observación, entrevistas semi-estructuradas y encuestas. Entre los principales resultados figura una reflexión sobre las identidades que tienen que ver, por una parte, con el individualismo y por otra con las relaciones de compañerismo encontradas en el campo; una explicación de las repercusiones estéticas y tecnológicas que condicionan la entrada y (re)producción a/de las dinámicas laborales; y una reflexión en torno a procesos de inseguridad que repercuten en las subjetividades de los/las trabajadores/as de reparto. En la parte final abordamos una lectura en relación al significado de esta “identidad rider”, ya avanzado en otros contextos bajo la figura de “Homo Rider”.

Palabras clave: Plataformas; Sociología del trabajo; Seguridad; Identidad; Precariedad.

Abstract

This paper presents a comparative case study between Spanish and Rio de la Plata cities in relation to the discourses and practices of workers in various food delivery companies. The scenarios for the same have to do with meeting and waiting points of the riders and the main objective is to analyze their narratives, their relationship with the configuration of heterogeneous forms of socio-labor identity and how all this operates in an urban, mobile, itinerant, conflictive and precarious field of work. It is a fieldwork that began in 2021 in the Spanish cities of Coruña and Murcia, and in Mar del Plata (Argentina) and Montevideo (Uruguay), carrying out observation, semi-structured interviews and surveys. The main results include a reflection on the identities that have to do, on the one hand, with individualism and on the other with the companionship relationships found in the field; an explanation of the aesthetic and technological repercussions that condition the entry and (re)production to/from labor dynamics; and a reflection around processes of insecurity that impact on the subjectivities of delivery workers. In the final part we address a reading in relation to the meaning of this “rider identity”, already advanced in other contexts under the figure of “Homo Rider”.

Keywords: Platforms; Work sociology; Security; Identity; Precariousness.

Introducción

La persona que reparte comida a domicilio no se limita a esa única tarea. También realiza un trabajo vicario de publicidad de la compañía para la que trabaja, intermedia en la cesión de datos por parte del cliente a la empresa o pone a disposición de la compañía su imagen personal.

Además, transita el territorio en el que trabaja, lo cual le pone en conexión con conflictos urbanos, luchas y producciones por (y en) los espacios públicos (Lefebvre, 2013), interacciones con otros agentes y, en general, hacen del rider un sujeto de conocimiento ciudadano activo y participativo. Son intermediarios de toda una serie de flujos, si bien determinadas situaciones de precariedad

Recibido 31-05-2023. Recibido con correcciones 21-03-2024. Aceptado 30-07-2024

Revista del Museo de Antropología 17 (2): 171-186 /2024 / ISSN 1852-060X (impreso) / ISSN 1852-4826 (electrónico)
<http://revistas.unc.edu.ar/index.php/antropologia/index>

IDACOR-CONICET / Facultad de Filosofía y Humanidades – Universidad Nacional de Córdoba - Argentina

(Standing, 2022) impiden que podamos afirmar que su proceso de intermediación sea tan exitoso como el desarrollado en otros sectores del capitalismo. En las siguientes páginas nos referiremos indistintamente a estos/as trabajadores/as como rider o delivery por ser las denominaciones más usuales en España y Latinoamérica.

Para que el pedido llegue a su destino, el/la rider debe ir dando respuesta a toda una serie de situaciones con la finalidad de estar disponible en los tiempos que ha solicitado trabajar para la plataforma de reparto, bajo posibilidad de penalización de no hacerlo. Esta puede consistir en una bajada en el número de pedidos que pueda repartir, impedimentos para solicitar mejores horarios o dar de baja en la aplicación por un tiempo indeterminado o de manera definitiva, dependiendo de la gravedad que cada compañía establezca en estas situaciones. A decir de muchas de las personas que entrevistamos para este estudio, existe bastante aleatoriedad y opacidad a la hora de conocer con evidencias las políticas de premios y castigos de cada compañía.

Ya iniciada su rutina de reparto, el/la repartidor/a desconoce la cantidad de pedidos que recibirá, las distancias que deberá recorrer, el cobro total de los mismos, el trato que va a recibir por parte de locales y clientes y las condiciones del tráfico. Dilemas a la hora de aceptar ciertos pedidos, negociaciones en cuanto a tiempos de espera en los mismos, aleatoriedad relacionada con el desconocimiento sobre las mejores zonas, horarios, días y en ocasiones generación de bonificaciones por parte de las plataformas (por kilometraje, por número de pedidos conseguidos, por condiciones climáticas, entre otras) son el día a día de los/as riders: una "incertidumbre [que] tiene múltiples dimensiones, orígenes y manifestaciones" (Palermo y Molina, 2022: 444).

Por lo tanto, el "trabajo de rider" posee unas características materiales que describirán su actividad, en cuanto al desempeño de las tareas, organización y planificación del trabajo, comunicación con la empresa y uso de la aplicación de gestión de pedidos o la relación con los clientes, que configurarán lo que podemos denominar como una *identidad rider*. Para tratar de determinar las características de esta *identidad rider*, y dando continuidad al concepto de lo que venimos denominando como "homo rider" (autores, en prensa), en este trabajo abordamos diversos ejes en torno a perfiles de los/las repartidores/as de comida a domicilio en diversas ciudades españolas y latinoamericanas, en concreto Murcia y Coruña (España), Montevideo (Uruguay) y Mar del Plata (Argentina), con la intención de acercarnos a la complejidad de cómo se configura, manifiesta y se podría concretar el concepto de una *identidad rider*.

Con esta finalidad, nuestro trabajo de campo en estos territorios ha recopilado material derivado de entrevistas semi-estructuradas, observación y encuestas a riders de distintos perfiles. En cuanto a esta última técnica,

desarrollada en exclusiva en la ciudad de Murcia, debido a motivos de extensión y al hecho de que al envío de este texto se está procediendo a su análisis, en estas líneas nos centramos en la parte más cualitativa de nuestra investigación, en concreto analizando e interpretando lo obtenido mediante observación y entrevistas. La Región de Murcia se encuentra ubicada en el sureste de España. Según la última estimación del Instituto Nacional de Estadística (INE), en 2023 contaba con una población de 1.551.692 habitantes. Sus dos ciudades principales, Murcia y Cartagena, cuentan con 463.000 y 217.000 habitantes respectivamente, concentrando el trabajo de los/las riders que ocupan mayoritariamente núcleos urbanos. De ambas ciudades, el 70% de los encuestados (100 riders) desempeñan su actividad en la ciudad de Murcia. Las compañías que operan en esta ciudad son Glovo, UberEats y JustEat.

Nos hemos centrado en una serie de toma de decisiones y contingencias laborales que marcarán las identidades de estos/as trabajadores/as y que podemos conceptualizar en los discursos y prácticas en torno a 4 ejes que analíticamente presentamos: 1) La relación entre compañeros/as, para lo cual atenderemos a los discursos y observaciones recogidas en relación al binomio solidaridad-atomización; 2) la relación estética y tecnológica de los/las riders, haciendo hincapié en lo digital como condición especial de las rutinas de trabajo; 3) los discursos acerca de la seguridad en el trabajo (posibilidades de estabilidad laboral, riesgos de las prácticas urbanas, relaciones con clientes y locales); 4) procesos de alteridad. En conjunto, todos ellos, son causa y a la vez consecuencia de los posicionamientos en torno al eje central en el que giran los riders: discurso crítico con las plataformas y otro más acorde con la asunción de la flexibilidad, la autonomía y la libertad. Por supuesto, unos ejes que nos sirven analíticamente, dentro de los cuales es de destacar cómo una misma persona puede reconocer la ambivalencia de los mismos e incluso colocarse en un momento en uno y en otro momento en otro, dándoles más relevancia en función de cómo reflexione acerca de sus rutinas laborales. En cualquier caso, nos sirven para sintetizar las subjetividades encontradas en nuestro trabajo de campo. En el primer capítulo exponemos la explicación metodológica para a continuación centrarnos en los resultados en torno a los ejes antedichos. Si bien cada contexto espacial puede presentar diferencias significativas, en cuanto a los perfiles de repartidores lo que más llama la atención de manera preliminar es que en Mar del Plata hemos encontrado en su mayoría personas nacionales (argentinas) que desarrollan el reparto, teniendo un carácter étnico la población trabajadora en Montevideo (en su mayoría cubanos y venezolanos, si bien también bastantes uruguayos), así como en Murcia (con claro perfil en su mayoría proveniente de diversos países latinos, mayormente cubanos, venezolanos). Esto se muestra en la tabla de perfiles de las entrevistas (tabla 1).

Metodología

En primer lugar, se han consultado aquellas fuentes que nos permiten conocer el estado de la cuestión en materia de economía digital, plataformas de trabajo y, en concreto, la figura del/la rider o repartidor/a a domicilio como paradigma de esta "nueva economía". En segundo lugar, con la intención de obtener material de campo relevante y suficiente, se han desplegado dos herramientas de análisis cualitativo: entrevistas semi-estructuradas y observación no participante en ciudades de España, Uruguay y Argentina.

