

# El *general intellect* en bicicleta. Un análisis del trabajo de repartidores de plataformas de delivery de Buenos Aires, Argentina\*

The general intellect running by bike. An analysis of the work of delivery platform couriers in Buenos Aires, Argentina

O general intellect de bicicleta. Análise do trabalho de entregadores de plataformas de delivery de Buenos Aires, Argentina

Andrea Fagioli

Universidad Nacional de San Martín, Argentina

andrea.fagioli81@gmail.com

Recepción: 14 Abril 2021

Aprobación: 30 Junio 2021

Publicación: 01 Septiembre 2021



Acceso abierto diamante

## Resumen

El artículo analiza algunos aspectos del trabajo de los repartidores de plataformas de *delivery*, desde un marco teórico basado en algunas formulaciones de autores que se inscriben en el así llamado marxismo postoperaísta. En particular, se retoma la manera en que ciertos autores filtran a la luz de la historia del capitalismo y extienden en su alcance el concepto marxiano de *general intellect*. A partir de un trabajo de campo realizado con los repartidores de Buenos Aires, el texto se enfoca principalmente en la autonomía que tienen estos en el manejo de sus tareas cotidianas, que, más allá de los cuerpos, requieren la puesta al trabajo de los requisitos específicos del *Homo sapiens*. La hipótesis que se plantea es que esto implica, de parte de las plataformas, un manejo estratégico de las relaciones capital-trabajo y que las plataformas se pueden volver un terreno de conflicto.

**Palabras clave:** Capitalismo de plataformas, plataformas de delivery, general intellect, postoperaísmo, relación capital-trabajo.

## Abstract

This article studies certain aspects of the work of delivery platform couriers from a theoretical framework based on formulations of authors of the so-called post-workerism Marxism. Particularly, this work retakes the way in which some authors filter the Marxist concept of general intellect in the light of the history of capitalism and thus extend its scope. Based on fieldwork carried out with delivery platform couriers in Buenos Aires, the text focuses mainly on the autonomy these individuals have in managing their daily tasks, which, beyond the body, require deploying the specific requirements of *Homo sapiens* nature. The underlying hypothesis on this issue suggests a strategic management of capital-labor relations by these platforms, considering they could become a conflict zone.

**Keywords:** Platform capitalism, delivery platforms, general intellect, post-workerism, capital-labor relationship.

## Resumo

Neste artigo, são analisados alguns aspectos do trabalho dos entregadores de plataformas de *delivery*, sob um referencial teórico baseado em formulações de autores que estão vinculados ao chamado “marxismo pós-operaísta”. Em específico, é retomada a maneira em que certos autores filtram o conceito Marxista de *general intellect* à luz da história do capitalismo e se estendem em seu alcance. A partir de um trabalho de campo realizado com entregadores de Buenos Aires, Argentina, no texto, é focado principalmente na

autonomia que eles têm na organização de suas tarefas cotidianas que, mais além dos corpos, exigem a consideração dos requisitos do *Homo sapiens*. Propõe-se que isso implica, por parte das plataformas, uma gestão estratégia das relações capital-trabalho e que as plataformas possam se tornar um terreno de conflito.

**Palavras-chave:** capitalismo de plataformas, plataformas de delivery, *general intellect*, pós-operaísmo, relação capital-trabalho..

Sábado, 14 de diciembre del 2019. Pocas personas han escuchado hablar de una epidemia que ha estallado en una desconocida ciudad china y que paralizará el mundo dentro de pocas semanas. En el elegante barrio de Recoleta, en Buenos Aires, es un atardecer extremadamente caluroso; las mesas de cafés, restaurantes y heladerías estallan de turistas que buscan reparo del sol y, sobre todo, de la humedad insoportable. En los alrededores del cementerio que lleva el nombre del barrio y que cada día es objeto de visita de cientos de forasteros, muchos repartidores colorean el paisaje con sus mochilas color naranja, rojo, amarillo o verde, dependiendo de la plataforma de *delivery* por la que trabajan. Allí descansan y comparten la espera del próximo pedido de una noche que, por fecha y clima, se anuncia durísima en lo físico, pero también muy rentable. Unes escuchan música, otros parlotean y uno que otro se aleja, teléfono al oído, para hablar con alguien que puede estar a unas pocas cuadras o a miles de kilómetros de distancia.

Mario es argentino y viene de la zona oeste de la enorme área urbana de Buenos Aires. Viajó una hora en tren, bajó en la estación de Plaza Miserere, en el barrio de Once, pedaleó un par de kilómetros y acaba de prender la aplicación, disfrutando de la poca sombra que regala uno de los árboles de la plazuela Mujica Lainez. Después de haber perdido el trabajo en una sociedad de logística, Mario ha acumulado una larga experiencia en el rubro de las plataformas. Trabajó como chofer de Uber, “pero no conviene —cuenta— si el auto no es tuyo”, y tiene cuentas activas en tres de las diferentes apps de *delivery* —definición quizás algo reductiva a esta altura— que operan en la ciudad: Glovo, PedidosYa y Rappi[1]. Hoy trabaja con esta última, porque no es necesario reservar el turno[2].

Natalia es venezolana, tiene 21 años, vive hace dos en Argentina y estudia Medicina en la Universidad de Buenos Aires. Hizo muchos trabajos para mantenerse: niñera, operadora de *call center* y una que otra changa, pero, de todos los trabajos, el de repartidora es el mejor retribuido y, sobre todo, el único cuya flexibilidad encaja con las exigencias de la cursada en la facultad; en particular Rappi, que le permite (le permitía en aquel entonces) conectarse en cualquier momento y desde cualquier zona. Sentada de piernas cruzadas en una pandereta frente al centro comercial que mira al cementerio, sostiene la bicicleta con las rodillas y espera que el celular le anuncie el próximo pedido. No se mezcla con los demás repartidores y está algo alejada de los pequeños grupos: “no me gusta la gente”, dice riéndose, sin dejar entender del todo si es un chiste o está hablando en serio.

Mario y Natalia no se conocen[3], pero frente a la pregunta sobre cómo es en el día a día su relación con las apps por las que trabajan, las palabras de uno resuenan en las de la otra, así como en aquellas de varios repartidores más. En particular modo resuenan los pasajes sobre el manejo de una rutina caracterizada por pequeños y grandes inconvenientes que plagan el camino, para los cuales los repartidores no tienen un manual; sin embargo, requieren soluciones rápidas. Ambas coinciden en que hay casos en que no se pueden solucionar problemas sin recurrir a la aplicación, específicamente cuando tienen que ver con la política de pagos, reembolsos y cancelaciones. Aun así, hay un sinnúmero de problemas que remiten al uso de la plataforma o a los obstáculos que emergen en el cuerpo a cuerpo cotidiano con el sistema operativo, para los cuales los repartidores recurren a pequeños trucos que conocen gracias a la experiencia que comparten y hacen circular entre ellos.

