



## Trabajo y Sociedad

*Sociología del trabajo - Estudios culturales - Narrativas sociológicas y literarias*

Núcleo Básico de Revistas Científicas Argentinas (Caicyt-Conicet)

Nº 40, Vol. XXIV, Verano 2023, Santiago del Estero, Argentina

ISSN 1514-6871 - [www.unse.edu.ar/trabajosociedad](http://www.unse.edu.ar/trabajosociedad)



### Trabajo y Plataformas. Desafíos para la organización de trabajadores de plataformas en América Latina.

**Work and Platforms. Challenges for organizing platform workers in Latin America.**

**Trabalho e Plataformas. Desafios para a organização dos trabalhadores de plataforma na América Latina.**

**Pablo MIGUEZ<sup>1</sup>**  
**Nicolas DIANA MENENDEZ<sup>2</sup>**

Recibido: 21.03.2022

Revisión editorial: 11.08.2022

Aprobado: 01.11.2022



#### RESUMEN

El fenómeno de las empresas de plataformas iniciado en el norte global, se ha expandido rápidamente por América Latina transformando tanto procesos industriales como la provisión de servicios. La implementación y despliegue del modelo de negocios de las plataformas supone nuevas formas de organizar y gestionar el trabajo, lo que impacta también en las dinámicas y lógicas de acción organizacional colectiva de los trabajadores, quienes articulan repertorios y estrategias a escala local y global. En este trabajo nos proponemos realizar un recorrido por las principales experiencias organizativas y luchas emergentes de trabajadores de plataformas de reparto y movilidad en la región, en el contexto de la crisis pandémica que aceleró la intensidad del uso de este tipo de plataformas. Para ello, utilizamos un abordaje cualitativo, basado en entrevistas en profundidad a trabajadores y activistas (repartidores y choferes) de varios países, y en la observación de encuentros virtuales de la red internacional de trabajadores de plataformas.

**Palabras clave:** Plataformas; Trabajo; Algoritmo; Organización colectiva; Sindicalismo internacional.

#### ABSTRACT

The phenomenon of platform companies, which began in the global north, has spread rapidly throughout Latin America, transforming both industrial processes and the provision of services. The implementation and deployment of the platform business model implies new ways of

---

<sup>1</sup> Investigador independiente del CONICET UNSAM –Universidad Nacional de San Martín y UNGS-Universidad Nacional General Sarmiento. E-mail: [pablofmiguez@gmail.com](mailto:pablofmiguez@gmail.com)

<sup>2</sup> Investigador Independiente del CONICET-CITRA-Centro de Innovación de los trabajadores/Universidad Metropolitana de los Trabajadores- UMET y UNSAM-Universidad Nacional de San Martín. E-mail: [ndiana74@yahoo.com.ar](mailto:ndiana74@yahoo.com.ar)

organizing and managing work, which also has an impact on the dynamics and logics of collective organization of workers, who articulate repertoires and strategies on a local and global scale. In this paper we intend to highlight the main organizational experiences and emerging struggles of workers on distribution and mobility platforms in the region, in the context of the pandemic crisis that accelerated the intensity of the use of this type of platform. To do this, we use a qualitative approach, based on in-depth interviews with workers and activists (delivery workers and drivers) from various countries, and on the observation of virtual meetings of the international network of platform workers.

**Keywords:** Platforms; Work; Algorithms; Collective organization; International unionism

## RESUMO

O fenômeno das empresas de plataforma, que começou no norte global, espalhou-se rapidamente pela América Latina, transformando tanto os processos industriais quanto a prestação de serviços. A implementação e implantação do modelo de negócio da plataforma implica novas formas de organização e gestão do trabalho, o que também tem impacto nas dinâmicas e lógicas de organização coletiva dos trabalhadores, que articulam repertórios e estratégias à escala local e global. Neste artigo pretendemos destacar as principais experiências organizacionais e lutas emergentes dos trabalhadores nas plataformas de distribuição e mobilidade na região, no contexto da crise pandêmica que acelerou a intensidade da utilização deste tipo de plataforma. Para isso, utilizamos uma abordagem qualitativa, baseada em entrevistas em profundidade com trabalhadores e ativistas (entregadores e motoristas) de diversos países, e na observação de encontros virtuais da rede internacional de trabalhadores de plataforma.

Palavras-chave: Plataformas; Trabalho; Algoritmos; Organização coletiva; Sindicalismo internacional

## SUMARIO

1. Introducción 2. Plataformas de movilidad y de reparto 3. Tendencias a la homogeneidad de las plataformas en Latinoamérica 4. Conflictos y desafíos para la organización de trabajadores 5. Globalización y sindicalismo nacional e internacional 6. Conclusión: ¿Trabajadores reducidos a su propia fuerza?

\*\*\*\*\*

## 1. Introducción

Después de la crisis financiera internacional de 2008-2009 comenzaron a surgir empresas de plataformas de movilidad, mensajería y delivery, especialmente en la costa oeste de Estados Unidos (Srnicek, 2018:44). En San Francisco surgen dos plataformas emblemáticas (Airbnb<sup>3</sup> y Uber<sup>4</sup>) que serán la punta de lanza de toda una serie de aplicaciones y darán lugar a los debates sobre la “economía colaborativa”, *Gig economy* o *Sharing Economy* (Brighenti, 2015; Farronato, Levin, y Brusson, 2015).

En ese momento era difícil imaginar que sólo unos años después esas empresas serían globales y estarían presentes en casi todas las ciudades grandes e intermedias y alimentarían el boom de aplicaciones y plataformas en todo el planeta. En Europa el equivalente a estas plataformas lo ofrecían Delivery Hero<sup>5</sup> en Berlín desde 2011 y Deliveroo<sup>6</sup> en Londres desde

---

<sup>3</sup> Airbnb es la plataforma de alojamientos temporarios creada en 2008 en San Francisco. Operando actualmente en más de 190 países y 33.000 ciudades de todo el mundo, constituye junto con Uber un emblema de la *Sharing Economy*.

<sup>4</sup> Uber es la plataforma pionera de servicios de movilidad y transporte por medio de aplicaciones para teléfonos móviles creada en 2009 y que al 2020 opera en casi 200 países.

<sup>5</sup> Delivery Hero es la multinacional alemana de reparto de alimentos que lidera el mercado europeo y que en 2014 entra en América Latina con la compra de Pedidos Ya.

2103 en Delivery. Uber Eats<sup>7</sup> surge en 2014 y Glovo<sup>8</sup> y Cabify<sup>9</sup> en Barcelona en viajes, desde 2015 y muchas otras según las ciudades y países.

En Asia, así como Alibaba es el equivalente de Amazon, el equivalente a Uber es DiDi<sup>10</sup>, creada en China en 2012, con una incidencia creciente en Latinoamérica. DiDi adquirió la empresa de taxis brasileña “99” en 2018 (que había sido creada en San Pablo también en 2012 y que operaba en 30 países) y en 2020 comenzó a operar también en Argentina. En América Latina ya existían plataformas relevantes como la empresa argentina Mercado Libre<sup>11</sup> (la equivalente a Amazon en el continente latinoamericano) pero recién a finales de la década de 2010 estas plataformas serán dominantes. En el continente, existían en materia de deliverys empresa como Pedidos Ya<sup>12</sup> tempranamente desde 2009 en Uruguay y la colombiana Rappi<sup>13</sup> desde 2015 en Bogotá, pero su ascenso vertiginoso se dio recién en los últimos cinco años.

En este artículo nos concentraremos en los efectos sobre el trabajo comandado por las seis plataformas más relevantes de viajes y delivery en la actualidad (Uber, Cabify, Rappi, Glovo, Pedidos Ya) así como en las embrionarias instancias de organización colectiva de los trabajadores de plataformas. En términos metodológicos, el presente trabajo se nutre de fuentes diversas, tanto primarias como secundarias, y si bien se basa en un abordaje fundamentalmente cualitativo, recurre a fuentes cuantitativas para complementar y situar el análisis. El trabajo recupera algunas discusiones y datos construidos en cuatro años de investigación sobre plataformas en Argentina realizados con otras colegas e incorpora un conjunto de entrevistas en profundidad realizadas durante los meses de Junio y octubre de 2020 a activistas de Argentina, Brasil, Ecuador, México, Chile y Colombia, así como de la participación en tres encuentros virtuales realizados por la red de repartidores internacional que aquí constituye el objeto de análisis.

## 2. Plataformas de movilidad y de reparto

Las densamente pobladas ciudades latinoamericanas son especialmente deseadas por las plataformas dados elevado número de viajes e interacciones comerciales de estas urbes<sup>14</sup>. En Buenos Aires, por ejemplo, se calcula que un millón y medio de viajes de taxis se registraban al momento de llegada de Uber en 2016 (Del Nido, 2019:11)

Si las plataformas de viajes compartidos despegan en 2009 con Uber el reparto o delivery existía como actividad descentralizada en casi todas las ciudades el mundo y se verán impulsadas por plataformas como Delivey Hero en Berlín desde 2011, Deliveroo en Gran Bretaña desde 2013, y Glovo en Barcelona desde 2015. El origen de estas empresas se da entre los años 2009 y 2015 pero comienzan a operar en América Latina con alguna relevancia recién desde ese año. En los diferentes países se instalan intempestivamente desde ese año 2015, a pesar de que existen “hitos” anteriores. En 2009, por ejemplo, nace Pedidos Ya, una de las

---

<sup>6</sup> Deliveroo es la plataforma británica de entrega de comidas rápidas surgida en Londres en 2013 y que opera centralmente en Europa.

<sup>7</sup> Uber Eats es el servicio de reparto de pedidos de Uber. Surge en 2014 en San Francisco apalancado por la empresa madre Uber y luego se extiende globalmente desde 2015 como una aplicación para teléfonos independiente de ella.