La elección de estas ciudades viene motivada por la conexión surgida entre investigaciones realizadas en A Coruña y Murcia (España) por parte de equipos de investigación que si bien desconocían inicialmente las labores uno del otro, reconocieron las temáticas compartidas y se pusieron a trabajar tratando de comprender cómo operan estas economías de plataformas en ciudades periféricas del contexto ibérico. Asimismo, el que ambas ciudades sean domicilio respectivo de los autores de este texto facilitó la incursión en el campo. Posteriormente, se amplió la comparación a las ciudades de Mar del Plata y Montevideo dado que dentro del proyecto de uno de los participantes se pudo realizar estancias con la finalidad de conectar estas perspectivas en un contexto transnacional. Se trataba no solo de ampliar el marco espacial, sino conocer también otras compañías para las cuales trabajaban los riders que fuesen diferentes a las observadas en España. A esto se suma que, si bien en el contexto español la economía de pedidos a domicilio tiene más larga data, lo característico de las que se analizan en este texto en particular y dentro de los proyectos de investigación en general (Glovo, Just Eat, Uber Eat principalmente) son creaciones recientes próximas a la pandemia. Lo que se quería comparar con el análisis de compañías como Rappi o PedidosYa en Uruguay y Argentina era cómo estaban operando plataformas de mayor recorrido histórico y con cierto éxito en la región, a la vez que buscamos generar una mayor cantidad de datos etnográficos de diferentes latitudes para así observar posibles convergencias y divergencias nacionales, pero siempre en una economía global. Siguiendo a Nash (1981) existen tres categorías interculturales propias de la antropología: los estudios de caso; la distinción emic y etic; y la comparación intercultural. En nuestro estudio relacionamos los estudios de caso de tres contextos urbanos con la finalidad de poder compararlos al hilo de las variables que encabezan los epígrafes de los resultados, siempre con la intención de comprender los efectos locales de lo global.

Asimismo, es de destacar el carácter étnico del contexto español en cuanto al interés en los perfiles, siendo uno de ellos precisamente el procedente de países latinoamericanos, de ahí la conexión, como se verá, con el interés de centrar un objeto de estudio, el rider, en una

dimensión transnacional.

Para la planificación, desarrollo y análisis de las narrativas derivadas de las entrevistas se ha tenido en cuenta la (controvertida) cuestión de la saturación, entendiendo la virtud de la técnica de la entrevista como productora del dato etnográfico (Sanmartín, 2003). En este sentido, se ha tratado de evitar este fenómeno en relación a la saturación tanto de la información obtenida (cuantitativo) como de su significado/interpretación (cualitativo) (Fusch y Ness, 2015; Hennink y otros, 2019). Por lo tanto, en el transcurso de la propia investigación, una vez que se detectaron que los discursos repetían patrones, experiencias y expresiones ya recogidas, se entendía que era suficiente para tratar así de analizar el fenómeno de estudio. Desde este recorrido inductivo, se recogen un total de 57 entrevistas, que se corresponden con el trabajo de campo llevado a cabo en distintos territorios, de modo que nos ha permitido identificar discursos comunes, así como matices que explicarían particularidades en algunos casos. En concreto realizamos 15 entrevistas en Murcia, 7 en Coruña, 11 en Montevideo y 24 en Mar del Plata. La mayor parte de ellas fueron individuales, si bien en ocasiones diversos/as riders entraban en la conversación, desarrollando una entrevista en grupo. A estas entrevistas grabadas se agregan 3 conversaciones no grabadas (SG# en los códigos de Tabla 1) de las cuales tomamos notas de campo a continuación y que asimismo sirvieron para el análisis. A continuación, la Tabla 1 ofrece la relación de riders y distintas variables según territorios.

Para el desarrollo de la investigación se han tenido en cuenta aspectos éticos sobre anonimato y confidencialidad de los datos, explicando de manera inicial los objetivos de la investigación y la posibilidad de que acepten ser grabados/as. En su mayoría, los/as repartidores accedieron, con alguna excepción en la que se consideró igualmente entablar una conversación a modo de entrevista, tomando notas a continuación de la misma. Se informó asimismo de la posibilidad de enviar las grabaciones a los/las informantes, siendo la pregunta disparadora de las entrevistas la situación en torno a la denominada Ley Rider en España y comenzar el diálogo en relación a preguntas acerca de cómo habían entrado a trabajar en la plataforma, cuánto tiempo llevaban y cómo eran sus rutinas diarias. El motivo de comenzar por esta temática se debe a que en España la legislación laboral en torno a la denominada problemática de los denominados falsos autónomos se vino desarrollando durante los meses previos al inicio de la investigación y continúa preocupando a riders que de manera individual o colectiva mostraban interés en conocer cómo iba a ser el desarrollo de dicha Ley. En cuanto al contexto de las ciudades rioplatenses se consideró que podría ser una buena pregunta para romper el hielo, por cuanto el acento español de uno de nosotros requería de alguna manera una explicación acerca de nuestro interés y justificación de por qué estar haciendo preguntas en

Código	Género	Edad	Medio de transporte	Ciudad	Nacionalidad	Empresa
E1	Hombre	32	Motocicleta (125cc)	Murcia	Español	Glovo
E2	Hombre	28	Ciclomotor (49 cc.)	Murcia	Colombiano	Just Eat
E3	Mujer	35	Bicicleta	Murcia	Española	Glovo
E4	Hombre	29	Coche	Murcia	Español	Glovo
E5	Hombre	39	Bicicleta	Murcia	Español	Glovo
E6	Mujer	22	Bicicleta	Murcia	Española	Glovo
E7	Hombre	31	Bicicleta	Murcia	Colombiano	UberEat
E8	Hombre	41	Motocicleta (125 cc)	Murcia	Colombiano	Glovo
E9	Hombre	26	Bicicleta	Murcia	Español	Just Eat
E10	Hombre	24	Bicicleta	Murcia	Español	Glovo
E11	Hombre	38	Coche	Murcia	Colombiano	Glovo
E12	Hombre	29	Bicicleta	Murcia	Español	Glovo
E13	Hombre	32	Motocicleta	Murcia	Español	Glovo
E14	Hombre	34	Bicicleta	Murcia	Español	JustEat
E15	Hombre	24	Bicicleta	Murcia	Español	Glovo
E16	Hombre	Aprox 35	Bicicleta	Coruña	chileno	Rocket
E17	Hombre	Aprox 30	Bicicleta	Coruña	venezolano	Glovo
E18	Hombre	40	Sindicato UGT	Coruña	española	
E19	Hombre	Aprox35	Motocicleta	Montevideo	cubano	PedidosYa
E20	Hombre	Aprox 45	Motocicleta	Montevideo	uruguayo	Rappi
E21	Hombre	Aprox 25	Motocicleta	Montevideo	Uruguayo	Rappi
E22	Hombre	Aprox 45	Motocicleta	Montevideo	Uruguayo	UberEat
E23	Hombre	24	Esrtudiante TFG UDELAR	Montevideo	Uruguayo	
E24	Hombre	Aprox 30	Motocicleta	Montevideo	Cubano	PedidosYa
E25	Mujer	Aprox 25	Estudiante TFM UDELAR	Montevideo	Uruguaya	
E26	Hombre	Aprox 45	Motocicleta	Montevideo	Uruguayo	PedidosYa
E27	Hombre	Aprox 25	Encargado Market	Montevideo	Uruguayo	PedidosYa
E28	Hombre	Aprox 35	Motocicleta	Montevideo	Cubano	PedidosYa
E29	2 Hombres	Aprox 20	Bicicletas	Montevideo	2 Venezolanos	Rappi
E30	Hombre	Aprox 50	Motocicleta	Coruña	Español	Just Eat
E31	Hombre	Aprox 30	Bicicleta	Coruña	Venezolano	Glovo
E32	Hombre	Aprox30	Bicicleta	Coruña	Español	UberEat
E33	Hombre	54	Motocicleta	Coruña	Venezolano	Glovo
SG1	Mujer	Aprox 30	Motocicleta	Mar del Plata	Argentina	PedidosYa
E34	Hombre	Aprox 25	Motocicleta	Mar del Plata	Argentino	Rappi
E35	Hombre	17	Bicicleta	Mar del Plata	Argentino	PedidosYa
E36	Hombre	Aprox 25	Motocicleta	Mar del Plata	Argentino	PedidosYa
E38	Hombre	51	Motocicleta	Mar del Plata	Uruguayo	PedidosYa
SG2	Hombre	Aprox 25	Motocicleta	Mar del Plata	Argentino	Rappi
E39	1 Mujer, 4 Hombres	Grupal	Sindicato Mar del Plata	Mar del Plata	Argentinos	
E40	Mujer	Aprox 25	Bicicleta	Mar del Plata	Argentina	PedidosYa
E41	Hombre	Aprox 30	Motocicleta	Mar del Plata	Argentino	PedidosYa
E42	Hombre	Aprox menos 25 + Aprox 30	Motocicleta	Mar del Plata	Argentino	PedidosYa

Tabla 1. Relación de riders y variables en los distintos territorios (España, Argentina, Mar del Plata). Fuente: Elaboración propia.

Table 1. List of riders and variables in the different territories (Spain, Argentina, Mar del Plata).

