

## **Delivery como infraestructura urbana. La movilidad de las cosas en tiempos de pandemia y más allá.**

Dhan zunino

### **1. Introducción**

La pandemia del Covid-19 es claro efecto de la movilidad que termina afectando a otras movilidades. Un tipo de virus que se contagia principalmente a través del aire o saliva a menos de dos metros de distancia -es decir, en co-presencia o cara a cara- puede devenir global (o pandémico) solo gracias al viaje. Aquí, las personas son el principal vector de contagio. Y las personas se mueven, de modo rápido y a escala global. Por eso, ante la falta de una cura médica, la principal medida sanitaria fue el aislamiento y el cierre de fronteras: inmovilizar a las personas. En Argentina, se dio el caso de un aislamiento estricto y muy prolongado (por lo menos de Marzo a Julio de 2020) que afectó la movilidad urbana y especialmente del Area Metropolitana de Buenos Aires donde se concentraban más del 60% de los casos a nivel nacional.

Una de las principales razones, además del argumento del desconocimiento de la enfermedad, para el aislamiento prolongado fue la falta de una infraestructura sanitaria (camas de terapia intensiva y respiradores) para afrontar la pandemia. Es decir que, con pocos casos de circulación comunitaria, se evitó un pico inicial de contagios que pusiera en crisis el sistema sanitario. En este sentido, “quedarse en casa” fue el lema de una política sanitaria que evitara la circulación de personas. Los habilitados a circular cotidianamente fueron llamados “esenciales” (trabajadores de la salud, de la seguridad, y otros servicios públicos y privados que debían seguir funcionando) y junto a ellos, una serie de excepciones como el cuidado de otros. Entre estas excepciones, pero sin la etiqueta de esencial, estaban los trabajadores de reparto -llamados delivery- que adquirieron una mayor visibilidad, especialmente de noche, siendo casi los únicos que habitaban en movimiento las calles. Se volvieron más visibles, también, porque el consumo online creció enormemente durante la pandemia y estos repartidores que, trabajaban principalmente transportando alimentos, ahora transportaban diferentes tipos de productos.

La presencia de mensajeros y repartidores no es nueva en Buenos Aires (Rodríguez, 2015); aún menos de trabajadores móviles que se mueven en bicicletas o motocicletas: son históricos los casos de los carteros, heladeros y repartidores de pan.

Pero el reparto en bicicleta sin dudas cambió y se volvió mucho más masivo y visible a partir del comercio digital y las plataformas o aplicaciones que organizan este servicio (como Glovo, Rappi, PedidosYa) que hacia 2018 desembarcan en Buenos Aires. Los comercios, especialmente de comida, ya no necesitan tener empleados que realicen reparto sino que se “terciariza” este servicio. Si bien estas formas tradicionales no desaparecieron, la nueva forma de mediación digital ha reclutado un verdadero ejercito de repartidores que para 2020 se calculaba cerca de 70 mil -si bien, hay que tener en cuenta que es un trabajo donde las personas se enrolan fácilmente, también lo dejan rápidamente.

El modo en que esta nueva economía digital se ha abordado desde la sociología (Haidar, 2020) y antropología<sup>1</sup> local ha puesto el énfasis en las relaciones laborales y en la subjetividad neoliberal del emprendedor. Ante el ideal de un trabajo donde uno se administra su tiempo y “participa” de una relación de “colaboración” aparentemente horizontal, la crítica -nacida no solo de los estudios académicos sino principalmente de los conflictos manifestados por los trabajadores- apunta a que se trata de una relación jerárquica entre empleador/trabajador o capital/trabajo encubierto en una aparente colaboración libre. A las formas de control se suma la explotación, la precariedad laboral no solo en términos de ingresos sino de seguridad. Desde el punto de vista de la seguridad vial se hace énfasis en la precariedad y el riesgo en que se mueven los repartidores: desde la falta de luces a la circulación en contramano o por veredas. No es menos simbólico de lo precario el hecho de que se muevan en bicicleta y con una caja en las espaldas -de algún modo, esto deja entreverse en la prensa y las redes sociales cuando se habla de los delivery, es la imagen misma de alguien cargando cosas mientras pedalea la que resume la precariedad, epitomizada por la foto famosa de una persona que lleva 2 cajas de diferentes empresas de delivery en la espalda.

