



12° CONGRESO ARGENTINO DE ANTROPOLOGÍA SOCIAL

La Plata, junio y septiembre de 2021

GT24: Abordajes antropológicos sobre la ciudad y lo urbano

La movilidad cotidiana en la ciudad como experiencia desigual. El caso del delivery

Dhan Zunino Singh, CONICET, Universidad Nacional de Quilmes.
dhansebastian@gmail.com

Resumen

Ha sido bastante estudiada la desigualdad económica, espacial, racial y de género en la movilidad cotidiana en las ciudades. Usualmente, se han desarrollado estos trabajos bajo el concepto de accesibilidad, motivado originalmente por la falta de acceso para personas con movilidad reducida pero luego ampliado por el derecho a la movilidad y, recientemente, bajo el concepto de justicia de la movilidad que incorpora una mirada más interseccional. Con un fuerte énfasis en la experiencia de movilidad en transporte público, desde ese punto de vista se ha dado prioridad a patrones de asentamiento y desplazamientos, gastos o costos de dinero pero también de tiempo, a las prácticas y sentidos de esos desplazamientos y costos. En los estudios que abordan el problema del tráfico urbano, la competencia por el espacio y las interacciones entre actores viales aparecen también como formas desiguales de habitar-en-movimiento la ciudad, fuertemente relacionado con el modo de transporte que se utiliza.

Que las experiencias de movilidad son desiguales es sabido por definición, en el contexto del llamado giro de las movilidades en ciencias sociales, siendo las movilidades prácticas sociales encarnadas o corporizadas con sentido, mediadas

por tecnologías y/o materialidades, especializadas y productoras de espacio, atravesadas por relaciones de poder (que reproducen pero también contestan).

En esta ponencia se utilizarán ejemplos de estudios anteriores (históricos) y en curso (etnográficos) sobre la movilidad urbana en Buenos Aires para reflexionar acerca de los aportes de la perspectiva cultural al análisis urbano, entendiendo dentro de lo cultural a las prácticas y representaciones pero también las emociones en relación al espacio (material, vivido, imaginado) y el tiempo, y las materialidades (desde el vehículo a las infraestructuras). Conceptos como el de ritmo-análisis, por ejemplo, nos permite entrelazar dichas dimensiones para analizar el habitar-en-movimiento y pensar el modo en que se (re)producen desigualdades o se contestan. Por último, se busca poner lo cotidiano como escenario de reproducción y cambios, haciendo énfasis en la importancia de la perspectiva histórica para el estudio de las prácticas presentes.

Palabras clave: *Movilidad; cultura; desigualdad; ciudad*

Introducción

La siguiente ponencia presenta un importante reajuste respecto del resumen enviado oportunamente debido a los acontecimientos que desató la pandemia del Covid-19 y las medidas que se tomaron para combatirla. De esto surge, que se focalizará la propuesta original al fenómeno del *delivery* para dar cuenta de las desigualdades en la movilidad urbana.

En el curso del proyecto de investigación PICT 2017-1880¹ que llevamos a cabo un equipo de sociólogos, antropólogos e historiadores, en el que se estudia los modos en que los sujetos devienen ciclistas, peatones, automovilistas y pasajeros, la pandemia del Covid-19 funcionó como laboratorio para la observación de los problemas planteados en nuestro plan: que consiste en observar cambios en las prácticas y representaciones de la movilidad o en sus formas de experimentarlas a

¹ 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"

partir de la implementación de nuevas tecnologías, cambios normativos, nuevas infraestructuras que alteren los modos de viajes o motiven (des)aprendizajes. Las medidas sanitarias de distanciamiento y cubrirse nariz y boca a través del uso de un barbijo o mascarilla implicaron cambios en las prácticas cotidianas de habitar el espacio urbano. En este contexto, por ejemplo, a través de una encuesta online, hemos estudiado en qué medida los pasajeros del transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires incorporaban dichas prácticas, el grado de aceptación de las medidas y la sensación de (in)seguridad respecto al contagio en trenes, buses o subterráneo (Zunino Singh, Pérez, Hernández y Velázquez, 2020; Velázquez y Zunino Singh, 2021).

