

Acción colectiva en torno a las plataformas digitales en la Argentina

Denise Kasparian¹, Agustina Súnico^{2, 3}

Recibido: 13/01/2022 / Aceptado: 08/07/2022

Fuentes de financiación: Universidad de Buenos Aires y Centro Cultural de la Cooperación.

Resumen: El artículo indaga la conflictividad en torno a las plataformas digitales en la Argentina entre 2016 y 2019. Se aborda el despliegue de las plataformas durante el período y los procesos políticos, judiciales e institucionales que lo atravesaron junto con la evolución y principales características de la conflictividad. En particular, se describen los procesos de organización y acción colectiva de los principales actores contenciosos: taxistas y trabajadores de plataformas de delivery. Se elaboró una base de prensa de noticias referidas a las plataformas digitales y un catálogo de acciones colectivas en torno a las plataformas basadas en la localización. Complementariamente, se realizó análisis documental. El análisis muestra que durante el primer semestre del 2016 se desarrolló una escalada conflictiva. Luego de su estancamiento, en el segundo semestre de 2018 comenzó un ciclo de protesta. Éste ocurrió en un contexto de “malas noticias” vinculado con la ineffectividad de los poderes estatales para regular y controlar a las empresas. Mientras que el sector de taxis se movilizó en rechazo a las plataformas de transporte de personas, los trabajadores de plataformas de reparto actuaron para mejorar sus condiciones laborales.

Palabras clave: Plataformas digitales; Trabajadores; Delivery; Taxistas; Acción colectiva

[en] Collective action around digital platforms in Argentina

Abstract: The article analyses the conflict around digital platforms in Argentina between 2016 and 2019. It addresses the deployment of the platforms during the period and the linked political, judicial and institutional processes, along with the evolution and main characteristics of the conflict. In particular, the article describes the organization processes and collective action of the main contentious actors: taxi drivers and workers of delivery platforms. A press base of news related to digital platforms and a catalog of collective actions around location-based platforms were developed. In addition, documentary analysis was carried out. The analysis shows that during the first semester of 2016 a conflictive escalation took place. After its stagnation, a cycle of protest began in the second half of 2018. This occurred in a context of “bad news” linked to the ineffectiveness of state powers to regulate and control companies. While the taxi sector mobilized in rejection of passenger transportation platforms, the workers of delivery platforms acted to improve their working conditions.

Keywords: Digital platforms; Workers; Food Delivery; Taxi Drivers; Collective Action

Sumario: 1. Introducción, 2. Precisiones teórico-metodológicas, 3. Principales características del conflicto en torno a las plataformas digitales, 3. 1. Actores: los taxistas y los trabajadores de apps, 3. 2. Destinatarios: empresas de plataformas, trabajadores y Estado, 3. 3. Demandas: entre las luchas por limitar las plataformas y la búsqueda de mejorar las condiciones de trabajo, 3. 4. Formas de acción, 3. 5. Evolución de las acciones, 4. Cronología contenciosa en torno a las plataformas de servicios de VTC. 4. 1. El primer mes de Uber en la Argentina: episodios contenciosos y acción estatal, 4.2. Avances y retrocesos en el frente judicial, expansión territorial de Uber y ciclo de acción colectiva, 5. Cronología contenciosa en torno a las aplicaciones de reparto: la lucha por las condiciones laborales y la sindicalización, 6. Reflexiones finales, 7. Bibliografía, 7.1. Normativa.

¹ Universidad de Buenos Aires, Instituto de Investigaciones Gino Germani, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas.
E-mail: denise.kasparian@gmail.com

² Universidad de Buenos Aires, Instituto de Investigaciones Gino Germani.
E-mail: agustinasunico@gmail.com

³ El orden de la autoría no refleja distintos involucramientos en la investigación. Por el contrario, ambos autores trabajaron de igual modo en la elaboración de este artículo.

Cómo citar: Kasparian, D.; Súnico, A. (2022). Acción colectiva en torno a las plataformas digitales en la Argentina. *Sociología del Trabajo*, 101, 369-386.

1. Introducción

Una de las grandes transformaciones en las sociedades actuales es el ascenso y la ubicuidad de las plataformas, definidas como infraestructuras digitales que permiten que distintas clases de grupos interactúen. El surgimiento de este nuevo tipo de empresa se vincula con mutaciones clave del capitalismo. En el contexto de la digitalización de la economía, el Internet de las cosas y la *big data* (Presta, 2018), y como consecuencia de la creciente financiarización de la economía, los datos se han convertido en la fuente primordial de creación de valor (Srniczek, 2018). Al ser propietarias del entorno en el que diferentes tipos de usuarios interactúan, las plataformas permiten extraer, analizar y usar una inmensa cantidad de datos para educar y dar ventaja competitiva a los algoritmos (Scasserra y Sai, 2020). Este modelo se ha expandido y muchas empresas incorporan plataformas: desde compañías de tecnología, pasando por *start-ups*, hasta empresas líderes de los sectores industriales y agrícolas. Tal es la magnitud de estos procesos y transformaciones que el concepto de *capitalismo de plataformas* (Srniczek, 2018) se ha difundido ampliamente.

La literatura ha ensayado diversas formas de clasificar la multiplicidad de plataformas de acuerdo con sus finalidades, los negocios que generan mediante el uso de los datos, según sean de capital o trabajo-intensivas o dependiendo del tipo de servicio y el nivel de calificación requerido (Madariaga et al., 2019; Srniczek, 2018). En el 2020, investigaciones realizadas por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) documentaron la existencia de 22 plataformas digitales en la Argentina (López Mourelo, 2020).⁴ En particular, algunas investigaciones se han centrado en las plataformas digitales de trabajo, entendidas como aquellas que organizan el proceso que conecta a consumidores/as y/o proveedores/as con trabajadores/as (Haidar, 2020; López Mourelo y Pereyra, 2020). En el país, los últimos datos disponibles señalan que el conjunto de personas que habían generado ingresos al menos una vez en 2018 a través de plataformas digitales (sin contar MercadoLibre) rondaba las 160.000. Si bien el sector laboral vinculado a las plataformas se caracteriza por la amplia heterogeneidad de tareas y niveles de calificación, en el país la correspondiente a trabajos físicos de baja calificación concentra la mayor cantidad de trabajadores/as (Madariaga et al., 2019).

Las actividades laborales en las plataformas pueden ser virtuales o presenciales. Mientras que en el primer caso se organizan y realizan en la web desde cualquier parte del mundo, en el segundo se gestionan en línea, pero se realizan por fuera, es decir, de modo presencial y local. Estas plataformas basadas en la localización también han sido incluidas dentro de las denominadas *plataformas austeras* (Srniczek, 2018), caracterizadas por intentar obtener ganancias en base a la máxima reducción posible de activos y costos. Entre estos últimos, el trabajo es la variable central de ajuste, por lo que las plataformas se basan en un modelo de tercerización y precarización, profundizado por la *gestión algorítmica* de la fuerza de trabajo (Del Bono, 2020; Crocco y Atzeni, 2021; Diana Menéndez, Arias, Haidar, 2020; Fairwork, 2022; Morales Muñoz y Abal Medina, 2020; Köhler, 2020; Subirats, 2019).

Las plataformas basadas en la localización se han instalado con fuerza en los servicios de mensajería y entrega de comida a domicilio, así como en los servicios de vehículos de transporte con conductor (VTC). Si bien Uber y otras compañías se encontraban operando en Argentina desde comienzos de 2016, el ingreso masivo de estas plataformas al país se registró en el 2018 con el arribo de las *apps* de reparto Glovo⁵ y Rappi. Luego, se sumaron Pedidos Ya –que ya operaba en el país pero con otro modelo de negocio–, Cabify y Uber Eats, entre otras de menor tamaño y alcance que funcionan, principalmente, en las ciudades de Buenos Aires, Mar del Plata, Rosario, Córdoba y Mendoza. Dados sus impactos en el campo del trabajo, así como su visibilidad en el espacio urbano, han ganado notoriedad en el debate público.

Desde la llegada de estas plataformas se han producido procesos de organización y protesta por parte de sus trabajadores/as como así también distintas resistencias y rechazos a su instalación y funcionamiento. Ante este escenario, nos proponemos indagar la conflictividad que se desarrolla en torno a estas plataformas digitales: ¿Qué confrontaciones se han desatado y qué actores se han movilizado frente al arribo y funcionamiento de estas empresas? ¿De qué modo se manifiestan, a quiénes buscan interpelar y qué reclaman los distintos actores? ¿Cuál ha sido la dinámica de la acción colectiva en este universo?

La literatura disponible ofrece insumos importantes para analizar el conflicto protagonizado por los trabajadores de plataformas de reparto a domicilio, así como sus formas de organización colectiva. Mientras que algunas investigaciones muestran que a través de la judicialización del conflicto se ha logrado el reconocimiento de la relación la-

⁴ Estas pueden ser categorizadas de acuerdo al sector económico: a) diseño, traducción, creación de páginas web, servicios de programación, etc. (Upwork, Freelancer, Workana); b) mantenimiento, reparación, limpieza y servicios de ciudadanos personales (IguanaFix, Home Solution, Mi Gran Taller, Zolvers, DogHero, and GuauSurfing); c) alojamiento y turismo (Airbnb and HomeAway); d) servicios de transporte de personas (Uber and Cabify); e) servicios de reparto y delivery (Rappi, Glovo, PedidosYa, Uber Eats, Ando, and RapiBoy); f) compra-venta (MercadoLibre, OLX and LetGo) (López Mourelo, 2020).

⁵ En el 2020 la empresa Glovo Latinoamérica fue adquirida por Delivery Hero (Alemania), también propietaria de Pedidos Ya. Tras esta compra, se inició un proceso de reducción de las operaciones de Glovo en América Latina, retirándose finalmente de la Argentina en el mismo año. Se ofreció a los repartidores de la compañía la posibilidad de incorporarse a Pedidos Ya (Se va Glovo, 16 de septiembre de 2020).

boral y los derechos a ella asociados (Fernández-Trujillo Moares, 2020; Morales Muñoz y Abal Medina, 2020), otras indagan las condiciones del surgimiento de sus acciones colectivas (Negri, 2020), los recursos de poder que logran articular en el transcurso de las luchas (Haidar, Diana Menéndez y Arias, 2020; Köhler, 2020; Ottaviano, O'Farrell y Maito, 2019) y las acciones de las organizaciones sindicales vinculadas al sector (Diana Menéndez, Arias y Haidar, 2020). En este sentido, se destaca tanto la potencialidad del encuentro físico en las calles posibilitado por la localización del trabajo como la organización de colectivos y acciones mediante grupos de WhatsApp y Facebook (Abilio, Grohmann y Weiss 2021; López Mourelo, 2020).

En general, las pesquisas coinciden en señalar el rol central del activismo comunicacional en redes sociales y las estrategias desplegadas en la prensa para instalar la crítica al modelo de negocio en el debate público (Morales Muñoz y Abal Medina, 2020). Desde una perspectiva jurídica, se ha discutido la posibilidad de la acción colectiva, dada la colisión entre las normas de libre competencia y los derechos de sindicalización en el caso del trabajo autónomo (Mugnolo, Caparrós y Golman, 2020). Por último, otras investigaciones señalan la emergencia y creciente visibilidad del cooperativismo de plataformas como respuesta o salida colectiva a los procesos de precarización laboral impuestos no sólo por las empresas de reparto a domicilio, sino por las plataformas corporativas en general (Abilio, Grohmann y Weiss 2021; Borowiak, 2019; Fernández-Trujillo Moares, 2020; Kasparian, 2022; Kasparian et al., 2021; Scholz, 2016; Vannini, 2019).

Respecto a las metodologías de investigación, en la Argentina en particular este universo laboral ha sido indagado mediante las técnicas de la encuesta y la entrevista en profundidad en 2018 a nivel nacional (Madariaga et al., 2019), en 2019 en el Área Metropolitana de Buenos Aires (López Mourelo, 2020) y en 2020 en la ciudad de Buenos Aires (Haidar, 2020). Estos estudios describen el proceso de trabajo en las plataformas de reparto y las principales demandas y formas de acción desplegadas por quienes trabajan en ellas.

