

# Ley *rider* española: movimientos sociales, proceso político y análisis semiótico de las diferencias ideológicas

*The Spanish Rider Law: Social Movements, Political Process and a Semiotic Analysis of Ideological Differences*

Miguel Montañés Grado, José Ángel Bergua Amores y Jaime Minguijón

## Palabras clave

- Capitalismos
- Gig economy
- (Neo)corporatismo
- Plataformas
- Precariedad
- Regulación laboral

## Key words

- Capitalisms
- Gig Economy
- (Neo-)corporatism
- Platforms
- Precairity
- Labour Regulation

## Resumen

La ley *rider* de 2021 impulsada por el Gobierno de izquierdas español y el sindicalismo clásico buscó regular la actividad de los *riders* en el nuevo capitalismo de las plataformas. La descripción y análisis del proceso político muestra que el corporativismo de izquierdas prevaleció, transformando a los (falsos) autónomos en trabajadores asalariados. Además, el artículo propone un análisis basado en lógica del cuadro semiótico de Greimas, que desentraña los marcos ideológicos presentes en las opiniones de los informantes: el neocapitalismo, el socialcapitalismo, el poscapitalismo y el ultracapitalismo. Los tres primeros dibujan el principio de realidad del capitalismo en sentido amplio, mientras que el último apunta a un exterior absoluto sin sociedad que lo sostenga.

## Abstract

The Spanish 2021 Rider Law was enacted by the left-wing government, with the support of traditional trade unions. It sought to regulate the work of delivery riders in the new platform capitalism. A description and analysis of the political process involved shows that the corporatism of the left prevailed over the other actors concerned, whereby (bogus) self-employed workers were converted into employees. The article also proposes an analysis based on Greimas's semiotic framework, which unpicks the ideological frameworks in the informants' opinions, namely neo-capitalism, socio-capitalism, post-capitalism and ultra-capitalism. The first three broadly outline the reality principle of capitalism, while the latter points to a fully external structure, without a society to sustain it.

## Cómo citar

Montañés Grado, Miguel; Bergua Amores, José Ángel; Minguijón, Jaime (2026). «Ley *rider* española: movimientos sociales, proceso político y análisis semiótico de las diferencias ideológicas». *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 195: 63-78. (doi: 10.5477/cis/reis.195.63-78)

La versión en inglés de este artículo puede consultarse en <http://reis.cis.es>

**Miguel Montañés Grado:** Universidad de Zaragoza | [miguelmg@unizar.es](mailto:miguelmg@unizar.es)

**José Ángel Bergua Amores:** Universidad de Zaragoza | [jabergua@unizar.es](mailto:jabergua@unizar.es)

**Jaime Minguijón:** Universidad de Zaragoza | [jmingui@unizar.es](mailto:jmingui@unizar.es)



## INTRODUCCIÓN

Las transformaciones en el ámbito laboral producen nuevas formas de movilización y resistencia que, a su vez, provocan reacciones en las estrategias de rentabilidad empresarial (Johnston y Land-Kazlauskas, 2019). Esto es precisamente lo que ha sucedido, dentro del capitalismo de las plataformas, con el servicio de comida a domicilio, las protestas en distintas direcciones de los *riders* que la sirven, la presión de los sindicatos, así como de amplios sectores de la izquierda, y la ley *riders* del 2021 que forzó la reconfiguración del sector.

En general, el origen del capitalismo de plataformas hay que remontarlo a los años noventa del siglo pasado con el desembarco de las multinacionales, la externalización de actividades y la deslocalización y subcontratación de los procesos productivos, todo lo cual fragmentó y precarizó el mercado de trabajo. Esta liberación de un trabajador intermitente pero permanentemente dispuesto confluirá con la demanda de servicios por parte de unos consumidores que igualmente buscan optimizar su tiempo al decidir liberarse de las tareas correspondientes al trabajo reproductivo, propio del ámbito doméstico (Alonso y Fernández Rodríguez, 2021).

Por otro lado, la entrega a domicilio era algo ya conocido, pues las pizzas o la comida china siempre dieron ese servicio. Ha sido la aparición de Internet y, después, de los *smartphones* lo que ha dado lugar a las actuales plataformas digitales de entrega de comida (Griesbach, Reich, Elliott-Negri y Milkman, 2019). Por lo que respecta a Internet, tuvo su inicio con *thewaiter*.com en California en 1995 y con la *danesa Just Eat* en 2001. En España, el negocio se inició con *ComerComer.com* (2001), *SinDelantal.com* (2010), *Just Eat* (2010) y *La Nevera Roja* (2014), que introdujo por primera vez la contratación de autónomos

como repartidores. Por lo que respecta al *smartphone*, supuso un cambio total, ya que, con los nuevos móviles aparecieron aplicaciones que ponían en contacto a todos los agentes. La nueva operativa se inició el 2013 en Londres con *Deliveroo* y el 2014 en San Francisco con *Uber Eats*. Un año más tarde, el 2015, entra *Deliveroo* en Barcelona y se funda *Glovo* en España, mientras que el 2016 comienza a operar *Stuart* en Barcelona y París.

Lo más novedoso fue que, con la deslocalización y los altos niveles de automatización comenzó a cuestionarse la normativa laboral tan trabajosamente institucionalizada por los sindicatos y los partidos políticos de izquierdas (Woodcock y Graham, 2019). En efecto, el trabajo en las plataformas trae consigo un «régimen laboral *sui generis*», inédito (Schor, 2021), pues los *riders* son considerados autónomos y no, como en principio cabría suponer, trabajadores por cuenta ajena (Dugan *et al.*, 2020; Vieira, 2021). Esto creó un problema en la regulación en las relaciones laborales (Rahman, 2016; Rogers, 2016) y aparecieron numerosas situaciones de ilegalidad e irregularidad.

La literatura especializada no solo ha prestado atención a la confusión entre el empleado y el autónomo (Todolí-Signes, 2021) en el nuevo contexto de gobernanza empresarial (Tomassetti, 2016). También han sido objeto de discusión las cuestiones relativas a la gestión algorítmica a través de inteligencia artificial (Molina *et al.*, 2024). En comparación con otras herramientas digitales cuyos impactos son más fácilmente detectables y manejables (por ejemplo, ordenadores o tabletas), estos sistemas se caracterizan por tener un impacto más amplio o sistémico en el control de los trabajos y en su salud laboral, ya que no solo afectan a las condiciones de trabajo, sino también a la forma en que se gestiona a los trabajadores y a cómo se toman las decisiones.

El acuerdo alcanzado entre el Consejo y el Parlamento Europeo el 8 de febrero de 2024 en torno a una directiva sobre el trabajo de Plataforma pretendió abordar ambos problemas. Por un lado, propuso presumir que la relación entre una plataforma digital y una persona que realiza trabajo en ella es laboral cuando se constaten indicios de control y dirección. Por otro lado, los trabajadores tendrían que ser informados sobre el uso de sistemas automatizados de supervisión y toma de decisiones. Falta que esta directiva logre armonizar las enormes diferencias legales entre países. En efecto, hay países, como España y Portugal, que han centrado sus esfuerzos en combatir al falso autónomo a partir del reconocimiento de la presunción de laboralidad (Sanz de Miguel *et al.*, 2023). En otros países, como Grecia, la legislación ha reconocido legalmente ciertos derechos sociales a los trabajadores de plataformas, con independencia de su calificación legal. Finalmente, hay países, como Estonia, que se han centrado en ampliar la protección social de los trabajadores autónomos (Guinea, Sisto y Roy, 2024). Por otro lado, también hay diferencias entre países según sea la fuente de regulación elegida (Ilsøe, Jesnes y Hotvedt, 2020; Sanz de Miguel *et al.*, 2025). Mientras varios países del este y del sur de Europa han optado por una regulación basada en leyes, los países nórdicos han preferido la negociación colectiva.