“Nunca resuelven los problemas”, sostiene Natalia hablando de los trabajadores de soporte técnico —el intermediario entre ella y la plataforma— con una tonada que parece no admitir réplicas. Y agrega:

los contacto solo cuando de repente el cliente cancela y te ponen una deuda que no deberían ponerte, cuando no se puede ingresar algún cambio por la aplicación, cuando no aparece el kilometraje o te dan un pedido que es más largo de lo que te dicen (Natalia, entrevista con el autor, diciembre del 2019).

Mario está en plena sintonía con su colega y, para él, para hacer este trabajo es fundamental conocer la plataforma, entenderla. “Cuando llamás a soporte técnico tardan en responderte y a veces no entienden nada, porque los que te contestan no lo hicieron el trabajo en la calle”, dice, mientras desliza el dedo índice por la

pantalla, dejando así pasar un pedido que —según afirma en voz alta— no le conviene. “Tenemos grupos de WhatsApp o llamamos a algún amigo: ‘mirá, me pasó esto o lo otro’. Sobre todo los nuevos escriben a un compañero o, por último, preguntan a algún repartidor que se cruzan en la calle” (Mario, entrevista con el autor, diciembre del 2019).

Este texto se alimenta de un trabajo de campo basado en una muestra intencional[4], por esta razón el punto de vista de Mario y Natalia no puede ser generalizado, aun cuando, como dije anteriormente, representa las opiniones de varios trabajadores más. Además, es posible rastrear diferencias, inclusive importantes, en el modo en que los repartidores de las distintas plataformas perciben el soporte que reciben[5].

De todas maneras, mi objetivo aquí no es detenerme en el descontento de los repartidores con respecto a la ayuda que reciben de las plataformas en el desarrollo de sus tareas. Tampoco pretendo analizar las diferencias entre plataformas de *delivery* o la tensión entre dos distintas categorías de trabajadores: aquellos de los *call center* y los repartidores. Lo que me interesa —y las palabras de los trabajadores, al margen de sus diferencias, funcionaron como disparador en ese sentido— es reflexionar sobre la autonomía de los repartidores en el desarrollo del principal servicio que las plataformas ofrecen —y que organizan solo en parte—: la entrega de los pedidos.

Además, en el marco del Aislamiento social preventivo y obligatorio (ASPO) —establecido con el Decreto Nacional de Urgencia (DNU) 297/2020 en marzo del 2020 y prorrogado hasta noviembre del mismo año— los repartidores fueron declarados trabajadores esenciales y esa autonomía ha crecido más todavía, en la medida en que han tenido que hacerse cargo de las medidas de cuidado y manejar dos frentes: por un lado, para no tener problemas con los protocolos implementados por las plataformas y, por otra parte, para lidiar con los clientes que a veces rechazaban ese protocolo (Elbert & Negri, 2021)[6].

En las páginas que siguen me voy a detener, en primera instancia, en el marco teórico a partir del cual analizo el objeto de mi investigación y mediante el que retomo algunas reflexiones de autores postoperaístas, en particular la extensión del concepto marxiano de *general intellect*, que encuentro sumamente fecundo para pensar el capitalismo contemporáneo y que, además, los repartidores ponen a prueba; en segundo lugar, me voy a concentrar en la autonomía que tienen los trabajadores de las plataformas de *delivery*, a quienes se les exige que pongan a trabajar no solo los músculos, sino también su inteligencia y sus emociones; en un tercer apartado voy a abordar la cuestión de la gestión del trabajo de parte las plataformas, subrayando su dimensión política, que va más allá de la eficiencia; finalmente cierro con algunas reflexiones conclusivas.

## Marco teórico

La perspectiva teórica desde la cual pretendo pensar la organización del trabajo en las plataformas de *delivery* es aquella que, a grandes rasgos, podemos definir postoperaísmo[7], por la atención que esa tradición ha dedicado a la dimensión tecnológica del capitalismo. Una dimensión que diversos autores han analizado desde el punto de vista político a partir del primer número de la revista *Quaderni Rossi*, a comienzos de la década de los 60[8].

Como ha subrayado el australiano Steve Wright (2002), en aquel entonces la visión dominante dentro del marxismo italiano era que “el progreso tecnológico estaba, de alguna manera, separado de las relaciones de clase” (p. 41) y, es en ese sentido, que el operaismo puede ser pensado como el verdadero primer intento de desmitificar la racionalidad tecnológica. La manera de pensar la innovación tecnológica a partir del punto de vista subjetivo de clase, en lugar de hacerlo desde el punto de vista objetivo del capital, marca una suerte de “pasaje de una composición orgánica a un antagonismo orgánico” del capital (Pasquinelli, 2014a, p. 181), y subraya el papel clave que juega en la innovación tecnológica la voluntad de dominar la mano rebelde del trabajo (Fagioli, 2015).

Para lo que me interesa aquí, un texto fundamental en el marco del debate postoperaísta ha sido el así llamado “Fragmento sobre las máquinas”[9] de los *Gründrisse* de Marx (1989), a través de cuya lectura —

según el filósofo Paolo Virno (2003a), uno de los autores centrales de esa tradición— los primeros operaistas pusieron en tela de juicio, en los años 60, “la supuesta neutralidad de la ciencia y del saber en general” (p. 79). Pero posteriormente, como afirma el autor, el “Fragmento” permitió “mostrar la imposibilidad de disociar técnica y ‘mando’, máquinas y jerarquía, y denunciar las mentiras desvergonzadas de los progresistas y los teóricos de las ‘relaciones humanas’” (Virno, 2003a, p. 79). Más tarde, aquel mismo texto se volvió fundamental para pensar el posfordismo y la sociedad del conocimiento de los años 80 y 90, mientras que hoy sigue siendo útil para “pensar el nivel de abstracción de la *cosmopolis* financiera, securitaria, logística y digital” (Pasquinelli, 2014b, p. 8), incluyendo —agrego yo— lo que autores como Nick Srnicek (2018) y Benedetto Vecchi (2017) han definido “capitalismo de plataformas”.

Ahora bien, en esas páginas Marx supo prever que, en el futuro, el saber abstracto se habría convertido en la principal fuerza productiva. Esa fuerza, desde su punto de vista, habría relegado el trabajo parcelizado y repetitivo a una posición marginal, marcando paralelamente —como ha señalado Antonio Negri (2001), otro eminente exponente del operaismo y del postoperaismo— la destrucción de la ley de valor.