<sup>8</sup> Glovo es la empresa de reparto surgida en Barcelona en 2015, que desde 2019 opera en 200 ciudades de 26 países. Sólo operaba en 26 ciudades en Latinoamérica hacia fines de 2019.

<sup>9</sup> Cabify es la plataforma española de servicios de movilidad creada en 2011. Conocida como el “Uber español” este unicornio opera en España, Portugal y América Latina.

<sup>10</sup> DiDi es la plataforma de transporte china controlada por Alibaba, el gigante chino de comercio electrónico. El “Uber chino” nació en 2011 y se expande velozmente fuera de China desde 2015.

<sup>11</sup> Mercado Libre es la plataforma argentina de comercio electrónico creada en 1999 y que opera en 18 países de Latinoamérica. Es la empresa “unicornio” argentina. (Vease Filipetto y Pontoni, 2020).

<sup>12</sup> Pedidos Ya es la plataforma de reparto nacida tempranamente en 2009 en Uruguay, que opera en toda América Latina, adquirida y operada por la alemana Delivery Hero desde 2014.

<sup>13</sup> Rappi es la plataforma colombiana de reparto creada en 2015 en Bogotá y que opera más de 200 ciudades en 9 países de América Latina.

<sup>14</sup> Uber posee el mayor número de viajes (2018, 27 de Agosto) *LatinAmerican Post*. Recuperado de <https://latinamericanpost.com/es/22870-uber-latinoamerica-posee-el-mayor-numero-de-viajes>

primeras empresas en Montevideo, Uruguay. Considerada como una de las empresas innovadoras uruguayas más dinámicas, será adquirida por Delivery Hero en 2014. Además, en 2015 en Bogotá, Colombia nace Rappi, que opera actualmente en 200 ciudades de 9 países de América Latina.

Sin embargo, recién desde mediados de la década de 2010 se vuelve generalizada su presencia en Latinoamérica. En Brasil la entrada de las aplicaciones como iFood, Rappi, UberEats, Glovo también es un proceso de los años recientes pero alteró la oferta del mercado de trabajo ya que incluso establecimientos que no utilizaban delivery pasaron a hacerlo desde entonces (Abílio, 2020).

En México Uber desembarca en 2013 y las plataformas de reparto aparecen en 2014 con la entrada de la uruguaya Pedidos Ya, seguida en 2016 por Uber Eats y Postmates. En 2022 ya son casi trece plataformas las que operan, (Marinero y Maich, 2022) con alrededor de 50.000 trabajadores, siendo Uber Eats y Rappi la más relevantes en términos de los repartidores que comandan (Jaramillo Molina, 2021).

En Colombia Uber también llegó tempranamente en 2013 (aunque en 2020 dejará de operar en el país a partir de un conflicto con los taxistas). Al poco tiempo en 2015 tres empresarios crean Rappi con una inversión inicial de 2 millones de dólares y un enorme apalancamiento posterior en los mercados de capitales, lo que le permitió convertirse en la empresa colombiana insignia en un contexto favorecido por la informalidad del mercado de trabajo y el aporte de la migración venezolana, que en 2022 alcanza casi los dos millones de personas. Esto facilitó el despliegue de esta y otras plataformas de reparto en ese país, que se calcula que emplean unos 25.000 trabajadores en todo Colombia (Sanchez Vargas y Maldonado, 2021).

En Ecuador aparece Cabify en 2016 seguida por Uber en 2017 (cuatro años después que en Colombia), Glovo en 2018 y Rappi en 2019 (después de tres años de estar consolidándose en su Colombia natal) e Indriver en 2020 (Hidalgo Cordero y Salazar Daza, 2020).

En Uruguay Easy Taxi primero y Uber después comenzaron a operar en la ciudad de Montevideo desde 2015. En Perú Uber llega a Lima en 2014, Glovo y Cabify en 2017 y Rappi en 2018. En 2022 las principales plataformas que cuentan con repartidores son Rappi y Glovo, (se calcula que Glovo tiene unos 7000 repartidores en el país).

Es un número similar al de Chile, donde alrededor de 10.000 trabajadores trabajan en las plataformas en un proceso que se intensificó tras el estallido social de octubre de 2019 y la posterior pandemia (Cifuentes et al, 2022).

En Argentina, Uber hace su ingreso en 2016 y después de algunos reveses judiciales Uber se extiende a las ciudades del interior (Del Nido, 2018). Desde 2018 Ingresa al país también la plataforma Cabify, primera empresa española en convertirse en “unicornio”, esto es, en recibir una valoración bursátil por más de 1000 millones de dólares. En el rubro viajes también la plataforma de origen chino DiDi comenzó operaciones en 2020, y más recientemente la empresa Beat e Indriver. En el sector de Delivery, Rappi, Glovo y Pedidos Ya inician también en 2018 y en apenas dos años crecieron de manera exponencial en cuanto a usuarios y “socios”. Esto se vio reforzado y “legitimado” en 2020 a causa de las limitaciones impuestas a la movilidad por las medidas para limitar el avance de la pandemia originada por el virus COVID-19.

Las plataformas de viajes y de delivery son consideradas “plataformas austeras”, esto es, comandan pero no son propietarias de los activos. Su activo son los algoritmos, la plataforma de software y los datos que procesan. Los trabajadores que realizan los viajes (conductores) y repartos son considerados “socios” y no empleados de la empresa (Srnicek, 2018: 72). Esta elusión permite, por supuesto, evitar el pago de prestaciones sociales, costos de formación o capacitación que vienen incorporados desde fuera de la empresa. Pero no se trata solamente de la habitual “subcontratación” de fuerza de trabajo, hecha de manera encubierta, o del reemplazo del derecho laboral por el derecho comercial. A estos aspectos debemos agregar una subordinación técnica *sui generis*, derivada de la “gestión algorítmica” de la plataforma. En efecto, las ordenes de viaje y de pedidos son emitidas desde la plataforma y el monitoreo, condiciones de prestación del servicio y pago dependen de la asignación que realiza la

plataforma a partir de los algoritmos, que se conectan a través de aplicaciones en los teléfonos celulares de los clientes o usuarios.

Como señala Jamil, la vigilancia ejercida por los algoritmos sobre los conductores de las plataformas (su estudio se centra en choferes de Uber en Canadá) vuelve perfectamente actual el concepto foucaultiano de “Panoptico” que opera sobre los riders y drivers (Jamil, R., 2020). A diferencia de las industrias tradicionales, el “efecto de red” permite a las plataformas crecer muy rápidamente a medida que aumenta el número de usuarios, lo que acentúa la concentración y dependencia de los usuarios mientras mejora el funcionamiento de sus algoritmos. Y en el caso de Uber, al ser una plataforma “austera”, no necesitan adquirir automóviles sino a lo sumo contratar mas servidores (Srnicek, 2018:47). “Uber además depende de Google para el uso de mapas, de Twilio para el envío de textos, de Send Grid para el envío de mails y de Baintree para los pagos: es una plataforma austera construida sobre otras plataformas” (Srnicek, 2018:79). Los costos fijos son menores y/o están tercerizados.

Las plataformas son dueñas del software y del análisis de los datos (datos que habrían sido producidos con anterioridad o en el mismo momento *on line* y que son capturados por ellas). En efecto, si bien se presentan como meras “intermediarias”, no sólo son un aparato extractor de datos como destaca Srnicek sino que “producen” datos que les permiten controlar algunos aspectos de las reglas del juego del mercado: el mismo autor menciona que Uber “Predice donde va a estar la demanda de conductores y sube los precios antes de que se produzca la demanda, además de que al mismo tiempo crea taxis fantasmas para dar la sensación de una mayor oferta” (Srnicek, 2018:47).

El control de los datos es el meollo de las plataformas y la necesidad de mas datos los llevaría a una suerte de “convergencia” sobre las mismas áreas de mercado y datos, lo que explicaría las negociaciones de Uber con Google por el tema de los vehículos autónomos, sin conductor, que iniciaron su despegue en la costa oeste norteamericana (Srnicek, 2018:100). En realidad, por el tema de los coches autónomos, a raíz de un juicio por patentes y robo de empleados Uber debió pagar compensaciones a Google por 245 millones de dólares<sup>15</sup>. La competencia internacional entre Uber, DiDi y Lyft por la industria de viajes compartidos se lleva adelante también en China e India, como entre Amazon, Alibaba y Flipkart en el comercio electrónico. Según Srnicek, en el mundo de las plataformas Estados Unidos y China se “encuentran” en el ecosistema chino mientras Europa busca alejarse de ambos (Srnicek, 2018:120).

Pero recientemente Uber ha buscado incrementar su cuota de mercado en Europa y Latinoamérica, al emitir deuda por 700 millones para adquisiciones. Pretenden adquirir las empresas de movilidad de las automotrices alemanas que buscan desprenderse de ellos a causa de la crisis del Covid-19. BMW y Daimler habían fusionado sus respectivas empresas de movilidad en 2019 en un nuevo consorcio Your Now, las empresas de servicios de Taxi Free Now, ex My Taxi es una de ellas, con servicios en más de 100 ciudades y 100.000 conductores en Europa<sup>16</sup>.