Continua >

E43	Hombre y Mujer	Aprox 35	Motocicleta	Mar del Plata	2 Argentinos	Pedidosya
E44	4 Hombres	Aprox 25	Bicicletas y Motocicletas	Mar del Plata	Argentino + grupo	PedidosYa
E45	Hombre	Aprox 25	Bicicleta	Mar del Plata	Argentino	Rappi
E46	1 Mujer, 4 Hombres		Sindicato Mar del Plata	Mar del Plata		
E47	Hombre	Aprox 20	Motocicleta	Mar del Plata	Argentino	Rappi
E48	Hombre	29	Motocicleta	Mar del Plata	Argentino	Comunidad de Deliveris Independientes
E49	Hombre	Aprox 30	Bicicleta (también motocicleta)	Mar del Plata	Argentino	PedidosYa
E50	Hombre	35	Motocicleta	Mar del Plata	Argentino	PedidosYa
E51	Hombre	Aprox 30	Motocicleta	Mar del Plata	Argentino	PedidosYa
E52	Hombre	Aprox 30	Motocicleta	Mar del Plata	Argentino	PedidosYa
SG3	Hombre	Aprox 25	Bicicleta	Mar del Plata	Argentino	CDI
E53	Hombre	Aprox 30	Bicicleta	Mar del Plata	Argentino	Rappi (Turbo)
E54	Hombre	Aprox 40	Motocicleta	Mar del Plata	Argentino	PedidosYa
E55	Hombre	Aprox 35	Bicicleta	Mar del Plata	Argentino	Rappi y PedidosYA
E56	Mujer	Aprox 30	Bicicleta	Mar del Plata	Argentina	PedidosYa
E57	Mujer	Aprox 30	Motocicleta	Mar del Plata	Argentina	PedidosYa

Tabla 1. Relación de riders y variables en los distintos territorios (España, Argentina, Mar del Plata). Fuente: Elaboración propia.

Table 1. List of riders and variables in the different territories (Spain, Argentina, Mar del Plata).

Uruguay y Argentina. Una breve explicación del contexto económico y político de nuestro objeto de estudio pasaba y pasa por dicha Ley, la cual en un marco comparativo podría plantearnos también la presencia de conocimiento, detractores o defensores de la misma en contextos diferentes.

Las entrevistas se realizaron en lugares céntricos de las ciudades antedichas, en donde los y las repartidoras esperan los pedidos; y en concreto en horarios que se adecúan a donde más pedidos están en disponibilidad de ser aceptados, esto es, las horas medias del día (entre 12.00 y 16.00 horas) y los horarios próximos a las cenas y/o cuando abren los locales en sus horarios nocturnos, a partir de las 19.00 horas. La duración mínima de las entrevistas fue de unos 10 minutos, con algunas cercanas a la hora de duración. En todo caso en que a la persona entrevistada le entraba algún pedido mediante la plataforma, la entrevista se daba por concluida. Si bien en ocasiones, dada la brevedad, obviamente no podemos hablar de entrevistas en profundidad, nuestro interés estaba más bien en conocer los entresijos de esos tiempos de espera que los y las repartidores/as pasan, lo cual también nos permite adentrarnos en el contexto propio de sus actividades laborales, pues la relación entre ellos/as y con las personas que les entregan pedidos en los locales es más que manifiesta en los puntos de observación seleccionados.

Resultados

Para el análisis de los resultados de nuestro trabajo de campo se proponen una serie de dimensiones que estructuran el trabajo y vinculan las distintas narrativas en relación a determinadas palabras clave. Se trata de analizar en profundidad el material obtenido en las

entrevistas y las encuestas realizadas, vinculando estos discursos con aquellas teorías y conceptos que nos permiten avanzar en el entendimiento de este fenómeno de las economías de plataforma en su especificidad del reparto a domicilio. El motivo de esta exposición analítica viene marcado por observar y escuchar con insistencia por parte de nuestros informantes lo que podríamos encuadrar en una cuádruple relación que se entreteje en las cotidianidades: relación con las personas (con compañeros/as) y la reflexión sobre la misma; relación con sus propios cuerpos y críticas a condiciones de trabajo; relación con los objetos imprescindibles para el desarrollo de sus trabajos; relación con "lo otro", lo cual incluye discursos críticos hacia las compañías para las que trabajan.

Eje competencia/compañerismo

Uno de los principales aspectos para comprender las "nuevas subjetividades" que acompañan a la nueva racionalidad (Laval y Dardot, 2013) del capitalismo tiene que ver con cómo se gestionan las emociones (Landa y Marengo, 2011). Desde esta perspectiva, debemos atender a cómo las propias empresas de plataformas afirman que su función consiste en poner en contacto a consumidores, locales y repartidores bajo la óptica de una colaboración. Esta afirmación merece un análisis más allá de esa "tramitación" mercantil, por una parte, con el posicionamiento de los/las riders en torno a la competitividad; y por otra parte en relación a la solidaridad con/de otros/as compañeros/as, de ahí que debamos centrarnos en lo que denominamos eje competencia-compañerismo. Es decir, en relación a esta economía de plataformas y la puesta a disposición de tareas de reparto por parte de las empresas, se configuran unas relaciones entre los/as propios/as riders que transitan en esa dualidad compañerismo-competencia.

No se trata de dos partes contrapuestas, sino que existirá una imbricación entre ambas, funcionando más bien como elementos de carácter analítico para comprender diversos posicionamientos. En otras palabras: un/a rider puede asumir que para su mejor beneficio económico ha de situarse en lo más alto del ranking que la plataforma elabora, hasta el punto de aceptar pedidos que otro/a compañero/a no aceptaría; pero a la vez puede elaborar un discurso y unas acciones que hablan de su praxis diaria en el trabajo con conceptualizaciones en torno al compañerismo o a ser y sentirse como una familia. En este sentido funciona una solidaridad a modo de disponibilidad hacia los demás dada la "cercanía y el interconocimiento recíproco", similar a lo sucedido en comunidades vecinales o en pequeñas comunidades rurales (Noel, 2021: 186).

Esto es una familia (...) Aquí todos nos llevamos bien, nos conocemos de vernos (...) grupos (de wsp) siempre hay (...) Todos hacemos el mismo trabajo (E33, Coruña).
Hay mucho compañerismo (E36, Montevideo).
La competencia la tiene que tener uno mismo (...) Entre más pedidos hacés más plata te llevás (...) No es que los pibes de moto me quiten el laburo a mí" (E42, Mar del Plata).

En relación a los conceptos de competencia y atomización de los/las trabajadoras, ya Marx y Engels exponían las contradicciones del capitalismo industrial que analizaban, por cuanto lo que hacía hacia el proletariado era separar (alienar) a trabajadores, entre otros factores, de la propia fuerza de trabajo grupal, lo que a priori tendría repercusiones negativas en la productividad. Siguiendo con el relato, Sennet (2000) expone que esto en sociedades posindustriales genera una "corrosión del carácter", por cuanto se generan trayectorias laborales fragmentadas, propias del postindustrialismo. En nuestro trabajo de campo, encontramos discursos de riders que apelan tanto al compañerismo como a la idea de estar en competencia con el resto de compañeros:

Aquí estás solo. Aunque veas que nos juntamos y hablamos en la puerta esperando con el móvil, no somos amigos. A ver, si me piden un favor y puedo, lo hago. Pero aquí venimos a coger todos los pedidos que podamos. A ganar dinero" (E1, Murcia).

Algunos de los ejes fundamentales para comprender esta competencia tienen que ver con la productividad, la disciplina y la velocidad. El relato generalizado de los/las riders en torno a esto es "más trabajas, mejor te va", lo cual se relaciona también con una ideología de la responsabilidad individual. "Los repartidores comparten capturas de pantalla, preocupaciones, frustraciones y comienzan a articular impotencias y sentimientos de injusticia; así empiezan a construir una identidad como

trabajadores" (Menéndez, Haidar y Arias, 2023: 9).

En la construcción de esas identidades, y poniendo el acento en cómo se construye la acción colectiva, "Haidar et al exponen acerca de los diversos tipos de poder que tienen los riders. Uno de ellos, ya conceptualizado por Vandaele (2018) tiene que ver con lo discursivo. Desde el punto de vista de Haidar et al (2020), el acento está en el proceso de construcción de la acción colectiva:

este apunta a dañar públicamente la reputación de las empresas, en este caso realizando denuncias sobre las condiciones de trabajo y explotación. Una medida semejante al *boicot* que utilizaban los viejos sindicatos de oficio y que supone un recurso fundamental en el sector de los servicios. (Haidar et al, 2020: 24).

Asimismo, las mismas autoras afirman que "características del proceso de trabajo, que supone el ineludible encuentro de los trabajadores en los comercios más frecuentados, así como la estrategia empresarial de difusión y alta visibilidad, los vuelve identificables entre sí y les otorga un potencial poder asociativo" (Haidar et al, 2020: 21).

En otras palabras, no se conocen, pero se reconocen, lo cual puede significar un apoyo a futuro en caso de necesitar ayuda de otros/as. Algunos ejemplos de ello lo hemos encontrado en repartidores que han hecho una colecta común para que otro, al que le robaron una bici, pudiera acceder a comprar otra de segunda mano y así continuar trabajando. O casos en los que acudieron a reparar una moto ante un pinchazo, prestando herramientas.