Aun subrayando la extraordinaria capacidad de anticipación de Marx, les postoperaístas filtran estas formulaciones a la luz de la historia del capitalismo. En primer lugar, estos autores extienden al trabajo vivo el concepto de *general intellect* —una de las principales intuiciones del “Fragmento”— que en Marx se presentaba como saber técnico y científico objetivado en el capital fijo, como saber cristalizado en el acero de las máquinas.

Se trata de algo que encuentro sumamente importante para pensar las plataformas de *delivery* y por esta razón me parece necesario aclarar dos puntos. El primero, es que el saber social que Virno (2003a; 2003b), con una fórmula particularmente elocuente, llama “intelectualidad de masa”, no es puesto a trabajar solamente en sectores de punta del terciario avanzado. Esto significa, en el caso de las plataformas de *delivery*, que no tenemos que hablar de intelectualidad de masa solo para referirnos al trabajo de les informáticos, al trabajo de esa suerte de élite de les trabajadores digitales, sino también para referirnos a la inteligencia que requiere el trabajo de les trabajadores que tienen que “poner el cuerpo”, por así decirlo, cuando entregan un pollo con papas fritas, medio kilo de helado o una compra del supermercado. En este sentido se puede plantear que, si en el ford-taylorismo el trabajo era despojado de todo saber, porque ese era el objetivo del modelo productivo, en el centro del capitalismo contemporáneo no puede estar el gramsciano “gorila amaestrado”. Al contrario, la fuerza de trabajo tiene que estar plenamente a la altura de la definición que propuso Marx (2010), es decir: “el conjunto de las facultades físicas y mentales que existen en la corporeidad, es decir, en la personalidad viva de un ser humano y que él pone en movimiento cuando produce valores de uso de cualquier índole” (p. 203).

Tenemos aquí un desplazamiento conceptual extremadamente importante para analizar las plataformas que Srnicek (2018) llama “austeras”; es decir, aquellas que parecen ser sin activos, en la medida en que no poseen, en el caso que me interesa, celulares y bicicletas o motos, pero que “son dueñas del activo más importante: la plataforma de software y análisis de datos” (p. 72).

Por un lado, en pos de entender cabalmente estos tipos de plataformas es necesario distinguir medios de producción intelectuales y medios de producción físicos (Nicoli & Paltrinieri, 2019) y considerar a los primeros en términos de capital fijo inmaterial (Terranova, 2018; Vercellone, 2020). Por otra parte, autores como Christian Marazzi (2007) y Carlo Vercellone (2007) hipotetizan que les trabajadores se vuelven el principal capital fijo; no por la propiedad de las herramientas de trabajo, sino por las capacidades que incorporan, que son fundamentales para el proceso productivo, pero no objetivables en una máquina, ni siquiera una máquina abstracta como un algoritmo. Por esta razón sería incorrecto simplificar mediante la ecuación capital fijo inmaterial=algoritmos y capital fijo material=celulares, bicicletas, motos, etc.

El segundo punto que es necesario tener en cuenta, que es la otra cara de la medalla y que a esta altura del texto debería haber emergido de manera clara, es que no son puestas a trabajar solo las capacidades intelectuales y lingüísticas de les trabajadores —como parecen, a veces, sugerir las teorías del capitalismo cognitivo— y que en el capitalismo contemporáneo el trabajo es todo menos desencarnado. Al contrario, como demuestra el caso



de los repartidores, “el trabajo cognitivo y afectivo no está aislado en órganos específicos, sino que involucra conjuntamente cuerpo y mente” (Hardt & Negri, 2011, p. 146).

Como han subrayado en varias ocasiones Michael Hardt y Antonio Negri (2002), “el trabajo es la actividad productiva de un intelecto general y un cuerpo general” (p. 327). Esto significa que, aun cuando el producto del proceso productivo es inmaterial, como los datos recolectados gracias a trabajadores —como los repartidores— y que las plataformas ponen en valor (Fagioli, 2021b), el acto de producir sigue siendo tanto corporal como intelectual (Hardt & Negri, 2011).

El segundo aspecto que es importante volver a leer a la luz de la historia del capitalismo es el de la contradicción entre un proceso de producción basado en la ciencia y una unidad de medida de la riqueza basada en la cantidad de trabajo incorporada en los productos, algo que lleva a Marx (1989) a decir que “el capital trabaja, así, a favor de su propia disolución como forma dominante de la producción” (p. 222). Un siglo y medio después, podemos afirmar que la realización de la tendencia descrita por Marx no ha sido acompañada por ninguna perspectiva emancipatoria, al contrario, han surgido formas de dominación nuevas y estables. De todos modos, el salto representado por el capitalismo de plataformas puede representar el espacio en el que se inscriben hoy nuevas formas de conflicto entre capital y trabajo; aquel trabajo que ha incorporado parte del capital fijo y que, justamente por esto, puede usarlo en contra del capital. En este sentido, la capacidad de usar las plataformas, expresión de la intelectualidad de masa y *conditio sine qua non* del modelo productivo contemporáneo, puede jugar un papel crucial.

## Inteligencia y emoción: la intelectualidad de masa puesta a trabajar

22 de noviembre del 2019. Andrés y Andrés conversan sentados en la plaza Cortázar, en el barrio de Palermo, centro de la movida de este sector de la capital argentina. Son padre e hijo, uno lleva el uniforme de PedidosYa y el otro el de Glovo. Hace poco que pasó la hora de almuerzo, con el boom de pedidos que conlleva; el día no es extremadamente caluroso, pero a ambos se les nota cansados por las más de tres horas pasadas pedaleando arriba de la bicicleta. Venezolanos, 65 años el primero y 35 el segundo; llevan dos meses como repartidores después de haber trabajado en una empresa de montaje de vidrios y estructuras metálicas; los dos están muy conformes con el trabajo.

Al preguntárseles cómo dos extranjeros que llevan menos de un año en un país puedan llevar adelante un trabajo que implica desplazarse de manera rápida por una ciudad hasta hace poco desconocida, no tienen dudas: “con el gps no se pierde ni un ciego ni un sordo”, sostiene Andrés padre. “Si mañana me fuera a trabajar a Berlín y pasado mañana a China, podría trabajar inmediatamente ahí también”, agrega el hijo (entrevista con el autor, noviembre del 2019). Sin embargo, el trabajo de los dos Andrés es menos mecánico de lo que podría parecer, en la medida en que han estado entregando almuerzos a los habitantes de Palermo articulando el uso diferentes plataformas —en primera instancia, la app por la que trabajan y, en segunda, una de geolocalización— y ponderando lo conveniente de las entregas, gracias a la experiencia del día a día y a los consejos que —como cuentan— les dieron otros repartidores los primeros días.