Las plataformas austeras crecieron al calor de las bajas tasas de interés y de ganancias post crisis 2008 y sólo un puñado de empresas reciben buena parte de la inversión en servicios *on demand*: “En términos de financiación, en 2014 Uber superó en 2014 en un 39% a todas las empresas de servicios sumadas. En 2015, Uber, Airbnb y la competencia china de Uber, DiDi Chuxing, se quedaron con el 59% de la financiación para *starts up* de servicios *on demand*.” (Srnicek, 2018:81)

---

<sup>15</sup> Acuerdo entre Uber y Google por el coche sin conductor (2018, 9 de febrero) *El País*. Recuperado de [https://elpais.com/economia/2018/02/09/actualidad/1518211917\\_510950.html](https://elpais.com/economia/2018/02/09/actualidad/1518211917_510950.html)

Primer atropello mortal de un coche sin conductor. (2018, 20 de marzo) *El País*. Recuperado de [https://elpais.com/tecnologia/2018/03/19/actualidad/1521479089\\_032894.html](https://elpais.com/tecnologia/2018/03/19/actualidad/1521479089_032894.html)

<sup>16</sup> Uber se lanza a por Free Now y ofrece mas de 1000 millones a Daimler y BMW (2020, 21 de Octubre) *El País*. Recuperado de [https://cincodias.elpais.com/cincodias/2020/10/21/companias/1603301330\\_778160.html?rel=str\\_articulo#1604282278966](https://cincodias.elpais.com/cincodias/2020/10/21/companias/1603301330_778160.html?rel=str_articulo#1604282278966)

Sin embargo, para estos analistas (Srnicek, Galloway), la capacidad de generar ganancias de las plataformas austeras esta condenada a alcanzar un límite e incluso podrían derrumbarse de no mantenerse las ventajas que aprovechan en términos de bajos costos laborales y operativos (Srnicek, 2018:83). En este sentido, el ascenso de conflictos y luchas de los choferes en cada una de las ciudades y la imposición de regulaciones podrían dejar sin márgenes interesantes a estas plataformas. Como señala Galloway: “Uber es indudablemente un disruptor en la gran tradición de disruptores de Silicon Valley. Desafortunadamente para Uber, el mercado en el que está produciendo esta disrupción es un mercado altamente regulado, y Uber saca un gran beneficio comportándose como si no estuviera sujeto a la misma regulación que el taxi tradicional. Uber cree, y el mercado ha recompensado esta creencia, que puede contratar a cualquiera que quiera poner a conducir y que puede cobrar lo que quiera. Mientras tanto, los taxis que son su competencia no tienen esa libertad en la mayor parte de los mercados” (Galloway, 2019:225).

No obstante estos pronósticos, el impacto sobre el mercado de trabajo esta empezando a estudiarse seriamente. En línea con el aumento de la precariedad laboral creciente, en el marco de una salida de la crisis 2008 sin un aumento del empleo, en 2015 en Estados Unidos, los trabajadores “alternativos” alcanzaban un 15,8 % de la fuerza de trabajo, y el trabajo autónomo creó 2/3 del empleo desde la crisis del 2008 y es lo que evitó que hubiera un desempleo enorme. (Srnicek, 2018:74-75). De ellos, casi 3 millones (1% de la fuerza laboral) corresponden a plataformas austeras. En Gran Bretaña alcanzaban los 1,4 millones, el 4% de la fuerza de trabajo en 2015 a cinco años estas tendencias sólo se vieron reforzadas, aunque se le suspendió la licencia en 2017 y de nuevo a fines de 2019<sup>17</sup>, recuperándola recientemente en septiembre de 2020<sup>18</sup>.

En Latinoamérica su impacto no es todavía tan grande pero crece vertiginosamente. En Brasil en 2020 se calculan que existen alrededor de 500.000 trabajadores de plataformas de reparto o movilidad (frente a los 280 mil previos a la pandemia), dada la insuficiencia de la renta básica de emergencia de 600 reales otorgada por el gobierno de Bolsonaro. El trabajo de Almeida et al (2020) sobre 298 trabajadores repartidores de iFood, Uber Eats, Rappi e Loggi de 29 ciudades brasileñas señala el aumento de pedidos (Rappi declaró un 30% de aumento en toda América Latina durante la pandemia) y una reducción de las remuneraciones de los trabajadores, debiéndose además hacerse cargo de las medidas de seguridad contra el COVID. En Argentina, según Madariaga et al (2019) se calcula que en 2018 había unos 160.000 trabajadores (usuarios-proveedores de servicios), lo que representa apenas el 1% de la ocupación a nivel nacional, pero los usuarios (usuarios-proveedores y usuarios-consumidores) registrados de plataformas que ofrecen bienes y servicios como Mercado Libre alcanzan unos 10 millones de personas, el 15% (Madariaga et al, 2019:67-68). Asimismo, todas las estimaciones indican que durante la pandemia aceleraron su expansión<sup>19</sup>, particularmente las plataformas de reparto que vieron multiplicadas sus utilidades y su presencia en cantidad de locales y en la expansión hacia nuevas localidades<sup>20</sup>, su posición dominante derivó además en la dependencia de muchos locales gastronómicos que se vieron obligados a sumarse a las plataformas y a pagar elevadas comisiones (Haidar et al, 2021).

### 3. Tendencias a la homogeneidad de las plataformas en Latinoamérica

Numerosos trabajos advierten sobre los efectos que las nuevas formas de organización del trabajo asociadas a las plataformas tienen sobre la constitución de la clase trabajadora (Huws,

<sup>17</sup> Londres deniega a Uber licencia para circular por sus calles (2019, 25 de noviembre) *El País*. Recuperado de [https://elpais.com/economia/2019/11/25/actualidad/1574676876\\_162836.html?rel=str\\_articulo#1604281272216](https://elpais.com/economia/2019/11/25/actualidad/1574676876_162836.html?rel=str_articulo#1604281272216)

<sup>18</sup> Uber consigue licencia para operar en Londres (2020, 28 de septiembre) *El País*. Recuperado de [https://cincodias.elpais.com/cincodias/2020/09/28/companias/1601290862\\_318001.html?rel=mas?rel=mas](https://cincodias.elpais.com/cincodias/2020/09/28/companias/1601290862_318001.html?rel=mas?rel=mas)

<sup>19</sup> EL valor accionario de Mercado Libre creció un 76% <https://www.lanacion.com.ar/economia/negocios/mercado-libre-quiebra-su-record-supera-us50000-nid2384152>

<sup>20</sup> [https://www.clarin.com/zonales/app-delivery-50-comercios-repartidores-aislamiento-web-0\\_pR\\_HFfUbj.html](https://www.clarin.com/zonales/app-delivery-50-comercios-repartidores-aislamiento-web-0_pR_HFfUbj.html)

2014, Casilli, 2016) y el trabajo digital (Fumagalli et al, 2018, Míguez, 2020) así como las tendencias monopolísticas de estos modelos de negocio y su impacto sobre la competencia. Los enfoques que buscan colocarlas en una perspectiva histórica más amplia hablan de un “Capitalismo de Plataforma” (Srnicek, 2018), sugiriendo que podemos estar experimentando la transición a una nueva etapa del capitalismo, caracterizada por la hegemonía de este tipo de organizaciones. Este enfoque nos permite asimismo entablar un diálogo con la tradición del Capitalismo Cognitivo, que pone el foco en la transformación ocurrida en el proceso de trabajo, la movilización de un “*general intellect*”, y la acumulación basada en la apropiación conocimiento (Hardt y Negri, 2004,2011; Míguez y Carmona, 2017; Sztulwark y Míguez, 2012; Vercellone, 2007, 2011).

Se puede observar en Latinoamérica una cierta “homogeneización” en varias dimensiones- tanto materiales como simbólicas- impuestas por el modelo de plataformas. Mencionemos algunas de ellas:

-Se trata de pocas empresas que tienden al monopolio: una característica del modelo de negocios de las plataformas es que tienden efectivamente al monopolio por varias razones. En primer lugar, producto de una baja excesiva de costos que vuelve inviable la competencia de menor escala. Tanto por las millonarias sumas invertidas a pérdida durante largos periodos, como por el modo en que se instalan y desarrollan por fuera de las regulaciones estatales, eludiendo obligaciones fiscales y laborales. Por otra parte, el mismo modelo de plataformas se expande por lo que se conoce como “efectos de red”, cuantos más usuarios utilizan una plataforma, mejores servicios puede brindar, mejora los algoritmos y se torna más eficaz en términos económicos (Srnicek, 2018). La estrategia deliberada de convertirse en monopolios en cada ciudad donde irrumpen incluye la compra y fusión de empresas de menor porte. Y cuando no se vislumbra el acaparamiento del mercado, lo abandonan sin mayores responsabilidades. Recientemente, la empresa española Glovo-una de las líderes en la región- vendió su participación en América Latina a la empresa DeliveryHero, de origen Alemán<sup>21</sup>; y Uber Eats, la última de las grandes plataformas de reparto en llegar a la Argentina, donde nunca hizo pie, anuncia su retiro del sector para fines de 2020.

-El modelo de negocios de las plataformas -especialmente las de reparto- se ha ido homogeneizando en sus modos de gestionar y explotar el trabajo. Como mencionamos antes, el esquema funciona buscando la reducción de los costos al extremo, descargando sobre los trabajadores todos los gastos del servicio (la empresa Glovo llegó a cobrar a los repartidores una tarifa mensual para el uso de la plataforma)<sup>22</sup>, imponiéndose como único modo competitivo para el resto de los jugadores de peso. Un caso paradigmático fue el de Pedidos Ya -la empresa uruguaya que actualmente es también propiedad de Delivery Hero- que comenzó sus actividades en Argentina con repartidores registrados como empleados formales e incluso con delegados sindicales. Ese modelo perduró unos pocos años hasta el arribo de Glovo y Rappi a comienzos del año 2018, con el modelo de “repartidor independiente”. Desde entonces la marca Pedidos Ya ha despedido a la amplia mayoría de los trabajadores formalizados, reemplazándolos por monotributistas<sup>23</sup>. Como vemos, en este aspecto las diferencias entre las plataformas son mínimas, las modificaciones que implementa alguna de ellas, rápidamente puede ser emulada por las otras si redundan en mayores ventajas. Los repartidores suelen circular entre las distintas plataformas en función de diferentes criterios que ocasionalmente los hace inclinarse por una u otra, aunque la razón más común son los bloqueos, producidos unilateralmente y muchas veces por defectos de la aplicación. Las quejas, reclamos y demandas, tanto de carácter individual como colectivo, no reconocen mayores diferencias.