Más allá de generar perfiles que sirvan de tipos ideales, pues finalmente existe bastante volatilidad en este tipo de empleo, sí observamos que hay ejemplos de repartidores/as que pueden incidir en la posibilidad o no de que exista una movilidad social ascendente y un deseo mayor de estabilidad. Los factores que condicionan esto son variados y así, por ejemplo, Haidar (2020) exponía una dualidad entre aquellos/as percibidos como ocasionales y otros denominados profesionales. Estos segundos tendrían, digamos, "más horas de vuelo", un mayor aprendizaje de las plataformas digitales, un conocimiento mayor de lo que sucede en las calles, en los barrios, en los locales o con los clientes. Por último, es importante señalar que las propias características de este tipo de trabajo (una cuestión que casi podríamos denominar estructural) propicia un posicionamiento de autonomía y competencia: la gran mayoría de los/as riders entrevistados/as operan como autónomos/as, lo que explicaría los discursos que encontramos en aquella lógica "más trabajas, mejor te va". Se trata de una autopercepción como rider que asume discursos neoliberales en relación a la figura del individuo emprendedor, autónomo y autogestor de su empresa

tú nadie te va a cuidar (...) Si alguien viene a meterte miedo tú no vas a entregarle lo único que tienes (...) Ya si van a asaltarte con un cuchillo o una pistola llévate todo porque ahí no tiene más sentido (E29, Montevideo).

Asimismo, los clientes exponen que no desean en general que quien reparte el pedido entre en sus hogares y prefieren bajar a la calle a recoger la comida. Hemos observado todo un juego de miradas en algunas ocasiones, como de desconfianza hasta que se realiza la transacción.

¿De qué sirve especular si no se va a hacer nunca nada? Yo puedo especular que esa persona [cliente a quien entregó un pedido] estaba de amigo con el que me atracó [en el mismo portal, justo tras entregar el pedido], pero de nada sirve llegar a esa conclusión (...) no hay pruebas (E29, Montevideo).

Me he encontrado con alguna insinuación o propuesta rara de alguna cliente. Si yo te contara... La gente te abre la puerta de casa en calzoncillos, en pijama. Hay de todo (E9, Murcia).

Como decimos, los miedos de clientes y repartidoras se deben a situaciones de conflicto y violencia vividas o narradas por gente cercana. A esto se agrega que alejados de las zonas céntricas, algunos barrios (villas) se perciben como más peligrosos, siendo así que varios repartidores desestiman pedidos con tal de no acudir allí y/o lo hacen acompañados por algún/a compañero/a. El tema de la nocturnidad también influye en esto:

Igual de noche yo sola no salgo, ando con muy poca plata" (E38, Mar del Plata)

La situación en España en cuanto a seguridad pasa más por aspectos relacionados con accidentes de tráfico (algo que también se da en ciudades latinoamericanas y en general a nivel global) y el discurso en torno a la seguridad pasa por un aspecto crítico con las condiciones de su ocupación y con ciertas demandas a mejoras de la condición, si bien existe en general cierto pesimismo por cuanto consideran que son aspectos que escapan a su control, por cuanto tienen que ver con valores y actos en la conducción vistos como incívicos y peligrosos, algunos de los cuales en los que ellos mismos se incluyen: "Las multas la verdad no me fijé. Prefiero no fijarme. Me mando en rojo por la senda peatonal..." (E34, Mar del Plata).

Tecnologías, estéticas y transportes

Al ser dueñas del software que permite el desarrollo del servicio de reparto, Srnicek (2018) denomina a este tipo de plataformas como austeras en su tipología, por cuanto no son propietarias de bienes de producción

materiales, tangibles. Lo singular de esto es que permite a las empresas negar toda relación laboral, argumentando que simplemente son mediadoras entre oferta y demanda a través de una tecnología, metaforizada y singularizada en un algoritmo (Casas Cortés, Moya y Piñeiro, 2023).

El discurso que explica el rol del rider como persona intermediaria entre empresa y clientes, y de ahí una relación de autonomía con respecto a la empresa quedaría desmontado en el caso español según Jurisprudencia (Sentencia del Tribunal Supremo de 25 de septiembre de 2020) que entiende las notas de dependencia y subordinación del rider con respecto a las empresas de plataformas, de donde se desprende la relación laboral y no meramente mercantil (rider como asalariado/a, en lugar de autónomo/a). Las notas de control y supervisión que ejercería la empresa sobre el desempeño del rider vendrían además ejercidas a través del uso de la aplicación móvil que administra las tareas y compromete al rider a aceptar pedidos en determinadas franjas horarias, y así no incurrir en posibles sanciones por parte de la empresa.

Resulta paradójico que, a pesar de la enorme visibilidad de ropas y mochilas ostentosas, en muchas ocasiones dichos atuendos son diferentes a los de la compañía para la cual se trabaja, lo cual nos hacía ser precavidos a la hora de preguntar si estaban trabajando para la empresa cuyos ropajes o mochilas portaban. Las formas de conseguir estos bienes varían en cada compañía y los tiempos pueden asimismo variar entre unas y otras o dependiendo de la mayor o menor demanda en función de la temporada del año en la que se esté. Asimismo, nos comentan que debido a las inclemencias del clima y del uso repetitivo con productos calientes y fríos, las mochilas se dañan bastante y deben cambiarlas con asiduidad. A esto se suma que había repartidores/as que iniciaban en una compañía y después se cambiaban a otra que según ellos les mejoraba las condiciones, si bien mantenían los ropajes y mochilas de la anterior.

Por otra parte, hemos constatado la existencia de un mercado subterráneo de prendas y mochilas, parte de él en grupos de Facebook, Amazon y Wallapop, lo cual hace ver que los ropajes son escogidos por los y las repartidores/as pero sin control alguno por parte de las compañías, dándose incluso bastantes casos en que se tiene indumentaria de empresas que ya no operan en algunos países, como es el caso de Deliveroo en España o de Glovo en Argentina. Esto hace que nos planteemos la corporalidad de los riders en cuanto a la sustentación o no de una imagen empresarial, encontrando que en general la decisión no va tanto hacia la preservación de una identidad corporativa cuanto a una materialidad práctica en el trabajo: cuanto antes se obtenga los útiles de trabajo, y en concreto la mochila de transporte de alimentos, mejor (esto por parte de los/las riders); cuanto antes se comience a trabajar, mejor (esto por parte de las compañías). Todo ello sin ningún tipo de requisito formal

en cuanto a estética en este sentido.

(E15, Murcia).

El uniforme te identifica, la gente sabe que trabajas para una empresa de estas y no por tu cuenta. De alguna manera te da visibilidad y te pone en un sitio" (E12, Murcia).

Vemos que en algunos casos el uso del uniforme se vincula con una adscripción a la empresa que de alguna manera sitúa al rider en un plano de validez y legitimación de su trabajo. En este sentido, del trabajo de campo realizado en Murcia (España) se trató de conocer la relación entre distintas variables según la modalidad laboral (autónomo o asalariado), y de ese análisis se desprende que es más habitual que el/la rider contratado/a por la propia empresa (a diferencia del monotributista/autónomo) valore y utilice el uniforme. En su caso, lo percibe como un instrumento que le da buena imagen y le permite sentirse más integrado e identificar a los compañeros, pero que también sirve para controlar al trabajador. Asimismo, hemos encontrado en cuanto a la estética una diferencia de discursos entre autónomo/monotributista y asalariado a la hora de percibir el uso e implicaciones del uniforme. Los asalariados identifican el uniforme tanto como algo distintivo (en términos de reconocimiento como parte del colectivo) como medida de competencia entre los propios riders.

En el caso del rider que opera bajo la modalidad de trabajo autónomo, su percepción con respecto al uso del uniforme queda más desvinculada. Precisamente por su interpretación de su trabajo en clave de autonomía, flexibilidad y libertad, entendemos que son unas notas que le hacen prescindir del uso del uniforme, al sentirse "su propio jefe". Una identificación que difiere del rider asalariado, el cual señala la precariedad de su tarea, así como las responsabilidades de la empresa en cuanto contratante, y de ahí que identifique el uniforme como una herramienta de identidad laboral que, más allá de lo estético, se correspondería con una cobertura simbólica de representación e identificación.

Es que, si además de toda esta precariedad vas con tu propia bici, tu propio móvil y sin uniforme, ¿para quién trabajas? Por lo menos que te den esta mochila, por lo menos que te den un uniforme y que no seas un simple ciclista

Además, nos hemos encontrado algunas discrepancias en cuanto a los atuendos, en el sentido de que diversos repartidores nos cuentan que una cosa es ir de calle, y así en los locales te atienden como un cliente más; y otra cosa es ir con ropa de las compañías, encontrando en algunos casos algún trato denostativo y/o de mayor espera hacia ellos que hacia los clientes. Incluso en algunos locales se les niega la entrada, aunque estén esperando los pedidos: es el encargado u otro empleado el que sale a entregarlo.

La casuística que tiene que ver con los vehículos (bici o moto principalmente), si bien no es materia tanto de división cuanto de diversidad de criterios y experiencias, en general depende fundamentalmente de condiciones previas a la entrada a las plataformas y la posesión de unos u otros vehículos. Aun así, es interesante analizar cierta tendencia encontrada a que los ciclistas opinan que de trabajar con moto tendrían más pedidos y estarían más cómodos; y los motoristas creen en general que los sobrecostos de reparaciones mecánicas y el coste del combustible les obliga a aceptar más pedidos que los ciclistas para compensar económicamente dichos gastos y que sea rentable el trabajo realizado.