Desde el enfoque de la movilidad, buscamos ir más allá de la relación laboral y recalcar que se trata de un trabajo móvil y especializado. Esto es que muy visible, movilidad y ciudad, se pasa por alto en la sociología o antropología del trabajo. Los estudios desde el enfoque de la movilidad son aún incipientes (Maulat, 2021; Jirón et.

---

<sup>1</sup> Actualmente Hernán Palermo y equipo llevan a cabo una investigación sobre trabajadores de reparto desde la antropología del trabajo siguiendo la línea de las relaciones laborales y la subjetividad creada por las economías digitales, como a figura del emprendedor y la meritocracia (ver Palermo y Ventricini, 2021)

al., 2021). En marco del proyecto PICT 2010-1880,<sup>2</sup> nuestro estudio se enfoca en la performance del trabajo de reparto y en su conceptualización. En esta ponencia, me centraré en esto último: cómo conceptualizar este trabajo móvil. El camino elegido es el de abordarlo como una infraestructura urbana<sup>3</sup> ligándolo a una larga tradición de formas de conducir cosas que hacen al funcionamiento de una ciudad o, en términos de Swyngedouw (2006), circulaciones vitales del metabolismo urbano. En contexto de aislamiento por la pandemia, además, me interesa enfatizar que esta infraestructura fue, además, una infraestructura sanitaria y que debió jerarquizarse de ese modo, como esencial. Digo esencial, porque considero al delivery como una infraestructura que coadyuvó a la política sanitaria: quedarse en casa, es decir, la inmovilidad de las personas solo era posible si otros se movían para que muchos sistemas siguieran funcionando (desde la producción al consumo, pasando por los servicios). En otras palabras, el consumo online o digital tiene lugar físico en la movilidad de personas que transportan cosas. En este sentido, no solo me interesa introducir la noción de infraestructura sino la mirada relacional de las (in)movilidades para pensar el delivery pre y pos pandemia.

## 2. Infraestructura

La ciudad está compuesta por extensas redes de sistemas de circulación tales como los del transporte, la comunicación, la electricidad, el gas, internet, aguas sanitarias, cloacas, residuos, etc. A ellos los llamamos infraestructuras y éstas casi siempre remiten a formas materiales como tubos, cables, torres, puentes, túneles, rieles, etc. que hacen de “soporte” a tales sistemas. Los estudios sociales sobre la infraestructura, con aportes significativos de la antropología como los de Susan Leigh Star (1999), han ampliado la idea de soporte para abordar las infraestructuras como mediaciones (Graham y Marvin, 2001); mediaciones que hacen posible nuestra vida social como cualquier otra tecnología (Bijker y Law, 1992). Con fuerte influencia de los estudios sociales de ciencia y tecnología, las infraestructuras se abordan como

---

<sup>2</sup> PICT 2017-1880 “Pasajeros, conductores, ciclistas y peatones. Un análisis sociocultural e histórico de la producción de sujetos, prácticas y sentidos de la movilidad en Argentina desde fines del siglo XIX”, dir. Melina Piglia

<sup>3</sup> Esta idea fue tempranamente publicada como nota de opinión periodística por Dhan Zunino y María Graciela Rodríguez: “Delivery: los que también sostienen la cuarentena” Tiempo Argentino, 27 de abril de 2020. <https://www.tiempoar.com.ar/informacion-general/delivery-los-que-tambien-sostienen-la-cuarentena/?fbclid=IwAR1gelrGwUjidJlagTQ824-vPom-l-ITZ5dNIksdTSq1oZCMndqd-vr-IYU>

procesos socio-técnicos, ensamblajes humanos y no-humanos. En los estudios de movilidad, la infraestructura es el espacio fijo o “amarras” (*moorings*) que hace posible la circulación de flujos, los conduce, regula, controla, distribuye (Urry y Sheller, 2006; Cresswell, 2010). Larkin (2013) va a definir la función de la infraestructura a partir de la conectividad: pone en contactos puntos distantes, lo que conlleva a pensar en que es un artefacto de movilidad. En rigor, si pensamos en infraestructuras es muy posible que las primeras imágenes remitan justamente a los sistemas ya nombrados que son, en definitiva, sistemas de movilidad de información, personas, cosas, recursos, dinero, desechos, mercancías, etc. Desde Swyngedouw (2006) podemos pensar las infraestructuras ligadas al metabolismo urbano en tanto permiten la circulación de cosas que son vitales para la vida urbana como el alimento o la energía -que, por lo general, no son producidos dentro de la ciudad, sino que se traen de espacios distantes y la ciudad los consume y luego desecha (en forma de residuos, en el caso de los alimentos o calor, dióxido de carbono, etc., en el caso de la energía). Es en este sentido que la ciudad funciona como un organismo que metaboliza estos flujos.