Estamos frente a una cuestión que es central en la reflexión sobre el funcionamiento de este tipo de plataformas. En un trabajo basado en los repartidores de Turín, Ugo Rossi (2019) ha planteado que “el capitalismo de tecnología intensiva extrae valor de la inteligencia colectiva [...] pero también a través de la valorización del trabajo humano en su integración física y afectiva con el entorno social de la metrópoli” (p. 1428). En ese sentido, no se trata de pensar que las plataformas de *delivery* meten en valor una competencia específica ni algún conocimiento que se tiene desde antes, como podría ser el hecho de saberse mover en la ciudad donde se ha crecido. Al contrario: lo que es fundamental es la capacidad de adaptarse a las situaciones, por un lado; y saber construir, insertarse y moverse en una red, por otro. Lo que las plataformas ponen a trabajar son, dicho con las palabras de cierta antropología filosófica, las capacidades específicas de aquel animal sin ambiente, inespecializado y con lenguaje que es el *Homo sapiens*.

De hecho, la capacidad de enfrentar lo imprevisto, que caracteriza al ser humano, es clave para poder hacer este trabajo, pero también para que las plataformas existan.

Cuando haces este trabajo por un tiempo conocés la app, sabés cuáles pueden ser los problemas y los prevenís —dice Mario—. Por ejemplo, si no llegás a tiempo a la tienda, la plataforma te manda un mensaje, te lo ‘libera’ y te bloquea una hora. Entonces yo no espero llegar para avisar que llegué, 700 u 800 metros antes, ya pongo que llegué, así evito el riesgo (entrevista con el autor, diciembre de 2019).

Es evidente en estos casos de qué manera la plasticidad y la neotenia —la infancia crónica del *Homo sapiens*, “que explica la inestabilidad de nuestra especie, y la necesidad de un aprendizaje ininterrumpido” (Virno, 2005, p. 202)— se materializan arriba de una bicicleta o de una moto para entregar una docena de empanadas o dos atados de cigarros.

La capacidad del ser humano de comunicar, crear e insertarse en redes también es, como ya se dijo, puesta a trabajar. En los numerosos grupos de Facebook y en los todavía más numerosos chats de WhatsApp de repartidores circula un flujo enorme de información que aborda cuestiones de todo tipo, que van desde el cómo se legaliza una licencia de manejar extranjera a dónde encontrar una bicicletería o un mecánico abiertos; desde cómo hay que comportarse si un cliente cancela un pedido a cómo hacer funcionar una cuenta que se bloquea. Estos grupos funcionan también como red de apoyo en el caso de accidentes o controles policiales, y son usados para la alerta frente a situaciones de peligro (Del Bono, 2019). En muchos casos, los grupos parecen un entrenamiento adjunto al que provee la empresa o, directamente, con el que lo sustituyen.

Hay otro elemento que me parece determinante, el del trabajo emocional, que está involucrado en el desarrollo de las tareas laborales de los repartidores, y viene a confirmar lo fecundo de la ampliación de la concepción de *general intellect* postoperaísta. De hecho, la idea de intelectualidad de masa planteada por Virno (2003a) incluye la familiaridad con diferentes sistemas de comunicación, la comprensión de lenguajes artificiales, así como “los saberes locales, los ‘juegos lingüísticos’ informales e incluso determinadas preocupaciones éticas” (p. 85).

¿A qué nos referimos específicamente cuando hablamos de trabajo emocional? En el caso de Uber, Alex Rosenblat y Luke Stark (2016) han evidenciado que los choferes deben “suprimir o contener las emociones que les surgen para mantener una actitud complaciente hacia los clientes, independientemente del comportamiento del cliente en cuestión [...] a cambio de buenas calificaciones en vez de propinas” (p. 3.775). Obviamente a un nivel diferente, sobre todo por la diferencia de interacciones que no incluyen compartir tiempo juntas, son muchas las situaciones en las que los repartidores deben darle en el gusto a los clientes para evitar evaluaciones negativas, incluyendo las conversaciones en los chats.

Ahora bien, basándome en la investigación con repartidores de Buenos Aires, no creo que se pueda afirmar en ese contexto que “si el manager de un restaurante decide que no le gustas, [puede] señalar tu cuenta” (Barker, 2020) y hacer que no trabajes más; ni que la “reputación online construida laboriosamente durante meses o años [puede ser] destrozada en un segundo por la baja calificación de un cliente rencoroso” (Huws, 2016); sin embargo, tampoco se puede negar la vulnerabilidad de los repartidores desde ese punto de vista y el temor que para ellos implica.

Lo que emergió en mi trabajo de campo, es que en muchos casos los trabajadores son llamados a dar explicaciones por un problema de la app o, simplemente, para calmar la rabia de clientes insatisfechos con algo que refiere al servicio contratado y que excede completamente sus tareas.

“¡Son unos ladrones, nunca más voy a comprar nada con ustedes!”, le escribe en el chat una cliente a Ezequiel, culpable de avisarle que el supermercado donde la señora hizo un pedido ya está cerrado. No importa que Ezequiel, para evitar una calificación negativa, intente ser amable y muestre una muy buena disposición hacia ella. Tampoco le importa que le mande pruebas fotográficas que demuestran que efectivamente el supermercado está cerrado. La furia de la cliente —que escribe “ustedes”, identificando completamente repartidor y plataforma— incluye también el rechazo de Ezequiel de ponerse a buscar alternativas para que ella

pueda recibir sus productos. Está de más decir que el repartidor no tendría ninguna compensación extra si hiciera lo que la señora exige y que esto le insumiría un trabajo adicional. Se trata de un caso extremo, por supuesto, pero son muchas las situaciones en que los trabajadores, sin ningún tipo de retribución, son llamados a hacerse cargo, ya sea elaborando estrategias argumentativas o apelando al lado emocional y humano —es decir, movilizándolo la intelectualidad de masa en un sentido pleno— de funciones que, en otro tipo de empresas, le corresponden al departamento de servicio al cliente.