Las medidas para combatir la pandemia afectaron de lleno a la movilidad urbana: por un lado, la restricción de moverse en general -porque al movernos difundimos al virus-, por otro, la restricción del uso del transporte público -por ser considerado un espacio peligroso para el contagio, si se lo usaba masivamente. Los modos de moverse cambiaron fuertemente, en especial, al inicio del aislamiento iniciado en marzo de 2020: se solicitó a la población moverse lo menos posible y resolver su vida cotidiana en sus proximidades y que para trasladarse lo hicieran de modo privado (a pie, en bicicleta, moto o auto) dejando el transporte público para quienes entraban en la categoría de trabajadores esenciales.

Estas medidas iban en concordancia con el lema principal del aislamiento: “quédate en casa”. Una medida usada mundialmente, cuyo lema en inglés, *Stay at Home*, *Stay Safe*, enfatizaba el significado de esta política: la inmovilidad es salud. Con esta inmovilidad pronto se vieron las desigualdades estructurales con mayor intensidad porque el “quedarse en casa” no era una experiencia urbana homogénea. No para todos quedarse en casa era sinónimo de cuidado y salud debido al hacinamiento y la precariedad de la vivienda pero, sobre todo, la falta de infraestructura como la de aguas sanitarias en barrios populares hacían difícil el aplicar prácticas de cuidado. Se llegó a habilitar la idea de “quedate en el barrio” porque la unidad vivienda sobre la que se había concebido la política no solo era diferente sino desigual entre las clases sociales. La situación habitacional en los barrios populares, largamente

estudiadas y hasta cierto punto sobre-diagnosticada, no fue la única desigualdad estructural que la pandemia ponía de relieve.

La inmovilidad era salud no solo para quienes tenían ciertas condiciones de habitabilidad, sino para quienes pudiesen conservar sus ingresos sin asistir a sus lugares de trabajo y/o pudiesen realizarlo de manera online o virtual. Se podía reproducir la vida cotidiana sin salir de casa. Pero, de nuevo, la inmovilidad significó pérdida de ingresos inmediatos para muchos, de modo que la pandemia y el aislamiento impactaban de forma muy heterogénea y desigual.

Quiero detenerme, a partir del análisis de las (in)movilidades urbanas, en un tipo de servicio o trabajo que siguió funcionando durante la cuarentena y que pone de relieve no solo desigualdades sino el aspecto relacional que tienen las (in)movilidades en general, y en este contexto, en particular. Me refiero al caso del servicio del llamado *delivery* que se realiza mayormente en bicicleta (también en moto), a través de aplicaciones de empresas globales (Glovo, Rappi, PedidoYa) que se presentan como formas de economía colaborativa. Servicio existente desde 2018 s a través de las Apps pero que tienen antecedentes locales y se pueden enmarcar en actividades ya establecidas como el servicio de reparto y mensajería (Rodríguez, 2015), o lo que sería mejor enmarcar como logística urbana y conceptualizarlo como infraestructura urbana².

Esta ponencia busca construir al *delivery* o trabajo de reparto como problema de investigación sosteniendo que: a) se trata de un fenómeno de movilidad urbana donde en vez de moverse para trabajar se trabaja en movimiento, b) más específicamente, se trata de un fenómeno de infraestructura (urbana) móvil, c) revela formas de desigualdad, d) revela el carácter relacional entre movilidad e inmovilidad, e) precisa de un abordaje socio-tecnológico, espacial y móvil donde cuerpo, objetos, mundo online y offline, logística, ritmo sean elementos ineludibles de este fenómeno.

² 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-ITZ5dNlksdTSq1oZCMndqd-vr-IYU>

Desigualdades preexistentes

Podríamos estar de acuerdo que la pandemia enfatizó o profundizó desigualdades preexistentes. Si bien el aislamiento significó un golpe fuerte a actividades económicas como el turismo o la gastronomía, entre tantos otros, para muchos sectores sociales que viven de “la calle” o de la circulación, del día a día, o que, sin la circulación cotidiana no acceden a trabajos ya precarizados, el aislamiento también significó acentuar condiciones estructurales. Como mencionamos, otras desigualdades estructurales se pusieron de relieve: la carencia de infraestructuras adecuadas en la Ciudad de Buenos Aires como el agua corriente en barrios populares o el hacinamiento. Entre ellas, podemos nombrar el trabajo de reparto -un servicio rápido de envío de comida y otros objetos (en la pandemia la variedad y volumen de las cosas que se trasladan aumentó)-, el cual ya presentaba problemas en las condiciones laborales que traen aparejadas las plataformas digitales. En efecto, han sido este tipo de condiciones las más abordadas desde las ciencias sociales, especialmente desde la sociología (Haidar, 2020) y antropología del trabajo³: las nuevas relaciones laborales que plantean estas plataformas digitales llamadas “colaborativas” donde los trabajadores no son reconocidos como asalariados y sus ingresos suelen ser bajos, al tiempo que la forma de ingreso es muy rápida y fácil, convirtiéndose accesible para personas migrantes o con problemas para insertarse en otros sectores del mercado laboral. El alto porcentaje de inmigrantes⁴ trabajando en este servicio revela que aparece como uno de esos nichos de trabajos con pocas exigencias burocráticas, acentuando otros tipos de desigualdades (laborales y de ciudadanía).