Entro estos sistemas circulatorios existe algo que en el sector del transporte se llama logística y tiene que ver, no solo, con la movilidad de cosas. En la regulación del tránsito urbano aparece siempre como un “problema” y es la llamada carga y descarga. Es imposible pensar el comercio urbano sin la actividad de distribución mayorista. El servicio de reparto llamado *delivery* es parte de este sistema circulatorio que permite el flujo de mercaderías, o debería ser pensado desde esta perspectiva. Y desde la misma, conceptualizarlo como parte de una infraestructura urbana que hace posible la vida urbana -y como argumentaré al final, en el contexto de pandemia, como parte de la infraestructura sanitaria.

Recorramos algunas definiciones que las ciencias sociales<sup>4</sup> han realizado sobre las infraestructuras, teniendo en cuenta que el término ya no solo designa al objeto de estudio, sino que se han convertido en un concepto para mirar diferentes formas de organización y ensamblajes socio-materiales.

En primer lugar, como hemos dicho, las infraestructuras son más que soportes, mediadores en el transporte de cosas, personas, información, etc. Es decir, son mediaciones de movilidad. El trabajo de reparto es, antes que nada, un trabajo móvil.

---

<sup>4</sup> Desde la geografía: Graham (2010), Graham y Marvin (2001), Graham y Thrift (2007); la antropología Susan Leigh Star (1992), Simone (2004), Harvey y Knox (2012). La historia y los STS: Huges (2012), Kaika (2005).

El delivery, por lo tanto, es una infraestructura de movilidad de comida y otros productos, conectando lugares distantes entre sí. Gabrielle Schabacher (2013) acuñó el término *infrastructuring* para dar cuenta que las infraestructuras, aún cuando son fijas en el territorio son móviles en tanto que son procesos sociotécnicos. Tienen una vida que, sin el trabajo de reparación y mantenimiento, se arruina. Esta concepción procesual de la materialidad lleva a agregar en inglés el sufijo “-ing” al sustantivo infraestructura. Esto le otorga metafóricamente movilidad a lo fijo. Pero para el caso del delivery, sería correcto utilizar este término porque es en sí una infraestructura móvil.

Por lo general, las infraestructuras no son discretas, sino que se superponen entre sí, a veces hay interconexiones e interdependencias. Así como en los túneles de servicio subterráneos de pasajeros no solo viajan personas, sino que se emplazan cables donde circula electricidad, información, etc. El delivery es un sistema de movilidad que se incrusta o superpone con sistemas de comunicación digital y telefónica, sistemas bancarios o monetarios, la red vial de la ciudad.

Las infraestructuras como ensamblajes sociotécnicos permiten introducirnos en la hibridez (humana no-humana) y superar la mera materialidad de mirar a las infraestructuras como objetos inertes -o la dimensión hardware. De este modo entra el saber y el trabajo humano tanto en la creación, legislación como en la operación, mantenimiento, reparación y usos de las infraestructuras. Pero también códigos, información, fórmulas, normas, conformando la dimensión software de las infraestructuras. Para el caso del delivery podemos pensar un conjunto heterogéneo de bicicletas, teléfonos celulares, jóvenes y migrantes, aplicaciones y algoritmos, habilidades para pedalear y recorrer la ciudad, empresas y comercios, clientes, calles, veredas, los productos transportados, el clima, las cajas para transportar, la vestimenta, etc.