En el caso de la ciudad de Murcia, los resultados de las encuestas arrojan la siguiente distribución en el uso del medio de transporte (Figura 2).

Como vemos, los medios de transporte más utilizados para el ejercicio de este trabajo son la motocicleta y la bicicleta, seguido por el coche y patinete eléctrico.

En Argentina y Uruguay apenas hemos observado reparto por medio de patinete, siendo en su mayoría en Montevideo la moto el vehículo más utilizado. En Mar del Plata podríamos decir que hay cantidades similares de motos y bicicletas. En ninguno de los dos países hemos encontrado gente repartiendo en coche, siendo algo excepcional asimismo en España, pero observado con más frecuencia. En todos los países, de manera general, la tendencia es a un proceso que se percibe como de crecimiento personal y de éxito laboral, que pasa por iniciar con una bici, mejorarla (colocando nuevos componentes, por ejemplo) o tratar de obtener una eléctrica, para en un futuro próximo tratar de conseguir

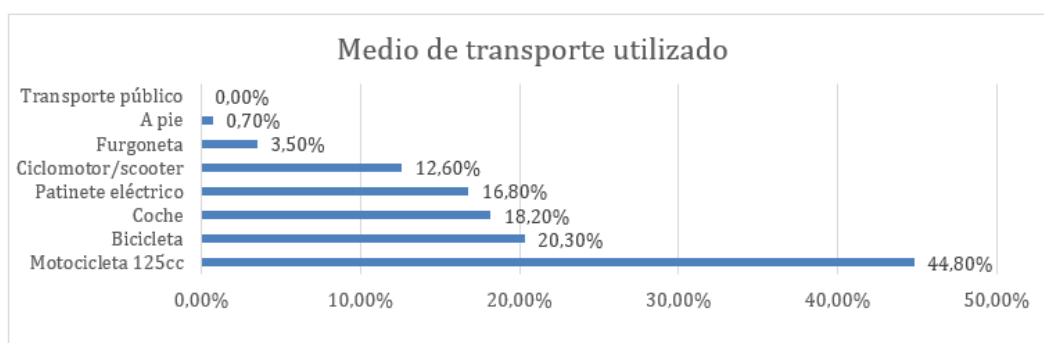


Figura 2. Medio de transporte utilizado en el caso de Murcia (España). Fuente: elaboración propia

Figure 2. Means of transportation used in the case of Murcia (Spain).

una motocicleta. Como excepción, en Uruguay hemos observado unos vehículos, denominados "carritos", exclusivos de la compañía PedidosYa, que en su parte delantera es un coche pequeño y llevan en la trasera un espacio de almacenaje similar al de una furgoneta. A decir de algunas de las personas entrevistadas estos son conducidos exclusivamente por uruguayos que tienen relación de dependencia con la empresa. Algunos entrevistados cubanos y venezolanos perciben esto como un privilegio al que a ellos no les dejan acceder. Las quejas por factores que tienen que ver con el tráfico son comunes en todos los territorios investigados, existiendo diferencias entre los repartidores que afirman no cometer irregularidades frente a otros que se jactan de ir muy rápido o que critican (y se autocritican) por saltarse normas de tráfico, generalmente por ir en sentido contrario, circular por la acera en vez de la calzada, etc. Asimismo, es general la percepción de sentirse desprotegidos por parte de las compañías ante accidentes sufridos por ellos o por algunos compañeros/as. En todos los países hay noticias de accidentes de tráfico que incluso terminaron en la muerte de algunos/as riders.

Como rasgos distintivos entre ciudades es de destacar que, en Coruña, partiendo del centro de la ciudad, los barrios periféricos, alejados en torno a unos 10 minutos como máximo en caso de trabajar en moto, las distancias se complican en caso de quienes optan por trabajar en bicicleta. Además de la lejanía influye mucho las subidas empinadas, lo cual marca mucho las preferencias por bicicleta o moto e incluso las diferencias a la hora de aceptar pedidos por parte de aquellas personas a las que les toca pedalear.

En el caso de la Región de Murcia, en las ciudades de Cartagena y Murcia, donde se concentran los riders, encontramos un contexto urbano de avenidas amplias, sin pendientes acusadas y un carril-bici que conecta los distintos barrios y facilita su tarea mediante el uso de la bicicleta, el patinete eléctrico y la motocicleta, principalmente. En concreto, la ciudad de Murcia presenta la particularidad de estar rodeada de distintas pedanías, en un entorno de huerta, lo que en términos urbanísticos explica una continuidad casco urbano-huerta (en distancias de 5-10 kilómetros) que explican el uso de la motocicleta e incluso el coche como estrategia de "llegar a más sitios" para algunos riders.

Por lo que respecta a las ciudades de Montevideo y Mar del Plata la red urbana en la que se extienden los pedidos es en su mayoría terreno plano, lo cual facilita la conducción, si bien las altas temperaturas en verano marcan una gran diferencia: a las complejidades por el aumento de la sensación térmica a la hora de realizar los pedidos (con mochilas pesadas en todo tipo de vehículos y el necesario ejercicio físico en casos de bicis no eléctricas) se suma la complejidad de un tráfico que aumenta considerablemente motivado por los periodos de

crecimiento de la masa turística que visita ambas ciudades costeras. Además de ello, la lejanía de ciertos barrios con respecto al centro se percibe como un incremento de la inseguridad, motivando la desestimación de pedidos por parte de algunos repartidores o incluso la llamada a compañeros para que acompañen a realizar entregas en zonas que se perciben como inseguras e incluso violentas.

Alteridad/otredad. Extranjeros y autóctonos. Visión sobre otras compañías

Uno de los factores que inciden en las subalternidades de los/las trabajadoras de plataforma es la alta volatilidad en los puestos de trabajo, lo cual a decir de Del Bono (2019: 3) tiene que ver con que la "descentralización permite a las empresas de base tecnológica acceder a través de plataformas en línea a una gran cantidad de personas dispuestas a realizar tareas remuneradas". Las compañías se encuentran ante la comodidad de poder reclutar de manera sencilla a mucha mano de obra, en general joven y en situación precaria; e incluso a migrantes que no poseen nacionalidad o ciudadanía, quienes se ven ante la situación de que la entrada en estas compañías es una manera rápida y eficaz de contar con recursos económicos mientras tratan de regular su situación administrativa en el país de acogida.

Hay gente que viene a nuestro país [España] y necesita dinero y le ayuda esto. El día a día es tranquilo, hay mucho trabajo. La gente sigue pidiendo, antes de la pandemia, durante la pandemia y ahora. Hay mucha demanda. Y con esto se puede vivir muy bien (E22, Coruña).

Asimismo, encontramos perfiles diferentes en los países analizados y en diversas plataformas, en donde si bien la mayoría son trabajadores/as jóvenes, hay también personal autóctono de mayor edad que por haber salido de otros puestos de trabajo y/o no encontrar ocupación acorde a su formación o experiencia deciden entrar al mundo del reparto de comida a domicilio.

¿Por qué trabajo en esto con mi edad? [41 años]
Bueno, me quedé en el paro, trabajaba en la obra, y un amigo me habló hace ya dos años de que se podía ganar dinero repartiendo así con la moto. Empecé y al final es mi trabajo, de momento, pero mi trabajo. Me manejo bien, conozco las calles porque siempre he vivido aquí (E8, Murcia).

Con respecto a Mar del Plata, el resto de realidades analizadas muestra mucha más variabilidad étnica. En la ciudad argentina en su mayoría son los propios nacionales argentinos quienes realizan mayoritariamente las tareas de reparto. Según nos cuentan (y como hemos podido observar en algunas visitas), en la capital del país sí hay bastantes personas de otras nacionalidades entregando pedidos, pero en Mar del Plata, y sobre todo en época

estival, el paisaje étnico es nacional, incluso con jóvenes provenientes de otras ciudades. En los casi dos meses que realizamos trabajo de campo solamente cruzamos palabras con un rider uruguayo, el cual ya llevaba casi 20 años en Argentina.

Por lo que respecta a Montevideo sí vimos, además de los propios uruguayos, bastantes deliveries de nacionalidad venezolana, cubana o colombiana, entre otros. En España esas mismas nacionalidades, sumadas a otras latinoamericanas, pueblan las ciudades y compiten con trabajadores autóctonos. La gran diferencia que estamos percibiendo en suelo español viene marcada por un aumento en los perfiles de trabajadores de avanzada edad, nacionales españoles, en contraste con gente más joven migrante/extranjera. En cuanto a género, se trata en general en todas las ciudades de un trabajo altamente masculinizado.

Además, el aspecto de la conciliación es clave para comprender la volatilidad laboral de la que hablamos, por cuanto muchos/as de nuestros/as informantes nos comentan que están en situación de compaginar el trabajo en plataformas con sus estudios, con otro trabajo o que su situación como riders les facilita los cuidados familiares dada la proximidad con respecto a sus hogares y la posibilidad de escoger horarios laborales.