La situación difiere en el caso de las investigaciones sobre las plataformas de VTC como Uber y Cabify. Se menciona la atención concitada por éstas en la esfera pública a raíz de las resistencias desatadas tras su llegada a Argentina (López Mourelo y Pereyra, 2020), así como la necesidad de facilitar transiciones ordenadas hacia nuevas industrias de transporte de personas frente a la oposición de los taxistas en distintos países (Gómez-Lobo, 2019). Sin embargo, las investigaciones que colocan el foco en la conflictividad son escasas (Borowiak, 2019; Cenizo Romero, 2020; Ottaviano, O'Farrell y Maito, 2019). Se suelen destacar los desafíos respecto a los sistemas de transporte público, los estándares laborales, la calidad de servicio y la privacidad de la información, así como las consecuencias sociales y distributivas del auge de estas plataformas (Gómez-Lobo, 2019).

Ubicando como punto de partida los procesos y las investigaciones reseñadas, abordamos la dinámica de la conflictividad vinculada a las plataformas desde una perspectiva integral que permite reconstruir el universo contencioso a ellas vinculado. En este sentido, el análisis no se circunscribe a los conflictos protagonizados por la fuerza de trabajo de las plataformas, sino que también indaga aquellos suscitados por otros actores en torno a su despliegue y funcionamiento. En adición, amplía la mirada contemplando la totalidad del territorio nacional en el que estas plataformas operan. A partir de estos lineamientos, describimos la acción colectiva contenciosa en torno a las plataformas digitales basadas en la localización del trabajo en la Argentina en sus principales características: evolución, destinatarios, actores, formas y demandas. Para esto, efectuamos un relevamiento sistemático de prensa y confeccionamos un catálogo de acciones colectivas.

A continuación, precisamos las coordenadas teórico-metodológicas de la investigación, así como las técnicas de construcción de los datos. Luego, describimos la conflictividad en torno a las plataformas de servicios de VTC y reparto a domicilio. Por último, exponemos reflexiones finales que sintetizan los principales hallazgos de la investigación.

2. Precisiones teórico-metodológicas

De acuerdo con Charles Tilly (2000; 2008) y Sidney Tarrow (1999), autores clásicos de la teoría de los procesos políticos, las *acciones colectivas* refieren a prácticas conjuntas de movilización en base a intereses y recursos compartidos, en el marco de un determinado contexto socio-histórico. Particularmente, nuestro punto de interés está puesto en las acciones de carácter discontinuo y contencioso. Es decir, aquellas que no son parte de las rutinas e interacciones cotidianas y que expresan una contraposición de intereses al afectar a actores externos al colectivo actuante y plantear amenazas a la distribución de poder existente (Tilly, 2000:10). De este modo, representan una combinación de conflicto y cooperación.

Estos autores analizan la conflictividad en relación con las características de los sistemas políticos, institucionales y económicos. Las variaciones y los procesos que ocurren en el contexto conllevan cambios en la *estructura de oportunidades políticas* en relación con las condiciones que posibilitan o desincentivan la acción colectiva. Este entorno puede presentarse a partir de dos formas. Por un lado, como *buenas noticias*, que emiten indicadores y señales positivas a la organización y movilización de los contendientes. Esto puede ocurrir, por ejemplo, cuando se abren canales de acceso institucional, cambian los alineamientos políticos y surgen posibilidades de conseguir apoyos de aliados o cuando hay una mayor tolerancia al desarrollo de la protesta. Por el otro, la acción colectiva encuentra también terreno de surgimiento cuando emergen *malas noticias*, es decir, en entornos caracterizados por amenazas y

condiciones negativas en los que se intensifican agravios existentes o aparecen nuevos. Esta situación tiende a despertar un movimiento defensivo, pues se evalúa que en caso de no actuar se verán afectadas o incluso empeorarán las condiciones presentes (Almeida, 2020).

Con estas precisiones conceptuales como punto inicial, registramos las acciones colectivas contenciosas en torno a las plataformas digitales de trabajo basadas en la localización en la Argentina, tomando como insumo la prensa. Su uso como fuente de registro y modo de aproximación al conflicto social posee una extensa tradición en la investigación en la temática, tanto en el plano local como internacional (Franzosi, 2017; Ghigliani, 2009; Marín, 2007; Schuster et al., 2006; Shorter y Tilly, 1985; Silver, 2005; Stiberman, 2017; Tilly, 2008). La elaboración de catálogos de eventos permite obtener información sistemática fiable que facilita reconstruir episodios dispersos en el tiempo y el espacio, efectuar caracterizaciones generales del conflicto y cronologías y series de largo plazo (Tilly 1969, citado en Río Ruiz, 2008).

No obstante, también es preciso contemplar una serie de consideraciones y recaudos (Franzosi, 2017; Ghigliani, 2009; Río Ruiz, 2008). La selección y presentación de los eventos se encuentra atravesada por una línea y una estrategia editorial específicas. Esto conlleva riesgos ante la posible introducción de parcialidades y sesgos en la interpretación de los eventos, así como en la selectividad en su cobertura, siendo ciertos hechos más susceptibles de ser reportados que otros (Franzosi, 2017: 7; Río Ruiz, 2008). Sin embargo, estos aspectos se ven matizados debido a las exigencias de legitimidad y credibilidad que deben considerarse en la producción de la noticia. En adición, la potencialidad de registro de los eventos también se vincula con sus atributos particulares, ya que, por ejemplo, aquellos de mayor magnitud y capacidad disruptiva poseen mayores posibilidades de ser reportados. En nuestro universo de estudio, el carácter novedoso del sector y la creciente relevancia que adquirió en la reproducción cotidiana concitó el interés de la agenda mediática. Por último, la utilización de diferentes diarios para el relevamiento posibilitó complementar líneas editoriales y disminuir los riesgos de sub-registro.

En primer lugar, elaboramos una base de prensa en la que se registraron todas las noticias publicadas en los portales de los diarios La Nación y Página 12 referidas a las plataformas digitales austeras en funcionamiento en la Argentina entre 2015 y julio de 2019 (810 registros). La delimitación temporal deviene en su punto inicial del momento en el cual las plataformas arribaron y comenzaron a desplegar su actividad en el país. En segundo lugar, a partir de esta base, confeccionamos un catálogo de acciones colectivas en torno a las plataformas digitales basadas en la localización (171 registros), pues el relevamiento mostró que éstas fueron las únicas que suscitaban conflictos en el país. La cobertura inicia con la primera acción contenciosa, identificada en marzo de 2016, y fue extendida para alcanzar la totalidad del año 2019, así como complementada con otros medios como La Izquierda Diario. El relevamiento abarcó las acciones colectivas vinculadas a las empresas PedidosYa, Rappi, Glovo, Cabi-fy, Uber, UberEats y Taxi BA.

Empleamos una estrategia metodológica que combinó abordajes cuantitativos y cualitativos. Desde la primera perspectiva realizamos un análisis de eventos de protesta. Se trata del estudio de la evolución de los episodios en el tiempo, concebidos a partir de una estructura secuencial de actores-acciones-actores (Franzosi et al., 2012). Indagamos en las dimensiones centrales de las acciones: actor, demanda, formato, destinatario, tiempo y espacio. Mediante el análisis estadístico descriptivo realizamos una caracterización general de la conflictividad e identificamos las asociaciones relevantes entre estas variables. A su vez, dimos cuenta de la evolución, frecuencia e intensidad de las acciones a lo largo del período abordado, procurando reconocer variaciones, continuidades y rupturas. En concreto, destacaron los procesos de organización y acción colectiva de los taxistas y los trabajadores de las plataformas de delivery.

Para facilitar la lectura de los datos, es menester realizar aquí una aclaración respecto al tratamiento de las variables de opción múltiple. Nos referimos, por ejemplo, a la variable “demanda”. En este caso, en un mismo evento pueden ser esgrimidas varias demandas, tales como las salariales, las vinculadas a las condiciones de trabajo y al cumplimiento de normativas. Para el procesamiento y análisis de este tipo de variables, los porcentajes se calcularon sobre el N de los eventos. En nuestro ejemplo, esto implica que los porcentajes se calcularon sobre los 171 eventos y no sobre el total de demandas planteadas, las cuales ascienden a 272. Por esto, la suma de los porcentajes supera el 100%. Consideramos que esta clase de lectura nos permite acercarnos con más rigor al peso de cada variable y sus categorías en la totalidad del universo.

Con el objetivo de reconstruir el desarrollo de las plataformas durante el período y los procesos políticos, judiciales e institucionales que lo atravesaron realizamos un análisis cualitativo de las noticias de la base de prensa. De modo complementario, aplicamos la técnica de análisis documental (Pimentel, 2001; Sá-Silva, Domingos de Almeida y Guindani, 2009) sobre normativa, legislación, resoluciones y fallos judiciales. Este conjunto de operaciones nos permitió elaborar un análisis que integra el desarrollo de las plataformas digitales austeras, los procesos políticos y la conflictividad social en la Argentina.⁶

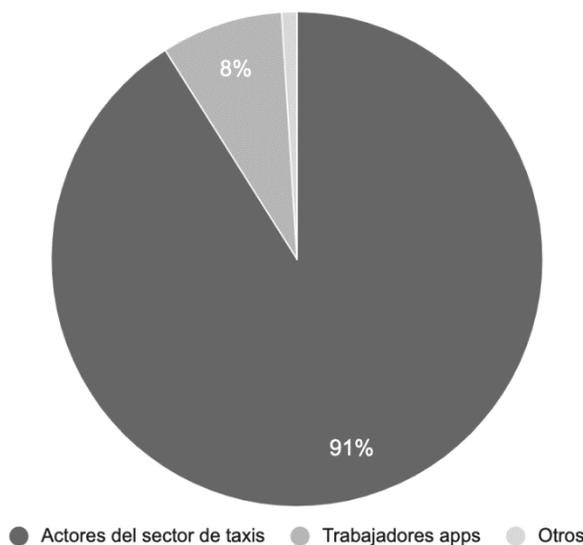
⁶ El análisis aquí presentado se enmarca en dos proyectos. En primer lugar, “La protesta social como recurso político en la Argentina reciente”, radicado en el Instituto de Investigaciones Gino Germani y financiado por la Universidad de Buenos Aires (código 20020190100088BA). En segundo lugar, “Cooperativismo de plataformas”, radicado en el Centro Cultural de la Cooperación, Argentina.

3. Principales características del conflicto en torno a las plataformas digitales

3. 1. Actores: los taxistas y los trabajadores de apps

La llegada y el despliegue de las plataformas digitales austeras en el país motivó distintas resistencias y confrontaciones que fueron impulsadas por un heterogéneo universo de actores (Gráfico N°1). Por diversas razones, entre estos destacan dos grupos. Por un lado, los actores del sector de taxis, quienes adquieren centralidad porque protagonizan el 91% de las acciones registradas. Por el otro, los trabajadores de las plataformas que, si bien sólo participan en el 8% de las acciones, poseen relevancia dado su carácter novedoso. Con presencia marginal, otros actores sin vinculación estrecha con las plataformas también se hicieron eco. Por ejemplo, el movimiento de mujeres reclamó por despidos en Pedidos Ya durante la movilización del 8 de marzo en 2019.

Gráfico N° 1: Actores protagonistas de las acciones colectivas contenciosas (2016-2019)



Fuente: Elaboración propia a partir de base de acciones colectivas contenciosas en torno a las plataformas digitales. Instituto de Investigaciones Gino Germani-Centro Cultural de la Cooperación, 2020. N: 171

En cuanto a los actores del sector de taxis, las organizaciones de taxistas protagonizan el 75% de las acciones colectivas. Se trata de sindicatos y asociaciones formales que aglutinan choferes y peones de taxi. Luego, en el 22% de las acciones emergen grupos de taxistas que se congregan colectivamente en determinada coyuntura o evento, sin enmarcarse en una organización formal. Por último, asociaciones de propietarios de vehículos participan en el 5% de las acciones. Entre los trabajadores de las plataformas se distinguen, por un lado, agrupamientos vinculados al segmento de delivery y mensajería. Entre ellos se diferencian los repartidores de plataformas de delivery que participan en el 5% de las acciones y las organizaciones de trabajadores de servicios de mensajería y cadetería en el 4%. Por otro lado, también se hacen presentes los choferes de Uber, aunque con casi nula participación en los conflictos (Cuadro N° 1).