Por lo que respecta a España, a la inercia institucional y de las izquierdas para regularizar este novedoso tipo de trabajo y encuadrarlo en la actividad laboral clásica se sumaron algunos colectivos de *riders*. Sin embargo, otros prefirieron aceptar la condición de autónomos ofrecida por las nuevas empresas, por ejemplo, firmando Acuerdos de Interés Profesional (Vieira, 2021), si bien exigiendo también mejores condiciones. Finalmente, hay quienes apostaron por salir del trabajo asalariado por cuenta ajena y crear cooperativas como

Mensakas, Les Mercedes y 2GoDelivery (Bergua, Montañés y Báez, 2023; Cañada, Izcarra y Zapata, 2023).

Gran parte del conflicto tiene que ver con estos diferentes alineamientos de los *riders*, que encontraron apoyo, según fuera el contexto, en diferentes actores, unos más institucionalizados y otros menos (Fernández-Trujillo Moares y López Calle, 2024), a menudo usando las redes sociales digitales (Cant, 2020; Tassinari y Maccarrone, 2020) y siempre convocando vistosas concentraciones.

En España, el comienzo de las movilizaciones lo protagonizan los *riders* de Deliveroo en 2017 como reacción a la imposición del inicio del pago por hora y por pedido efectivo. Más tarde aparecieron movimientos sociales muy influidos por los nuevos objetivos, gramáticas y modos de comunicación y organización que emergieron con el 15M español (Fernández-Trujillo Moares y López Calle, 2024), muy similares a los del movimiento Occupy en el ámbito anglosajón (Khestiban, Callahan y Harris, 2021) y con características muy parecidas a las de otros novísimos movimientos sociales (Lugo Sánchez, 2017; Laksana y Abdhu, 2023). Estas respuestas, que tienen sus antecedentes en otras ciudades europeas, están protagonizadas por grupos concienciados que inicialmente no tienen vínculos con los sindicatos y que apenas alcanzan la categoría de movimiento social, pues se parecen más a redes *grassroot* (Ekins, 1992; Yenerall, 2017; Cini, Maccarrone, y Tassinari, 2021) en las que la propia sociabilidad de primaria o de base alcanza niveles elaborados o secundarios propios de la acción política, por lo que la clásica distinción entre comunidad y asociación carece de sentido. Por esta razón, aunque haya precedentes, pues en otros países se han dado luchas parecidas (Paret, 2015; Crocco y Atzeni, 2022; Mieruch y McFarlane, 2023), no hay acuerdo acerca de si el capitalismo de las plataformas y la

clase de sujetos que emplean, incluidos sus estilos de vida, han permitido o pueden permitir la aparición de auténticos movimientos sociales (Grenfell, 2023; Maffie, 2023).

## OBJETIVO Y METODOLOGÍA

El objetivo de este artículo es analizar el conflicto protagonizado por los *riders* desde sus orígenes hasta la ley *rider* del 2021, tanto desde un punto de vista formal como semántico, utilizando para ello la información obtenida por uno de nosotros trabajando como *rider* para Glovo en una ciudad mediana del Levante español desde marzo 2020 hasta finales de diciembre de 2021<sup>1</sup>. Durante ese tiempo la observación participante no solo permitió obtener información del desempeño del trabajo y de la relación con la empresa en esa ciudad en concreto. También nos facilitó el acceso a las redes sociales a través de las cuales compañer@s de otros territorios intercambiaban opiniones sobre el conflicto y se daban a conocer noticias y convocatorias del amplio abanico de agentes que intervinieron en el conflicto<sup>2</sup>.

El grupo de Telegram estaba formado por 381 miembros, y el de WhatsApp por 280. De un conjunto inicial de varios cientos de mensajes y otros materiales compartidos se realizó un proceso de selección basado en criterios de relevancia temática. Se obtuvo un corpus final compuesto por treinta y dos enlaces a noticias provenientes de dieciséis periódicos digitales, cuarenta y dos capturas de pantalla que abarcan convocatorias de mo-

vilizaciones, documentos oficiales (contratos de trabajo, sentencias judiciales), pintadas y otros elementos gráficos, y treinta y dos opiniones (en texto, audio y video) extraídas y destacadas de entre los cientos de interacciones en los chats<sup>3</sup>.

A partir de esta información, desde un punto de vista formal veremos el proceso político de la protesta y el alineamiento de los actores según la estructura de oportunidades generada, utilizando como hilo conductor la secuencia cronológica de acontecimientos que se inicia el 2017 y culmina con la ley *rider* del 2021. Desde un punto de vista semántico prestaremos atención a los tipos ideológicos que entran en relación y por los que se distribuyen las distintas clases de *riders* y el resto de los actores implicados.

## CRONOLOGÍA DEL PROCESO POLÍTICO

La ley *rider*, promulgada en agosto del 2021, culminó un largo conflicto y debate público cuyo inicio podemos remontar al 2 de Julio del 2017, cuando se convoca el primer gran paro de *riders* de Deliveroo en Madrid y Barcelona, debido al final del cobro de un mínimo asegurado. Esta movilización es parecida a otra realizada ya en Londres por la misma razón (Cant, 2019). La iniciativa es de *Riders x Derechos* (RxD), un movimiento social tipo *grassroot* que une iniciativas locales débilmente conectadas entre sí, con valores propios de la interseccionalidad y estrechos vínculos con otros movimientos igual de difusos y horizontales, a la vez que muy sensibles a sus condiciones locales (Alberti y Joyce, 2023). En el caso de España, los vínculos que los *riders* establecieron fue con las *kellys*, que luchan contra la precarización en hostelería, y Elite Taxi, que hace lo propio ante plataformas como Cabify o Uber.

<sup>1</sup> Este trabajo se incluye en el proyecto de investigación Culturas emergentes de precariedad en la Gig Economy digital: un estudio de caso sobre el sector de la comida a domicilio en España (Ref. PID2020-115170RB-I00 SOC).

<sup>2</sup> Acerca de la observación participante aplicada a la investigación del fenómeno *rider*, véase también Díez Prat y Ranz Martín (2020). Otras investigaciones parecidas sobre esta clase de trabajos son, por ejemplo, las de Menéndez y Haidar (2023) y Morales y Abad (2020).

<sup>3</sup> Véase la información completa en <https://doi.org/10.6084/m9.figshare.27187467>

Dos años más tarde, el 25 de mayo de 2019, muere atropellado por un camión de limpieza el *riders* nepalí Pujan Koraila de 22 años. Tras el siniestro, se descubre que alquilaba una cuenta de otra persona y que estaba en situación irregular<sup>4</sup>. Este incidente pone de relieve ante la opinión pública, principalmente a través de medios de comunicación de izquierdas, los problemas del sector. Unos días más tarde, el 2 de junio, Yolanda Díaz, ministra de Trabajo perteneciente a la coalición Unidas Podemos, situada a la izquierda del PSOE, se reúne con RxD para abordar una futura ley que habría de regular el trabajo del sector de reparto de comida a domicilio. A esta primera reunión no fueron invitadas las empresas ni los sindicatos.