---

<sup>21</sup><https://www.baenegocios.com/negocios/Glovo-se-va-de-Argentina-porque-vendio-su-operacion-en-Latinoamerica-a-Delivery-Hero-duenos-de-Pedidos-Ya-20200916-0034.html>

<sup>22</sup> Un hipótesis plausible es que Glovo utiliza ese recurso no solo para transferir costos a los trabajadores, sino también como un argumento contra las demandas por el reconocimiento de la relación laboral de los repartidores: como habría relación de dependencia si los repartidores pagan por un servicio.

<sup>23</sup>Régimen impositivo simplificado para autónomos.

- El proceso de homogeneización que describimos se extiende también entre los distintos países. En América Latina -cuyos mercados de trabajo son altamente informales y precarios- las plataformas se han extendido muy rápidamente agudizando las condiciones existentes. El esquema de “empresa tecnológica” con que se ubican por fuera de las regulaciones, les permite implementar, a priori, un mismo modelo en todos los países sin necesidad de ajuste alguno a normativas locales. Prácticamente no existen distinciones en las formas de gestión del trabajo entre los diferentes países<sup>24</sup>. Las condiciones de trabajo, así como las quejas y demandas de los repartidores sólo se distinguen, de un país a otro, por el tono coloquial de los distintos repartidores; el contenido de las demandas en cambio, es el mismo, lo que habilita más fácilmente la definición transnacional de reclamos y demandas.

-El modelo se va sofisticando con el aprendizaje de los algoritmos a través de la extracción y captura masiva de datos. Este efecto de red tiene muchas aristas, pero nos interesa resaltar los efectos sobre las condiciones de trabajo que hemos relevado tanto en Argentina como en otros países de la región. Los repartidores al acceder a la aplicación regularmente deben aceptar los términos y condiciones establecidos unilateralmente por las plataformas. Tanto la interface, como los propios términos y condiciones, cambian regularmente en todas las aplicaciones (a veces imperceptiblemente) los cuales, por regla general, traen aparejados un empeoramiento de las condiciones de trabajo y en los ingresos. En muchas ocasiones estas modificaciones han sido disparadores directos de la organización colectiva de los repartidores en distintos países. Ese fue el caso de la primera organización sindical que surgió en Argentina (Haidar, Diana Menéndez y Arias, 2020) y en otros países de la región.

-La presencia mayoritaria de migrantes venezolanos<sup>25</sup> trabajando en las plataformas quienes, producto de la crisis política y económica, han migrado masivamente a casi todos los países de la región (Brasil es el país en que menos gravitación tienen los migrantes venezolanos en la actividad<sup>26</sup>), y que poseen una característica muy singular ya que está conformada, en buena medida, por estratos socioculturales medios, muchos de ellos profesionales, que viven agudos procesos de desclasamiento (Mallimacci, y Pedone 2019). En Perú los migrantes venezolanos constituyen el 67% del total de repartidores<sup>27</sup> y quienes poseen estudios universitarios un 33%; en Ecuador alcanzan el 69% de los repartidores mientras que el 57% cursaron estudios superiores<sup>28</sup>; en Chile más del 90% son extranjeros<sup>29</sup>; en Argentina una encuesta reciente indica que el 48% de la fuerza laboral son de origen venezolano y el 31% terminaron sus estudios universitarios<sup>30</sup> (Haidar, 2020). Para estas personas que arriban a un nuevo país sin reconocimiento de sus trayectorias laborales (y profesionales) las plataformas constituyen una opción de acceder inmediatamente a un ingreso que, particularmente en sus inicios, fue significativo.

---

<sup>24</sup> Poco a poco los países van intentando modelos de regulación de las actividades, con muchas características comunes pero también con improntas locales. Recientemente Chile aprobó una normativa que regula la actividad de plataformas contemplando tanto la modalidad de dependencia como la de trabajo independiente; en Argentina, el Ministerio de Trabajo elaboró a mediados de 2020 un estatuto específico para la actividad de reparto, el cual viene siendo discutido desde entonces pero no logra los consensos necesarios para aplicarse; también en California hubo un intento de regulación de las plataformas de conductores que logró ser revertida por una consulta impulsada por UBER y LYFT, con inversiones multimillonarias.

<sup>25</sup> El peso relativo de migrantes en la composición de la fuerza de trabajo se vio afectado por el inicio de la pandemia, cuando se cortaron los flujos migratorios y muchos trabajadores locales recurrieron a la actividad como refugio ante la pérdida o suspensión de sus ingresos.

<sup>26</sup> Un estudio realizado por la AliançaBike indica que más del 90% de los trabajadores son brasileños, constituyendo una excepción en América Latina [file:///C:/Users/Nicolas/Dropbox/Revistas/Tempo%20Social/Brasil/Encuesta%20-Apresentac%CC%A7a%CC%83o-entregadores.pdf](file:///C:/Users/Nicolas/Dropbox/Revistas/Tempo%20Social/Brasil/Encuesta%20-<u>Apresentac%CC%A7a%CC%83o-entregadores.pdf</u>)

<sup>27</sup> Se trata de resultados de una encuesta realizada por el observatorio en octubre de 2019. Según la misma fuente un 33% de total posee estudios universitarios completos.

<https://www.facebook.com/106216697867715/photos/a.106697164486335/145813900574661/>

<sup>28</sup> Encuesta realizada por el Observatorio de plataformas de Ecuador <https://wambra.ec/emprendedor-socio-trabajador-repartidorxs-apps/>

<sup>29</sup> <https://larepublica.pe/economia/2020/08/09/coronavirus-glovo-rappi-america-latina-repartidor-de-delivery-el-esclavo-moderno-de-latinoamerica/>

<sup>30</sup> Realizada en julio de 2020

“Yo pienso que también llegaron justo en el momento por el tema de Venezuela que fue una coyuntura exacta. Porque yo llegué aquí de mi país, y aunque me traje todos mis papeles totalmente legalizados y apostillados ni siquiera hoy por hoy puedo ejercer. Entonces esto era como lo más factible y como estaba reciente aquí en Ecuador era el boom porque tu ganabas bastante”, (activista de Ecuador, entrevista personal 10/7/2020).

Un estudio reciente de la OIT (2021) muestra que en los trabajos de plataformas *on line* también participa gran cantidad de trabajadores migrantes, fenómeno que se destaca mayormente en los países desarrollados donde el 38% de quienes trabajan en plataformas de autónomos (freelancers) son migrantes.

#### 4. Conflictos y desafíos para la organización de trabajadores

En estos últimos cuatro años ha tomado gran visibilidad en la región una gran masa de trabajadores que se desplazan por los grandes centros urbanos, los repartidores de aplicaciones de plataformas. Generalmente se mueven en moto o bicicleta, vestidos de colores monocromáticos y estridentes, cada empresa identificada con un color. Menos visibles pero igualmente numerosos son los trabajadores de servicios de movilidad.

La visibilidad es un tema gravitante a la hora de la organización colectiva, fundamentalmente entre trabajadores que no comparten un espacio de trabajo. Ese diferencial entre los trabajadores de reparto y los de movilidad, señala un elemento más favorable para los primeros a la hora de organizarse colectivamente. Sin embargo, como veremos a continuación, en algunos países han proliferado organizaciones de trabajadores de movilidad. Chile ya cuenta con una organización sindical de choferes:

*“Para nosotros es un poco mas difícil el poder contactarnos porque andas en el auto, pero hay espacios que nos permiten, como por ejemplo en las bombas bencineras acá, que a la noche te pasas a tomar un café y veías que los demás estaban con un teléfono y entonces hablabas -“Oye tu trabajas en Uber? En la aplicación? -si – oye, tenemos un grupo de wasap la idea es que nos podamos contactar para estar mas protegidos, por ejemplo a la noche con el tema de los asaltos....”. Y ahí comienzan esos contactos con grupos de wasap y que se va pasando de contacto en contacto y un conocido a otro, que trabaja solo y así ... Entonces una vez que conformamos esos grupos de wasap y vimos que eran muchas personas dijimos, hagamos algo, y ese algo era un gremio, y ahí fuimos contactando con otros de otras regiones, había gremios en Santiago, en la zona sur del país...y hoy como el único sindicato de Uber en Chile” (Entrevista personal, activista del sindicato UBER Chile, 19/9/2020)*

Los trabajadores de servicios de transporte se enfrentan a las estrategias agresivas de empresas como Uber o Cabify, que suelen llevarse por delante a los gobiernos o a los competidores y a sus propios empleados: los documentos recientemente revelados, conocidos mundialmente como “Uber files”<sup>31</sup>, dan cuenta de métodos ilegales y violentos utilizados por la empresa para imponerse en las distintas latitudes. El escándalo no hace más que confirmar la utilización de estrategias que ya se conocían: “Uber gasta una inmensa cantidad de dinero en hacer lobby y en marketing, con la intención de asegurarse regulaciones favorables y el crecimiento en su base de usuarios. Tal es su desesperación que Uber intentó incluso sabotear a sus competidores. Ha hecho un uso extendido de esta táctica en sus negocios tanto con empresas de taxis de larga data como con plataformas alternativas de viajes compartidos. Para luchar

---

<sup>31</sup> <https://www.theguardian.com/news/series/uber-files>

contra un competidor, por ejemplo, Uber pedía y cancelaba viajes a esa compañía, en un esfuerzo por obstruir la provisión de choferes de ese rival” (Srnicek, 2018:109).