Cuadro N° 1: Actores desagregados de las acciones colectivas contenciosas (2016-2019)

Actores	Actores desagregados	Porcentaje de acciones
Actores del sector de taxis	Organizaciones de taxistas	75%
	Taxistas	22%
	Organizaciones de propietarios de taxis	5%
Trabajadores de las apps	Repartidores de plataformas de delivery	5%
	Organizaciones de servicios de mensajería y cadetería	4%
	Choferes de Uber	1%
	Otros	2%
	Total	114%

Fuente: Elaboración propia a partir de base de acciones colectivas contenciosas en torno a las plataformas digitales. Instituto de Investigaciones Gino Germani-Centro Cultural de la Cooperación, 2020. N: 171. Opción múltiple.

3. 2. Destinatarios: empresas de plataformas, trabajadores y Estado

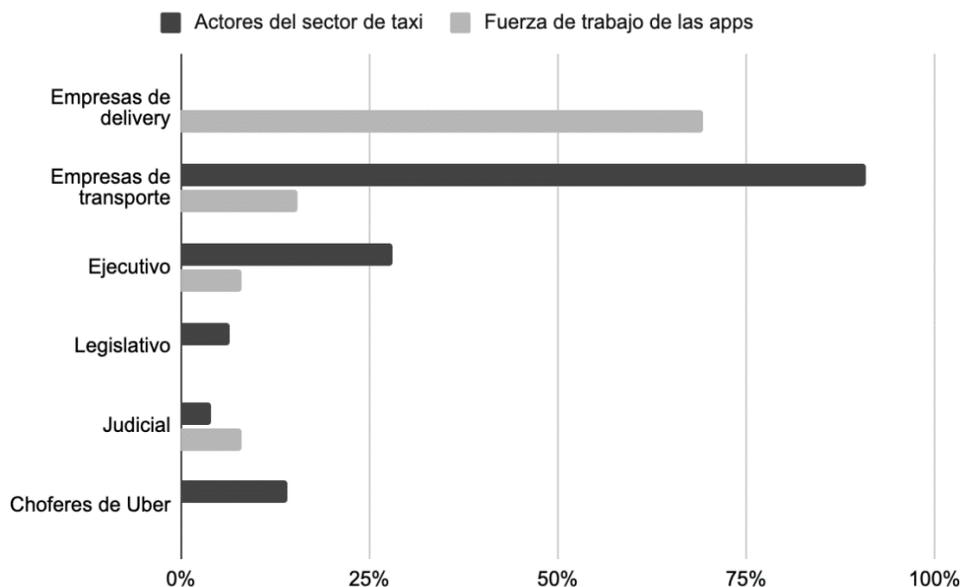
Los ejes de confrontación trazados por los actores abarcan desde sectores empresariales y estatales hasta incluso trabajadores de las plataformas (Cuadro N° 2). Las aplicaciones de transporte aparecen como objeto de los reclamos en el 85% de las acciones, mientras que las de delivery sólo en el 5%. En cuanto a los poderes del Estado, el Ejecutivo es el destinatario en el 27% de las acciones, seguido por los poderes Legislativo (6%) y Judicial (4%). Los choferes de Uber son también objeto del descontento: son interpelados en el 13% de los casos, por lo que se ubican en el tercer lugar, luego de las plataformas de VTC y el Poder Ejecutivo.

Cuadro N° 2: Destinatarios de las acciones colectivas contenciosas (2016-2019)

Destinatarios	Porcentaje de acciones
Empresas de transporte	85%
Ejecutivo	27%
Choferes de Uber	13%
Legislativo	6%
Empresas de delivery	5%
Judicial	4%
Total	140%

Fuente: Elaboración propia a partir de base de acciones colectivas contenciosas en torno a las plataformas digitales. Instituto de Investigaciones Gino Germani-Centro Cultural de la Cooperación, 2020. N: 171. Opción múltiple.

Gráfico N°2: Principales destinatarios según tipo de actores (2016-2019)



Fuente: Elaboración propia a partir de base de acciones colectivas contenciosas en torno a las plataformas digitales. Instituto de Investigaciones Gino Germani-Centro Cultural de la Cooperación, 2020. N: 171. Opción múltiple.

Esta configuración de destinatarios presenta matices dependiendo de quienes protagonizan las acciones (Gráfico N°2). Al considerar al sector en su conjunto, los trabajadores y propietarios de taxis sitúan como eje principal de su accionar a las plataformas de transporte (91% de las acciones). Le sigue el Poder Ejecutivo (28%), los choferes de Uber (14%) y el Poder Legislativo (6%). Así, ubican su objeto de descontento no sólo en las empresas de aplicaciones y en los poderes del Estado, sino también en quienes realizan el trabajo de transporte en estas compañías.⁷

⁷ En el marco de esta tendencia general se pueden encontrar ciertas diferencias. Mientras que las organizaciones formales de taxistas ubican mayormente como destinatario a las empresas de transporte (92%), seguidos por el Poder Ejecutivo (32%) y los choferes de Uber (6%), los agrupamientos no formales de taxistas, presentan una mayor tendencia a dirigir su accionar, además de a las empresas (84%), hacia los choferes de la mismas (41%). También, junto con los reclamos al Ejecutivo (27%), el Poder Judicial emerge como destinatario para estos actores (19%). Por su parte, para las organizaciones de propietarios de taxis tienen mayor peso los poderes estatales, en especial el Legislativo (78%), seguidos por el Judicial y el

Los trabajadores de las aplicaciones también dirigen principalmente su accionar hacia las empresas de plataformas, tanto de reparto (69%) como de transporte (15%). Sin embargo, el Estado es visualizado como destinatario en menor medida: mientras que los poderes Ejecutivo y Judicial son interpelados en el 8% de los casos, el Poder Legislativo se encuentra ausente del mapa de confrontación.

3. 3. Demandas: entre las luchas por limitar las plataformas y la búsqueda de mejorar las condiciones de trabajo

De la totalidad de demandas esgrimidas en las confrontaciones, puede distinguirse un conjunto de reclamos que apelan al modelo de negocio y funcionamiento de las empresas de plataformas (Cuadro N° 3). Se cuestiona la competencia ilegal o desleal de las aplicaciones de transporte en el 66% de las acciones. Además, se rechaza explícitamente la instalación y funcionamiento de Uber en el 36% y se defienden las fuentes de trabajo de los taxistas y los derechos ante la competencia de estas aplicaciones en el 25% de las acciones. En esta línea también se exige el cumplimiento de las normativas y los controles (10%), se demanda nueva normativa que limite a las plataformas (5%) y se rechazan fallos judiciales favorables a Uber (3%). A su vez, se observa otro conjunto de demandas que refieren a las condiciones de explotación de la fuerza de trabajo en las plataformas. Dentro de estas reivindicaciones los reclamos por mejoras salariales y en las tarifas y porcentajes recibidos son enunciados en el 9% de las acciones contenciosas y el reconocimiento de la relación laboral en el 5%.

Cuadro N° 3: Demandas planteadas en las acciones colectivas contenciosas (2016-2019)

Conjuntos de demandas	Demandas	Porcentaje de acciones
Modelo y funcionamiento de las apps	Denuncia por competencia desleal/ilegal de apps de transporte	66%
	Rechazo a Uber	36%
	Defensa de las fuentes de trabajo y derechos ante la competencia (taxistas)	25%
	Cumplimiento de normativas y controles	10%
	Rechazo y pedido de nueva normativa y habilitaciones (limitante)	5%
	Rechazo a fallos judiciales favorables a Uber	3%
Condiciones de explotación en las plataformas	Reclamos salariales	9%
	Reconocimiento de derechos laborales	5%
	Total	160%

Fuente: Elaboración propia a partir de base de acciones colectivas contenciosas en torno a las plataformas digitales.

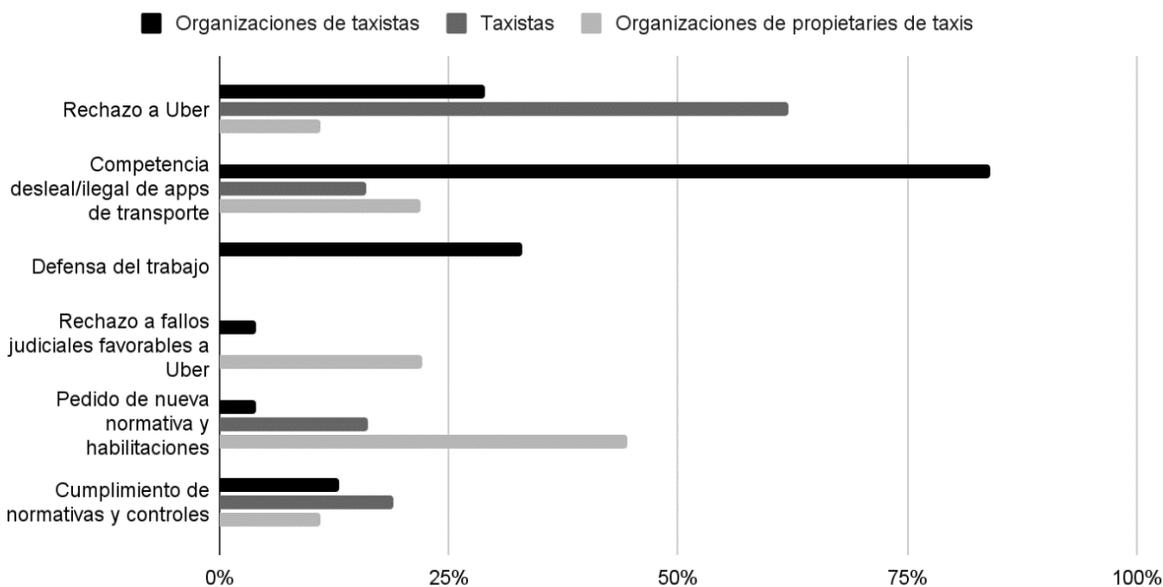
Instituto de Investigaciones Gino Germani-Centro Cultural de la Cooperación, 2020. N: 171. Opción múltiple.

En el marco de estas demandas se observan distinciones según los actores que las esgrimen. Las organizaciones de trabajadores y peones de taxis concentran sus reclamos en la denuncia por la competencia desleal e ilegal de las aplicaciones de transporte (84% de las acciones que desplegaron), lo que entienden afecta sus fuentes de trabajo y derechos (33%). En este sentido, también ejercen un fuerte rechazo a la instalación de Uber (29%). Por su parte, los taxistas que se movilizan sin el marco de una agrupación formal, manifiestan con más fuerza la oposición al funcionamiento de Uber, siendo este su reclamo principal (62%). Además, exigen mayores controles estatales para garantizar el cumplimiento de la normativa por parte de estas empresas de transporte (19%) y nuevas regulaciones que limiten su funcionamiento (16%).

Las organizaciones de propietarios de taxis aglutinan sus demandas mayormente en cuestiones vinculadas con la normativa. Así, rechazan aquella que habilita a las empresas de plataformas y exigen nuevas regulaciones que las limiten (44% de las acciones). A su vez, denuncian la ilegalidad y la competencia desleal de estas compañías (22%) y su impacto negativo sobre los niveles de trabajo en el sector de taxis (22%). Esta centralidad en las demandas referidas a la legalidad y las regulaciones se condice con los destinatarios de la movilización de este actor que, como se mencionó previamente, se concentran en los distintos poderes del Estado, denotando un carácter mayormente institucionalizado (Gráfico N°3).

Ejecutivo (22% cada uno) y luego las empresas de transporte (33%). Esto denota una mayor institucionalización en el accionar de los dueños de los vehículos, pues dirigen sus reclamos a los canales y poderes estatales. En contraposición, los taxistas que poseen un menor nivel de organización formal tienden a dirigirse en mayor medida hacia sus pares trabajadores de plataformas de transporte.