Por otro lado, las denuncias que desde hacía un tiempo habían interpuesto los sindicatos contra empresas de reparto de comida a domicilio comienzan a aclarar la condición de los *riders*. En efecto, el 25 de septiembre de 2020, tras varias sentencias previas contradictorias, el Tribunal Supremo establece que un *riders* no puede ser autónomo, lo cual confirma el punto de vista de los sindicatos y de la izquierda en general. Este momento es importante porque aflora y se hace pública la lucha de los sindicatos contra el sector, circunscrita hasta entonces al ámbito legal, pues no tienen una presencia entre los *riders* que permita acciones movilizadoras. Esto es así porque la ausencia de espacios de trabajo comunes y compartidos, la competitividad entre los trabajadores, la propia gestión algorítmica y la relación individualizada entre el trabajo y la remuneración dificultan la presencia e influencia de los sindicatos (Fernández-Trujillo Moares y López Calle, 2024). No menos problemático resulta para los sindicatos la generalización entre los *riders* de un nuevo vocabulario introducido por las empresas que entronca con valores neoliberales extraños

para el sindicalismo y que van camino de incorporarse a la propia cultura cotidiana del trabajo (Fernández Rodríguez, 2022). Como cuando se habla de «colaborador», en lugar de trabajador; de «ingresos», en lugar de salarios; de «desconexión», en lugar de despido; o como cuando se menciona la «pesca» de horas o pedidos.

No obstante, a pesar de todas estas dificultades, los sindicatos lograron capitalizar el conflicto y encabezar una movilización que ya estaba en fase de crecimiento. Su objetivo era que la trama institucional asimilara como trabajadores por cuenta ajena a los hasta entonces considerados como trabajadores autónomos, para bloquear así la ideología emprendedora proveniente del neoliberalismo que ya había calado entre ciertos *riders* (Maury, 2023; Vieira, 2023). Este frente de lucha dio lugar, en el plano jurídico, a una sofisticada hermenéutica de la que habían resultado sentencias muy diferentes e incluso contradictorias. A todo ello pone fin la sentencia del Tribunal Supremo de septiembre del 2020. Tras su publicación, las empresas se defendieron argumentando que hacía referencia a un caso particular y que ya habían implementado cambios para regularizar la situación de «sus» autónomos. Un mes más tarde, el 21 de octubre, se conoce que 11 013 *riders* habían sido regularizados por Inspección de Trabajo desde 2019, tanto como consecuencia de las denuncias cursadas desde el entorno de los sindicatos como por las actuaciones de oficio.

El 11 de noviembre de 2020 una agrupación de *riders* autónomos –Repartidores Unidos (RU)– convocan protestas en treinta y cinco ciudades españolas. Solicitan reunirse con la ministra de Trabajo, entrar en el proceso de debate de la ley *riders* y presentar sus propuestas de mejora de las condiciones, pero dentro del modelo de trabajo autónomo, así que se resisten a ser considerados como trabajadores por cuenta ajena, tal como intentan RxD, los sindicatos y el propio ministerio, que cuen-

<sup>4</sup> Sobre el asunto de las cuentas subalquiladas por no titulares de la cuenta véanse Altenried (2021) y Mendonca *et al.* (2023).

tan ya con la sentencia favorable del Tribunal Supremo. RU forma un tipo de movimiento social, tan fragmentado y difuso como RxD y que tiene relación con otros colectivos, como los inmigrantes sin papeles y quienes luchan contra el empeño de los taxistas para impedir la normalización de Uber y Cabify. En este debate público entre modelos, el 19 de noviembre se filtra a la prensa las condiciones de trabajo de Just Eat, la única empresa que contrata por cuenta ajena a los *riders*. Trabajan quince horas semanales a 6,56 euros brutos prorrateados por hora y pueden hacer hasta 7,5 horas extra semanales, todo lo cual supone unos ingresos máximos de 560 euros brutos al mes. Estos datos cuestionan seriamente la idea de que la conversión de los autónomos en trabajadores por cuenta ajena vaya a acabar con la precariedad, tal como dan a entender los partidarios del trabajo por cuenta ajena (Altenried, 2021).

El 21 de enero, hay una concentración en la sede de Glovo de Barcelona para pedir un aumento de la tarifa base por pedido y recuperar los 2,8 euros por pedido, bastante más que los 1,3 euros que regían en ese momento. Esta movilización fue apoyada tanto por los movimientos de *riders* proautónomos como por los partidarios del trabajo por cuenta ajena, así que recordaba a la primera movilización de 2017 contra Deliveroo. En este contexto, unos días más tarde, el 24 de enero, se filtra el último borrador de la ley *rider*. Es un texto bastante disminuido respecto a las pretensiones iniciales, pues se circunscribe a las plataformas de *delivery* sin abordar el tema de los «falsos autónomos». Por otro lado, todavía no se sabe si la patronal lo aceptará. El 4 de febrero los *riders* proautónomos reaccionan ante las filtraciones y se potencia el movimiento con movilizaciones en trece ciudades a la vez, donde adquiere mayor visibilidad el *hashtag* «sisoyautónomo», creado en junio del 2020 y que sigue la estela del uso de esta forma de comunicación entre otros

movimientos sociales (Sylvana, Agustia e Irwansyah, 2023). En este caso sirve para denunciar que no han tenido voz en el proceso negociador de la ley, los cierres del negocio en ciertas localidades y el fin de la flexibilidad elegida, pues excluye del trabajo a personas con cargas familiares.

Las filtraciones respecto a la futura ley continúan y el 17 de febrero se conoce que habrá un plazo de tres meses para que las empresas del sector se adapten. El 21 de febrero continúan las filtraciones y las declaraciones en prensa de todos los actores involucrados a la vez que se sabe de las esperanzas de las empresas para que la CEOE pueda renegociar la ley *rider* en su tramo final. Si no fuera así, contemplan la creación de cooperativas de repartidores. Por su parte, los *riders* proautónomos organizan una marcha en Madrid el 3 de marzo de 2021. El 10 de marzo, todos los actores, incluida la patronal CEOE, aprueban el texto del preacuerdo que se aprobará con carácter de urgencia por la vía del Decreto-Ley.

La primera semana de abril de 2021, Glovo reacciona comunicando que ha decidido abandonar la CEOE, organización que representa a las empresas españolas. Por su parte, el 26 de abril de 2021, UGT denuncia a Glovo y Deliveroo por cesión ilegal de trabajadores. Ante el nuevo escenario legal y la ofensiva sindical, las empresas de reparto empiezan a ensayar soluciones. Una de ellas es la externalización a través de empresas de trabajo temporal (ETT), que contratarían a los *riders* como trabajadores por cuenta ajena para posteriormente cederlos a las empresas de *delivery*. Como respuesta, aparecen críticas al convenio colectivo que ordena la actividad laboral en estas empresas de reparto de mensajería, al denunciar que es uno de los que menores retribuciones contempla. Además, los *riders* proautónomos se quejan de las condiciones laborales de las ETT y afirman que se están cumpliendo sus peores pronósticos sobre la ley *rider* y la laboralización.

En medio de este realineamiento de los actores, el 11 de mayo de 2021 se aprueba el Real Decreto-Ley 9/2021 y se contempla que la ley *riders* entre en vigor el 12 de agosto. La respuesta de las empresas es inmediata. El 11 de mayo la Asociación de Plataformas de Servicios Bajo Demanda, creada como alternativa a la CEOE, critica la aprobación del Real Decreto. Por otro lado, los *riders* proautónomo siguen convocando protestas puntuales bajo el lema «SiSoyAutónomo», también barajan la alternativa de crear cooperativas de autónomos e igualmente se involucran en experiencias piloto con las ETT.