Como puede verse, aquí la infraestructura no refiere tanto a la materialidad sino al modo de funcionar y de crear una red extensa (volumen y escala deben ser resaltados aquí para dimensionar este trabajo como infraestructural). Simone ha acuñado el término *people as infrastructure* para dar cuenta justamente como redes sociales o interconexiones de prácticas sociales pueden actuar como infraestructuras. En nuestro caso, es lo que vemos en las calles: personas pedaleando y transportando

cosas sin darnos cuenta que están actuando como una red que mueve objetos y conecta espacios distantes entre sí. Por supuesto que no son libres movimientos sino atravesados por una red de comunicación digital que controla, regula, esos movimientos. Lo que no quita el agenciamiento de los sujetos.

La cuestión de la visibilidad es muy importante en la definición de las infraestructuras. Por un lado, se ha resaltado el carácter invisible de las infraestructuras (Steigh Lar, 1992) -como su propio nombre lo indica se tratan de estructuras que se encuentran “abajo” (infra); no es casual que en el espacio urbano muchas se emplacen bajo tierra (el subterráneo, cloacas, aguas, desagües, caños de gas, cables de teléfono, etc.) y formen parte del “backstage” quedando por fuera de la vista, o sean invisibles como las ondas de radio, de internet o las rutas aéreas. Otras, si bien, están a la vista comienzan a formar parte de nuestro paisaje cotidiano y están allí pero no las vemos sino hasta que la interrupción de un servicio hace visible su rol, lugar, importancia (Graham 2010). A la vez, pueden ser visibles pero su funcionamiento ser totalmente desconocido para los usuarios, una “caja negra” que solo es comprensible para los técnicos y expertos. Pero, por otro lado, existe una muy fuerte visibilidad dado que muchas infraestructuras se han convertido en símbolos e íconos urbanos (Larkin, 2013): pensemos en el Puente de Brooklyn que es un atractivo turístico en sí o el London Underground que una fuerte imagen de marketing urbano. El Palacio de Obras Sanitarias en Buenos Aires como las centrales eléctricas de la ciudad son edificios para ser vistos.

En el caso del delivery, estamos frente a un fenómeno muy visible y presente en nuestra cotidianidad -y quizás es esta imagen rutinaria o de paisaje cotidiano la que puede a la vez invisibilizar este trabajo. Por ello, una huelga del reparto en pleno confinamiento por la pandemia del Covid-19 puede generar mayor visibilidad. Pero creo que lo que hay es una invisibilidad de tipo más conceptual: no podemos verlo como una infraestructura de nuestra vida urbana cotidiana.

Es por ello que, si miramos al delivery como mediación que hace posible diferentes actividades de la vida urbana, podremos comprender su carácter infraestructural. Media y hace posible varias actividades comerciales, no solo relacionadas con la alimentación sino diferentes tipos de consumo. Y en el contexto de la pandemia, media como infraestructura sanitaria (volveremos sobre este punto en las conclusiones).

### 3. El delivery como movilidad relacional

La publicidad de “Volá con Pedidos.ya”<sup>5</sup> en la que un trabajador de reparto recorre la ciudad atravesando obstáculos y, sobre todo, realizando maniobras acrobáticas - algunas imposibles- que le permiten sortear esos obstáculos para que el pedido llegue rápido, muestra el espíritu de estas empresas, que ya no tienen que ver solo con conectar demanda y oferta sino en la comodidad y velocidad del traslado de la mercancía a costa del esfuerzo físico del repartidor. Repartidor que, no es solo descrito como un emprendedor dueño de su tiempo sino como un ser flexible y veloz -aquí la bicicleta es un tipo de vehículo que refuerza el imaginario de autonomía y libertad del individuo. La idea que aparece en los discursos de las plataformas sobre ser libre y feliz, se refuerzan con el placer de pedalear; el cual es puesto en cuestión por los estudios recientes sobre este tipo de trabajo (Maulat, 2021). En una crónica de Emiliano Gullo de 2019, en la revista *Anfibia*<sup>6</sup>, esta experiencia es todo lo contrario, se nombra el pedalear como molestia, fastidio, esfuerzo negativo. En las entrevistas llevadas por Maulat (2021) son justamente las personas que eran ciclistas antes de este trabajo quienes aún conservan una percepción positiva sobre el pedalear. Lo que sí coinciden diferentes estudios es en la experiencia negativa respecto de la disposición del espacio (distancia) y tiempo (no solo de viaje sino de espera) sobre las que los algoritmos determinan formas de subordinación, control y premio/castigo. Y el final de la jornada: terminar el último pedido lejos de su casa. Es decir, el momento en que el trabajador móvil se transforma en un *commuter*.