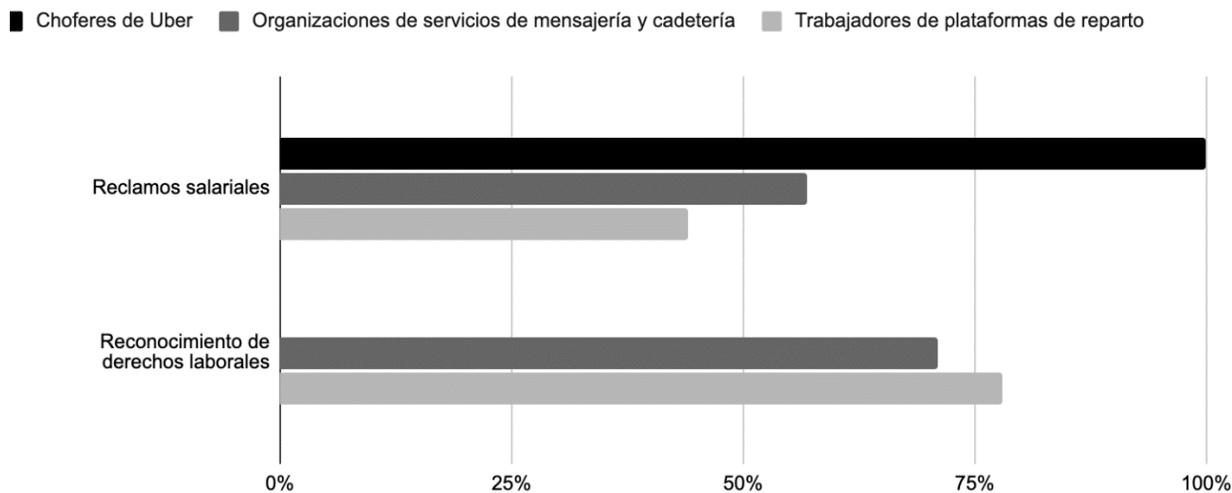
Gráfico N° 3: Principales demandas de actores del sector de taxis (2016-2019)



Fuente: Elaboración propia a partir de base de acciones colectivas contenciosas en torno a las plataformas digitales. Instituto de Investigaciones Gino Germani-Centro Cultural de la Cooperación, 2020. N:156. Opción múltiple.

En el caso de los trabajadores de plataformas, estos impulsan reivindicaciones que tienen como meta la mejora de sus condiciones de trabajo (Gráfico N°4). Mientras que los choferes de las empresas de transporte se movilizan por su situación salarial, las asociaciones de mensajería y cadetería y los trabajadores de plataformas de delivery concentran sus demandas en el reconocimiento de derechos laborales (71% y 78%, respectivamente), además de los reclamos salariales (57% y 44%, cada actor).

Gráfico N° 4: Principales demandas de trabajadores de plataformas (2016-2019)



Fuente: Elaboración propia a partir de base de acciones colectivas contenciosas en torno a las plataformas digitales. Instituto de Investigaciones Gino Germani-Centro Cultural de la Cooperación, 2020. N: 13. Opción múltiple.

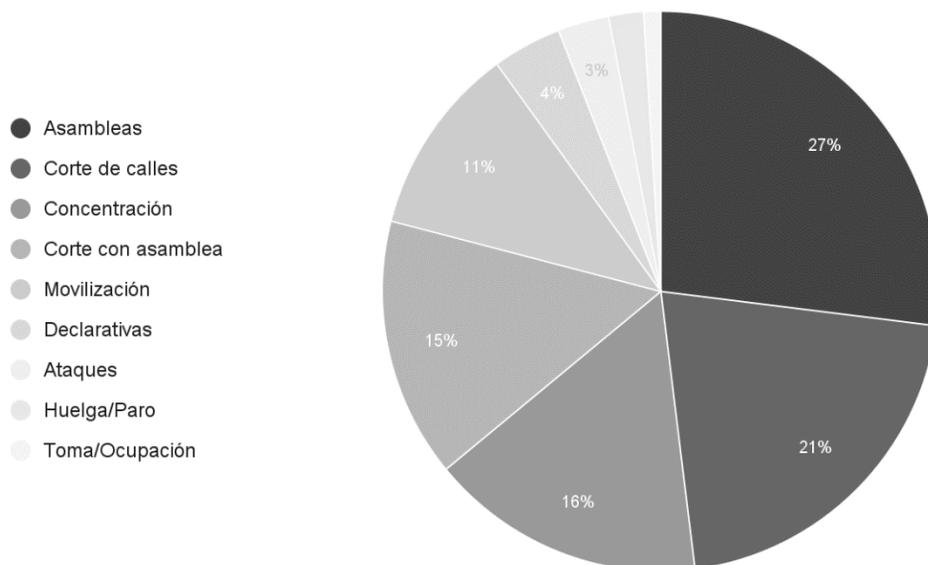
3. 4. Formas de acción

Las formas de acción desplegadas en las confrontaciones presentan un diverso nivel de institucionalización y capacidad disruptiva (Gráfico N°5). En primer lugar, se distingue la realización de asambleas en espacios públicos (27%). Se trata de la reunión bajo la modalidad asamblearia en las vías de tránsito e intersecciones de puntos neurálgicos, pero sin la interrupción de la circulación, buscando generar un impacto a través de la visibilización. Le sigue una forma de lucha que sí se centra en el bloqueo del paso de los vehículos, dando lugar a un mayor efecto disruptivo en la cotidianidad, el corte de calles (21%). Luego, las concentraciones en algún punto concreto de interés, como pueden ser edificios públicos, instalaciones de las empresas o locaciones significativas (16%). Seguidamente, el corte con asamblea que combina la forma que “saca a la calle” el momento de encuentro y debate con la obstaculización del

tráfico (15%). La movilización, forma con extensa presencia en la historia de lucha de la sociedad civil, también es empleada para la visibilización de los reclamos (11%).

En menor proporción se encuentran las acciones declarativas (4%), es decir, conferencias de prensa, comunicados y petitorios. Luego, los ataques a instalaciones o personas (3%), con un claro carácter extra-institucional. La huelga o el paro, forma clásica e institucionalizada de lucha de la clase obrera asalariada con capacidad de interrumpir el proceso de trabajo, solo se presenta en el 2% de las acciones. Por último, con porcentajes aún menos significativos pero también presentes, la toma u ocupación de edificios o espacios de empresas (1%) y la presentación de amparos judiciales (1%).

Gráfico N° 5: Formas de acción empleadas en las acciones colectivas contenciosas (2016-2019)



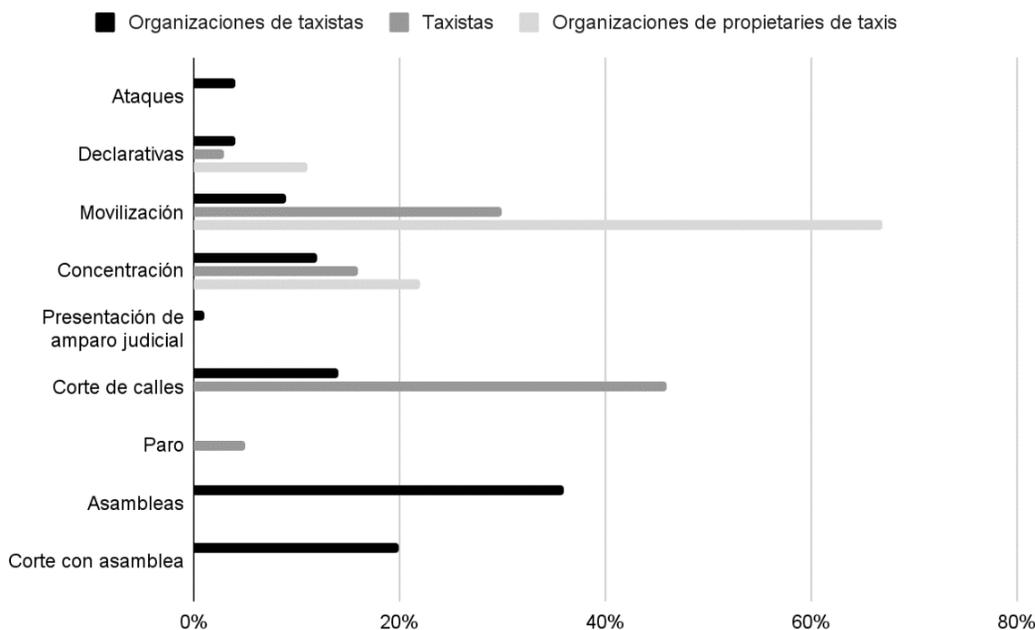
Fuente: Elaboración propia a partir de base de acciones colectivas contenciosas en torno a las plataformas digitales. Instituto de Investigaciones Gino Germani-Centro Cultural de la Cooperación, 2020. N: 171

Los distintos actores conforman y despliegan repertorios de lucha con características particulares. Éstos se conforman por diversas formas o *performances* que tienden a ser extraídas de un universo, múltiple pero finito, de prácticas y modelos de acción que adquieren un carácter modular (Tilly, 2000). Si bien los repertorios condicionan las formas de interacción disponibles, esto no implica que no haya lugar para la innovación, sino que en el transcurso mismo de la acción colectiva sus protagonistas negocian, improvisan y construyen nuevos tipos de lucha (Tilly, 2000:14).

En este sentido, las organizaciones de taxistas combinan formas de relativo nivel de institucionalización con aquellas con un mayor carácter disruptivo (Gráfico N°6). Emplean especialmente la asamblea en la vía pública (36% de las acciones), con el objeto de captar la atención a partir de una modalidad propia de los espacios de organización y toma de decisiones de la forma sindical. En combinación, buscan provocar una disrupción en el espacio público, adicionando el corte a la asamblea (20%) o utilizándolo de manera única (14%). En contraposición, los taxistas no agrupados formalmente presentan una mayor tendencia a recurrir a aquellos modos que generan trastornos en la vida cotidiana, como es el corte de calles (46%). A su vez, éste es combinado con tipos de lucha que buscan la visibilización y adhesión de la opinión pública a sus reclamos: la movilización (30%) y la concentración (16%).

Las organizaciones que aglutinan a los propietarios de taxis, en línea con las características mencionadas en los apartados previos, presentan un repertorio predominantemente institucionalizado, centrado en captar la atención de autoridades y la opinión pública a través de modos de acción que no generan mayores disrupciones. Así, emplean principalmente la movilización (67%) y la concentración (22%), en conjunto con acciones declarativas (11%).

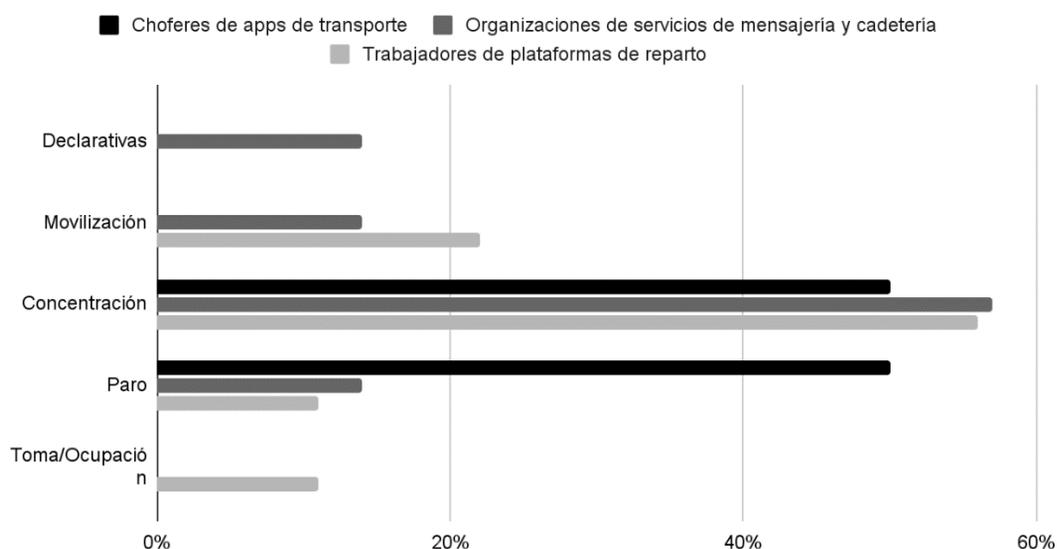
Gráfico N° 6: Principales formas de acción de los actores del sector de taxis (2016-2019)



Fuente: Elaboración propia a partir de base de acciones colectivas contenciosas en torno a las plataformas digitales. Instituto de Investigaciones Gino Germani-Centro Cultural de la Cooperación, 2020. N: 156. Opción múltiple.

En cuanto a la fuerza laboral de las plataformas, las organizaciones sindicales de servicios de mensajería y cadetería y los trabajadores de aplicaciones de delivery, presentan repertorios similares, pero con una leve tendencia, en el caso de los últimos, a recurrir a formas que rebasan los canales formales (Gráfico N°7). Así, las concentraciones y movilizaciones son empleadas predominantemente para difundir y buscar la resolución de sus reclamos. Luego, las organizaciones sindicales del sector de reparto recurren a acciones declarativas (14%) y al paro (14%). Por su parte, los grupos de trabajadores de delivery, además del paro (11%), han llevado adelante la ocupación de instalaciones de las empresas (11%). Por último, los choferes de aplicaciones de transporte, recurren a la forma clásica e institucionalizada de no cooperación económica de la lucha de los trabajadores, es decir el paro, en el 50% de las acciones. En la misma proporción recurren a la concentración.