Piensa que soy joven. No tengo ahora mismo obligaciones de hijos ni otras cosas. Me viene bien" (E10, Murcia).

[Se le pregunta sobre la conciliación] Por mi parte, de momento, lo llevo bien, puedo organizarme con un hijo incluso" (E8, Murcia).

Todo ello nos permite analizar una diversidad de situaciones en las cuales, si bien en el apartado inicial nos permitía hablar de solidaridades, también se han generado algunos conflictos, en especial dos:

- La participación o no participación en acciones colectivas
- La entrada de mano de obra migrante y ciertos discursos de racismo

En lo que se refiere al caso español en general, los autónomos defienden su perfil (e incluso critican la Ley Rider), y defienden la autonomía, independencia y la falacia de la flexibilidad, lo cual desde nuestro punto de vista esconde su dependencia hacia esta actividad. Por otra parte, los asalariados hablan de falta de seguridad, precariedad y dificultad de conciliación. En este sentido hemos encontrado que una de las mayores quejas presentadas por parte del sector de los asalariados, en especial los que trabajan para Just Eat, se encuentra en que se los contrata por menos horas que en una jornada laboral normal promedio de 40 horas, lo cual repercute

en peores salarios que otros compañeros que pese a ser autónomos, obtienen mayores ganancias gracias a los pagos de los pedidos.

Las inversiones y gastos de su actividad, independientemente del medio de locomoción empleado, no son recompensados por la empresa, con la diferencia que entre motos y bicis hay diversidad de bonificación por pedido dependiendo del kilometraje en algunas de las plataformas analizadas. Se dan casos en que propietarios de moto están dados de alta en las plataformas como repartidores/as que trabajan en bicicleta, y viceversa: dueños/as de bici dados de alta como moteros/as. Los motivos vienen dados porque el/la motorista que expone que viaja en moto prefiere viajes más cortos, mientras que el/la ciclista que coloca la moto como su medio intuye que así obtendrá un mayor número de pedidos. Ambas cosas son complejas de probar en la práctica.

Yo voy en bici. Pero es curioso que hace 3 años, o 4 años, no podría haber hecho este trabajo en esta ciudad en bici porque no se podía circular. Ahora hay mucho carril-bici, y la verdad que lo hace menos peligroso (E9, Murcia).

En cualquier caso, sí es significativo la relación sujeto-máquina en la configuración de identidades y así en varias ocasiones nos hemos encontrado discursos que hablan acerca de lo positivo de poder ejercer un trabajo vinculándolo a un hobby que además es bueno para la salud. Si nos centramos en los ciclistas rider, hay todo un imaginario crítico con el sedentarismo, a favor de verse nómadas en la ciudad, lo cual es también un disfrute y recreación estética por sus múltiples paisajes. Se trata, pues, de estar viviendo en tiempos móviles donde a las figuras del *flâneur* analizadas por Walter Benjamin (2017) o a las metáforas del turista y el vagabundo analizadas por Zygmunt Bauman (2003) podemos agregar la del ciclista urbano. En este sentido, resulta de interés la interpelación que observamos en los eslóganes de dos de estas empresas de plataformas (Figura 4 y 5), precisamente invitando al disfrute de la ciudad al tiempo que se desempeña la tarea de reparto.

Por otra parte, el aumento de carriles bici en diversas ciudades es prueba de esta proliferación de la figura del paseante/ciclista y así, para el caso que nos ocupa, hay además un discurso que habla de aspectos ecológicos y de salud vinculada a la práctica deportiva que se perciben como positivas por cuanto, además, permite ganar un salario. Así pues, "la división ya no pasa entre el trabajo y las diversiones. Estas dos regiones de actividades se homogeneizan. Se repiten y se refuerzan la una a la otra" (Certeu, 1999: 38).

"Mira, yo te digo una cosa: esto es bueno. ¿Por qué? Porque estamos ahí fofos, sentados todo el día, engordando. Y esto nos viene bien a nosotros, sentimos



Figura 3. Eslogan que invitan al disfrute de la actividad de rider. Fuente: elaboración propia a partir de web de empresa de plataformas

Figure 3. Slogans inviting to the enjoyment of the rider activity.

que estamos vivos. Los pulmones se abren. Te sientes vivo, es bueno para el sistema nervioso, no estamos tan nerviosos. Vas inmunizando tu sistema inmunológico con el ejercicio, con el sudar, con el transpirar.” (E16, Coruña).

Relación con la empresa: autonomía y flexibilidad

Expone Guy Standing (2022) que en la globalización actual “el punto clave es que las relaciones laborales flexibles son un imperativo del proceso de trabajo global” (Standing, 2022: 62). En último término, y dada la centralidad de lo económico en la actividad y que esto participa de las identidades de los deliveries/riders, en cierto sentido hemos de reflexionar acerca de los discursos en torno a ganancias y pérdidas, lo cual desde nuestro punto de vista se imbrica asimismo con alegatos en defensa o en disenso acerca de la autonomía y de dicha flexibilidad. Esto a su vez engrana con cierto relativismo moral en torno a verse comparados/as con respecto a haber trabajado o desear trabajar en otros sectores o ante el hecho de estar sin empleo. Todo ello confiere una centralidad relacionada con el significado de ser/sentirse rider, autónomo, monotributista, repartidor/a, y/o trabajador/a de la compañía que sea (Rappi, Glovo, PedidosYa, UberEat, entre otros). En un análisis de algunas de estas compañías en Latinoamérica, Haidar expone algunos de los dilemas a los que se ven expuestos estos trabajadores/as, los cuales están motivados por las propias exigencias de las empresas en cuanto a criterios de competitividad, control y vigilancia:

Rappi constituye en este sentido la empresa más voraz en su política de competencia y expansión basada en la rotación. De esta manera, el derrotero de los jóvenes repartidores es prácticamente idéntico: los primeros días van ascendiendo en número de repartos y premios, a las pocas semanas pasan las horas del día pedaleando sin recibir pedidos. La plataforma decide quién y cuándo lleva qué pedidos,

desde dónde y hacia dónde. Este control está garantizado por un sistema de castigos que construye el propio algoritmo y que hace que la decisión del supuesto microempresedor sea un dilema coercitivo entre trabajar en peores condiciones (trasladar pedidos a grandes distancias) o no trabajar (si no se aceptan los pedidos asignados) (Haidar et al, 2020: 18).

Por su parte, Diana Menéndez et al (2023) afirman la incidencia que los cambios introducidos por el gobierno de Mauricio Macri entre 2015-2019, bajo un programa neoliberal anclado en el imaginario del emprendedurismo, sirven para comprender el contexto actual de las plataformas de reparto de comida a domicilio en Argentina. Esos cambios hacia el emprendedurismo conllevan repercusiones para las identidades de los y las riders, por cuanto se fomentó “la exaltación del autoempleo, la autorresponsabilidad y el autoemprendimiento” (Diana Menéndez et al, 2023: 5). Frente al desempleo y la precariedad muchos jóvenes vieron en las plataformas una salida a la crisis y un escenario donde lograr ingresos de forma rápida.

Pero lo antedicho no solo se dio en Argentina, sino que es un proceso global basado en la ideología del empresariado de ti mismo (Foucault, 2007; Santos Ortega, 2014; Brockling, 2015). En general, desde el posfordismo de los 70, de lo que se trata es de introducir la flexibilidad en toda la vida social, ya no solo en el ámbito empresarial. Entre los factores de que haya calado tan bien este discurso tenemos la importancia que la contracultura de los años 60 le daba a la autonomía personal, a la crítica a la alienación y al deseo de una mayor búsqueda de realización personal. Los eslóganes



Figuras 4. Eslogan que invitan al disfrute de la actividad de rider. Fuente: elaboración propia a partir de web de empresa de plataformas

Figure 4. Slogans inviting to the enjoyment of the rider activity.

de algunas de las compañías aquí analizadas aglomeran algunos de estos discursos en el presente, los cuales no hacen sino confirmar que "en el mundo del trabajo se despliega todo un andamiaje verbal embellecedor para seducir a trabajadores y trabajadoras" (Palermo y Molina, 2022: 441):

Uber: "Haz entregas cuando quieras Haz entregas en tu propio tiempo. Haz entregas un par de horas al día, todas las noches, o solo los fines de semana. Tú decides. Tú tienes el control para generar ganancias a tu manera. Elige tu vehículo Según las reglamentaciones de tu ciudad, es posible que puedas hacer entregas en auto, bicicleta o scooter. Genera ganancias ¿Quieres generar ganancias? Haz entregas de lo que más les gusta a las personas. Tú tienes el control".¹

Resulta paradójica la ambivalencia entre que la decisión sea por parte de la persona invitada a entrar a la empresa mientras que al mismo tiempo se enuncia en un imperativo "hacer". Algo similar sucede con Glovo, que refuerza los criterios de elección y libertad a los que suma un imaginario de felicidad:

Tus ganancias: Lo que ganes dependerá de la cantidad de pedidos que realices. Pago por pedido + extra variable según la distancia y el tiempo de entrega; Conéctate con total libertad. Tú eliges cuándo te conectas y qué pedidos aceptas; Necesitarás...Una sonrisa de oreja a oreja, tu vehículo (moto, bicicleta o coche), un iPhone o un dispositivo Android y ser mayor de 18 años.²