El 28 de julio de 2021 se filtra en prensa que Glovo pretende hacer algunas modificaciones de su operativa para seguir contratando como autónomo al 80 % de su plantilla (unos 10 000 *riders*). El principal cambio es el establecimiento de un multiplicador para que sea el propio *riders* el que entre en una «subasta» por el precio del reparto, lo cual implica acabar con los tramos horarios y facilitar que todos los *riders* puedan estar activos a cualquier hora. De esta forma se cambian aspectos de la operativa que facilitan la presunción de laboralidad. Por el contrario, el 30 de julio de 2021 Deliveroo declara que baraja la posibilidad de abandonar su operativa en España debido a las modificaciones que implica la ley *riders*. Dicha ley entra en vigor el 12 de agosto de 2021 tras cinco meses de espera. Abierto este nuevo escenario, en septiembre y octubre entran al mercado español dos nuevas empresas de *delivery*: Getir y Rocket. Afirman que ellos sí van a cumplir con la ley *riders*. Sin embargo, Glovo no lo hace y el 2 de noviembre CC. OO. denuncia que ya lleva «tres meses sin cumplir la ley *riders*». Tampoco Deliveroo es capaz de asumir las modificaciones y, finalmente, el 29 de noviembre cesa definitivamente su actividad en España. Por su parte, el 17 de diciembre Just Eat y los sindicatos firman un Acuerdo de Condiciones de Trabajo, que se intenta vender como la confirmación de que sí es posible un acuerdo laboral contratando a los *riders*.

En definitiva, los heterogéneos, dinámicos y difusos movimientos de *riders* han contribuido a construir un campo «pluriorganizativo» (Klandermans, 1994) que se ve beneficiado de cierta «estructura de oportunidades políticas» (Tarrow, 1997), pues unas veces se han alineado con las empresas, otras con los sindicatos y el ministerio e, igualmente, han experimentado con el cooperativismo, todo ello desafiando la tendencia neocorporativista propia de España, similar a la de otros países del sur de Europa (Wilson, 1994; Landman, 2011). En el primer caso, al aliarse con las empresas, los *riders* contribuyeron a reafirmar el modelo de relación capitaltrabajo edificado a lo largo del siglo xx y que puso fin a las violentas relaciones entre ambos agentes, las cuales hundían sus orígenes en el propio nacimiento del capitalismo (Sanz *et al.*, 2023). Esta estrategia no solo ha dado recorrido a nuevas formas de relación con las empresas, sino que ha utilizado su autonomía para, entre otras cosas, alquilar sus cuentas, permitiendo así que colectivos marginados por las instituciones, como los inmigrantes sin papeles, pudieran encontrar un medio de vida (Bergua, Montañés y Báez, 2023). Finalmente, al ensayar el cooperativismo, los *riders* parecen haberse propuesto, como ya ha ocurrido antes en otros ámbitos, huir de la relación conflictiva con el capital para pasar a valerse por sí mismos, si bien en un contexto donde las reglas del juego las marca el mercado, lo cual tiende a desvirtuar el experimento.

## TIPOS IDEOLÓGICOS

Al margen del plano formal, relativo al proceso político y el abanico de oportunidades y alianzas que ensayan los distintos actores involucrados en el conflicto, también es posible prestar atención al plano semántico o simbólico (Della Porta y Diani, 2011). En general, más allá de los contenidos que contenga y de los valores que articule, la cultura pro-

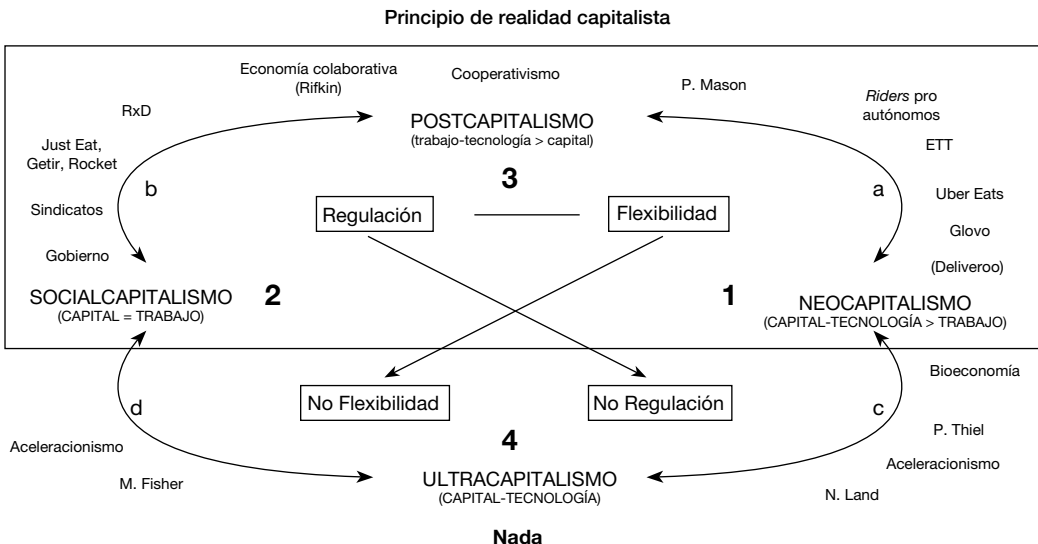
porciona un aparato cognitivo necesario para orientarse en el mundo (McAdam, 1994). Sin embargo, nosotros prestaremos atención a la dimensión política de la cultura. Más exactamente a los tipos ideológicos en los que se ubican y por los que transitan los actores, así como a las lógicas que relacionan dichas ideologías. Para ello hemos decidido utilizar el «cuadro semiótico» (Greimas y Courtes, 1982; Greimas, 1989). Lo hemos construido a partir de un «eje semántico» (cuadro 1) formado por dos nociones constantemente aludidas, la «regulación» y la «flexibilidad», aunque no cualifican exactamente el mismo asunto. En efecto, con la «regulación» se alude principalmente a la necesidad de eliminar la precariedad e igualmente a la opacidad del algoritmo (Pugliano, 2019), asuntos a los que prestó atención la ley *rider* del 2021. En cuanto a la «flexibilidad», hace fundamentalmente referencia a libertad del *rider* para administrar su tiempo de trabajo y el volumen de ingresos.

A partir de esos «términos objeto», trazando dos diagonales que apuntan a sus negaciones («no regulación» y «no flexibilidad») se puede construir un «cuadro semiótico» con cuatro «metaterminos» en los que

incluir la información obtenida y que tienen una relación lógica entre sí, lo cual resulta muy útil para realizar un análisis en profundidad, pues permite descubrir lo no dicho o manifestado. En efecto, los metaterminos horizontales 1 y 2 (en este caso el «neocapitalismo» y el «socialcapitalismo») son contrarios o complementarios, por lo que la afirmación explícita de uno realizada por la información correspondiente conlleva la presunción recíproca del otro, lo cual obliga a dirigir el análisis en esa dirección.

En cuanto a los metaterminos verticales 3 y 4 (el «postcapitalismo» y el «ultracapitalismo») son contradictorios o incompatibles, por lo que la afirmación explícita de uno conlleva la negación implícita del otro, así que es necesario esclarecer la contradicción de fondo. Conviene añadir que la información y el propio trabajo de campo nos han dado a entender que hay cierta fluidez y relación entre los polos ideológicos vecinos, pues es posible pasar por los respectivos vértices de uno a otro. Estos movimientos nos han exigido visitar a autores y agentes que los encarnan y justifican.