Gráfico N° 7: Principales formas de acción de trabajadores de plataformas (2016-2019)

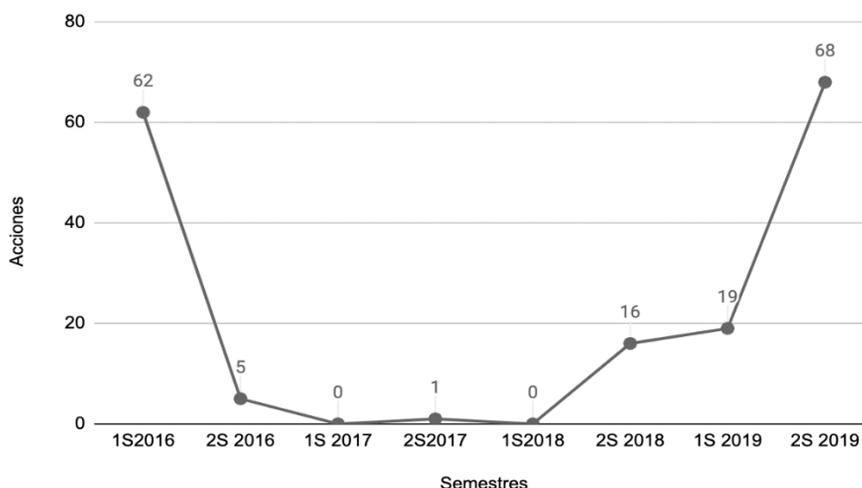


Fuente: Elaboración propia a partir de base de acciones colectivas contenciosas en torno a las plataformas digitales. Instituto de Investigaciones Gino Germani-Centro Cultural de la Cooperación, 2020. N: 13. Opción múltiple.

3. 5. Evolución de las acciones

Tal como observamos previamente, diversos actores se movilizaron en torno a las plataformas austeras con heterogéneas demandas, formas de lucha y destinatarios. Respecto a su despliegue a lo largo del tiempo, estas acciones colectivas no se distribuyeron de forma homogénea, sino que presentaron variaciones en cuanto a su cantidad y concentración. Como muestra el Gráfico N° 8, los inicios del período registran una escalada conflictiva, particularmente el primer semestre del año 2016, momento en el que comienzan a funcionar y cobrar visibilidad las plataformas, especialmente las de transporte. Los semestres posteriores evidencian un estancamiento de las confrontaciones, para luego cobrar fuerza hacia el segundo semestre del año 2018, cuando inicia un ciclo de conflicto cuya duración se extiende hasta el final del año 2019.

Gráfico N° 8: Evolución de las acciones colectivas contenciosas por semestre (2016-2019)



Fuente: Elaboración propia a partir de base de acciones colectivas contenciosas en torno a las plataformas digitales. Instituto de Investigaciones Gino Germani-Centro Cultural de la Cooperación, 2020. N: 171

A continuación, reconstruimos la evolución de las acciones colectivas contenciosas en torno a las plataformas de servicios de VTC y de reparto a domicilio durante el período, ahondando en la cronología de las acciones, las dinámicas organizativas y del conflicto, y los procesos políticos, judiciales e institucionales.

4. Cronología contenciosa en torno a las plataformas de servicios de VTC

4. 1. El primer mes de Uber en la Argentina: episodios contenciosos y acción estatal

El 12 de abril de 2016 Uber comenzó a funcionar en la ciudad de Buenos Aires con un plantel de 18.000 choferes. No lograron evitarlo ni las protestas de taxistas frente a la inminencia de su arribo ni la posibilidad de percibir sanciones o multas. Ese mismo mes se registraron 16 cortes de calles simultáneos realizados por taxistas en rechazo a su funcionamiento. Simultáneamente, el sindicato de peones de taxi, otras organizaciones de taxistas y sociedades y cámaras de propietarios y empresarias del sector⁸ presentaron un amparo judicial para evitar su funcionamiento, argumentando que Uber desarrollaba de manera ilegítima su actividad al pretender eximirse de las obligaciones previstas en el Código de Tránsito y Transporte (Ley N° 3622). También señalaron la vulneración del derecho a trabajar y la desigualdad de las cargas públicas, dado que Uber no requiere que conductores y automóviles posean habilitaciones, seguros específicos ni licencias profesionales. En consecuencia, el Juzgado en lo Contencioso Administrativo y Tributario de la ciudad de Buenos Aires dictó una medida cautelar que instó al gobierno distrital a tomar las medidas necesarias para suspender el funcionamiento de la empresa (Medida cautelar, 13 de abril de 2016).

En respuesta a dichas acciones, Uber argumentó ampararse en el Código Civil y Comercial de la Nación,⁹ pues afirmó no tratarse de una empresa de transporte. Por su parte, el gobierno de la ciudad comenzó a considerar sancionar a los conductores de Uber así como retener vehículos, dado que el Código de Tránsito y Transporte local sólo autoriza el acceso al servicio de taxis de modo espontáneo o a través de llamadas a empresas de radiotaxi. En consecuencia, a sólo tres días de que Uber comenzara a operar en la Argentina, se repitieron las acciones colectivas de los taxistas. En

⁸ El Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal, la Cámara Empresaria de Autotaxi, la Asociación Civil de Taxistas de Capital, la Sociedad Propietarios de Automóviles con Taxímetro y la Unión de Propietarios de Autos Taxis.

⁹ El artículo 1280 dispone que hay contrato de transporte cuando una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y la otra, llamada pasajero o cargador, se obliga a pagar un precio o flete.

tal oportunidad, bajo el impulso principal de la Federación Nacional de Conductores de Taxis se organizaron 26 cortes simultáneos de una hora de duración en la ciudad y en el aeropuerto internacional de Ezeiza. Uber respondió anunciando viajes gratuitos entre el 15 y el 20 de abril, lo que despertó más protestas este último día.

Tanto el gobierno de la ciudad como el nacional apoyaron el reclamo de los taxistas. Además de las declaraciones públicas de funcionarios, el gobierno porteño acarrió autos de Uber, aplicó multas a choferes –asumidas por la empresa–, allanó domicilios vinculados a la firma y clausuró un local en el que la compañía impartía capacitaciones. La Legislatura porteña aprobó un proyecto de repudio a la llegada de Uber, presentado por el presidente del Bloque Sindical Peronista y miembro de la comisión directiva del Sindicato de Peones de Taxis. A partir de abril también se inició una causa solicitada por el Ministerio Público Fiscal para investigar a Uber por su incumplimiento del Código de Tránsito y Transporte de la ciudad, por evasión impositiva y lavado de dinero. En el marco de esta causa, en mayo se ordenó la clausura y el bloqueo preventivo de la aplicación, su sitio web argentino y las plataformas digitales vinculadas, y la suspensión de las operaciones crediticias vinculadas a las facturaciones.

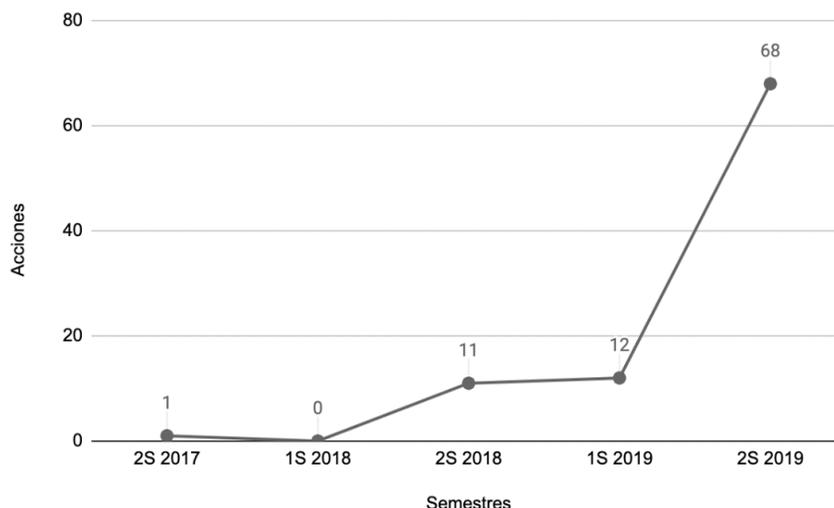
Pese a todas estas medidas, Uber siguió funcionando. Esto desencadenó un nuevo episodio el 4 de mayo: la Mesa de Unidad que aglutinó a distintos gremios y asociaciones de taxistas convocó a 10 cortes simultáneos.¹⁰ Durante este mes, se repitieron en dos oportunidades acciones colectivas que demandaban la salida de Uber, pues los fallos judiciales demostraban su ilegalidad. En paralelo, diversas agrupaciones de taxistas denunciaron penalmente a 33 choferes de Uber por entorpecimiento del transporte, desobediencia, competencia desleal, instigar a cometer delitos y asociación ilícita. Resulta llamativo que estas agrupaciones no contemplaron que los conductores de Uber pudieran eventualmente incorporarse como afiliados, tal como veremos sucede en el sector de mensajería y reparto.

Luego de estos eventos la conflictividad registró un repliegue. Sin embargo, las protestas durante el primer mes de funcionamiento de Uber y su devenir judicial dejaron una impronta en el calendario contencioso del país. Esto se evidenció en la Marcha Federal de septiembre de ese mismo año realizada en rechazo a las políticas del gobierno de Mauricio Macri (2015-2019): entre los reclamos esgrimidos se dejó entrever la consigna instalada de “Fuera Uber”.

4.2. Avances y retrocesos judiciales, expansión territorial de Uber y ciclo de acción colectiva

Algunos meses después, el debate en torno a la ilegalidad de Uber dio un giro inesperado. Hacia finales de octubre un fallo judicial desestimó la denuncia que pesaba sobre los choferes de la empresa al afirmar que realizaban una actividad comercial lícita. Si bien esto desencadenó algunas protestas y la entrega de un petitorio, la conflictividad no escaló y se encontró ausente durante un tiempo. El panorama cambió a mediados de 2018, cuando se sumó otra derrota judicial para los taxistas, pues el Tribunal Supremo de Justicia de la ciudad de Buenos Aires dio marcha atrás con el bloqueo de la aplicación anteriormente dictado. En aquel momento registramos el comienzo de un ciclo de acción colectiva que alcanzó un total de 91 acciones, con un promedio de 5 acciones mensuales. Un ciclo de acción colectiva o de protesta es una fase con niveles de conflicto que exceden los usuales, con rápida difusión de la acción colectiva y que involucra a múltiples sectores y actores sociales (Tarrow, 1998). Como muestra el Gráfico N°9, este inició en el segundo semestre de 2018 con 11 acciones colectivas y continuó durante el primer semestre de 2019 con 12 acciones. Luego, escaló rápidamente a un pico de 68 en el segundo semestre de 2019.

Gráfico N° 9: Ciclo de acciones colectivas contenciosas en torno a las plataformas de servicios de VTC



Fuente: Elaboración propia a partir de base de acciones colectivas contenciosas en torno a las plataformas digitales. Instituto de Investigaciones Gino Germani-Centro Cultural de la Cooperación, 2020. N: 92

¹⁰ Esta Mesa se conformó a partir del trabajo conjunto del Sindicato de Peones de Taxi de Capital Federal, la Asociación Taxistas de Capital Federal, la Sociedad de Propietarios de Automóviles con Taxímetro, la Unión de Propietarios de Autos Taxis y la Cámara Empresarial del Autotaxi (Cametax).

Posteriormente, en agosto de 2018 tuvo lugar un nuevo revés: la Corte Suprema de la Nación desestimó el recurso de queja que había presentado el Sindicato de Peones de Taxis dos años atrás en respuesta al fallo que atribuía carácter legal a la actividad realizada por choferes de Uber. De este modo, se continuaba avalando indirectamente la actividad de la empresa. En cambio, la Legislatura de la ciudad de Buenos Aires se mantuvo en oposición al avance de estas plataformas. El 8 de noviembre, rodeada por los taxistas que se concentraron a su alrededor a favor de la ley “anti-Uber”, aprobó modificaciones al Código de Transporte y Tránsito de la ciudad y al Régimen de Faltas que aumentaron las multas y sanciones para los choferes sin habilitación correspondiente.