Si bien estos trucos les permiten a Andrés, a Ezequiel, a Mario, a Natalia y a los otros repartidores sobrevivir a los problemas de diversa naturaleza que surgen de manera constante, paralelamente la puesta al trabajo de los requisitos específicos del *Homo sapiens* hacen que las plataformas puedan funcionar, respetar los tiempos de entrega que prometen en las propagandas y “contener”, mientras sea posible, algunos clientes que crean problemas. De esta manera, la autonomía a la que los repartidores son llamados a adherir es absolutamente funcional a los objetivos de las empresas (De Stavola, 2020).

## La gestión del trabajo vivo. Más allá de la mera eficiencia

6 de diciembre de 2020. Carlos trabajaba de cocinero en un pequeño restaurante, pero perdió el empleo por la pandemia y no ha podido volver al trabajo en cocina. Argentino, 42 años, suele “hacer Rappi” aquellas noches que no está a cargo de los hijos. Se posiciona cerca de un Maxi Kiosko, donde se cruzan las avenidas Santa Fe y Coronel Díaz y donde vive la clase media acomodada de la capital argentina. “Después de cierta hora piden vía app cualquier cosa —comenta—. A veces, solo un paquete de cigarros o condones”. La competencia no es mucha en esa franja horaria y se encuentra cómodo en la noche. Su relación con la plataforma, sin embargo, no es sencilla.

Es muy estresante —cuenta—, Rappi está bloqueando a mucha gente sin dar ningún tipo de explicación. Después de la suspensión te aparece en el sistema un pantallazo que dice algo como ‘inconvenientes en el servicio’ o ‘los productos no llegaron de la manera idónea’ —Carlos acude a su memoria, no me muestra la captura de pantalla—, pero no se entiende a qué se refieren. Por esto no pude trabajar todo el fin de semana pasado, a mí eso me mata porque puedo trabajar solo algunos días a la semana. Después, gracias a Dios, pude hacer que me desbloqueen (entrevista con el autor, diciembre del 2020).

En la misma línea se expresa Camila, cordobesa trasplantada a Buenos Aires desde hace más de una década, que se alterna con su expareja en el cuidado de las dos hijas y en las horas arriba de la bici: “Es obvio que algo raro está pasando. Tal vez metieron a demasiada gente durante los primeros meses de la pandemia y ahora quieren reducir el número de los trabajadores” (entrevista con el autor, diciembre del 2020). Obviamente son percepciones de los repartidores y no hay ninguna certeza, pero en los grupos de Facebook y WhatsApp hay muchas alertas de este tipo.

Ahora bien, si se retoman algunas de las taxonomías propuestas en el debate sobre trabajo digital, los repartidores pueden ser colocados —independientemente del vínculo contractual que les une a las plataformas— en lo que ha sido llamado trabajo *digital on demand* (Heeks, 2017; Casilli, 2019), que es caracterizado por la copresencia y la articulación de una dimensión *online* y una dimensión *offline*.

Al reflexionar sobre la organización del trabajo en las plataformas de *delivery*, hay que tener en cuenta, por lo tanto, no solo las dos dimensiones: aquella en línea, en la cual un algoritmo asigna los pedidos a los repartidores; y aquella fuera de línea, la de los cuerpos que se desplazan por las calles de la ciudad. También hay que pensar la profunda imbricación entre estas dos dimensiones, que pone sobre la mesa un problema que es evidente en las entrevistas que abren este parágrafo: el de las formas de control de la autonomía de los trabajadores por parte de las plataformas (Ivanova et al., 2018)[10].

La hipótesis que quiero formular en este apartado es que lo que se suele definir como *management* algorítmico, es decir, “la arquitectura de software usada por las plataformas para organizar el proceso de



trabajo, donde cada vez es menos, o no hay, gestión humana del manager” (Niebler et al., 2020, p.257), implica necesariamente una gestión del trabajo vivo. Esto significa que más allá de la retórica del “sé tu propio jefe” — eslogan de una de las apps, que representa una suerte de manifiesto de todo el sector—, es evidente que para que este rubro pueda funcionar y ser rentable, el capital (las plataformas) necesita manejar el flujo de fuerza de trabajo con base en sus exigencias. Esta gestión va más allá de la sola eficiencia y tiene una dimensión que podemos definir como “política”, en el sentido de que apunta a la neutralización del conflicto entre capital y trabajo.

Por un lado, es obvio que hay una gestión muy poco algorítmica, que emerge de manera clara cuando, como ha señalado la socióloga argentina Andrea del Bono (2019), el hostigamiento y el bloqueo son usados, junto con incentivos económicos *ad hoc*, para desactivar medidas de fuerza de los trabajadores. En ese caso, es extremadamente evidente el uso de la “fuerza digital”, en la medida en que una funcionaria de las plataformas tiene que ingresar manualmente en el sistema el número de id de le repartidore a bloquear.

Al hablar de dimensión política del *management* algorítmico me refiero más bien a un gobierno de las conductas de los trabajadores. Como ha sido señalado de manera eficaz en el marco de una investigación militante que se concentró en el caso de Foodora, en Europa,

las provisiones pagadas por el pedido constituyen una parte sustancial de los ingresos de los repartidores de Foodora y, por ello, los que consiguen más pedidos ganan más. Sin embargo, el repartidor no sabe cómo y por qué el algoritmo distribuye los pedidos a un repartidor en vez que a otro. Al parecer, el algoritmo asigna los pedidos a los repartidores que considera ‘eficaces’ (Tammisto, 2018).

Al cruzar el océano Atlántico y la línea del Ecuador las cosas no son muy distintas y, si bien algunas regularidades en la asignación de pedidos pueden ser rastreadas “a olfato”[11], no hay ninguna certeza en ese sentido, así como no hay ningún tipo de garantía de que la lógica que le subyace no cambie sin previo aviso y de manera arbitraria con base en los objetivos de las apps (Del Bono, 2019).

Además, como ha señalado Julieta Haidar (2020) en una investigación llevada adelante durante la pandemia sobre los repartidores de la ciudad de Buenos Aires, pero cuyos resultados son extensibles a muchas otras realidades, así como a tiempos normales:

el gran volumen de información extraída a través del monitoreo de las y los trabajadores sobre, entre otras cosas, el número de repartos aceptados y realizados, los horarios y zonas en que trabajan, las valoraciones de clientes y comercios, es utilizada por las plataformas para evaluarlos y ubicarlos en rankings que se traducirán en un complejo sistema de premios y penalidades destinados a generar conductas que permitan incrementar la productividad (p. 35).

En este sentido, la asimetría de información, lejos de representar exclusivamente un mecanismo aséptico para lograr la mayor eficiencia, pretende, a través de premios y penalidades, influenciar las conductas. De ese modo, puede ser pensada en términos de una estrategia que sesga las relaciones de poder en beneficio de las plataformas (Van Doorn, 2017).