En un comienzo, autores como Srnicek sostenían que las demandas de los choferes tendrían un efecto letal sobre estas plataformas que las haría insostenible una vez que se les otorguen sus derechos básicos (Srnicek, 2018:108). Sin embargo, Uber ha sido alcanzada por importantes regulaciones y no se ha verificado este diagnóstico ya que sigue operando y expandiéndose. En febrero de 2017 se dio un conflicto con UBER en Nueva York que originó el movimiento DeleteUber, que generó el cierre de cuentas de unos 200 mil usuarios a raíz del aprovechamiento de Uber de una huelga de Taxis en el aeropuerto JFK, en protesta por las leyes antimigratorias impulsadas por el residente Donald Trump (Galloway, 2019:26). En diciembre de 2017 el tribunal de Justicia de la Unión Europea la declaró “empresa de transporte”, no una mera empresa de intermediación entre viajeros.

En el mismo Estado de California donde Uber nació diez años antes, se promulgó a fines de 2019 una norma que exigía regularizar a los choferes como empleados en relación de dependencia. La normativa denominada AB5, establecía un plazo para la regularización de los choferes de estas empresas, las cuales continúan sosteniendo que las plataformas son meras intermediarias tecnológicas y los choferes autónomos e independientes. Como contrapartida, Uber, junto con otras empresas implicadas como Lyft, además de la amenaza de “prescindir” de miles de conductores, promovieron un referéndum (Proposición 22) para revocar la imposición de la AB5, y declarar autónomos a los choferes. La iniciativa, amparada en la legislación californiana que habilita propuestas impulsadas por la ciudadanía, estuvo sostenida por una multimillonaria y virulenta campaña de las empresas<sup>32</sup>, logró revertir la normativa y la plataforma continua sin regularizar a los trabajadores.

Para 2018 Uber operaba en 150 ciudades de 15 países en América Latina, cuando va a ser suspendida en Gran Bretaña y luego en enero de 2019 va a abandonar Barcelona (fue bloqueada en grandes ciudades como Budapest y Copenhagen entre 2016 y 2017). En Argentina Uber ingreso en marzo de 2016, luego Cabify en 2018 y en 2020 Didi desembarcó en la ciudad de La Plata y otras ciudades bonaerenses de, lo que lleva la competencia global entre las dos empresas a Argentina. A diferencia de Uber, DiDi procura no competir sino integrar a los taxistas con su servicio DiDi Taxi (que no cobra comisión los primeros tres meses, frente al 15% que cobra el servicio regular DiDi Express)<sup>33</sup>, recientemente han ingresado al mercado argentino dos nuevas plataformas de movilidad, Beat e Indriver.

En general, la mayor fuente de conflictos se produce con los choferes de taxi, pero también existen experiencias de conflictos de trabajadores con la plataforma y de conformación de organizaciones sindicales en algunos países de la región. En Buenos Aires la disputa con los taxistas adquirió gran intensidad, fundamentalmente hasta el inicio de la pandemia. Las distintas organizaciones gremiales de taxistas realizaron todo tipo de reclamos formales y de protesta, y lograron que la actividad de Uber estuviera prohibida por la justicia de la Ciudad, pese a lo cual Uber siguió operando. La organización Taxistas unidos, conocida como los “cazauber”, incluyó entre su repertorio de protesta la persecución, denuncia e incluso violencia física sobre los conductores de UBER, identificados como tales, en la calle.

En Argentina, donde han proliferado muchas organizaciones de repartidores no se verifican organizaciones de conductores, solo la existencia de distintos foros donde se intercambia y comparte información y puntos de vista. En la región encontramos sindicatos en Uruguay, donde se creó la Unión de Conductores Trabajadores de Aplicaciones del Uruguay (UCTRADU) afiliada al PIT-CNT. En México existe la Unión Nacional de Trabajadores por Aplicación (UNTA) que reúne tanto conductores como repartidores; en Brasil existe una Federación Nacional de Sindicatos de Motoristas por Aplicativos, que aglutina organizaciones

---

<sup>32</sup> <https://www.theguardian.com/commentisfree/2020/sep/11/why-uber-and-lyft-are-taking-a-page-out-of-big-tobaccos-playbook-in-labor-law-battle> (extraído el 24-9-2020)

<sup>33</sup> Llega DiDi, el Uber chino a la Argentina: no cobran comisiones y lo aman los taxistas (2020, 27 de Agosto) Info-technology. Recuperado de <https://www.infotechnology.com/entrepreneurds/Llega-Didi-el-Uber-chino-a-la-Argentina-no-cobra-comisiones-y-lo-aman-los-taxistas-20200821-0009.html>

estaduales; y en Chile se creó en 2019 el Sindicato de Uber Chile que posee vínculos con la CUT.

*“Como sindicato tenemos un año de formación, pero surgimos primero como lo típico de este trabajo que son los grupos de wasap, se fueron sumando mas miembros y después pensamos que esto tenía que ir un paso más adelante, y ese paso fue en principio un gremio, un gremio de conductores asociando a distintos grupos de wasap. Porque tu sabes que son muchos los trabajadores que trabajan de esta forma, para ayudarse, para poder contactarse, entonces de estos grupos de wasap primero surgió un gremio, una vez que formamos ese gremio, sentíamos la necesidad nuevamente de que teníamos que dar otro paso, y ese paso tenía que ser, obviamente, un sindicato para poder reivindicar todas las garantías sociales y de los trabajadores que pensamos que nos corresponden por ser trabajadores”. (Entrevista personal, activista sindicato Uber Chile, 19/9/ 2020)*

Por su parte, el trabajo de los repartidores muestra numerosas acciones de resistencia y experiencias de organización colectiva (Woodcock y Johnson, 2017). En España, los repartidores de Deliveroo organizaron su primera huelga el 2 de julio de 2017 por 3 horas en el horario de máxima demanda (domingos de 20 a 23 hs) en reclamos por un mínimo de horas y pedidos (dos pedidos por hora y 20 horas de trabajo semanales). Se creó una sección sindical dentro de la empresa, como una plataforma de acción de la Intersindical Alternativa de Catalunya (IAC) y generó el rechazo de la empresa<sup>34</sup>. Hacia fines de 2021 las luchas de repartidores en España lograron la promulgación de la denominada “Ley rider” que reconoce la dependencia de los repartidores.

En América Latina, durante julio de 2018 trabajadores de Rappi y Glovo de Argentina realizan el primer paro de repartidores, en protesta por un cambio en el mecanismo de asignación de pedidos que aumentaba la competencia entre los riders al ofrecer pedidos a muchos trabajadores al mismo tiempo, lo que deriva cuatro meses después en la organización de la Asociación de Personal de Plataforma APP, el primer sindicato de trabajadores de plataforma que incluye a trabajadores de Glovo, Rappi, Pedidos ya, Uber, etc (Ottaviano et al 2019). La empresa Rappi, a la cual pertenecían los principales referentes reaccionó bloqueando a los activistas lo que motivó el inicio de un juicio por despido en el fuero laboral, con sentencia favorable para el accionante, que será reconocido como trabajador (la empresa apelo el fallo por lo que aún no tiene sentencia firme con autoridad de cosa juzgada).

Como se observa, a los pocos meses de arribadas estas empresas fueron surgiendo organizaciones de base entre trabajadores de reparto que demandan una serie amplia y diversa de mejoras y vinculados a sus condiciones de trabajo y su reconocimiento como trabajadores. Con la llegada de la pandemia se agravó aún más la situación de estos trabajadores: en el marco del covid-19 la actividad devino “esencial”, dado que ponía en circulación las mercancías detenidas a la fuerza por el Aislamiento Social, mientras que continuaba su situación de extrema precariedad e incluso sufriendo peores condiciones producto de su exposición a la enfermedad sin ningún tipo de apoyo empresarial, fenómeno que se reprodujo en toda la región (Morinaro y Maich, 2022; Haidar, Diana Menéndez y Arias, 2020)

Brasil es el país de América Latina donde el trabajo de plataformas involucra, con mucha diferencia, el mayor número absoluto de trabajadores. Actualmente involucra a más de medio millón de trabajadores en las plataformas de reparto sobre un total de 1,5 millones de personas para todas los tipos de plataformas, lo que si bien es poco más del 1% de la Población económicamente activa (PEA) se trata de una magnitud importante, semejante a la registrada en Estados Unidos, y mucho menor que la de los países de Europa (Machado y Zanoni , 2022).

---

<sup>34</sup> “Los repartidores de Deliveroo convocan en España a la primera huelga de una empresa de la “nueva economía”” (2017, 28 de junio). Recuperado de [https://www.eldiario.es/catalunya/trabajo/repartidores-deliveroo-convocan-primer-a-economia\\_1\\_3306408.html](https://www.eldiario.es/catalunya/trabajo/repartidores-deliveroo-convocan-primer-a-economia_1_3306408.html)

En Julio de 2020 se realizó un tercer paro de trabajadores de plataforma en Argentina en forma simultánea con trabajadores de Brasil, México, Chile, Ecuador, Costa Rica y Guatemala. La acción de fuerza se sintió con especial intensidad en Brasil, donde los trabajadores de reparto ascendieron de 280 mil a 500 mil durante la pandemia y fueron declarados “servicio esencial”, pero sufrieron reducciones del 50% de sus ingresos bases por parte de plataformas como Uber Eats, i Food y Glovo. En Brasil, la situación y reclamos de los repartidores ha sido desconocida por la justicia, ya que en 2019 el Superior Tribunal de Justicia (STJ) y en 2020 el Tribunal Superior del Trabajo (TST) negaron que hubiera un vínculo laboral entre repartidores y plataformas ya que presta un servicio flexible y no tiene “obligación de exclusividad”<sup>35</sup>.