En este escenario contencioso, una mención aparte merece la Asociación Civil Taxistas Unidos. Se trata de una organización lanzada en febrero de 2016, casi en simultáneo con la llegada de Uber a Buenos Aires. Paulatinamente fueron ganando notoriedad bajo la denominación de “caza Uber” por su modalidad de actuación que implicaba contar con un listado de patentes y vehículos supuestamente asociados a Uber para comunicarle a la policía su circulación y realizar denuncias contravencionales contra los choferes. En el transcurso de este ciclo de acción colectiva cobraron incluso mayor visibilidad dado que en septiembre de 2018 se le adjudicaron varias acciones violentas de agresión contra choferes y pasajeros de Uber, así como actos coordinados de ataque a autos en barrios de la Capital Federal.

Además del conflicto en torno a la ilegalidad de Uber y las causas judiciales asociadas, este ciclo de acción colectiva se encontró marcado por la llegada de esta plataforma a otras ciudades del país y la consiguiente extensión de la protesta a Mendoza, La Plata, Mar del Plata, Rosario y Córdoba. En julio de 2018 la Asociación de Propietarios de Taxis de Mendoza y el Sindicato de Peones de Taxis, con el apoyo del sindicato a nivel nacional, se movilizaron a la legislatura provincial en dos oportunidades para evitar que se aprobara la Ley de Movilidad que finalmente el 31 de julio habilitó “el transporte a través de plataformas electrónicas” (Ley N° 9086). Una situación similar se vivió a principios de agosto en La Plata: taxistas y choferes de remises se concentraron en la Legislatura de la provincia de Buenos Aires en rechazo a la presentación de un proyecto de ley afín a las plataformas digitales. Diversas agrupaciones de la provincia y la ciudad de Buenos Aires se movilizaron en apoyo hacia La Plata.

Es sabido que enero, con el receso estival en estas latitudes, es temporada alta en la ciudad balnearia de Mar del Plata ubicada en la provincia de Buenos Aires. Pues bien, durante este mes en 2019 el eje de la protesta en torno a Uber se trasladó a esta ciudad. El Sindicato Único de Peones de Taxi de Mar del Plata declaró el estado de alerta y movilización ante la colocación de un cartel de Uber en una de las arterias principales de la ciudad y con el antecedente del proyecto de ley presentado en la Legislatura provincial. Las organizaciones de taxistas le solicitaron al gobierno municipal que evitara el funcionamiento de la app. Finalmente, el 24 de enero el Concejo Deliberante de Mar del Plata aprobó una ordenanza que estipula sanciones y multas para choferes sin habilitaciones. Dicha jornada fue acompañada por una concentración frente al Concejo y un corte de calles en la zona aledaña efectuados por alrededor de 800 taxis y remises. No obstante, casi en simultáneo Uber envió mails a sus clientes para ratificar que la app continuaría funcionando.

Llegó abril de 2019 y se cumplieron tres años desde el arribo de Uber a la ciudad de Buenos Aires. El 11 de este mes varias organizaciones relacionadas a los taxistas –principalmente el Sindicato de los Peones de Taxi– y asociaciones de propietarios de taxis realizaron una movilización con vehículos. Criticaron explícitamente la “pasividad” del gobierno de la ciudad frente al funcionamiento ilegal de todas las plataformas de transporte. Al día siguiente otro grupo de organizaciones de taxistas y propietarios de taxis de la ciudad y de la provincia de Buenos Aires realizaron su propia movilización hacia el centro de la ciudad desde distintos puntos, demandando medidas de control por parte de los gobiernos nacional y porteño.

En julio, las acciones contenciosas se trasladaron a la ciudad de Rosario. En aquella oportunidad más de 300 taxis, Cámara de Titulares de Licencias de Taxis de Rosario, el sindicato de choferes y la Asociación de Titulares de Taxis Independientes realizaron una movilización al Concejo Deliberante de la ciudad para acusar a Cabify de competencia desleal. Ese mismo mes la municipalidad decretó la caducidad de la licencia a esta empresa ante la evidencia de que había estado violando las normativas municipales. En septiembre, Córdoba se transformó en el escenario de la disputa. A través de un comunicado, Uber informó que comenzaría a funcionar en la capital provincial. Inmediatamente, los taxistas y remiseres de la ciudad declararon un paro por tiempo indeterminado, se movilizaron y realizaron cortes en los accesos a la terminal de ómnibus y al aeropuerto. Por su parte, el intendente advirtió sobre la ilegalidad de Uber y la posibilidad de secuestrar automóviles, y el Concejo Deliberante manifestó que las apps no formaban parte de la ordenanza vigente. Cuatro días más tarde, la Justicia cordobesa ordenó la suspensión provisoria de Uber.

En los meses de octubre y noviembre tuvo lugar el pico del ciclo contencioso con 68 acciones colectivas (Gráfico N° 2). Esta escalada conflictiva inició el 3 de octubre con 10 asambleas simultáneas realizadas por el Sindicato de Peones de Taxis en distintos puntos de acceso a la ciudad de Buenos Aires. En las protestas se denunció el funcionamiento ilegal de Uber y Cabify y se exigió el cumplimiento de las leyes no sólo a las compañías, sino también al Gobierno nacional y al de la ciudad de Buenos Aires, frente a la constatación de que las medidas tomadas hasta ese momento habían sido insuficientes o inefectivas. A partir de entonces se continuaron realizando este tipo de acciones. Efectivamente, los días 8, 10, 16, 22 y 31 de octubre; y 7, 14 y 21 de noviembre se repitieron las asambleas, los cortes de calles con automóviles y las concentraciones simultáneas. Si bien los primeros episodios tuvieron gran envergadura, en las semanas subsiguientes fue mermando la cantidad de acciones simultáneas. El ciclo cerró el 18 de diciembre con una concentración de la Mesa de Unidad de los taxistas para reclamar al Gobierno de la ciudad de Buenos Aires la adecuación de las tarifas de taxis y el cese definitivo del funcionamiento de las plataformas.

Los conflictos en torno a las plataformas de servicios de transporte no sólo fueron protagonizados por los actores del sector de taxis y remises en defensa de su actividad, sino que la fuerza de trabajo de estas empresas también buscó visibilizar e impulsar reclamos. En abril de 2019, los choferes de Uber de la ciudad de Mendoza reclamaron en contra de la quita de las “horas promocionales”, denunciando que en Buenos Aires el valor de la tarifa era más alto y que la empresa se quedaba con más del 25% de comisión, mientras que Cabify se llevaba el 15%. A raíz de este descontento, el domingo 7 de abril comenzó un paro de choferes de Uber, que duró hasta el día 11. De la totalidad de casi 300 conductores en la ciudad de Mendoza, alrededor de 100 decidieron no conectarse a la aplicación. El jueves la medida de fuerza concluyó con una concentración frente a las oficinas de la empresa.

La cronología contenciosa en torno a las plataformas de VTC denota que los distintos actores del sector de taxis se movilizaban fuertemente en rechazo a la instalación y funcionamiento de estas empresas desde el momento mismo del anuncio de su arribo. Su lucha transcurrió por distintas vías y estrategias articuladas que desplegaron acciones para interpelar a las empresas de plataformas, sus trabajadores, la justicia y los poderes estatales. En el transcurso de estos eventos se produjeron procesos de organización colectiva. Diversas alianzas generaron mesas de unidad y cuando la protesta adquirió carácter federal se produjeron movilizaciones conjuntas y manifestaciones de apoyo. Los trabajadores de las plataformas de VTC también estuvieron presentes, aunque con una intensidad y participación minoritaria en términos relativos.

Se distingue el despliegue de un repertorio de acciones colectivas conformado por asambleas, cortes e interrupciones de la circulación, concentraciones, movilizaciones, paros e incluso iniciativas más disruptivas como ataques a instalaciones, vehículos y personas. Esta presencia en las calles captó la atención en torno a la problemática y dejó su huella en la agenda pública del país. La lucha también se canalizó en los ámbitos legal, judicial e institucional, a través de distintas medidas como denuncias, recursos de amparo, peticiones, presentaciones de proyectos y reclamos a los distintos poderes estatales. Se buscó así la creación de normativa y la aplicación de controles que limiten a estas empresas.

Los vaivenes en estos ámbitos tuvieron su correlato en el escenario contencioso. Hubo momentos en los que tanto la Justicia como los distintos gobiernos actuaron en sintonía con el reclamo de los taxistas, sin embargo, finalmente hubo resultados desfavorables y las empresas continuaron funcionando. Las derrotas en estos planos se configuraron como un contexto de *malas noticias*, ante las cuales el descontento se hizo sentir rápidamente en las calles. Sin embargo, resulta sugerente que las únicas protestas de conductores de esta clase de plataformas se registraron en la ciudad que incluyó en su ley de movilidad al transporte a través de plataformas. Podemos hipotetizar que si bien no otorgó derechos a los trabajadores, al legalizar la actividad –y probablemente como efecto no buscado– configuró un entorno de *buenas noticias* que dotó a los conductores con herramientas institucionales.

5. Cronología contenciosa en torno a las aplicaciones de reparto: la lucha por las condiciones laborales y la sindicalización

A comienzos del 2018 las empresas de aplicaciones de delivery Rappi y Glovo llegaron a la Argentina. PedidosYa, empresa que ya operaba en el país gestionando el envío de pedidos de comida a restaurantes, con los cambios de mercado, se transformó en una plataforma de delivery mediante su app. Desde el inicio de las operaciones de estas empresas, los trabajadores comenzaron a entrar en contacto y formaron grupos de WhatsApp gracias a los encuentros fugaces en las esquinas o en los locales en donde esperaban los pedidos.

Ahora bien, una modificación en las condiciones de trabajo en Rappi, sólo algunos meses después de su puesta en funcionamiento, actuó como disparador de un proceso contencioso y de organización. La empresa cambió la forma de asignar pedidos, de modo tal que los trabajadores perdieron la posibilidad de elegir cuáles tomar y cuáles rechazar como anteriormente hacían. Esta profundización de la gestión algorítmica del trabajo (Del Bono, 2020; Köhler, 2020) ocasionó inconvenientes adicionales, dado que la aplicación comenzó a asignar encargos con largas distancias o dificultades extras. El rechazo de estas tareas tenía como consecuencia el descenso en el porcentaje de aceptación y como modo de penalización la aplicación asignaba viajes más largos y difíciles.

Los cuestionamientos que generó este cambio llevaron a la organización de la primera huelga de trabajadores de plataformas en la región un domingo de julio de 2018. Esta forma clásica de acción colectiva se adaptó al formato de las plataformas: los trabajadores se conectaron pero dejaron de tomar pedidos durante dos horas. Concentrados en los barrios céntricos de la ciudad, recibían y cancelaban los pedidos sistemáticamente. Tras esta medida, lograron un aumento instantáneo de la tarifa que luego no pudo ser retrotraída, así como una reunión con la empresa, en donde plantearon la incongruencia entre los términos y condiciones de la aplicación, y los cambios constantes en la forma de trabajo. Sin embargo, frente a esto, Rappi modificó los términos y condiciones, adaptándolos a las nuevas características de la aplicación y el trabajo. Además, como represalia, algunos trabajadores fueron bloqueados por la app.

El paro actuó como un puntapié para la articulación de los repartidores de Rappi. En octubre trabajadores de aplicaciones –principalmente Rappi y Glovo– se presentaron en la Secretaría de Trabajo para inscribir formalmente a la Asociación de Personal de Plataformas (APP). Esta organización gremial, primera de su tipo en América, busca organizar a quienes transportan productos y personas en el marco de las nuevas plataformas digitales con el objetivo de obtener el reconocimiento del vínculo laboral con las empresas. Las compañías no sólo continuaron negando dicho

vínculo, sino que ejercieron activa oposición a la actividad y la organización sindical. En noviembre de 2018, bajo la iniciativa de APP, los repartidores llevaron adelante una acción colectiva frente a la sede de Rappi en reclamo del reconocimiento del vínculo de trabajo y los derechos laborales, tales como un ingreso fijo y la cobertura de riesgos por accidentes y robos. Mientras se realizaba la concentración, la comisión directiva de APP mantuvo una reunión con representantes de Rappi. Diez días más tarde la empresa bloqueó su acceso a la aplicación. Los trabajadores llevaron este evento a la Justicia Nacional del Trabajo, la cual en marzo de 2019 ordenó que Rappi cesara la conducta antisindical e impuso la reincorporación de tres repartidores. Rappi no acató estas exigencias, optando por abonar una compensación monetaria por cada trabajador.