Una cuestión clave a ese respecto es el *turn over*. Juan Manuel Ottaviano, abogado y asesor legal de la Asociación de personal de plataformas (APP)[12] no tiene dudas con el hecho de que el algoritmo favorece voluntariamente el recambio:

Obviamente hay trayectorias laborales dentro de las plataformas, pero esto se debe a una suerte de saber obrero que intenta oponerse al ideal de la plataforma, aquel ideal que hace referencia a la changa, a una prestación a tiempo parcial o durante un periodo de tiempo determinado (entrevista con el autor, octubre del 2019).

Para Ottaviano, cuya opinión se basa en la experiencia del trabajo militante y queda en el campo de las suposiciones —por más que estén respaldadas en mucha información de primera mano—, “el algoritmo está pensado para que haya dispersión en el territorio y para que los trabajadores no se acumulen en ciertos puntos,

pero también está pensada para que haya una rotación del personal”. Prueba de ello sería, para él, que “cuando entra en la plataforma una nueva generación de repartidores, el algoritmo tiende a otorgarles más pedidos, más trabajo y, entonces, mayores ingresos económicos. Sobre todo en Rappi está muy claro que los trabajadores cumplen un ciclo” (entrevista con el autor, octubre del 2019).

La dimensión de la “eficiencia” parece no poder separarse de la gestión de las relaciones de fuerza.

## A modo de conclusión

Para concluir voy ahora a trazar algunas reflexiones, por supuesto provisionarias, que apuntan a fijar ciertas ideas a desarrollar en futuras investigaciones.

En el marco teórico subrayé algunos elementos de las formulaciones teóricas de autores postoperaístas que considero particularmente útiles para pensar el capitalismo de plataformas y en particular las *apps* de *delivery*. Sobre todo, me detuve en la lectura que estos autores proponen del “Fragmento sobre las máquinas” de los *Grundrisse* marxianos, filtrados a la luz de la historia del capitalismo, marcando algunos puntos que han constituido, de cierta manera, el eje articulador del texto. A lo largo del artículo intenté hacer resonar, por así decirlo, aquellas formulaciones teóricas con el material que recolecté en el trabajo de campo, haciendo uso de varios pasajes de entrevistas a los repartidores.

Vale la pena resumir aquí aquellas resonancias de manera muy esquemática. La novedad teórica que considero más fértil para las plataformas de *delivery*, entre las que proponen los postoperaístas, es la extensión del concepto de *general intellect* marxiano. Particularmente importante es, por un lado, la fórmula usada por Virno (2003a, 2003b), intelectualidad de masa, que amplía esa noción marxiana más allá del saber técnico y científico objetivado en las máquinas y abarca la dimensión lingüística y ética de todos los trabajadores. Por otro lado, es sumamente fértil la formulación de Hardt y Negri (2002) sobre la imbricación cuerpo general-intelecto general como base de toda actividad productiva.

Me parece que estas conceptualizaciones están en condiciones de dar cuenta de la lógica de funcionamiento de las plataformas de *delivery*. De hecho, si bien es obvio que los algoritmos de las plataformas tienen una función clave en la coordinación de los actores involucrados en las transacciones —clientes, restaurantes (u otros negocios) y repartidores—, la autonomía que se les exige a los trabajadores en la organización de sus tareas es *conditio sine qua non* para que este rubro pueda existir. Así, el funcionamiento de las plataformas, como intenté mostrar en el tercer párrafo, estriba en el hecho de que los repartidores ponen a trabajar no algún saber profesional específico, sino los propios requisitos específicos del *Homo sapiens*.

Sin embargo, como traté de hacer emerger en el cuarto y último apartado, el *management* algorítmico tiene que intervenir a un nivel que va más allá de una gestión eficiente, incluyendo una gestión de la fuerza de trabajo que puede ser definida como política. Lo anterior no solo en el sentido de acciones directas de corte antisindical, sino también en un manejo estratégico de la fuerza digital y que se desplegaría, si atendemos a las entrevistas y a la bibliografía con que trabajé, para favorecer el recambio y para neutralizar las luchas.

Esta dimensión político-estratégica de las plataformas encaja perfectamente con la última corrección al “Fragmento” que subrayé, lo que quiere decir que en el capitalismo de plataformas han surgido formas de dominación nuevas y estables y que el modo de producción no ha estallado bajo su propio peso. De todos modos —y aquí emerge la perspectiva postoperaísta, muy centrada en las subjetividades antagonistas— las plataformas constituyen también un terreno nuevo de conflicto, como parece divisarse en las muchas luchas que han emergido en los últimos años en todo el mundo, incluyendo a Argentina y América Latina.

En orden de ideas, hay que tener en cuenta que cada repartidor es un poliusuario de plataformas, no solo en el sentido de que muchos trabajan para más de una *app*, sino también que usan de manera coordinada diferentes plataformas para llevar a cabo los pedidos. Como vimos, usan programas de geolocalización como Waze o Google Maps para moverse en la ciudad[13], chat de Facebook y WhatsApp para hacer circular información útil, plataformas de pago como Pago46 para pagar la deuda con las *apps* —en horarios en que los

canales de pago extrabancario como Rapipago y Pago Fácil están cerrados— y poder seguir trabajando. También usan apps de seguridad ciudadana.

Es el manejo de las plataformas o, dicho con el vocabulario del marco teórico, el hecho de que el trabajo vivo incorpora el capital fijo, lo que tiene como su contrapunto la posibilidad de organizar luchas y organizarse.

En el 2018 en Buenos Aires, gracias al conocimiento acumulado les repartidores pusieron en marcha una forma de lucha que representó el primer paro de repartidores en América Latina, una acción que llevó al aumento inmediato de las tarifas y, también, a una serie de bloqueos. En esa circunstancia los repartidores usaron el saber acumulado en contra de las plataformas. Como recuerda Jorge:

nos quedamos en uno de los lugares con más demanda y cuando entraba un pedido lo aceptábamos, pero justo antes de que terminaran los 30 minutos (tiempo a disposición para liberarlo sin incurrir en el bloqueo) lo liberábamos. Ahí un compañero lo aceptaba y hacía lo mismo. Los clientes llamaban porque no llegaban los pedidos y a través del gps veían que los puntitos rojos estaban todos en el mismo lugar (entrevista con el autor, noviembre de 2019).

Posterior a ello no se volvieron a dar paros con esas características, a pesar de que durante el 2020 hubo una serie de paros, inclusive internacionales. En ese caso, las tecnologías de telepresencia permitieron a los trabajadores de diez países diferentes encontrarse en una asamblea virtual de tres días (16-18 de agosto del 2020) con traducción simultánea al italiano y al inglés, para planificar las acciones y compartir estrategias.