La experiencia del delivery es, entonces, no solo la de transportar cosas sino la de llevarlas de modo rápido. No se trata solo de traslado sino de atravesar la ciudad -y digo atravesar y no recorrer porque, como se reconoce, la movilidad de los repartidores es siempre riesgosa porque asumen riesgos como cruzar en rojo, ir a contramano, por las veredas, en pos de la velocidad. En otras palabras, la movilidad en el espacio urbano, su práctica espacial, está sobreterminada por el tiempo. Y este es el tiempo de la espera: lo que las empresas digitales han hecho es mercantilizar el tiempo de espera a partir de su reducción. Y la calidad del servicio se mide en tiempo; esto a pesar que los tiempos de espera en la realidad varían e incluso están lejos de

---

<sup>5</sup> Ver publicidad en [https://www.youtube.com/watch?v=g9AxwyjVLbk&list=PL1Z5VT-I0\\_VIWYaytqhBk\\_1EtkBb3tQpj&index=19](https://www.youtube.com/watch?v=g9AxwyjVLbk&list=PL1Z5VT-I0_VIWYaytqhBk_1EtkBb3tQpj&index=19)

<sup>6</sup> Ver nota en <http://revistaanfibia.com/cronica/capitalismo-traccion-sangre/>

la promesa publicitaria. Y quizás esto habría que estudiarlo en conjunto entre las expectativas y experiencias de los repartidores, así como de los comerciantes y consumidores.

Los estudios aquí citados demuestran que la velocidad, desde el punto de vista de los repartidores, está relacionado con la cantidad de pedidos. Es decir que, acelerar la entrega significa hacer más pedidos. En la medida en que estos sean mal pagos, se necesitan muchos para juntar ingresos significativos. En la encuesta realizada por Haidar (2020), se observa que con la pandemia aumentó el trabajo sin necesidad de aumentar las horas trabajadas: en la misma jornada se realizaron más viajes y se acortaron los tiempos de espera -así también lo informa el estudio de la OIT de Beccaria et. al. (2020).

En resumen, la lógica empresarial no es solo de conectividad (conectar al comerciante con su consumidor) sino la de aceleración o, mejor dicho, de una inmediatez basada en una relación de inmovilidad/hipermovilidad: inmediatez que nace en la plataforma digital, porque de modo inmediato uno puede realizar el pedido sin moverse y alguien va a realizar ese esfuerzo. A partir de allí comienza el tiempo de espera, que es el que se busca reducir. La hipermovilidad del repartidor es además *trackeada*, es decir, controlada por los ojos de la empresa, pero también del usuario, desde una situación de inmovilidad. Esta diferencia relacional es también la base de una desigualdad en tanto el ritmo de experiencia: entre los que relajadamente esperan y los que desesperadamente se mueven.

## **Consideraciones finales**

Para finalizar, retomo el argumento sobre la infraestructura sanitaria. La política sanitaria para enfrentar la pandemia del Covid-19 tuvo como centro la detención y control sobre la circulación bajo el lema “quedate en casa”, lo que llevó, por un lado, a prácticas de consumo en espacios de cercanía y, por otro, a un aumento del consumo online que se sostiene a través de una materialidad offline: personas que transportan cosas. Si bien estos patrones de comercio y consumo ya existían, el contexto de la pandemia y especialmente el confinamiento profundizó la inmovilidad del consumidor y, por lo tanto, la movilidad de las cosas que se consumen. Si bien los trabajadores del reparto fueron habilitados a circular, no fueron de los personales



“esenciales” que se nombraban ni que, en un principio, se aplaudían. En la llamada trinchera estaban los trabajadores de la salud y luego los de seguridad. Poco visibles quedaban, por ejemplo, quienes trabajan en la recolección de residuos. Los trabajadores del delivery en cambio, formaban parte de un paisaje urbano siendo de los pocos que circulaban por las calles.