Conocidas también son las protestas e intentos de sindicalización de estos trabajadores antes de la pandemia, pero con ella crecieron, llegando a producirse huelgas en varias ciudades del mundo⁵. En 2019, en Buenos Aires, una de las

³ 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)

⁴ Según encuesta de la OIT sobre el trabajo del delivery en pandemia sobre 150 casos, 2 de cada 3 de los trabajadores encuestados son migrantes, principalmente procedentes de Venezuela (OIT, 2020, p. 10).

⁵ La huelga tuvo lugar en Brasil, Ecuador, Costa Rica, Chile, México y Argentina. Ver, por ejemplo, *La Nación*, 1 de julio de 2020, “En plena pandemia, los repartidores de delivery se hacen oír en Brasil y lanzan su primera huelga”

primeras huelgas consistió en “hackear” al sistema de pedidos (de Rappi): tomar y esperar 30 minutos que es el tiempo máximo y luego “liberarlo”, es decir, no realizar el reparto. Esto se hizo, durante dos horas, de manera sincronizada entre muchos repartidores que se organizaron por grupos de Whatsapp (medio que utilizan de manera cotidiana para lidiar con temas de su trabajo, formas horizontales de organización y cuidado mutuo), generando que la tarifa de pago por cada reparto (al haber poco repartidores y mucha demanda) subiera y luego ya no bajara⁶. Si el conflicto se intensificó fue porque a las condiciones laborales preexistentes se les sumó el hecho que debían circular cuando la circulación es considerada un factor de riesgo de contagio del Covid-19. Es decir, a las condiciones precarias de tipo contractuales del trabajo se le sumaban las sanitarias. De acuerdo a un informe de la OIT (Beccaria, López Mourel, Mercer y Vinocur, 2020), las empresas realizaron algunas acciones de cuidados como protocolos y provisión de alcohol en gel, etc. pero fueron percibidas como insuficientes y, además, no redujeron el temor al contagio llegaba a los dos tercios de los encuestados. También se verifica el poco cuidado en el estudio de Julieta Haidar (2020), según los encuestados la empresa dio poco apoyo; sin embargo, en esta encuesta la percepción del contagio era baja. Si bien no se ha establecido cuál es el nivel de riesgo de contagio de esta actividad, y menos aún, luego de establecerse que al aire libre el riesgo baja notablemente, así como los objetos (las superficies) no son un vector de contagio, las primeras condiciones de las medidas sanitarias indicaban que había que reducir la circulación de personas y los contactos, además de la desinfección de los objetos. Esto es, en términos de la percepción del riesgo, muy importante.

Pero quizás haya que añadir otras formas de desigualdad, algunas manifiestas por los propios trabajadores, que se relacionan con el tipo de trabajo: es un trabajo móvil marcado por la velocidad. Puntualizando en el delivery en bicicleta, este trabajo requiere además del rodado, energía, tiempo, cierta predisposición corporal, esfuerzo físico que se define en tiempo de pedaleo. Tiempo y distancia son dos

⁶ “Plataformas 1: Un click y no trabajás más”, Revista Anfibia, 17 marzo de 2019, disponible en youtube https://www.youtube.com/watch?v=EmB5_6ien0w&t=73s

aspectos que suelen aparecer en los discursos de quienes trabajan⁷. Entre expertos de movilidad nombramos la seguridad vial, la precariedad de este trabajo medido en términos del modo en que se mueven por las calles, el apuro, la falta de luces, a veces la calidad del propio rodado. Y quizás haya un aspecto, visualmente llamativo y cuya interpretación requeriría un análisis cultural, que resalta la condición de trabajo precario. No son pocas las voces que circulan públicamente que interpretan ya el hecho de transportar cosas en bicicleta como forma de precariedad sino hacerlo con las mochilas en forma de cuadrados gigantes. Algo así como transportar la carga en la espalda como símbolo de “esclavitud” (esta es por supuesto una especulación, pero no deja de ser llamativo que el servicio de mensajería en motocicleta, que generalmente lleva la carga en cubículos o cajas, no genere esa “impresión” -en términos de Sara Ahmed (2014, p. 6): la percepción y emoción generada por esos objetos - de trabajo precarizado que general el hecho de llevar la carga en la espalda). De hecho, una imagen significativa de la precariedad que ha circulado por las redes fue la de un trabajador que llevaba en su espalda dos cajas de diferentes empresas; superposición que simbolizada una sobreexplotación.