CUADRO 1. Tipos ideológicos



Fuente: Elaboración propia.

El origen del conflicto se inicia en el «neocapitalismo» que representa la economía de las plataformas, en el cual el capital instaura, con ayuda de la tecnología, una nueva modalidad de trato con el trabajo que se caracteriza por la combinación de «flexibilidad» y «no regulación». En concreto, la no regulación está relacionada con el hecho de que el *rider* es considerado como un trabajador «autónomo» y que, como tal, tiene una gran libertad para decidir su trabajo. Sin embargo, no es menos cierto que la autonomía concedida tiene como contrapartida el hecho de que se le obliga a poner prácticamente todo el material de su parte, como el *smartphone* y el medio de transporte. Estas opiniones que, apenas se estrenó la ley *rider*, hacen referencia al desembarco de las ETT sirven para retratar el *modus operandi* del negocio *delivery*.

¡Hola! importante empresa de construcción busca peones de obra. Ofrece contrato de trabajo a 7.35 euros la hora. Te pagamos el desplazamiento a 0,07 el kilómetro. Imprescindible ladrillos, hormigón, puertas, baldosines, ventanas, retretes, etcétera propios. Apúntate, todavía quedan 28 plazas (Comentario *rider* en Telegram).

Tú pon los materiales y nosotros te ponemos unas miguitas de pan y derechos (Comentario *rider* en Telegram).

Estar contratado no es ninguna panacea. Just eat se pone de ejemplo y se usan estos despidos como ejemplo de que se cambia precariedad del autónomo por precariedad de asalariado (Comentario *rider* en WhatsApp).

No obstante, el neocapitalismo va más allá de exigir al *rider* que aporte los instrumentos con los que realizar su trabajo y que en los negocios convencionales, donde prima el trabajo clásico, son proporcionados por la empresa. En efecto, más allá de los instrumentos de trabajo, el objetivo último de este nuevo negocio es explotar el conjunto de la vida de cada trabajador, por lo que se puede hablar de «bioeconomía» (Fumagalli, 2020). En efecto, además

del ritmo de trabajo y volumen de entregas realizados sea cual sea la hora y día, se añade información relacionada con la fluidez del tráfico, la distancia de los destinos e igualmente la valoración del cliente y del proveedor, todo ello para construir *rankings* y *ratios* que son manejadas por algoritmos para optimizar la eficacia y eficiencia del negocio (Sadin, 2018; Grabher y König, 2020; Giandini, 2021). Si tenemos en cuenta que la fábrica era en el capitalismo industrial, además de un lugar de producción, un dispositivo disciplinario, resulta que la calle es hoy el «cuarto grado» (Gómez Villar, 2020). Pero es que, como toda la información se obtiene y administra a través la *app* que los trabajadores han de tener instalada en su *smartphone*, resulta que la fábrica está realmente en un dispositivo total donde se confunden tanto la producción y el consumo, como la disciplina y el goce.

Como reacción al neocapitalismo aparece el «socialcapitalismo» («regulación» y «no flexibilidad»), representado por el Estado en su versión socialdemócrata y apoyado por los sindicatos clásicos, que intentan reintroducir la actividad de los *riders* en el marco del tradicional «trabajo por cuenta ajena», para lo cual iniciarán una intensa actividad de carácter jurídico destinada a que las tres características básicas del trabajo según el Estatuto de los trabajadores («asalarización», «dependencia» y «ajenidad») sean aplicadas a los *riders*. Este socialcapitalismo busca la igualdad de capital y trabajo, para lo cual intenta corregir la producción de desigualdad que el capital tiende espontáneamente a producir (Milanovic, 2024). Entre otras cosas porque el rendimiento del capital crece a un ritmo superior de lo que lo hace el crecimiento económico (Piketty, 2014). Como demuestra Piketty, la desigualdad solo fue contenida, e incluso reducida, entre el final de la Segunda Guerra Mundial y mediados de los años setenta del siglo pasado, cuando se aplicaron políticas keynesianas que hoy los sindicatos siguen solicitando ante el titubeo

de los partidos socialdemócratas. Por eso, el Ministerio de Trabajo, que se propuso sacar adelante la ley *rider*, es una excepción en la historia de la democracia española. En este polo ideológico, las referencias a la tecnología son menos importantes que en su contrario. Sin embargo, hay abundantes opiniones relativas a la incapacidad de los sindicatos clásicos para negociar la transformación del autónomo en asalariado, tal como exigía la ley *rider*. Igualmente, se critica a los sindicatos, parte fundamental del socialcapitalismo, por haber sustituido una precariedad por otra. Finalmente, se denuncia que la nueva ley solo afecta al sector de reparto y deja fuera al 96 % de autónomos que trabajan en el capitalismo de las plataformas, tanto en España como en Europa, así que el cambio que trae consigo no es tanto.

Estamos recibiendo muchísimas preguntas por vuestra parte y queremos manifestaros lo siguiente. A nosotros nos habéis elegido para representaros en las negociaciones de la extinción y podéis estar seguros de que haremos el mejor trabajo posible. No obstante, no podéis esperar que seamos vuestros asesores legales, fiscales, etc. en todas las problemáticas individuales que se planteen (Comentario miembro de sindicato en Telegram).

¿Sabes lo que pasa, Paco? Que antes no hacía falta estas campañas de poner el multiplicador y tal. ¿Por qué? Pues porque teníamos más opciones, elegías entre los pedidos mejor pagados, porque te conectabas a varias plataformas o aprovechábamos las promociones de Uber, o de Deliveroo, o de Glovo en ciertas horas y por la mañana la gente se hacía su bloque de Amazon... ¿Te vas dando cuenta? ¿Ves lo que te digo siempre, que el problema lo habéis creado vosotros???? (Comentario *rider* en Telegram).

Primero, se consolida el ofrecimiento de contratos de 12h; segundo, se consolida el hecho de que el vehículo lo ponga el *Rider*; tercero, se consolida el contrato temporal como parte estructural de la flota; cuarto, hay una reducción de salarios respecto a lo que la propia UGT nos decía que ganaríamos como asalariados porque ya nos tocaba por convenio (además que aseguraban que el

vehículo lo pone la empresa); quinto, se establecen las horas complementarias obligatorias con las cuales no puedes hacer planes para más de cinco días, impidiendo conciliar; sexto, no establece bonificación alguna por lluvia o peligrosidad; o sea, se van a mojar gratis y trabajando obligados si llueve... (Comentario miembro Asociación Interés Profesional en Telegram).

El borrador presentado por el Ministerio solo ataja a las plataformas de reparto, dejando abierta la brecha de decenas de miles de falsos autónomos sin regular (Comentario miembro de Asociación Interés Profesional en Telegram).

El neocapitalismo y el socialcapitalismo conforman entonces una relación dialéctica que hunde sus raíces en los orígenes mismos del capitalismo, caracterizado por la permanente redefinición del vínculo que el capital entabla con el trabajo y el constante esfuerzo sindical, en ocasiones apoyado por el entramado institucional, aunque otras veces no ha sido así, para impedir que la relación salga del marco de codificación vigente desde hace casi un siglo, si bien en España se remonta solo a 1980.