En este sentido, su movilidad hacía posible el quedarse en casa; allí donde moverse se había tornado peligroso y la inmovilidad salud. Si la inmovilidad era una acción de prevención sanitaria porque evitaba la circulación del virus, la movilidad de quienes transportaban las cosas a tu domicilio colaboraba con esa política sanitaria. Ya no se trataba solo de mediar en el sistema comercial sino en el sanitario. Si por infraestructura sanitaria solo se cuentan camas y respiradores, se tendrá una visión estática y fija de la infraestructura. Recordemos que la infraestructura sanitaria también es móvil: las comunicaciones telefónicas así como las ambulancias, pero también, para el caso de la Ciudad de Buenos Aires, la red de taxistas que fueron contratados para trasladar personas de los barrios populares a los centros de salud, conformaron prácticas móviles.

Al no estar directamente relacionado con la salud, el trabajo del delivery no puede ser contado dentro de la política sanitaria ni como esencial. Se precisa, pues, un acto de justicia epistémica -si se quiere- para comprender el carácter relacional entre inmovilidad y movilidad en este contexto. El concepto de infraestructura para nombrar al trabajo de reparto busca ambas cosas: por un lado, mostrar la relación entre movilidad e inmovilidad y, por otro, hacer justicia al poner a dicho trabajo en un nivel infraestructural y esencial como lo tienen otros sistemas o logísticas urbanas.

Por lo tanto, ya no se trata solo de un trabajo móvil (y un énfasis en el sujeto móvil) sino de una forma de organización socio-técnica o híbrida, especializada, encarnada y mediatizada, en forma de red, que conecta lugares distantes y transporta cosas. En este sentido, no solo adquiere importancia las personas como infraestructuras sino la circulación de cosas como un fenómeno de movilidad que nos permita pensar más allá de los humanos cuando abordamos temas de movilidad urbana. Las cosas no se mueven solas, son movidas por personas a través de sistemas sociotécnicos y máquinas, pero tampoco las personas en las ciudades suelen moverse sin cosas o a través de máquinas e infraestructuras. No se trata, entonces, de un enfoque

poshumanista sino de la hibridez humana y no-humana que toda movilidad involucra, poniendo de relieve de manera más simétrica la movilidad de cosas, recursos, información, desechos, dinero, etc. en los fenómenos de movilidad urbana.

Esta movilidad de personas-cosas que es el delivery es una relación asimétrica entre movilidad e inmovilidad, y es pre-pandemia y seguramente pos-pandemia, porque está relacionada con nuevos patrones de consumo (digital, online) donde la “comodidad” es la inmovilidad del consumidor y donde el trabajo es el esfuerzo físico del repartidor. Como hemos mencionado, esta relación asimétrica puede adquirir un sentido sanitario, aunque no reconocido como tal. Aunque reconocerlo como infraestructura urbana busca una forma de justicia epistémica y revalorización de este tipo de trabajo y su complejidad espacial, social y tecnológica, no revierte o pone en cuestión los efectos o desigualdades de la relación asimétrica entre movilidad/inmovilidad (donde, cabe recalcar, se invierte una noción que circula en muchos estudios, especialmente sobre accesibilidad, donde la inmovilidad tiene connotación negativa porque significa que no se accede a servicios; aquí la inmovilidad es positiva, porque es confort). Poner en cuestión la relación movilidad/inmovilidad requiere un debate académico sino también político acerca de formas de consumo o funcionamiento de esta economía urbana, acerca del valor del tiempo y la movilidad. Lo que es seguro es que, aunque reconocido como trabajo precario, es un tipo de servicio que crece y que permite acceder a ciertas formas de ingresos a muchos grupos sociales en situaciones vulnerables como los migrantes. Ingresos justos, la mayor seguridad laboral y de movilidad, el reconocimiento como relación de dependencia, entre otras demandas, seguramente signifiquen mejoras en esta relación movilidad/inmovilidad. Pero desde el enfoque de las movildades, me interesa llamar la atención no solo en el aspecto relacional sino el ritmo: si no se pone en cuestión, junto a las otras demandas, a la velocidad, la relación movilidad/inmovilidad seguirá implicando que moverse es riesgoso y una forma de explotación. En otras palabras, no se trata solamente de revalorizar que alguien se mueve para mover cosas para que otros no se muevan sino el modo de moverse. Si el movimiento está signado por la mercantilización del tiempo a través de la aceleración, eso genera una movilidad riesgosa, precaria, explotadora sobre el cuerpo de quien se mueve.