Por su parte Rappi responde a ¿por qué entregar con Rappi, enfatizando la rapidez con la que se pueden obtener beneficios:

"Ganancias: Recibí tus ganancias cada semana. Aumentamos las tarifas un 30 %"; Flexibilidad: "Vos decidís cuándo y dónde quieres conectarte"; Registro fácil: Podés empezar a repartir y ganar dinero en 24hrs"³

PedidosYa, por su parte, refuerza el aspecto del poder elegir tiempos y espacios, remarcando que se trata de un

trabajo no cualificado que posibilita incluso una movilidad social ascendente:

¡Crecé con nosotros! Ganá dinero repartiendo con la empresa líder de delivery en Latinoamérica; La ciudad es tuya Viví al máximo la ciudad, conocé cada rincón y... ¡generá experiencias increíbles! ¿Qué te ofrecemos? Elegir tus horarios y organizar la semana a tu medida; Contar con soporte personalizado en tus entregas; No necesitas contar con experiencia previa.⁴

Analizando la economía de plataformas en Argentina, María Julia Foddanu (2022) expone tres grandes posturas en torno a la naturaleza jurídica de la relación laboral, las cuales califica de irreconcilables: una de naturaleza civil y comercial, presentándose las plataformas como simples intermediarias y la relación con los riders como de colaboración, permitiendo la obtención de ganancias tanto a repartidores/as como a la propia empresa. Se trata de colaboración ocasional, autónoma y flexible, sin exclusividad y en general defiende una economía colaborativa 4.0.

En segundo lugar, estaría la interpretación de la relación en cuanto una naturaleza dependiente, mediante un vínculo laboral. En este caso "la empresa organiza, dirige y controla la prestación" (Foddanu, 2022: 24) del servicio, basado en la entrega de productos. Dicho control estaría a cargo tanto por parte de la propia empresa como por parte del consumidor que solicita el producto, y ambos tendrían que ver con un sistema de puntaje bajo el que se evalúa a la persona que lleva el pedido. En este caso, la suspensión o bloque de cuenta puede entenderse como despido. En esta segunda forma de relación trabajador-empresa lo que prima es un vínculo basado en que el servicio actúa como contrato de trabajo y que es la empresa la que debe probar lo contrario.

La tercera postura defiende que con independencia de cómo nos situemos en el eje dependencia o autonomía se debe proteger unas condiciones de trabajo decentes para los/las trabajadores/as de este sector, en general una mayor protección. Foddanu expone que si bien hay sentencias en otros países que afirman las dos primeras posturas, la tercera "resulta novedosa, un tanto utópica, ya que no existen regulaciones de tal tipo, al menos por ahora, en Argentina" (Foddanu, 2022: 27).

En esta problemática en torno a la regulación de las economías de plataformas subyace la pretensión de vincular rider y economía colaborativa. Esto a la vez conecta con los conceptos de flexibilidad e innovación, de modo que se incide en la relación ágil entre empresas y repartidores como colaboradores para el reparto al cliente final como uno de los elementos positivos de este tipo de economías. Uno de los argumentos que tratan de explicar

¹[² <https://couriers.glovoapp.com/es/>, consultado el 21/03/2023](https://www.uber.com/ar/es/s/c/deliver-kochab?ad_id=629476663873&adg_id=143162782235&campaign_id=18595957324&cre=629476663873&dev=c&dev_m=&fi_id=&gclid=CjwKCAjwq-WgBhBMEiwAzKSH6Ga3jku nMlgH5XVIFjHcUD5TNILog-IOQSQ6yGEweeakj7_kpn4yRoCRkYQAvD_BwE&gclidsrc=aw.ds&kw=como%20trabajar%20en%20glovo&kwid=kwd-1819335346295&match=b&net=g&placement=&tar=&utm_campaign=CM2217403-search-google-nonbrand_162_-99_ES-National_o-c_web_acq_cpc_es_T1_Competitors_BM_como%20trabajar%20en%20glovo_kwd-1819335346295_629476663873_143162782235_b_c&utm_source=AdWords_NonBrand, consultado el 21/03/2023</p></div><div data-bbox=)

³ <https://soyrappi.com.ar/>, consultado el 21/03/2023

⁴ <https://www.repartosya.com.ar/>, consultado el 21/07/2023

los beneficios identifica la tecnología como incorporación novedosa que permite que los riders puedan trabajar los días y en las franjas que estimen, incorporando así conceptos como la flexibilidad y la autonomía personal.

Sin embargo, la relación entre los/as repartidores y la economía colaborativa ha sido objeto de controversia, ya que distintas voces sostienen que aquellos no gozan de los mismos derechos y protecciones que los empleados tradicionales (asalariados), como salario mínimo, prestaciones, vacaciones, seguros de desempleo seguridad laboral (cuando se trata de riders autónomos/colaboradores). Además, la naturaleza del trabajo también implicaría su exposición a riesgos, como accidentes de tráfico, sin un seguro o protección adecuados; y sobre todo, la subordinación, dependencia y control de la empresa sobre la actividad del rider nos llevaría a señalar su relación empleador-empleado, que no colaborador. Por su parte, la idea de innovación que incorporarían las nuevas tecnologías es también cuestionada al entender que las tareas que se desarrollan son similares a otras "tradicionales" de reparto y mensajería, y que en todo caso la empresa de plataformas actuaría como "caja negra" (Latour, 1987) donde la información derivada de esta interacción queda oculta como activo de la propia empresa.

Contestar la opacidad pasa por producir saberes. Rastreado estas prácticas y siguiendo a Latour (2004), los algoritmos de las plataformas que vibran en el teléfono de los repartidores, o la caja negra, pasarían de ser un *matter of fact*, es decir, una cuestión de hecho, inapelable y cerrada de antemano, a un *matter of concern*, esto es, un asunto que interesa, preocupa, ocupa y concierne a los repartidores en el ejercicio de su trabajo (Diz et al., 2023).

Conclusiones

La crítica elaborada por Byung Chung Hal (2012) según la cual el sistema capitalista ha subsumido los tiempos de ocio recreativo hasta redefinirlos como un espacio entre tiempos de trabajo en donde lo que más se realiza es una recarga de energías para continuar poniendo la vida al servicio del capital, es redefinida en diversos discursos como un ensamblaje entre recreación y (re) producción, por cuanto la actividad física (pedalear, subir escaleras en caso de pedidos en España, e incluso caminar las calles en caso de pedidos cercanos a los locales) se expone como útil a la actividad económica y a la propia salud. Frente al ocio entendido como una forma vacía del trabajo, el tiempo de la recreación forma parte de la jornada, en otras palabras. Se trata, en fin, de hacer del deporte un trabajo y del trabajo un deporte según algunos de nuestros/as informantes, con reflexiones más o menos críticas dependiendo del mayor o menor tráfico, de las inclemencias del clima y de la seguridad

percibida, aspectos que actúan de manera diversa en las tres ciudades analizadas.

Hemos encontrado en general en los tres contextos, asimismo, un discurso generalizable que bien se podría interpretar en clave biopolítica, en relación a la interpelación al sujeto en cuanto a su responsabilidad de autocuidado, incluso adentrarnos en el discurso más elaborado y reciente sobre la idea de "envejecimiento activo" allí donde el Estado de Bienestar no fuera capaz de cubrir ciertas cuotas en el ámbito de la salud y los cuidados. En otras palabras, la denominada psicologización del trabajo, según el cual el trabajador es responsable de sus condiciones independientemente de factores estructurales o históricos, a pesar de encontrar críticas, cala muy hondo en general en las reflexiones realizadas por nuestros informantes.

Las plataformas de la nueva economía informacional -del conocimiento, new economy, apoyada y consustancial a la revolución 4.0- "intentan construir monopolios y convertirse en imprescindibles" (Haidar et al, 2020: 16). Así, la plataforma establece un modelo de negocio global que ofrece un discurso que se presenta como una "no-empresa", y trata entonces de explicarse y validarse como un intermediario tecnológico que recluta personal disponible en base a una estrategia de *crowdsourcing*, y de este modo concretar una relación de "colaboración" con los individuos que ponen horas de trabajo a disposición de la empresa de plataformas. La digitalización en este contexto implica una reconfiguración de los ámbitos cultural, social y económico, alterando así los equilibrios establecidos en relación al concepto de contrato social y a los presupuestos del estado de bienestar.

Los individuos entrevistados ofrecen discursos que apuntan a la configuración de una *cultura laboral rider* que nos lleva a pensar en la construcción del *homo rider*. Un arquetipo de las relaciones laborales digitales que se caracteriza por el manejo de las incertidumbres cotidianas como parte de esta identidad rider. Dichas incertidumbres son diversas dependiendo de los contextos, con un marcado carácter étnico que en ocasiones deviene en acontecimientos racistas o xenófobos sufridos por los/las riders, en especial en Murcia y Montevideo (no así o no lo hemos percibido en Mar del Plata, por tratarse en su mayoría de trabajadores autóctonos provenientes de esa propia ciudad o de la capital del país).