La precariedad, entonces, no es solo contractual o por el nivel de ingreso, sino que está experimentada en el esfuerzo físico, en la performance (el modo de ejecutar este trabajo), representada en la vestimenta. Distancia, tiempo, pedaleo se suman a formas de subordinación que implican las apps al bloquear o penalizar al trabajador que no acepta un pedido. La forma de castigo fueron disparadores de protestas y revelan que de colaborativo estas organizaciones no tienen nada, sino que hay relaciones jerárquicas y de poder.

Desde un enfoque de movilidad, resaltamos algo que está subyacente -como dijimos: tiempo, distancia, esfuerzo físico o, en términos de Lefebvre (2004), “ritmo”- en los relatos de las experiencias (Gullo, 2019), a saber: lo que los estudios más resaltan es que no hay felicidad en este tipo de pedaleo (excepto para un tipo de ciclista que realizaba la práctica de pedalear antes de trabajar en esto⁸), no hay uso individual y “soberano” del tiempo, hay riesgo no solo de accidentes viales sino de

⁷ Ver entrevistas realizadas por le OIT en https://www.youtube.com/watch?v=GYWO27BjTRA&list=PL1Z5VT-I0_VIWYaytqhBk_1EtkBb3tQpj&index=26

⁸ Ver estudio de Mulat (2021).

robos al circular permanentemente en la calle. Y, más allá de la experiencia narrada, sostengo que existe otras dos condiciones, vinculadas entre sí, que establecen relaciones desiguales, y que preexisten a la pandemia, pero se ven intensificadas con ellas: la primera es la velocidad que el servicio promete y promueve, y la segunda, se relaciona con patrones de consumo que requieren que alguien se mueva para transportar el producto mientras el consumidor está inmóvil.

Velocidad

La publicidad de “Volá con Pedidos.ya”⁹ 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 la crónica de Emiliano Gullo la revista *Anfibia* (2019), 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 los estudios es 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*.

⁹ Ver publicidad en https://www.youtube.com/watch?v=g9AxwyjVLbk&list=PL1Z5VT-I0_VIWYaytqhBk_1EtkBb3tQpj&index=19

La experiencia aquí es entonces la de llevar cosas 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 esos 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. 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 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 la 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.

Para el trabajo etnográfico a realizar, se propone no solo una mirada relacional sobre el uso espacial del tiempo sino una mirada corporizada. En otras palabras, dar cuenta de la performance del repartidor, comerciante y consumidor. Mientras las

cosas se mueven estos actores sociales están realizando performances diferentes que involucran rapidez y reposo, espera, ansiedades, esfuerzos y relajamientos que se viven de modo desigual. En nuestra observación, es de suma importancia detenerse en cómo se mueven los repartidores con sus rodados y parafernalia. No es menos el equilibrio, esfuerzo y gestión de los productos que llevan. Hay aquí un fenómeno que hasta el momento los estudios revisados pasan por alto: la performance.

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 procesos socio-técnicos, ensamblajes humanos y no-humanos. En los estudios de movilidad, la infraestructura es el espacio fijo 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 sociales¹⁰ 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 en gran medida no solo soportes sino 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. 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.

¹⁰ 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).

Por lo general, las infraestructuras no son discretas, sino que se superponen entre sí, a veces hay interconexiones y 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 interconecta y 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, 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”; 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, el London Underground y fuerte imagen como marketing urbano, los puertos, las terminales ferroviarias, etc. 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, soporte, de nuestra vida urbana.

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.

Consideraciones finales

Finalizo extendiendo el argumento sobre el último punto señalado. La política sanitaria para enfrentar la pandemia del Covid-19 tuvo como centro la detención y control sobre la circulación bajo el lema “quédate 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 nocturno siendo casi los únicos 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. Y 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 lógicas urbanas.

Referencias bibliográficas

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

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