En México, la conflictividad se activa a raíz del asesinato de un repartidor de Uber Eats en México DF en noviembre de 2018, del cual surge el colectivo “Ni un repartidor menos” para promover la solidaridad y la ayuda mutua entre los repartidores en un mercado caracterizado por los bajos ingresos, accidentes y robos, además del acoso sexual que sufren las mujeres repartidoras, que representan apenas el 12 % de un trabajo muy masculinizado (Marinero y Maich, 2022). En Ecuador los conflictos arrancan en noviembre de 2019 con la reducción de las retribuciones de las aplicaciones en Quito, que se intensificará en 2020 y que impulsará la organización de trabajadores de reparto en el colectivo Glovers Ecuador y la creación del Observatorio de Plataformas Digitales en 2020. En abril de ese año, en medio de la pandemia se produce la Primer Asamblea Nacional de repartidores y el 24 de agosto el primer paro nacional de repartidores en las dos principales ciudades de Ecuador, Quito y Guayaquil (Hidalgo y Salazar, 2020). En Colombia las protestas de repartidores comienzan en 2018, continúan en 2019 con el “Paro hora 0” en Medellín y en agosto de 2020 se creó el Movimiento Nacional de Repartidores de Plataformas Digitales (MNRPD) en Bogotá. Desde allí se coordinaron acciones para el Primer Paro Internacional de repartidores en octubre de 2020.

El paro internacional del 8 de octubre de 2020 involucro a decenas de organizaciones de 19 países. Muchas organizaciones creadas en cada centro urbano comenzaron a construir puentes y relaciones con organizaciones similares de la región y del mundo. Las situaciones de origen social y económico, los contextos políticos, las regulaciones preexistentes, las tradiciones políticas y sindicales, varían de un país a otro, pero el proceso de plataformización se erige sobre la inercia globalizadora que tiende a degradar el trabajo en todo el mundo, homogeneizando las condiciones de trabajo que se comandan desde los centros tecnológicos. Los trabajadores de plataformas de países tales como Italia, México, Chile, Bolivia y España, están sometidos y subordinados a las mismas lógicas y a la misma falta de regulación de estas empresas, que se valen de los grises de todas las legislaciones nacionales donde se instalan. El conjunto de demandas de los riders de Argentina, resulta casi idéntico al pliego de los repartidores de Ecuador y del Brasil, por mencionar solo algunos países.

La conciencia creciente de esa situación, acelerada en contexto de pandemia, ha profundizado los vínculos entre las organizaciones de trabajadores emergentes de todos estos países, que comienzan a generar redes, espacios de intercambio (entre el 16 y 18 de agosto de 2020 se realizó el congreso virtual #Niunrepartidormenos Internacional de riders de América Latina en que participaron representantes de varias de las mencionadas organizaciones), y acciones conjuntas a escala regional como los paros internacionales. A inicios de 2022 se contabilizan seis medidas de fuerza coordinadas internacionalmente por riders, que incluyen “deslogueos” y movilizaciones (caravanas de motocicletas) en los centros urbanos. También se han llevado a cabo conferencias de prensa internacional para dar a conocer las causas y características que tendría los paros (con presencia de referentes de organizaciones de países de varios continentes incluyendo Japón y Nigeria), y distintos eventos y encuentros virtuales que permiten la construcción de sentidos, ideas, programas y acciones comunes.

Con la llegada del covid y el consecuente empeoramiento de las condiciones de trabajo los tiempos de la organización se han acelerado. Hemos tenido oportunidad de participar de varias

---

<sup>35</sup> “Pandemia, uberismo y reivindicación laboral en Brasil” (1/9/2020) Recuperado de <https://www.politicaexterior.com/pandemia-uberismo-y-reivindicacion-laboral-en-brasil/>

reuniones virtuales de intercambios de la red internacional, en cada una de las distintas instancias de encuentro y acción se van agregando asociaciones y países. Mientras que en el paro del 1 de julio de 2020 participaron organizaciones de 7 países de América Latina; en un nuevo paro realizado el 8 de octubre del mismo año<sup>36</sup>, adhirieron decenas de agrupaciones de 19 países y 4 continentes. Las reuniones dan cuenta de un proceso creciente de organización también al interior de la red.

Además de algunas consignas propias de cada organización en su localidad de actuación, para el último paro internacional se consensuaron demandas comunes que dan cuenta del avance en la construcción colectiva: reconocimiento laboral y descongelamiento de tarifas; rechazo del sistema de rankings; exigencia de seguros de riesgo del trabajo, contra robos y de cobertura de salud: licencias por enfermedad, accidentes y gestación; rechazo del sistema de bloqueos y derecho a rechazar pedidos; justicia e indemnizaciones para los trabajadores muertos en accidentes por trabajar.

## 5. Globalización y sindicalismo nacional e internacional.

La literatura sobre el sindicalismo y el impacto de la globalización en los procesos de trabajo y en las cadenas de valor global destacan, entre otras dimensiones gravitantes, la inserción internacional de las economías nacionales, la ubicación en las cadenas de valor, los modelos sindicales nacionales, etc. Las plataformas de reparto, empresas multinacionales que se expanden regional y globalmente a una velocidad inusitada, tienen una baja división interna del trabajo. Se trata, en principio, de empresas de servicios que deben operar localmente, en interacciones cara a cara.

Podemos diferenciar el trabajo *dentro de* la plataforma del trabajo *comandado por* la plataforma (Miguez, 2020). Por un lado, dentro de la plataforma tenemos una división interna del trabajo conformada por trabajadores informáticos y administrativos -los únicos que las empresas asumen como empleados- en general radicados en los países de origen de las empresas, aunque en ocasiones también incorporan pequeñas oficinas locales. Por el otro lado, contamos con una enorme masa siempre creciente y renovada de repartidores (facilitada por la casi-inexistente barrera de ingreso), quienes no son considerados empleados de las empresas (ni por las plataformas ni, aun al menos, por las legislaciones nacionales) sino como, trabajadores autónomos, independiente o “socios”. En ese sentido, podemos establecer un primer punto crucial para el análisis y comprensión de las experiencias de estos trabajadores: a nivel regional, y en buena medida también a nivel global, aunque conserven diferencias nacionales: los trabajadores de plataformas de reparto están sometidos a las mismas condiciones de trabajo en su actividad.

Las últimas dos décadas fueron testigo de intensos debates en el medio anglosajón sobre la revitalización sindical, pero se centraron fundamentalmente en los sindicatos nacionales (Levesque y Murray, 2010; Dufour y Hege, 2010; Heery, Kelly y Waddington, 2003), en los casos en que se abordó el sindicalismo internacional, como sostienen Fairbrother y Hammer (2005), se produjo en torno a las campañas que pueden generar solidaridad internacional basada en acciones locales.

La mirada general en las últimas décadas del Siglo XX daba cuenta de un debilitamiento progresivo del trabajo a escala nacional y global (Tilly, 1995; Hyman, 1996). Más recientemente algunos autores han destacado el inicio de una nueva etapa que habilita oportunidades de crecimiento y fortalecimiento de las organizaciones sindicales internacionales (Evans, 2010; Bieler, 2014; Lerner, 2007; Fairbrother y Hammer, 2005; Munck, 2010) que discuten la tesis de “la globalización neoliberal como némesis del movimiento obrero” (Evans, 2010). Entre sus argumentos centrales se destacan que las transformaciones de la economía política internacional, desde la década del 70, ha generado las condiciones para el desarrollo del

---

<sup>36</sup> La fecha no es arbitraria. Se eligió en solidaridad con la campaña en contra de la Propuesta 22 impulsada por Uber Y Lyft en California, contra la obligación de reconocer los derechos laborales de los choferes en ese Estado, que la ley AB5 concedía.

sindicalismo internacional, en la medida en que los procesos de trabajo global han transformado la base material de los compromisos de clase establecidos (Burnham, 1999; Fairbrother y Hammer, 2005), los cuales se realizan para proteger empleos y privilegios adquiridos (Bieler, 2014) fundamentalmente en el Norte Global.

Lo que observamos con el desarrollo y despliegue de las plataformas es la articulación de una nueva estructura del capital, que impone sus reglas prácticamente sin mediaciones locales, funcionando como una suerte de mercado de trabajo internacional a los efectos de la extracción de datos y de plustrabajo. Esta situación es más radical en los denominados *crowdworking* (De Stefano, 2016; Vallas, 2018) donde la plataforma distribuye microtarefas con independencia de la ubicación geográfica del trabajador. La tercerización y precarización radical del trabajo en el modelo de plataformas, así como la propensión homogeneizadora que mencionamos, tiene como uno de sus efectos obturar la tendencia a los acuerdos de clase, en la medida en que las plataformas no configuran mediaciones locales. Por el contrario, en los hechos, las características de las plataformas han habilitado acuerdos intracase internacionales, incluso con fuertes diferencias en sus concepciones y tradiciones, aunque por el momento resulten articulaciones débiles e incipientes.