En este caso también la familiaridad con las plataformas y la posibilidad de crear redes gracias a la tecnología digital, fundamentales en el desarrollo del trabajo día a día, han hecho que el principal activo de las plataformas se constituyera como un terreno en el cual las relaciones de fuerza puedan ser puestas en tela de juicio y, eventualmente, subvertidas. Se trata de un campo que merece ser analizado con mucha atención en el inmediato futuro.

## Referencias

- Barker, A. (2020, 7 de octubre). Cycling in the city [Mensaje en un blog]. <https://notesfrombelow.org/article/cycling-city>.
- Casilli, A. (2019). En attendant les robots. Enquête sur le travail du clic. Seuil.
- Del Bono, A. (2019). Trabajadores de plataformas digitales: Condiciones laborales en plataformas de reparto a domicilio en Argentina. *Cuestiones de Sociología*, 20. <https://doi.org/10.24215/23468904e083>.
- De Stavola, F. (2020). Potere, controllo e soggettività nelle piattaforme digitali di food delivery: un'analisi foucaultiana dell'app latinoamericana Rappi. *Sociologia del Lavoro*, 158, 178-198. <https://doi.org/10.3280/SL2020-158009>.
- Elbert, R. & Negri, S. (2021). Delivery Platforms Workers during covid-19 Pandemic in the City of Buenos Aires (Argentina): Deepened Precarity and Workers' Response in a Context of Epidemiological Crisis. *Journal of Labor and Society*, 1-25. <https://doi.org/10.1163/24714607-bja10014>.
- Fagioli, A. (2015). Operaismo y postoperaismo: una mirada desde la perspectiva de la filosofía de la técnica. *Eikasia. Revista de Filosofía*, 63, 111-124.
- Fagioli, A. (2021a). Lucha de clases y multitud. La subjetividad política desde la perspectiva del marxismo postoperaista. Vicente López: Red Editorial.
- Fagioli, A. (2021b). To exploit and dispossess: The twofold logic of platform capitalism. *Work Organisation, Labour & Globalisation*, 15(1), 126-137. <https://doi.org/10.13169/workorglaboglob.15.1.0126>
- 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. En *Informes de Coyuntura* n.º 11, Octubre 2020. Instituto de Investigaciones Gino Germani.
- Hardt, M. & Negri, A. (2002). Imperio. Paidós.
- Hardt, M. & Negri, A. (2011). Commonwealth. El proyecto de una revolución del común. Akal.
- Heeks, R. (2017). Decent Work and the Digital Gig Economy: A Developing Country Perspective on Employment Impacts and Standards in Online Outsourcing, Crowdwork, Etc. *Development Informatic Working Papers*, 71. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3431033>.
- Huws, U. (2016, 6 de enero). Logged In. *Jacobin Mag*. <https://www.jacobinmag.com/2016/01/huws-sharing-economy-crowdsourc-precarity-uber-workers/>
- Ivanova, M., Bronowicka, J., Kocher, E., & Degner, A. (2018). The App as a Boss? Control and Autonomy in Application-Based Management. *Work in Progress interdisziplinärer Arbeitsforschung*, 2. <https://doi.org/10.11584/arbeit-grenze-fluss.2>
- Marazzi, Ch. (2007). L'ammortamento del corpo-macchina. *Posse*, 13, 22-45.
- Marx, K. (1989). Elementos fundamentales para la crítica de la economía política: borrador (Vol. 2). Siglo xxi.
- Marx, K. (2010). El capital. Crítica de la economía política, (Vol. 1). Siglo xxi.
- Negri, A. (2001). Marx más allá de Marx. Cuaderno de trabajo sobre los Grundrisse. Akal.
- Nicoli, M., & Paltrinieri, L. (2019). Platform Cooperativism: Some Notes on the Becoming 'Common' of the Firm. *South Atlantic Quarterly*, 118(4), 801-819. <https://doi.org/10.1215/00382876-7825624>
- Niebler, V., Altenried, M. & Macannuco, J. (2020). Platform Labour: Contingent Histories and New Technologies. *Soft Power*, 13(7.1), 255-265. <https://doi.org/10.14718/SoftPower.2020.7.1.13>
- Panzieri, R. (1961). Sull'uso capitalistico delle macchine nel neocapitalismo. *Quaderni Rossi*, 1, 53-72.

- Pasquinelli, M. (2014a). To Anticipate and Accelerate: Italian Operaismo and Reading Marx's Notion of the Organic Composition of Capital. *Rethinking Marxism*, 26(2), 178-192. <https://doi.org/10.1080/08935696.2014.888833>
- Pasquinelli, M. (2014b). Introduzione. En Pasquinelli, M. (Ed.), *Gli algoritmi del capitale* (pp. 7-14). Ombrecorte.
- Rosenblat, A., & Stark, L. (2016). Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber's Drivers. *International Journal of Communication*, 10, 3758-3784. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2686227>
- Rossi, U. (2019). The Common-Seekers: Capturing and Reclaiming Value in the Platform Metropolis. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 37(8), 1418-1433. <https://doi.org/10.1177/2399654419830975>.
- Srnicek, N. (2018). *Capitalismo de plataformas*. Caja Negra.
- Tammisto, T. (2018, 11 de octubre). When Mr. Robot is your Boss: Working under Algorithms [Mensaje en un blog]. <https://foodoracampaign.noblogs.org/post/2018/10/11/when-mr-robot-is-your-boss-working-under-algorithms/>
- Terranova, T. (2018). Marx en tiempo de algoritmos. *Nueva Sociedad*, 277, 88-101.
- Van Doorn, N. (2017). Platform Labor: on the Gendered and Racialized Exploitation of Low-Income Service Work in the 'On-Demand'economy. *Information, Communication & Society*, 20(6), 898-914. <https://doi.org/10.1080/1369118X.2017.1294194>
- Vecchi, B. (2017). *Il capitalismo delle piattaforme*. Manifestolibri.
- Vercellone, C. (2007). From the Formal Subsumption to General Intellect. Elements for a Marxist Reading of the Thesis of Cognitive Capitalism. *Historical Materialism*, 15, 13-36. <https://doi.org/10.1163/156920607X171681>
- Vercellone, C. (2020). Les plateformes de la gratuité marchande et la controverse autour du Free Digital Labor: une nouvelle forme d'exploitation?. *Information et Communication*, 2. <https://doi.org/10.21494/ISTE.OP.2020.0502>
- Virno, P. (2003a). Virtuosismo y revolución. La acción política en la era del desencanto. *Traficantes de sueños*.
- Virno, P. (2003b). Gramática de la multitud. Para un análisis de las formas de vida contemporáneas. *Traficantes de sueños*.
- Virno, P. (2005). Cuando el verbo se hace carne. Lenguaje y naturaleza humana. *Traficantes de sueños*.
- Wright, S. (2002). *Storming Heaven. Class Composition and Struggle in Italian Autonomist Marxism*. Pluto Press.