Por otra parte, estamos observando dentro del capitalismo digital global un acusado individualismo que incluye incluso una separación tajante en los salarios percibidos (en el doble sentido de obtenidos y apreciados) por los y las riders. Esto genera una identidad vinculada al manejo de la incertidumbre, dado que se desconocen montos, existe opacidad en los términos y aparece cierto discurso en torno a estar sometidos/as a aleatoriedades del sistema que no pueden ser manejados. Aun con

ello, existe una diferencia significativa que habría que profundizar en posteriores investigaciones, pues mientras en Mar del Plata hemos encontrado positivos en general hacia las ganancias obtenidas, el pesimismo es mucho mayor en las ciudades de Uruguay y España analizadas.

Este *homo rider* se nos presenta como un *homo economicus* digital que en ocasiones se percibe desde la flexibilidad y la autonomía al tiempo que se incrusta en las estructuras del capitalismo digital, donde su subordinación y dependencia parecen más sutiles en tanto que se ejerce desde el algoritmo. Esta figura puede desconocer o negar su precariedad debido a la fusión entre su actividad laboral y su identidad personal. Un engrudo hecho de "mcdonalización" (Ritzer, 1996) del empleo, la idea de innovación aplicada a lo digital y la globalización conforman un entramado complejo que apunta hacia un perfil principalmente masculino, joven, sin cargas familiares que reconoce su actividad como estrategia a corto-medio plazo ("no es el trabajo de mi vida").

Referencias

- Bauman, Z. (2003). De peregrino a turista, o una breve historia de la identidad". En S. Hall (ed) *Cuestiones de identidad cultural* (pp. 40-68). Buenos Aires: Amorrortu Editores.
- Benjamin, W. (2017) *Libro de los pasajes*. Madrid: Akal.
- Bröckling, U. (2015). *El Self emprendedor. Sociología de una forma de subjetivación*. Santiago de Chile: Editorial Universidad Alberto Hurtado.
- Casas Cortés, M. Moya, L. y Piñeiro, E. (2023, en prensa) Algoritmos de reconocimiento facial entre repartidores en España: vigilancia y complicidad con las prácticas de subarriendo y uso compartido de cuentas personales. *Disparidades. Revista de Antropología* 78(1), eISSN: 2659-6881. <https://doi.org/10.3989/dra.2023.001c>
- Certeau, M. de (1999). *La invención de lo cotidiano*. Vol I.- Artes de hacer. México: Universidad Iberoamericana.
- Chul Han, B. (2012) *La sociedad del cansancio*. Barcelona: Herder.
- Del Bono, A. (2019). Trabajadores de plataformas digitales: Condiciones laborales en plataformas de reparto a domicilio en Argentina. *Cuestiones de Sociología*, 20, e083. <https://doi.org/10.24215/23468904e083>
- Diana Menéndez, N., Haidar, J., y Arias, C. (2023). Prácticas organizativas de trabajadores de plataformas de reparto: un análisis desde la teoría de los recursos de poder. *Papers: revista de sociología*, 108(1), e3044-e3044, 1-25. <https://doi.org/10.5565/rev/papers.3044>
- Diz, C., González Granados, P. y Prieto Arratibel, A. (2023). Reaprendiendo a trabajar: saberes que cuidan en el manejo de algoritmos entre riders. *Disparidades. Revista de Antropología* 78(1): e001d. doi: <https://doi.org/10.3989/dra.2023.001d>
- Fernández Avilés, J. A. (2018 Dir.) *El trabajo en la economía colaborativa y la prevención de los riesgos laborales*. Madrid: Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente de UGT-CEC.
- Fielbaum, A., Ruiz, F., Rubio, D., Boccardo, G., Tirachini, A., y Rosales-Salas, J. (2020). Conduciendo en la pandemia: trabajar conduciendo en transporte público, aplicaciones de pasajeros y aplicaciones de reparto en Santiago durante la pandemia COVID-19. *Centro de Economía y Políticas Sociales*, 15(6). https://www.researchgate.net/profile/Andres-Fielbaum/publication/350276611_Conduciendo_en_la_pandemia_trabajar_conduciendo_en_transporte_publico_aplicaciones_de_pasajeros_y_aplicaciones_de_reparto_en_Santiago_durante_la_pandemia_COVID-19/links/605840d792851cd8ce5a3ec0/Conduciendo-en-la-pandemia-trabajar-conduciendo-en-transporte-publico-aplicaciones-de-pasajeros-y-aplicaciones-de-reparto-en-Santiago-durante-la-pandemia-COVID-19.pdf
- Foddanu, M. J. (2022). La calificación jurídica del vínculo plataforma-repartidores. *Revista de Estudio de Derecho Laboral y Derecho Procesal Laboral Universidad Blas Pascal*, (4), 23-35. [https://doi.org/10.37767/2683-8761\(2022\)002](https://doi.org/10.37767/2683-8761(2022)002)
- Foucault, M. (2007). *Nacimiento de la biopolítica*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Fusch, P. I., y Ness, L. R. (2015). Are we there yet? Data saturation in qualitative research. *The Qualitative Report*, 20(9), 1408. <https://doi.org/10.46743/2160-3715/2015.2281>
- Haidar, J. (2020) La configuración del proceso de trabajo en las plataformas de reparto en la Ciudad de Buenos Aires. Un abordaje multidimensional y multi-método (Julio/Agosto de 2020)". *Informes de Coyuntura*, 11, IIGG. <http://iigg.sociales.uba.ar/wpcontent/uploads/sites/22/2020/10/IC-HAIDAR-WEB-241020.pdf>
- Fernández-Trujillo Moares, F. (2020). Precariedad

- e inestabilidad: contradicciones en el trabajo en las plataformas de reparto de comida. *Teknokultura*, 17(1), 35-40. <http://dx.doi.org/10.5209/TEKN.65189>
- Haidar, J., Diana Menéndez, N., y Arias, C. C. (2020). La organización vence al algoritmo (?) Plataformas de reparto y procesos de organización de los trabajadores de delivery en Argentina. *Revista Pilquen*, 23(4), 15-28. http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-31232020000400002&lng=es&nrm=iso
- Landa, M. I., y Marengo, L. G. (2011). El cuerpo del trabajo en el capitalismo flexible: lógicas empresariales de gestión de energías y emociones. *Cuadernos de relaciones laborales*, 29(1), 177-199.
- Latour, B. (1987) *Science in Action*. Cambridge: Harvard University Press.
- Laval, C., y Dardot, P. (2013). *La nueva razón del mundo*. Barcelona: Gedisa.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- López-Martínez, G., Haz-Gómez, F. E., y Manzanera-Román, S. (2022). Identities and Precariousness in the Collaborative Economy, Neither Wage-Earner, nor Self-Employed: Emergence and Consolidation of the Homo Rider, a Case Study. *Societies*, 12(1), 6. <https://doi.org/10.3390/soc12010006>
- Mauss, M. (2009). Ensayo sobre el don: forma y función del intercambio en las sociedades arcaicas. Buenos Aires: Katz editores.
- Malo, M.A. (2018). Nuevas formas de empleo: Del empleo atípico a las plataformas digitales. *Papeles de Economía Española*, 156, 146–158. <http://grupo.us.es/iwpr/wp-content/uploads/2018/07/Del-trabajo-atipico-al-trabajo-en-plataformas.pdf>
- Nash, J. (1981). Ethnographic aspects of the World Capitalist System. *Annual Review of Anthropology* 10, 393-423
- Noel, G. D. (2021). Los pueblos y la vida moral: "Pueblo", "ciudad" y "campo" como categorías de la práctica en las localidades del partido de Punta Indio (Buenos Aires, Argentina). *Revista Del Museo De Antropología*, 14(1), 181–196. <https://doi.org/10.31048/1852.4826.v14.n1.32002>
- Palermo, H. M., y Molina, J. I. (2022). Plataformas digitales de delivery y el (des) extrañamiento del trabajo. *Trabajo y sociedad*, 23(39), 439-453. <https://www.redalyc.org/journal/3873/387372886022/html/>
- Ritzer, G. (1996). *La mcdonalización de la sociedad: Un análisis de la racionalización en la vida cotidiana*. Barcelona: Ariel.
- Sanmartin, R. (2003) *Observar, escuchar, comparar, escribir. La práctica de la investigación cualitativa*. Barcelona: Ariel.
- Santos Ortega, A. (2014). La política en manos de los empresarios: el imparable ascenso de la ideología del emprendedor. *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*, (127), 29-43. https://educaciotransformadora.files.wordpress.com/2016/04/la_politica_en_manos_de_los_empresarios.pdf
- Sennett, R. (2000). *La corrosión del carácter*. Barcelona: Anagrama.
- Sepúlveda Galeas, M. (2011). El riesgo como dispositivo de gobierno: neoprudencialismo y subjetivación. *Revista de Psicología*, 20(2). 103-124. <https://doi.org/10.5354/0719-0581.2011.17934>
- Srnicek, N. (2018). *Capitalismo de plataformas*. Buenos Aires y Madrid: Caja Negra.
- Standing, G. (2022). *El precariado. Una nueva clase social*. Barcelona: Ediciones de Pasado y Presente.
- Vandaele, K. (2018). *Will Trade Unions Survive in the Platform Economy? Emerging Patterns of Platform Workers' Collective Voice and Representation in Europe*. ETUI Research Paper. Disponible en <https://ssrn.com/abstract=3198546> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3198546>