Varias tradiciones han planteado de diversas maneras como frente a la explotación capitalista, en cualquiera de sus formas, surge inexorablemente la resistencia de los trabajadores (Labour Process, Marxismo post-obrerista), incluso -como ha mostrado Silver (2005)- cuando el capital subsume nuevos territorios para expandirse y evadir la resistencia. Pero la solidaridad de los trabajadores producto de su posición común en el proceso de producción y las experiencias de lucha, no es automática, requiere de un proceso de agenciación de la resistencia como menciona Bieler (2014). En ese sentido es elocuente lo que relatan sobre su propio proceso los referentes de las distintas organizaciones en los diferentes países. En efecto, algunas de estas organizaciones tienen un origen mutualista, de ayuda a los repartidores accidentados, pero han ido politizando su discurso producto también de las experiencias de interacción con otras organizaciones de la región con mayor impronta política, dando nueva forma a sus demandas:

“en un principio sólo fungíamos como un grupo de apoyo, en junio del año pasado nos empezamos a integrar con una ONG que se llama Nosotres, entonces empezamos a hablar sobre derechos laborales y la búsqueda y defensa de los mismos. Empezamos a ver que podíamos necesitar y sin saberlo empezamos a ver que había otros países en la lucha como nosotros, después ya para este año, ya para mediados de abril nos invitan organizaciones de Argentina como ATR<sup>37</sup>, el Ancla, Dar Vuelta todo, a participar en movilizaciones (activista de México, entrevista personal, 3/10/2020)

“veníamos haciendo unos reclamos a Glovo, nos contactamos con los chicos de Argentina (se refiere a la organización ATR), fue cuando se hizo lo del primer paro internacional y ahí es que nace la organización como tal de Glovers Ecuador, con lo del primer paro internacional. (Activista de Ecuador, entrevista personal, 14/9/2020)

Inmediatas, como los procesos de desembarco y despliegue de las plataformas, son las respuestas colectivas de los trabajadores en cada ciudad en que se implantan estas empresas. Las condiciones estructurales de la gestión algorítmica y la asimetría inédita de poder entre capital y trabajo obstaculizan y dificultan -pero en ningún caso evitan- el surgimiento del descontento ni su expresión colectiva, por débil que resulte (Haidar, Diana Menéndez y Arias, 2020).

Otro elemento consustancial a este surgimiento es su rápida articulación internacional, muchas de las organizaciones raudamente comienzan a establecer relaciones y vínculos con organizaciones de países vecinos, para nutrirse de experiencias más avanzadas, para articular acciones comunes y para pensar estrategias conjuntas. Un dato recogido en cada entrevista que hemos realizado es muy elocuente al respecto, todos los activistas están relativamente bien

---

<sup>37</sup> ATR, Agrupación de Trabajo de Reparto, es una organización de base en Argentina que posee vínculos orgánicos con el partido obrero.

informados sobre las organizaciones, las situaciones e instancias de procesos judiciales y legislativos de otros países de la región e incluso de Europa. La circulación de información entre las organizaciones, facilitada por la misma tecnología que se utiliza para explotarlos, constituye también un signo de época y, como señalan varias investigaciones, un facilitador de la organización.

“(la articulación con la red internacional) comenzó al poco tiempo, porque el movimiento mismo tiene tres meses solo. Las personas de otros lugares vieron la huelga que fue bien grande, entonces empezaron a hablar con la gente y llamar a gente para participar de otras huelgas, pero está comenzando ahora, como te dije aquí estamos atrasados. Hay países y ciudades que tienen años en esta lucha, nosotros estamos creando consciencia ahora” (Activista de Brasil, entrevista personal, 18/9/2020)

En buena parte de la bibliografía, el sindicalismo global se piensa desde la consolidación y establecimiento de puentes entre organizaciones sindicales nacionales establecidas. Las críticas que se le hacen a sus prácticas giran en torno a la falta de visión o compromiso con las redes internacionales, fundamentalmente porque siguen pensándose localmente y con vistas a (y en relación a) los Estados nacionales, y porque no comprenderían la necesidad de fortalecer la disputa y la negociación a escala global con las corporaciones. Sin embargo, las redes de riders, en términos generales proceden a la inversa, sin haberse constituido aún en organizaciones consolidadas a nivel local, producto de ciertas dimensiones estructurales y estructurantes de sus condiciones objetivas, encuentran la interlocución internacional, las redes de vinculación y las acciones concertadas como una necesidad imperiosa desde sus orígenes.

“si vos permaneces con esa idea de que puedes entrar al aplicativo en el momento que quieras, que no tenés un horario para cumplir, pero si tu quieres alcanzar un salario debes estar 12 horas en la calle, entonces que libertad es esa? Pero es por eso que yo digo que esto que esta aconteciendo es una cosa global, porque el avance del fascismo es global, es una cosa que está aconteciendo en varios lugares, y nuestra lucha también es global porque los aplicativos tomaron el mundo, puede ser que tengan un nombre diferente, sean otra empresa pero el trabajo es el mismo.” (activista de Brasil, entrevista personal, 18/9/2020)

Esta situación es consonante con el planteo de Evans (2010), quien sostiene que en términos socioculturales los cambios revolucionarios en la comunicación se combinan con el surgimiento de una cultura compartida globalmente y prácticas cotidianas que habilitan la posibilidad de construir nuevas solidaridades. A ello podemos sumar una singularidad del proceso regional latinoamericano, ya que efectivamente existen más posibilidades de articulación por la propagación de una homogeneidad en las condiciones de trabajo descritas mas arriba e incluso en cierta cultura irradiada y reforzada por el gran éxodo migratorio venezolano que impregna prácticamente todas las experiencias de plataformas de reparto de la región, a tal punto, que algunas de esas experiencias fueron activadas y motorizadas por trabajadores migrantes, como la organización APP en Argentina o Glovers de Ecuador.

## **6. Conclusión: ¿Trabajadores reducidos a su propia fuerza?**

Como hemos podido reconstruir en este rápido recorrido, en la amplia mayoría de los casos estas organizaciones no cuentan con apoyos de sindicatos establecidos y/o preexistentes. Los trabajadores están, en buena medida, librados a la fuerza que puedan construir por sus propios medios. Se trata de un conflicto completamente desinstitucionalizado, sin cauce y, salvo contadas excepciones, sin regulación alguna. La pandemia los colocó incluso, virtualmente, por fuera de la “legalidad”. La disposición a actuar, clave del poder asociativo de los trabajadores, es birlada por la gestión algorítmica y los bloqueos, sin costo alguno para la empresa.

En este aspecto se observa que parte de la bibliografía (Fairbrother y Hammer, 2005; Munk, 2010) piensa la renovación de las luchas desde las instituciones internacionales y los espacios reconocidos de participación sindical, como producto y resultado de la dinámica fordista. Pero las plataformas niegan todas esas estructuras, y rompen los canales de negociación y diálogo. Los repartidores tienen otro punto de partida y con otros recursos de poder completamente diferentes y mucho más frágiles.

El escenario para el caso de las plataformas se encuentra en un estadio anterior. En ese punto las condiciones de los trabajadores se retrotraen a fines del siglo XIX, cuando las primeras organizaciones sindicales debían bregar por los derechos más básicos. En casi todos los países se han iniciado demandas judiciales y promovido iniciativas legislativas, pero las definiciones favorables se rechazan o se demoran<sup>38</sup>. Las regulaciones nacionales respectivas sobre la actividad que las distintas luchas y reclamos vayan conquistando pueden ser la base para empezar a articular acuerdos regionales (una de las propuestas que se planteó en el Congreso Internacional de Repartidores fue la realización de reuniones entre abogados de los distintos países para elaborar estrategias comunes y aprovechar las experiencias, no solo legislativas sino también judiciales).

En América Latina, no se observan problematizaciones regionales desde las estructuras sindicales tradicionales, más allá de solidaridades simbólicas con las organizaciones de riders. La OIT viene planteando discusiones sobre esta temática específica y de hecho ha elaborado los primeros estudios globales sobre el trabajo en las empresas de Plataformas (De Stefano, 2015), pero si bien su rol es importante, no constituye un aliado determinante. A la luz de el recorrido realizado consideramos que las estrategias sindicales y asociativas deben nutrirse de la experiencia internacional para lograr resultados en las reivindicaciones en los espacios urbanos nacionales, pero establecer puentes con las instituciones que ya tienen experiencias organizativas consolidadas para poder oponer a la fuerza desarticuladora del capital global bajo las formas plataformizadas.

## Bibliografía

- Abílio, Ludmila (2020): Plataformas digitais e uberização: Globalização de um Sul administrado?. *Contracampo*, Niterói, v. 39, n. 1, p. 12-26, abr./jul. 2020.
- Abilio, Ludmila; Almeida, Paula; Amorim, Henrique; Moreira Cardoso, Ana; Patriota da Fonseca, Vanessa; Kalil, Renan e Machado, Sidney (2020), “Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19”, *Trabalho e Desenvolvimento Humano*, V 3, 2020.
- Avalos Marcos y Sofia, Paula (2015), Baby, you can(t) drive my car. El caso de Uber en Mexico. *En Revista Economía Informa* num. 390, pp 104-112.
- Bieler, Andreas (2014), Transnational labour solidarity in (the) crisis. *Global Labour Journal*, 5(2),
- Brighenti, Benedetta (2015), “The local and regional dimension of the sharing economy” disponible en <http://edz.bib.uni-mannheim.de/edz/doku/adr/2015/cdr-2015-2698-en.pdf>
- Brusson, Nicolas (2015): “How to disrupt the global city-to-city transport market”  
Global Investor 2.15.  
[http://www.oxfordmartin.ox.ac.uk/downloads/GI\\_215\\_e\\_GesamtPDF\\_01\\_high.pdf](http://www.oxfordmartin.ox.ac.uk/downloads/GI_215_e_GesamtPDF_01_high.pdf).
- Carmona, Rodrigo y Míguez, Pablo (comp.) (2017), *Valorización del conocimiento en el capitalismo cognitivo: implicancias políticas, económicas y territoriales*, Ed. UNGS., Buenos Aires.
- Casilli Antonio (2016), “Le digital labor: une question de société”, Rédaction INAGLOBAL. <https://www.inaglobal.fr/numerique/article/le-digital-labor-une-question-de-societe-8763?print=1>

---

<sup>38</sup> En Argentina en 2020 el Ministerio de Trabajo promovió un estatuto específico para la actividad de reparto pero no prosperó por falta de apoyos, en Chile se aprobó una nueva ley que entrará en vigencia en septiembre de 2022 en que se incorpora la figura de trabajador dependiente pero también habilita la figura del autónomo.