Ante este diálogo entre ambas posiciones ideológicas, los *riders* se han escindido entre aquellos que han entrado en la órbita de los sindicatos y su punto de vista, como ha ocurrido con RxD, subrayando la necesidad de «regulación», y aquellos otros que han prestado más atención a la «flexibilidad», como ha ocurrido con los «autónomos reales» (RU), que parecen no tener tan mala relación con el polo del neocapitalismo, pues han sabido sacarle partido, incluso convirtiéndose en pequeños emprendedores que alquilan sus cuentas a otros «empleados» (que encuentran así el modo de encontrar su hueco en la sociedad), como ocurre con los inmigrantes ilegales a quienes la trama institucional no tiene capacidad o voluntad de integrar. No obstante, quienes mejor representan este polo poscapitalista que pretende conquistar cierta autonomía del trabajo utilizando para ello la tecnología son las distintas experiencias

de cooperativismo. En las siguientes opiniones no queda reflejado del todo este amplio abanico de opciones poscapitalistas, pero sí la idea que subyace a todas ellas y que es la de obtener la máxima libertad y autonomía para así lograr tratar de igual a igual con el capital, todo ello gracias a las opciones que ofrece la tecnología.

¡Hola, Repartidores! Debido a la extrema gravedad que está adquiriendo la situación respecto a la Ley *Rider*, la cual pretende sacrificarnos solo a nosotros, para poder mantener el uso de autónomos en otros sectores y empresas, colgándose así medallas por ser los «salvadores» de nuestro colectivo con soluciones que solo aseguran nuestro desempleo, exclusión y precarización, vemos conveniente realizar una concentración antes de la mesa de la reunión de diálogo social... y establecer en rueda de prensa nuestra postura... que se ha adoptado en otros países: pago garantizado por hora, regulación efectiva de la sobreoferta de *riders*, bonos por mal tiempo, nocturnidad y festividad, ampliación de los seguros... (Comentario miembro Asociación de Interés Profesional en Telegram).

Fallos hay en todas las *apps*. Por eso mismo trabajamos con las que más nos gustan. En mi caso entre semana combino Shargo, Amazon y Glovo. Los fines de semana Glovo y Deliveroo. Y me va bien... A mí me gusta poder trabajar en cualquier sitio. Con cualquier ropa (Comentario *rider* en WhatsApp).

Ya he dicho que nunca voy a favor de una empresa. Y claramente si dijeran algo pasaría de ir con ellos. Y si quieren más con ellos que mejoren en dinero jajaja ya que los fines de semana prefiero con Deliveroo (Comentario *rider* en WhatsApp).

Voy a explicar algo. No soy español soy venezolano y a nosotros nos encanta trabajar y echarle bolaaaaaas al trabajo. Sin esperar nada de nadie. Si no trabajo no como. No soy como ustedes que esperan de una jubilación o mejor dicho de un paro porque eso es lo que hacen duran 2 meses en un trabajo y piden que los boten para irse al paro y disfrutar 6 meses de vagancia. Así se les van los años y cuando vienen a ver no tienen nadaaaaaaaa. Viven en las casas de sus padres. Porque nunca tienen nada (Comentario *rider* en Telegram).

Eso de que crear cuentas nuevas o nuevos *riders* cae un poco mal. Que critiquen eso, en todos lados hay gente nueva, hasta en grandes empresas, por lo menos yo me hice autónomo en octubre, creo que más perjudica lo de las cuentas alquiladas que lo de los nuevos, y uno que nada en la calle y habla con demás compañeros se nota que el 50 o 60 % que trabajan lo hacen con cuentas alquiladas, si tú te paras en un sitio donde hay 10 *riders* y preguntas quien tiene cuenta alquilada te contestan 7 que sí!! Yo tengo una conocida que tiene una peluquería que ni sabe manejar moto y tiene su cuenta alquilada, hay un cocinero de un restaurante que lo conozco y tiene la cuenta de Glovo alquilada, hay gente que tiene empresa que se abrió las cuentas para alquilarla porque no les pasa por la mente trabajarlas, solo obtener el 30 % (Comentario *rider* en Telegram).

Más en general, también cabría incluir en este polo poscapitalista discursos como los que subrayan las bondades (Rifkin, 2014) o ven superables los defectos (Allen, 2016) de la economía colaborativa e igualmente quienes ven en la propia lógica tecnoeconómica una superación del capitalismo (Mason, 2016). Hay pues en este polo ideológico un heterogéneo abanico de posiciones, si bien todas tienen en común la afirmación de la autonomía o flexibilidad del trabajador (algo que el neocapitalismo no ve del todo mal) aunque pidiendo una regulación que impida la precariedad (algo que encaja con las pretensiones del socialcapitalismo). Por lo tanto, los vértices a y b que separan al poscapitalismo de sus polos ideológicos vecinos son permeables y permiten cierto tránsito o comunicación. De hecho, podríamos afirmar que entre los tres conforman el «principio de realidad» del capitalismo, lo cual quiere decir que no solo al pensamiento sino incluso a la propia imaginación le resulta muy difícil salir de su cerco (Fisher, 2022).

En relación de contradicción con el poscapitalismo y en los límites mismos de lo que dicha realidad permite imaginar hay un «ultracapitalismo», donde reinaría la falta de regu-

lación y la falta de flexibilidad. Aunque no hay ninguna referencia a este entre las opiniones de nuestros informantes ni tampoco en los pronunciamientos socio y neocapitalistas, su existencia se deduce de la lógica interna del cuadro semiótico. Así que la afirmación del poscapitalismo e incluso del metameta término que conforma con el socialcapitalismo y el neocapitalismo conlleva la negación implícita del ultracapitalismo. Si en el poscapitalismo la tensión capital/trabajo tiende a desaparecer porque prevalece el trabajo, que recibe un importante auxilio de la tecnología, en el ultracapitalismo el capital se sirve de ella para diluir cualquier antítesis, ir más allá del orden político moderno y reinar sobre el más absoluto vacío.

Un representante de esta posición ideológica nos la encontramos en el «reaceleracionismo neorreaccionario» de N. Land, que propone eliminar los frenos impuestos por el progresismo, la modernidad y la propia Ilustración a la tecnología en su alianza con el capital, los cuales impiden «un desbocamiento cibernético no compensado» (Land, 2022: 254). Más exactamente, Land propone una reatotalización positiva entre la descodificación que efectúa la comercialización y la desterritorialización que impulsa la industrialización, todo lo cual ha de llevar al «Zero», vacío o nada. Aunque desde las antípodas ideológicas, Mark Fisher (2022) apunta a un mismo escenario al entender que el vaciamiento de subjetividad que, cual vampiro, realiza el capitalismo, no ha de ser compensado restaurando lo presuntamente perdido ni aceptando los simulacros de autenticidad ofrecidos por la «sociedad del espectáculo» (Debord, 2000). Más bien se trata de mantener la línea plana o *flatline* de la muerte de la subjetividad para, desde esa posición, desbordar cualquier categoría subjetiva.