## Notas

\* Este artículo se enmarca en el proyecto de investigación postdoctoral "Acción y procesos de subjetivación políticos en el capitalismo de plataformas. El caso de los repartidores de Glovo, PedidosYa y Rappi. Buenos Aires, 2020-2021", financiado por el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (Conicet, 2020-2023).

1 Glovo vendió sus operaciones en Argentina a Delivery Hero, multinacional alemana que posee la mayoría del paquete accionario de PedidosYa, y dejó el país en octubre del 2020. La cuarta app, Uber Eats, también dejó el país en los meses posteriores a las entrevistas, para concentrarse exclusivamente en el segmento de transporte de pasajeros.

2 Unos meses después Rappi implementó un sistema de zonas cerradas que vincula al ranking la posibilidad de loguearse en ciertas zonas y horas. Posteriormente, en 2021, la aplicación empezó a exigir la reserva de turnos.

3 Cabe subrayar que fueron entrevistados por separado, en momentos diversos.



4 El trabajo de campo consistió en 20 entrevistas semiestructuradas llevadas a cabo entre octubre y diciembre del 2019. A estas hay que agregar algunas entrevistas informales realizadas en el periodo de la pandemia. Además, ha sido llevada adelante una suerte de etnografía digital en los grupos de Facebook y de WhatsApp de los repartidores de Buenos Aires.

5 A grandes rasgos, emergió un diferente nivel de satisfacción y los repartidores de PedidosYa y de Glovo (que, como se dijo, ya no opera en Argentina) tienden a ser menos críticos. Emblemático es el caso de Betty, quien trabajó, en distintas etapas, por PedidosYa, Rappi y Glovo —cuya mochila amarilla lucía la tarde de la entrevista— y compara los respectivos soportes técnicos: “El de Glovo y el de PedidosYa funcionan muy bien, a veces tardan en responderte, pero están atentos. Glovo siempre te está llamando, si tenés algún inconveniente con el vehículo te preguntan cómo estás, si está todo bien. Rappi no. Tuve un inconveniente con un pedido y me estaban obligando a hacerlo. Yo decía que me lo cancelaran porque el cliente cambió la dirección y eran siete kilómetros y medio. Son 40 minutos pedaleando por un pedido. Perdí una hora y no me resolvieron nada” (entrevista con el autor, diciembre del 2019).

6 Glovo, Rappi y Uber Eats implementaron durante la pandemia un protocolo para las entregas sin contacto físico, que preveía que los repartidores apoyaran el producto en el suelo, delante de la puerta de la cliente, y sacaran una foto que probara la entrega. Muchos clientes, señalan Rodolfo Elbert y Sofía Negri (2021), se mostraron muy molestos con este protocolo, situación que obligó a los repartidores a adaptarlo, para evitar malas calificaciones.

7 Para un análisis más riguroso de una etiqueta muy compleja, me permito remitir a Fagioli (2021a).

8 Clave es, en este sentido, el texto de Raniero Panzieri (1961) “Sull’uso capitalistico delle macchine nel neocapitalismo” y el debate que generó.

9 El “Fragmento” fue traducido por primera vez al italiano por Renato Solmi, en 1963, en el número 4 de Quaderni Rossi.

10 Aun tratándose de una investigación llevada adelante en otro contexto, los modos indicados por las autoras para vigilar el trabajo y, dicho en términos foucaultianos, “conducir conductas” —control a través de notificaciones automáticas; control a través de incentivos monetarios; control a través de la competición interna por los turnos, y control a través de la asimetría de información—, pueden ser aplicados también, a grandes rasgos, a las plataformas que trabajan en Buenos Aires.

11 En el trabajo de campo pude comprobar cierto consenso sobre el hecho de que, para mantener un flujo de pedidos sostenible en términos económicos, la tasa de aceptación cumple un papel fundamental y, a partir de 2021, la aceptación automática de los pedidos, por más que no sea obligatoria, parece ser condición de posibilidad para que el trabajo sea rentable. Solo en menor medida, los repartidores aluden al número total de los pedidos finalizados con éxito, al rating y a los comentarios de clientes y restaurantes, probablemente también en virtud del hecho de que los repartidores no tienen acceso a dichos comentarios. Esto último, sin embargo, constituye una preocupación para ellos.

12 Se trata del primer sindicato argentino que tiene la ambición de unir a los trabajadores no por sector, sino por el hecho de trabajar a través de una plataforma. Se formó en el 2018 y tuvo cierto protagonismo, pero en este momento ha quedado un poco al margen en las movilizaciones.

13 En Santiago de Chile, donde también realicé algunas entrevistas, y donde el control sobre los repartidores durante la pandemia ha sido más duro, tanto las plataformas de geolocalización como los chats han sido herramientas fundamentales para hacer circular información sobre la presencia de carabineros. De esta manera, los repartidores sin papeles en regla pudieron evitar secuestros del vehículo o del material de trabajo, permitiendo paralelamente a las plataformas ofrecer sus servicios sin asumir ningún riesgo.



**Disponible en:**

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=645877151009>

Cómo citar el artículo

Número completo

Más información del artículo

Página de la revista en redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc  
Red de revistas científicas de Acceso Abierto diamante  
Infraestructura abierta no comercial propiedad de la  
academia

Andrea Fagioli

**El *general intellect* en bicicleta. Un análisis del trabajo de repartidores de plataformas de delivery de Buenos Aires, Argentina\***

The general intellect running by bike. An analysis of the work of delivery platform couriers in Buenos Aires, Argentina  
O general intellect de bicicleta. Análise do trabalho de entregadores de plataformas de delivery de Buenos Aires, Argentina

*Revista Razón Crítica*

núm. 12, 2022

Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, Colombia  
[razoncritica@utadeo.edu.co](mailto:razoncritica@utadeo.edu.co)

**ISSN:** 2500-7807 / **ISSN-E:** 2539-5300

**DOI:** <https://doi.org/10.21789/25007807.1750>



**CC BY-SA 4.0 LEGAL CODE**

**Licencia Creative Commons Atribución-CompartirIgual  
4.0 Internacional.**