Este fallo resultó novedoso porque reconoció el derecho de los trabajadores de las aplicaciones a organizarse sindicalmente y planteó, aunque no reconoció, la posible existencia de una relación laboral, sentando así un precedente para las nuevas modalidades de trabajo en estas plataformas. No obstante, la decisión fue sobre el pedido de desbloqueo y no sobre el fondo de la cuestión, es decir, el vínculo laboral. Esto tendría implicancias posteriormente: en julio de 2019 la Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo revocó provisoriamente el fallo argumentando que no era posible definir la medida de desbloqueo, pues implicaba determinar sobre cuestiones laborales que precisaban de una decisión jurídica previa sobre la relación de dependencia entre las partes.

La cuestión sindical también se dirimió en Pedidos Ya. Esta empresa partía de otro modelo de negocios que contemplaba la relación de dependencia de sus trabajadores. De hecho, en la ciudad de Rosario estos estaban inscriptos en el Sindicato de Empleados de Comercio, el cual expresaba su intención de representar a los trabajadores de las demás plataformas de delivery. No obstante dicha relación laboral a priori más favorable, en marzo de 2019 Pedidos Ya dejó sin trabajo a aproximadamente 450 de sus empleadas en la ciudad de Buenos Aires, sin previo aviso y mediante el bloqueo del acceso a la aplicación. En respuesta los trabajadores se concentraron en la sede de la empresa para pedir explicaciones. Las asociaciones APP y Asociación Sindical de Motociclistas Mensajeros y Servicios (ASIMM), así como distintos actores del campo del trabajo como la Confederación de Trabajadores de la Economía Popular (CTEP) se acercaron a apoyar el reclamo.

Simultáneamente, la lucha por las condiciones y relaciones laborales en el sector se disputó en el terreno judicial. En diciembre de 2018 la Justicia ordenó a los servicios de reparto y al gobierno de la ciudad de Buenos Aires adoptar medidas para regular la actividad de mensajería y delivery de bicicletas y motos y prohibió su ejercicio a quienes no cumplieran con el Código de Tránsito y Transporte. En abril de 2019, se determinó que estas empresas debían adecuarse a dicho código, registrarse adecuadamente y garantizar las medidas de seguridad vial de sus trabajadores, tales como el uso de casco, iluminación adecuada, seguro de vida y accidentes y libreta sanitaria. Mientras no se acatará este fallo los trabajadores no podrían circular, por lo que se solicitó un plan de contingencia económica y social que cubriera su reducción de ingresos. El gobierno de la ciudad de Buenos Aires y la empresa Rappi apelaron el fallo. Tras esto, se realizó una audiencia con representantes de Rappi, Glovo y Pedidos Ya, el gobierno de la Ciudad y las asociaciones APP y ASSIM. Si bien se estableció un principio de diálogo, las empresas se mostraron reacias a reconocer la relación laboral, y en consecuencia entendían que no era su responsabilidad cumplir con los requerimientos de la normativa. Desde APP, si bien se insistió en la importancia de garantizar los derechos laborales, se cuestionó la decisión del fallo de prohibir totalmente la actividad, apelando a alcanzar un ámbito institucional para la negociación. Este proceso se vio enmarcado en los reclamos de seguridad por parte de los trabajadores, que tras el fallecimiento de un repartidor y reiterados accidentes se concentraron el 17 de abril frente al edificio del Poder Judicial de la ciudad, denunciando la precarización laboral y exigiendo seguridad.

Varios meses después, el 2 de agosto de 2019 el juez ordenó la suspensión de las empresas por incumplimiento de las resoluciones judiciales anteriores. Por esto se dictaminó la suspensión de las actividades de reparto en Rappi, Glovo y Pedidos Ya y todas las empresas que no se adecuaron a la normativa, el bloqueo y cese de las operaciones crediticias, la entrega de la nómina de su personal, la acreditación de su correcto registro en cumplimiento de las normas laborales y previsionales, así como la entrega a costo de la empresa de los insumos de trabajo conforme con las reglas de seguridad. A la par, ordenó a la policía de la ciudad la realización de operativos y decomisar mercadería transportada, lo que implicó la posibilidad de multas a las empresas por cada infracción.

Este nuevo fallo recibió múltiples críticas. El sindicato APP destacó el espíritu de protección de la medida, pero cuestionó que la misma afectaba la fuente de trabajo y resultaba en una mayor precariedad y clandestinidad. Desde su perspectiva, la solución no radicaba en la suspensión, sino en la regulación de las condiciones de trabajo en las plataformas. Desde ASSIM se denunció que las empresas no cumplirían con las decisiones judiciales como lo mostraban las negativas ante los anteriores fallos. Por su parte el gobierno de la ciudad cuestionó la medida y destacó que estas empresas creaban trabajo. La Secretaría de Transporte y Tránsito de la ciudad también apeló la medida y señaló que la decisión no debía ser acatada hasta que se expidiera el Tribunal Superior de Justicia. Las empresas manifestaron que cumplían con la normativa vigente, apelaron la sentencia y continuaron su actividad de reparto. Estas disputas prosiguieron por el derrotero judicial los meses y años subsiguientes. En paralelo, desde APP se llevaron adelante distintas acciones de visibilización, como campañas públicas y de comunicación en las que se expusieron las condiciones de trabajo en las apps y se exigió la regulación de la actividad.

El recorrido sobre el despliegue de las empresas de plataformas de reparto en el país muestra que sus trabajadores se organizaron colectivamente en pos de mejorar sus condiciones laborales. Su lucha se vehiculizó tanto a través de concentraciones, declaraciones y formas novedosas (la huelga en las plataformas) como por la vía judicial y comu-

nicacional. Esto dio lugar a un intenso y rápido proceso de organización que se cristalizó en el surgimiento de la primera asociación sindical de trabajadores de las plataformas en América. Por su parte, las empresas buscaron resistir las pujas por la conquista de derechos, mientras que el Poder Judicial dio pie a avances y retrocesos y los gobiernos mantuvieron cierta ambigüedad entre la exigencia del cumplimiento de las normativas y la habilitación de espacios de desregulación para la prosecución de la actividad de las plataformas.

6. Reflexiones finales

Las plataformas digitales han desencadenado grandes transformaciones en las formas de trabajar, producir y consumir. Si bien se trata de una realidad vigente desde fines de la primera década del siglo XXI, en la Argentina recién comenzaron a funcionar y visibilizarse hace alrededor de 5 años. El objetivo de este artículo fue analizar sus impactos en el campo del conflicto social mediante abordajes cuantitativos y cualitativos que nos permitieron reconstruir una imagen integral del proceso y sus diversos actores a escala nacional.

El propio recorte de la investigación fue producto de un primer hallazgo. Nuestra base de prensa nos permitió observar que dentro del universo de las plataformas instaladas en el país, las únicas que suscitaban protestas fueron las plataformas de trabajo basado en la localización. A diferencia de otras latitudes en donde plataformas como Airbnb generaron movilizaciones y regulaciones estatales, en la Argentina el aglutinador de la conflictividad fue el trabajo, tanto respecto a su defensa corporativa en el caso de los taxistas como a su reconocimiento y protección por parte de los trabajadores de las plataformas, principalmente, las de reparto.

Un segundo hallazgo de nuestro estudio deviene de la lente de los procesos políticos con la que abordamos el objeto. Los contextos de *malas o buenas noticias* aportan sugerencias para entender las variaciones en el conflicto. La llegada de las plataformas, en especial las de transporte, despertó una escalada contenciosa en rechazo a su puesta en funcionamiento. Algunos años después un ciclo de protestas se activa ante la evidencia de que la acción estatal —en sus distintos niveles y poderes— no resulta eficaz para contener la avanzada ni regular la actividad de las plataformas no sólo en Buenos Aires, sino en distintas ciudades del país. En particular, el Poder Judicial delinea un contexto adverso en dos sentidos. Primero, habilita la actividad de los choferes de Uber —e indirectamente, de la empresa— pues considera que se enmarca en la legalidad. De fondo, consideramos que esta visión soslaya el debate acerca de la forma jurídica de estas empresas: ¿se tratan de compañías de servicios de transporte de personas y por lo tanto transgreden la normativa correspondiente, o son simplemente intermediadoras digitales que no requieren suscribir dichas normas? Segundo, el Poder Judicial no reconoce la sindicalización de los trabajadores de plataformas de delivery, amparándose en la no resolución de la cuestión de fondo sobre la existencia del vínculo laboral. Evidentemente, esto dificulta la lucha en contra de la precarización del trabajo en los dos sectores.

Un tercer elemento destacable resulta de analizar la acción colectiva en sus distintos componentes. Respecto a los repertorios de confrontación, la investigación identificó la emergencia de *performances* novedosas resultantes de la adaptación de formatos clásicos. Los paros de choferes de Uber y de repartidores de Rappi desafiaron la presunción de que la forma y la organización del trabajo en plataformas digitales tornarían poco probable la huelga de trabajadores. Asimismo, demostraron las falencias del modelo de gestión del trabajo montado sobre la aparente autonomía e inexistencia de jefaturas con las cuales negociar. En relación a la conformación de los actores, en el conflicto se habilitaron procesos de organización y articulación. En el sector de taxis, la defensa corporativa de la actividad dio lugar a formas asociativas de mayor agregación, como la Mesa de Unidad, y a movilizaciones conjuntas ante la federalización de los conflictos. En el sector de las plataformas de delivery estos produjeron una forma sindical propia como modo asociativo para demandar el reconocimiento de su condición laboral y canales institucionales de negociación.

En lo atinente a las demandas, en el caso de las plataformas de VTC, destacaron actores externos que buscaron suprimirlas. Los trabajadores de estas plataformas solamente se movilizaban en Mendoza, la única ciudad que al momento del registro había legalizado la actividad de estas empresas. Su objetivo se centró en mejorar sus ingresos, sin demandar el reconocimiento de la relación laboral ni el derecho a la sindicalización. Podríamos hipotetizar que esto se encuentra vinculado con los escasos contactos entre los trabajadores; elemento decisivo en la organización del sector de delivery. En este sector los trabajadores y sindicatos actuaron colectivamente para demandar derechos laborales y de sindicalización. Mientras que los sindicatos de taxis no vislumbraron estrategias de alianza con los conductores de Uber y configuraron un movimiento defensivo de su sector, los sindicatos de mensajería y reparto —no sin tensiones— ensayaron modos de acercamiento a los nuevos trabajadores. En suma, esta nueva etapa del capitalismo plantea renovados desafíos en el análisis de los conflictos de trabajo y la organización colectiva.

7. Bibliografía

- Abilio, L. C.; Grohmann, R. y Weiss, H. C. (2021). “Struggles of Delivery Workers in Brazil: Working Conditions and Collective Organization during the Pandemic”, *Journal of Labour and Society*, 1-19. DOI: <https://doi.org/10.1163/24714607-bja10012>
- Almeida, P. (2020). *Movimientos sociales. La estructura de la acción colectiva*. CLACSO.
- Borowiak, C. (2019). “Poverty in Transit: Uber, Taxi Coops, and the Struggle over Philadelphia’s Transportation Economy”, *Antipode*, 0(0), 1–22.