Nick Land y M. Fisher se conocieron en 1995 en el CCRU (2021) del Departamento de Filosofía de la Universidad de Warwick (Reino Unido). No obstante, mien-

tras Fisher (2022) representaba un punto de vista izquierdista que no tuvo mucho éxito en el *stablishment* político, Land (2022) estaba más cerca del liberalismo. Esto viene a demostrar que el ultracapitalismo se comunica mejor con el neocapitalismo (vértice c) que con el socialcapitalismo (vértice d). Ambos movimientos están facilitados por el «aceleracionismo», un difuso colectivo que agrupa a *cyberpunks*, apocalípticos, y otros muchos grupos. Para su flanco izquierdo, el mundo (capitalista) ya ha terminado y de lo que se trata es de permitir que, gracias a la técnica, emerjan otras aventuras sociales, ajenas al capitalismo e incluso al ecologismo (Danowsky y Viveros, 2019). En el flanco contrario, hay quienes afirman, como Peter Thiel, fundador de PayPal, que la libertad ya no es compatible con la democracia, pues solo la tecnología está a su altura (Hui, 2020).

No obstante, más allá de los flancos y del propio eje político, lo importante es la nada a la que nuestros autores de referencia –Fisher y Land– apuntan, pues va más allá de las respectivas filiaciones ideológicas. Dicha «nada» parece ser el lugar innominado que contradice absolutamente no solo el poscapitalismo, sino también el principio de realidad que dibuja junto con el neocapitalismo y el socialcapitalismo, abarcando, entre todos, los límites de lo pensable.

## CONCLUSIONES

El proceso político en el que desembocó la ley *rider* española, iniciado por distintos movimientos *grassroot*, si bien los sindicatos terminaron liderando la protesta, contando con el apoyo de los medios de comunicación de izquierdas y encontrando una respuesta positiva del Estado a través del Ministerio de Trabajo, no es suficiente para comprender la complejidad del conflicto. En efecto, las organizaciones empresariales tradicionales apenas tuvieron presencia en

el debate público, por lo que las empresas del nuevo negocio tuvieron que defenderse por sí mismas. Por otro lado, los sindicatos, en el otro frente, acabaron imponiendo su punto de vista a los pretendidos asalariados, aunque la heterogeneidad de los *riders* impidió elaborar un discurso consistente y que acogiera a todos los implicados.

Por todo ello, el análisis de la movilización en los términos que sugiere el paradigma del proceso político, puesto que no todos los puntos de vista han estado presentes y algunos de ellos han ofrecido discursos no del todo consistentes, ha debido ser completado con un análisis estructural de las posiciones ideológicas realmente concernidas, utilizando para ello un enfoque que permite mostrar no solo lo patente que se dice sino también lo latente que no.

El resultado de este otro enfoque nos indica que el conflicto ha terminado oponiendo al neocapitalismo de las nuevas empresas y al socialcapitalismo clásico de las socialdemocracias, si bien ambos tienen su vértice de convergencia y posible acuerdo en el poscapitalismo, aunque dentro de este polo ideológico caben muchas posiciones. También hemos visto que el capitalismo real congregado entre los tres polos tiene su antítesis lógica, aunque no expresada, en un ultracapitalismo que apunta a una desterritorialización y descodificación protagonizadas por el capital que lleva a un escenario indeterminado, carente de cualquier antítesis. Lo interesante es que también cierto pensamiento de izquierdas, representado por parte del aceleracionismo, aunque no haya podido establecer relación con la izquierda política clásica, apunta a ese mismo escenario.

Por lo tanto, el conflicto de los *riders* viene a ser una suerte de «analizador» (Lourau, 1980: 62) que desvela un límite que está justo en el lugar donde el principio de realidad del capitalismo (constituido por el neocapitalismo, el socialcapitalismo y el poscapitalismo) se disuelve. Hemos deno-

minado ultracapitalismo a ese punto en el que se inicia la fuga, pues la posición inspirada en el liberalismo parece más capaz de conectarse con ello que la posición socialdemócrata. No obstante, si salimos del ámbito de influencia de la política, bien podríamos hablar de la nada.

## BIBLIOGRAFÍA

- Alberti, Gabriell y Joyce, Simon (2023). «Mutualism, Class Composition, and the Reshaping of Worker Organisation in Platform Work and the Gig Economy». *Global Labour Journal*, 14(3): 220-235. doi: 10.15173/glj.v14i3.5332
- Allen, Jonathan P. (2016). «The Sharing Economy: Studying Technology-Mediated Social Movements». *SIGMIS-CPR '16. Conference on Computers and People Research*: 65-67. doi: 10.1145/2890602.2890609
- Alonso, Luis E. y Fernández Rodríguez, Carlos (2021). «El papel del consumo en la economía de plataformas: el vínculo oculto». *Revista Española de Sociología*, 30(3): 112. doi: 10.22325/fes/res.2021.69
- Attenried, Moritz (2021). «Mobile Workers, Contingent Labour: Migration, the Gig Economy and the Multiplication of Labour». *Environment and Planning A: Economy and Space*, 54(5): 1069-1087. doi: 10.1177/0308518X211054846
- Bergua, José Á.; Montañés, Miguel y Báez, Juan M. (2023). «Riders, algoritmos y negociación de la realidad». *EMPIRIA. Revista de Metodología de Ciencias Sociales*, 59: 81-102. doi: 10.5944/empiria.59.2023.37939
- Cant, Callum (2019). *Riding for Deliveroo: resistance in the new economy*. Cambridge: Polity Press.
- Cañada, Ernest; Izcarra, Carla y Zapata Campos, María J.(2023). «Putting Fairness into the Gig Economy: Delivery Cooperatives as Alternatives to Corporate Platforms». *Societies*, 13(3): 68. doi: 10.3390/soc13030068
- CCRU, Unidad de Investigación de Cultura Cibernética (2021). *Hiperstición*. Madrid: Materia Oscura.
- Cini, Lorenzo; Maccarrone, Vincenzo y Tassirani, Arianna (2021). «With or Without U(nions)? Understanding the Diversity of Gig Workers' Organizing Practices in Italy and the UK». *European Journal of Industrial Relations*, 28(3): 341-362. doi: 10.1177/09596801211052531