## Bibliografía

Ahmed, S. (2014). *The cultural politics of emotion*. Edinburgh: Edinburgh University Press Ltd.

Beccaria, L., López Mourel, E., Mercer, R., Vinocur, P. (2020). *Delivery en pandemia: el trabajo en las plataformas digitales de reparto en Argentina. Nota Técnica*. Buenos Aires: OIT.

Bijker, W. y Law, J. (1992). *Shaping technology/Building society*. Cambridge: MIT Press

Cresswell, T. (2010), "Towards a politics of mobility". *Environment and Planning. D, Society and Space*, 28 (1): 17.

Graham, S. (2010). *Disrupted Cities. When Infrastructure Fails*. London: Routledge.

Graham, S. y Marvin, S. (2001). *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London: Routledge.

Graham, S. y Thrift, N. (2007). "Out of Order; Understanding Repair and Maintenance." *Theory, Culture & Society*, 24(3),1-25.

Gullo, E. (2019). "Capitalismo con tracción a sangre". *Anfibia*, online <http://revistaanfibia.com/cronica/capitalismo-traccion-sangre/>

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* Nro 11. Buenos Aires: IIGG.

Harvey, P. y Knox, H (2012). "The Enchantments of Infrastructure". *Mobilities*,7(4), 521-536.

Huges, T. (2012). "The evolution of technological systems". En W. Bijker, T. Hughes y T. Pinch (Eds.), *The Social Construction of Technological Systems* (pp. 51-83). Cambridge: MIT Press.

Jirón, P.; Ulriksen, C.; Margarit, D. e Imilan, W. (2021) "Trabajadores móviles digitales en Chile", en *Policy Brief* 2, 2-10

Kaika, M. (2005). *City of flows. Modernity, nature and the city*. London: Routledge.

Larkin, B. (2013). "The Politics and Poetics of Infrastructure". *Annual Review of Anthropology*, 42, 327-343.

Lefebvre, H. (2004). *Rythmanalysis: Space time and Oeveryday life*. Londres: Continuum.

Leigh Star, S. (1999). "The Ethnography of Infrastructure". *American Behavioral Scientist*, 43, 377-391

Maulat, J. (2021) "Being a bicycle delivery rider: passion or exploitation?" *Mobile Lives Forum*, online [https://en.forumviesmobiles.org/project/2020/12/14/being-bicycle-delivery-rider-passion-or-exploitation-13525?utm\\_source=nl\\_en&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=2906\\_Deliv](https://en.forumviesmobiles.org/project/2020/12/14/being-bicycle-delivery-rider-passion-or-exploitation-13525?utm_source=nl_en&utm_medium=email&utm_campaign=2906_Deliv)

Palermo, H., & Ventrici, P. B. (2020). "Creativos, divertidos, emprendedores y meritocráticos El trabajo en contexto de las tecnologías de la información". *Cuadernos De antropología Social*, 52. Online <https://doi.org/10.34096/cas.i52.6905>

Rodríguez, Ma. G. (2015) *De fleteros a motoqueros. Los mensajeros de buenos aires y las espirales de sentido*. Buenos Aires: Editorial Gorla.

Schabacher, G. (2013). "Mobilizing Transport: Media, Actor-Networld, and Infrastructures", *Transfers. Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, 3 (1), 75-94.

Simone, A.M.M. (2004). "People as Infrastructure: Intersecting Fragments in Johannesburg". *Public Culture*, 16(3), 407-429.

Swyngedouw, E. (2006). "Circulations and metabolisms: (Hybrid) natures And (cyborg) cities", *Science as Culture*, 15 (2), 105-121

Urry, J. y Sheller, M. (2006). "The new mobilities paradigm", *Environment and Planning A*. 38 (2), 207-226.

Velázquez, M. y Zunino Singh, D. y (2021). "Movilidad cotidiana en pandemia. Prácticas y percepciones del transporte público en Buenos Aires". *Ensamblés* 13, 130-151.

Zunino Singh, D.; Pérez, V; Hernández, C. y Velázquez, V. (2020). "Movilidad pública, activa y segura. Reflexiones sobre la movilidad urbana en tiempos de COVID-19", *Prácticas de Oficio*, 1(25), 67-84.