- Cenizo Romero, A. (2020). *Irrupción de Uber y Cabify en el mercado taxista*. Facultad de ciencias de la empresa. Universidad Politécnica de Cartagena.
- Crocco, F. G. y Atzeni, M. Entre la precarización, el control algorítmico y la movilización. El efecto de la pandemia en los repartidores de plataformas en Argentina y Chile, *Revista Internacional del Trabajo*. DOI: <https://doi.org/10.1111/ilrs.12206>
- Del Bono, A. (2020). “Trabajadores de plataformas digitales: Condiciones laborales en plataformas de reparto a domicilio en Argentina”, *Cuestiones de Sociología*, 21(83). Disponible en: <https://www.cuestionessociologia.fahce.unlp.edu.ar/article/view/CSe083/11631> [recuperado el 18-11-21]
- Diana Menéndez, N., Arias, C. C. y Haidar, J. (2020). “¿ Sindicalismo 4.0? La organización de trabajadores de plataformas en Argentina”, *Sociología del Trabajo*, 97, 59-69.
- Fairwork (2022). *Puntuaciones 2022: Estándares Laborales en la Economía de Plataformas*. Fairwork Argentina.
- Fernández-Trujillo Moares, F. (2020). “Conflicto y resistencias en las plataformas digitales: el caso de las cooperativas de reparto de comida y mensajería”, en Álvarez-Benavides, A.; Fernández-Trujillo Moares, F.; Sribman Mittelman, A. y Castillo Patton, A. E. (eds.). *Acción colectiva, movilización y resistencias en el siglo XXI. Vol. 1: Teoría*, Fundación Betiko-Federación Española de Sociología, 85-102.
- Franzosi, R. (2017). “La prensa como fuente de datos socio-históricos: Cuestiones sobre la metodología de recolección de datos a partir de periódicos”, *Revista de estudios Marítimos y Sociales*, 1(11), 255-286.
- Franzosi, R., De Fazio, G. y Stefania, V. (2012). “Ways of measuring agency, an Application of Quantitative Narrative Analysis to Lynchings in Georgia (1875-1930)”, *Sociological Methodology*, 42, 1-42. DOI: <https://doi.org/10.1177/0081175012462370>
- Ghigliani, P. (2009). “Acerca de los estudios cuantitativos sobre conflictos laborales en Argentina (1973-2009): reflexiones sobre sus premisas teórico-metodológicas”, *Conflicto Social*, 2(2),75-97.
- Gómez-Lobo, A. (2019). “Plataformas de transporte: una revisión de la literatura y propuesta de regulación”, *Cuadernos Económicos De ICE*, 97. DOI: <https://doi.org/10.32796/cice.2019.97.6797>
- Haidar, J. (2020). *La configuración del proceso de trabajo en las plataformas de reparto en la Ciudad de Buenos Aires. Un abordaje Multidimensional y Multi-Método (Julio/Agosto de 2020)*. Informe de Coyuntura N° 11. Instituto de Investigaciones Gino Germani, Universidad de Buenos Aires.
- Haidar, J., Diana Menéndez, N. y Arias, C. C. (2020). “La organización vence al algoritmo (?) Plataformas de reparto y procesos de organización de los trabajadores de delivery en Argentina”, *Revista Pilquen*, 23(4), 15-28.
- Kasparian, D. (2022). La implementación local de cooperativas de plataforma, *Revista Del Centro De Estudios De Sociología Del Trabajo (CESOT)*, 1(14), 107-148.
- Kasparian, D., Súnico, A., Fajn, G., Cofreces, J., Grasas, J., Katz, J. y Vannini, P. (2021). “Aportes para un cooperativismo de plataformas feminista”, en Bottini, A.; Boronat Pont, V.; Cascardo, F; Fournier, M.; Mutuberría Lazarini, V. y Sciarretta, V. (coods.). *Economía popular, social, solidaria y feminista. Aportes para el debate y la transformación*, Fundación Friedrich Ebert–Red Universitaria de Economía Social y Solidaria, 35-41.
- Köhler, H. D. (2020). “Las relaciones laborales en la economía de plataformas”, *Sociología del Trabajo*, 96, 23-33.
- López Mourelo, E. (2020). *El trabajo en las plataformas digitales de reparto en Argentina: Análisis y recomendaciones de política Buenos Aires*. Oficina de país de la OIT para Argentina.
- López Mourelo, E. y Pereyra, F. (2020). “El trabajo en las plataformas digitales de reparto en la Ciudad de Buenos Aires”, *Estudios del Trabajo. Revista De La Asociación Argentina De Especialistas En Estudios Del Trabajo*, 60. Disponible en: <https://ojs.aset.org.ar/revista/article/view/90> [recuperado el 18-11-21]
- Madariaga, J.; Buenadicha; C.; Molina, E. y Ernst, C. (2019). *Economía de plataformas y empleo ¿Cómo es trabajar para una app en Argentina?* CIPPEC-BID -OIT.
- Marín, J.C. (2007). *El ocaso de una ilusión. Chile 1967-1973*. Colectivo Ediciones- Ediciones PICASO- INEDH.
- Morales Muñoz, K. y Abal Medina, P. M. (2020). “Precarización de plataformas: El caso de los repartidores a domicilio en España”, *Psicoperspectivas*, 19(1), 1-12. DOI: <http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol19-issue1-fulltext-1680>
- Mugnolo, J.P.; Caparrós, L. y Golcman, M. (2020). *Análisis jurídico sobre las relaciones de trabajo en los servicios de entrega de productos a domicilio a través de plataformas digitales en Argentina*. Oficina de País de la OIT para Argentina.
- Negri, S. (2020). *Workers’ mobilisation in delivery platforms in Argentina. A case study*, London School of Economics and Political Science.
- Ottaviano, J. M., Juan Ó Farrell, & Maito, M. (2019). *Organización sindical de trabajadores de plataformas digitales y criterios para el diseño de políticas públicas*. Fundación Friedrich Ebert.
- Pimentel, R. (2001). “O método da análise documental: seu uso numa pesquisa historiográfica”, *Cadernos de pesquisa*, 114, 179-195.
- Presta, S. (2018). “Neoliberalismo y transformaciones en el mundo del trabajo en la llamada “cuarta revolución industrial””, *Revista de la Carrera de Sociología*, 8(8), 159-197.
- Río Ruiz, M. A. (2008). “Usos y abusos de la prensa como fuente de datos sobre acciones colectivas”, *Empiria: revista de metodología de ciencias sociales*, 16, 59-84.
- Sá-Silva, J.R., Domingos de Almeida, C. y Guindani, J.F. (2009). “Pesquisa documental: pistas teóricas e metodológicas”, *Revista Brasileira de história e ciências sociais*, 1, 1-15.
- Scasserra, S. y Sai, L. (2020). *La cuestión de los datos. Plusvalía de vida, bienes comunes y Estados inteligentes*. Fundación Friedrich Ebert.

- Scholz, T. (2016). *Cooperativismo de Plataforma. Desafiando la economía colaborativa corporativa*. Internet Interdisciplinary Institute / Universitat Oberta de Catalunya.
- Schuster, F., Pérez, G., Pereyra, S., Armesto, M., Armelino, M., García, A., Natalucci, A., Vazquez, M y Zipcioglu, P. (2006). *Transformaciones de la protesta social en Argentina 1989-2003*. Documento de trabajo N° 48. Instituto de Investigaciones Gino Germani, Universidad de Buenos Aires.
- Se va Glovo. La firma dueña de Pedidos Ya compró su operación en América Latina. (16 de septiembre de 2020). *La Nación*. https://www.lanacion.com.ar/economia/negocios/glovo-la-firma-alemana-duena-pedidosya-compro-nid2452022/?utm_term=Autofeed&utm_medium=Echobox&utm_source=Twitter#Echobox=1600277417 [recuperado el 18-11-21]
- Shorter, E. y Tilly C. (1985). *Las huelgas en Francia, 1830-1968*, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- Silver, B. (2005). *Fuerzas del trabajo. Los movimientos obreros y la globalización desde 1880*. Akal.
- Srnicek, N. (2018). *Capitalismo de plataformas*. Caja Negra.
- Stiberman, L. (2017). “Conflictividad laboral en la Argentina: una aproximación a las metodologías del Ministerio de Trabajo de la Nación y la Central de Trabajadores Argentinos”, *Argumentos. Revista de crítica social*, 19, 238-273.
- Subirats, J. (2019) “¿Del poscapitalismo al posttrabajo?”, *Nueva Sociedad*, 279, 34-48.
- Tarrow, S. (1999). *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. Alianza.
- Tilly, C. (1969). “Methods for the Study of Collective Violence”, en Conant, W. R. y Levin, M. A. (eds.). *Problems in Research of Community Violence*, Praeger.
- Tilly, C. (2000). “Acción colectiva”, *Apuntes de Investigación del CECyP*, 6, 9-32.
- Tilly, C. (2008). *Contentious performances*. Cambridge University Press.
- Vannini, Pablo (2019). Capitalismo cognitivo y plataformas, una mirada desde la economía social, *Revista Idelcoop*, 228, 11-19.

7.1. Normativa y sentencias judiciales

- Actuación N° 10739627/2017. Sindicato de Peones de Taxi de la Capital Federal y otros c. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y otros. 18 de octubre de 2017. Poder Judicial de la Ciudad de Buenos Aires. Ciudad de Buenos Aires Disponible en: <https://drive.google.com/file/d/1wJg1aJ7xEVi6hAV2qZDp3SH7RygfLK2k/view> [recuperado el 18-11-21]
- Ley N° 451. Régimen de Faltas de la ciudad de Buenos Aires. 02 de agosto de 2000. Ciudad de Buenos Aires. Disponible en: https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/ley_451_faltas.pdf [recuperado el 18-11-21]
- Ley N° 3622. Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires . 11 de noviembre de 2010 Ciudad de Buenos Aires. Disponible en: https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/ley_3622.pdf [recuperado el 18-11-21]
- Ley N° 26.994. Código Civil y Comercial de la Nación. 7 de octubre de 2014. Argentina. Disponible en: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/235000-239999/235975/norma.htm> [recuperado el 18-11-21]
- Ley N° 9086. Seguridad vial. Taxi. Vía Pública. Tránsito. Vehículos. Agencia Provincial del Transporte. Transporte de Vehículos. Plataformas electrónicas. Mendoza. 31 de julio de 2017. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/provincial/ley-9086-123456789-0abc-defg-680-9000mvorpyel/actualizacion> [recuperado el 18-11-21]
- Medida cautelar. Sindicato de Peones de Taxi de la Capital Federal y otros c. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y otros s/ amparo. 13 de abril de 2016. Poder Judicial de la Ciudad de Buenos Aires. Ciudad de Buenos Aires. Disponible en: <https://drive.google.com/file/d/1tZ80GMVGFQBFJEVZ3x5Cgo9nakB7H81m/view> [recuperado el 18-11-21]
- Resolución. Causa N°: 46618/2018 - Rojas Luis, Roger Miguel y Otros C/ Rappi ARG S.A.S s/ Medida Cautelar. 19 de julio de 2019. Poder Judicial de la Nación. Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo. Disponible en: https://secureservercdn.net/192.169.223.13/g6j.daa.myftpupload.com/wp-content/uploads/2019/07/ROJAS_vs_RAPPI.pdf [recuperado el 18-11-21]
- Sentencia. NN (UBER) y otros s/ infr. art(s). 18 de junio de 2018. Tribunal Superior de Justicia de la Ciudad de Buenos Aires. Ciudad de Buenos Aires. Disponible en: http://www.sajj.gob.ar/tribunal-superior-justicia-ciudad-buenos-aires-local-ciudad-autonoma-buenos-aires-nn-uber-otros-infr-art-83-73-74-cc-fa18380008-2018-06-18/123456789-800-0838-1ots-eupmocso-llaf?utm_source=newsletter-semanal&utm_medium=email&utm_term=semanal&utm_campaign=jurisprudencia-provincia [recuperado el 18-11-21]
- Sentencia interlocutoria definitiva N° 114. “Rojas Luis Roger Miguel y otros c/ Rappi Arg SAS s/medida cautelar. 19 de marzo de 2019. Poder Judicial de La Nación. Disponible en: <https://s3.amazonaws.com/public.diariojudicial.com/documentos/000/085/303/000085303.pdf> [recuperado el 18-11-21]
- Sentencia. Actuación N° 13367550/2019. Envíos YA. SA y otros contra GCBA y otros sobre amparo. Otros. 02 agosto de 2019. Poder Judicial de la Ciudad de Buenos Aires. Ciudad de Buenos Aires. Disponible en: <https://www.diariojudicial.com/public/documentos/000/085/464/000085464.pdf> [recuperado el 18-11-21]
- Sentencia. Actuación N° 12921302/2019. Envíos YA. SA y otros contra GCBA y otros sobre amparo. Otros. abril de 2019. Poder Judicial de la Ciudad de Buenos Aires. Ciudad de Buenos Aires. Disponible en: <https://s3.amazonaws.com/public.diariojudicial.com/documentos/000/083/921/000083921.pdf> [recuperado el 18-11-21]

7.2 Otras fuentes

Plataformas: una serie documental. Revista Anfibia: <http://revistaanfibia.com/cronica/plataformas-una-serie-documental/>