- Cifuentes, Lucas, Valenzuela, Manuel, Morales Karol y Besoain Alvaro (2022): “Condiciones de Seguridad, Salud, Trabajo y Empleo en Trabajadores y Trabajadoras de Plataformas Digitales (Reparto y Transporte de Pasajeros)”, Programa Trabajo, empleo, Equidad y Salud (TEES), FLACSO-Chile, Julio de 2022.(en prensa).
- Del Nido, Juan. (2019), “Tecnología y ansiedad de modernidad: notas etnográficas sobre el conflicto de Uber en Buenos Aires”, *Hipertextos*, Vol. 7, N° 11, Buenos Aires, Enero/Junio de 2019 pp 171-198.
- De Stefano, Valerio (2016), “The rise of the ‘just-in-time workforce’: On demand work, crowdwork, and labor protection in the ‘gig-economy’”, *Working Paper 71. Conditions of Work and Employment Series* (Geneva, ILO).
- Dufour, Christian y Hege, Adelheid (2010), The legitimacy of collective actors and trade union renewal. *Transfer. European review of labour and research*, Vol. 16, N° 3, pp. 351-367.
- Evans, Peter (2010), Is it Labor’s Turn to Globalize? Twenty-first Century Opportunities and Strategic Responses *IRLE WORKING PAPER #224-10* October 2010
- Farronato, Chiara, Levin, Jonathan (2015), “The spectacular rise of sharing economy”, *Global Investor* 2.15.  
[http://www.oxfordmartin.ox.ac.uk/downloads/GI\\_215\\_e\\_GesamtPDF\\_01\\_high.pdf](http://www.oxfordmartin.ox.ac.uk/downloads/GI_215_e_GesamtPDF_01_high.pdf).
- Fairbrother Peter y Hammer Nikolaus (2005), Global Unions: Past Efforts and Future Prospects *Relations Industrielles / Industrial Relations* Vol. 60, No. 3 (2005 SUMMER), pp. 405-431
- Filipetto, Sonia y Pontoni, Gabriela (2020), “Relaciones laborales y economía de plataformas. El caso de Mercado Libre en la Argentina reciente” *Realidad Económica* N° 335., Buenos Aires (en prensa).
- Fumagalli, Andrea et all (2018), “El trabajo (labour) digital en la economía de plataforma: el caso de Facebook” *en Hipertextos*, Vol. 6, N° 9, Buenos Aires, Enero/Junio de 2018, pp.12-40.
- Galloway, Scott. (2019), *Four. El ADN secreto de Amazon, Apple, Facebook y Google*, Conecta, Barcelona.
- Haidar, Julieta; Diana Menéndez, Nicolás; Arias, Cora; Bordarampie, Gastón y Perez, Milagros (2021): Las plataformas de reparto en Argentina: entre el cambio de gobierno y la pandemia. En Colección Método Citra n° 8. <https://citra.org.ar/metodo-citra-n8/>
- Haidar, Julieta (2020), “La configuración del proceso de trabajo en las plataformas de reparto en la ciudad de Buenos Aires.”, *Informe de Coyuntura N° 11*, Octubre 2020, IIGG, Universidad de Buenos Aires.
- Haidar, Julieta; Diana Menéndez, Nicolás y Arias, Cora (2020), La organización vence al algoritmo(?) Plataformas de reparto y procesos de organización de los trabajadores de delivery en Argentina. *Revista Pilquen, Sección Ciencias Sociales*, vol 23 pp 15-28.
- Hardt, Michael y Negri, Antonio (2004), *Multitud*, Debate, Buenos Aires.
- Hardt, Michael y Negri, Antonio (2011), *Commonwealth*, Akal, Madrid.
- Heery, Edmund; Kelly, John y Waddington, Jeremy (2003), Union revitalization in Britain. *European journal of industrial relations*, Vol. 9, N° 1, pp. 25-42.
- Huws, Ursula (2014), *Labor in the Global Digital Economy: The Cybertariat Comes of Age.*, Monthly Review Press.
- Hidalgo Cordero, Kruskaya y Salazar Daza, Carolina (ed) (2020): *Precarización laboral en plataformas digitales. Una lectura desde América Latina*, Fundación Ebert, Quito, Ecuador
- Hidalgo Cordero, Kruskaya y Salazar Daza, Carolina (2020): ““La aplicación te precariza”: experiencias de personas repartidoras y conductoras en Ecuador” en Hidalgo Cordero, Kruskaya y Salazar Daza, Carolina (ed) (2020): *Precarización laboral en plataformas digitales. Una lectura desde América Latina*, Fundación Ebert, Quito, Ecuador, pp. 83-97
- Hyman, Richard (1996), Los sindicatos y la desarticulación de la clase obrera, en *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*, año 2, n°4, pp 9-26.
- Jamil, Rabih (2020),Uber and the making of Algotpicon – Insights from the daily life of Montreal drivers. *Capital & Class* online first.
- Jaramillo Molina, (2020): “Precariedad y riesgo: diagnóstico sobre las condiciones laborales de los repartidores de APP en México” en Hidalgo Cordero, Kruskaya y Salazar Daza, Carolina

- (ed.) (2020): *Precarización laboral en plataformas digitales. Una lectura desde América Latina*, Fundación Ebert, Quito, Ecuador, pp. 137-145.
- Lerner, Stephen (2007), GLOBAL UNIONS A Solution to Labor's Worldwide Decline. *New Labor Forum* 16(1): 23–37
- Levesque, Christian y Murray, Gregor (2010), Understanding union power: resources and capabilities for renewing union capacity. *Transfer: European review of labour and research*, Vol. 16, N° 3, pp. 333-350.
- Machado, Sidnei y Zanon, Alexandre (organizadores) (2022): *O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos* - UFPR - Clínica Direito do Trabalho: Curitiba.
- Madariaga, Javier; Buenadicha, Cesar; Molina, Erika y Ernst, Christoph (2019), Economía de plataformas y empleo ¿Cómo es trabajar para una app en Argentina?, *CIPPEC-BID - OIT*. Buenos Aires, 2019
- Mallimacci, Ana y Pedone, Claudia (2019), Trayectorias laborales de la población venezolana en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En Blouin, Cecile (Coord.) *Después de la llegada. Realidades de la Migración Venezolana*. Themis Editorial Juridica, Lima, Perú
- Míguez, Pablo. (2020), *Trabajo y valor en el capitalismo contemporáneo. Reflexiones sobre la valorización del conocimiento*. Ed. UNGS., Buenos Aires.
- Marinaro, Paolo y Maich Katherine (2022), Food delivery workers. Shaping the future of work: ni un repartidor menos. Center of Global Worker's Rights. Disponible en <https://static1.squarespace.com/static/54fb5e10e4b0d17f106769db/t/627284f58b60950f70527a76/1651672312161/CGWR+Food+Delivery+Workers+Report.pdf>
- Munck, Ronald (2010), Globalization and the Labour Movement: challenges and responses. *En Global Labour Journal*, vol 1 Issue 2.
- OIT (2021), Perspectivas sociales y del empleo en el Mundo. El papel de las plataformas digitales en la transformación del mundo del trabajo. OIT, Ginebra. Disponible en [https://www.ilo.org/global/research/global-reports/weso/2021/WCMS\\_771675/lang-es/index.htm](https://www.ilo.org/global/research/global-reports/weso/2021/WCMS_771675/lang-es/index.htm)
- Ottaviano Juan Manuel; O'Farrell Juan, Maito, Matías (2019): "Organización sindical de trabajadores de plataformas digitales y criterios para el diseño de políticas públicas" *Análisis* 49, pp 1:43.
- Sánchez Vargas, Derlys y Maldonado Castañeda, Oscar (2020): Obstáculos, resistencias y repertorios de movilización social de repartidores digitales en Colombia" en Hidalgo Cordero, Kruskaya y Salazar Daza, Carolina (ed.) (2020): *Precarización laboral en plataformas digitales. Una lectura desde América Latina*, Fundación Ebert, Quito, Ecuador, pp. 99-117.
- Silver, Beverly (2005), *Fuerzas de trabajo. Los movimientos obreros y la globalización desde 1870*. Akal, España.
- Srnicsek, Nick (2018), *Capitalismo de plataformas*, Buenos Aires, Caja Negra.
- Sztulwark, Sebastian y Míguez, Pablo (2012), "Conocimiento y valorización en el nuevo capitalismo", *Realidad Económica* N° 270, Buenos Aires., p 11-32.
- Tilly, Charles (1995), Globalization Threatens Labor's Rights. *En International Labor and Working-Class History*, Num. 47 (Spring, 1995), pp. 1-23
- Vallas, Steven (2018), Platform Capitalism: what is at Stake for Workers? *New Labor Forum*, NY.
- Vercellone, Carlo (2007), From formal subsumption to general intellect: Elements for a Marxist reading of the thesis of cognitive capitalism. *Historical materialism* 15(1): 13–36, London.
- Vercellone, Carlo (2011), *Capitalismo cognitivo. Renta, saber y valor en la época posfordista*, Prometeo, Buenos Aires.
- Woodcock, J. and Johnson, M. R. (2017): "Gamification: What It is, and How to Fight It", *The Sociological Review*, 0038026117728620.