- Crocco, Francisca y Atzeni, Maurizio (2022). «The Effects on the Pandemic on Gig Economy Couriers in Argentina and Chile: Precarity, Algorithmic Control and Mobilization». *International Labour Review*, 161(3): 441-461. doi: 10.1111/ilr.1237
- Danowsky, Déborah y Viveiros de Castro, Eduardo (2019). *¿Hay mundo por venir?* Buenos Aires: Caja Negra.
- Debord, Guy (2000). *La Sociedad del espectáculo*. Valencia: Pre-Textos.
- Della Porta, Donatella y Diani, Mario (2011). *Los movimientos sociales*. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas.
- Díez Prat, Felipe y Ranz Martín, Rubén (2020). «Mi experiencia como repartidor de Deliveroo riders y el intento por articular nuestra lucha desde la estructura sindical de UGT». *Teknokultura. Revista de Cultura Digital y Movimientos Sociales*, 17(2): 187-193. doi: 10.5209/TEKN.69532
- Ekins, Paul (1992). *A New Order. Grassroots Movements for Global Change*. London: Routledge.
- Fernández Rodríguez, Carlos (2022). *Cadenas, redes y algoritmos: una mirada sociológica al management*. Madrid: Los Libros de la Catarata.
- Fernández-Trujillo Moares, Francisco y López Calle, Pablo (2024). *Riders*, la movilización de un nuevo sujeto laboral al final de la cadena logística. En: Romero-Delgado, M.; Castillo Patón, A. E. y Betancor Nuez, G. (dirs.). *Movimientos sociales en transformación. Protesta y movilización social en España (2000-2022)* (pp. 241-262). Madrid-Barcelona: Marcial Pons y Federación Española de Sociología.
- Fisher, Mark (2022). *Constructos flatline*. Buenos Aires: Caja Negra.
- Fumagalli, Andrea (2020). Veinte tesis sobre el capitalismo contemporáneo (Capitalismo biocognitivo). En: Reis, M. (comp.). *Neooperaismo* (pp. 49-72). Buenos Aires: Caja Negra.
- Giandini, Alessandro (2021). «Labour Process Theory and the Gig economy». *Humans Relations*, 72(6). doi: 10.1177/0018726718790002
- Gómez Villar, Antonio (2020). Transformaciones de la agencia política contemporánea. En: Reis, M. (comp.). *Neo-operaismo* (pp. 297-313). Buenos Aires: Caja Negra.
- Grabher, Gernot y König, Jonas (2020). «Disruption, Embedded. A Polanyy Framing of the Platform Economy». *Sociologica*, 14(1): 95-118. doi: 10.6092/issn.1971-8853/10443
- Greimas, Algirdas J. (1989). *Del sentido II*. Madrid: Gredos.
- Greimas, Algirdas J. y Courtes, Joseph (1982). *Semiótica. Diccionario razonado de la teoría del lenguaje*. Madrid: Gredos.
- Grenfell, Raymond (2023). «Platform Capitalism and Place Relations in Social Movements: Environmentalism and Extinction Rebellion in Western Australia». *Media International Australia*, 0(0). doi: 10.1177/1329878X231202273
- Griesbach, Kathleen; Reich, Adam; Elliott-Negri, Luke y Milkman, Ruth (2019). «Algorithmic Control in Platform Food Delivery Work». *Socius: Sociological Research for a Dynamic World*, 5: 115. doi: 10.1177/2378023119870041
- Guinea, Oscar; Sisto, Elena y Roy, Oscar du (2024). *Regulating the Working Conditions of Platform Work: What Can We Learn from EU Member States?* Brussels: European Centre for International Political Economy.
- Hui, Yak (2019). *Fragmentar el futuro. Ensayos sobre la tecnodiversidad*. Buenos Aires: Caja Negra.
- Ilsoe, Anna; Jesnes, Kristin y Hotvedt, Mari (2020). Social partner responses in the Nordic platform economy. En: Jesnes, K. y Oppegaard, J. (eds.). *Platform work in the Nordic models* (pp. 68-78). Nordic Council of Ministers.
- Johnston, Hannah y Land-Kazlauskas, Chris (2019). *Organizing On-Demand: Representation, Voice, and Collective Bargaining in the Gig Economy*. Conditions of Work and Employment Series, 94. Geneva: International Labour Office.
- Khestiban, Amir; Callahan, Jamie y Harris, Martin (2021). «Leaderlessness in Social Movements: Advancing Space, Symbols, and Spectacle as Modes of "Leadership"». *Human Resource Development Quarterly*, 34(1). doi: 10.1002/hrdq.21460
- Klandermans, Bert (1994). La construcción social de la protesta y los campos pluriorganizativos. En: Laraña, E. y Gushfield, J. (eds.). *Los nuevos movimientos sociales, de la ideología a la identidad* (pp. 93-118). Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas.
- Laksana, Muhibudin W. y Abdhu, Muhammad (2023). «The Power of Social Movements: Activism in the Age of Connectivity». *Journal of Current Social and Political Issues*, 1(1): 18-23. doi: 10.15575/jcspi.v1i1.441
- Land, Nick (2022). *La Ilustración Oscura*. Madrid: Materia Oscura.
- Landman, Todd (2011). *Política comparada*. Madrid: Alianza.

- Lourau, René (1980). *El estado y el inconsciente*. Barcelona: Kairós.
- Lugo Sánchez, Luis J. (2017). «Participación y acción conectiva en novísimos movimientos sociales». *Revista Internacional de pensamiento político*, 12: 35-49. doi: 10.46661/revintpensampolit.3223
- Maffie, Michael D. (2023). «Politicized Shopping in the Gig Economy: Retaliation and Solidarity on the “Other Side”». *Industrial Relations*, 63(3): 347-367. doi: 10.1111/irel.12346
- Mason, Paul (2016). *Postcapitalismo*. Barcelona: Paidós.
- Maury, Olivia (2023). «The Fragmented Labor Power Composition of Gig Workers: Entrepreneurial Tendency and the Heterogeneous Production of Difference». *Critical Sociology*, 50(7-8): 11671182. doi: 10.1177/08969205231216418
- McAdam, Doug (1994). Cultura y movimientos sociales. En: Laraña, E. y Gushfield, J. (eds.). *Los nuevos movimientos sociales, de la ideología a la identidad* (pp. 43-68). Madrid: CIS.
- Mendonca, Pedro; Clark, Ian y Kougiannou, Nadia (2023). «Informalization in Gig Food Delivery in the UK: The Case of Hyper-flexible and Precarious Work». *Industrial Relations*, 62(1): 60-77. doi: 10.1111/irel.12320
- Menéndez, Nicolás D.; Haidar, Julieta y Arias, Cora (2023). «Prácticas organizativas de trabajadores de plataformas de reparto en Argentina. Un análisis desde la teoría de los recursos de poder». *Papers*, 108(1): 125. doi: 10.5565/rev/papers.3044
- Mieruch, Yannik y McFarlane, Daniel (2023). «Gig Economy Riders on Social Media in Thailand: Contested Identities and Emergent Civil Society Organisations». *Voluntas*, 34: 1232-1242. doi: 10.1007/s11266-022-00547-7
- Milanovic, Branko (2024). *Miradas sobre la desigualdad*. Madrid: Taurus.
- Molina, Óscar; Caprile, María; Arasanz, Juan; Sanz de Miguel, Pablo y Moral-Martín, David (2024). *Worker participation and representation: the impact on risk prevention of AI worker management systems*. Luxembourg: European Agency for Safety and Health at Work.
- Morales, Karol y Abal, Paula (2020). «Precarización de plataformas: El caso de los repartidores a domicilio en España». *Psicoperspectivas Individuo y Sociedad*, 19(1): 112. doi: 10.5027/psicoperspectivas-vol19-issue1-fulltext-1680
- Paret, Marcel (2015). «Precarious Labor Politics: Unions and the Struggles of the Insecure Working Class in the United States and South Africa». *Critical Sociology*, 41(45): 757-784. doi: 10.1177/0896920513483149
- Piketty, Thomas (2014). *El capital en el siglo XXI*. México, D. F.: Fondo de Cultura Económica.
- Puglianu, Valeria (2019). «Work and Employment under the Gig Economy». *The Open Journal of Sociopolitical Studies*, 12(2): 629-639. doi: 10.1285/i20356609v12i3p629
- Rahman, Khaled S. (2016). «The Shape of Things to Come: The On-Demand Economy and the Normative Stakes of Regulating 21st-century Capitalism». *European Journal of Risk Regulation*, 7(4): 652-663. doi: 10.1017/S1867299X00010096
- Rifkin, Jeremy (2014). *La sociedad de coste marginal cero. El Internet de las cosas, el procomún colaborativo y el eclipse del capitalismo*. Barcelona: Paidós.
- Rogers, Brishen (2016). «Employment Rights in the Platform Economy: Getting Back to Basics». *Policy Review*, 10: 479-520.
- Sadin, Éric (2018). *La irresistible expansión del liberalismo digital*. Buenos Aires: Caja Negra.
- Sanz de Miguel, Pablo; Casas-Cortés, Maribel I.; Prieto Arratibel, Amaia y Arasanz Díaz, Juan (2023). «El empleo irregular tras la Ley Rider: ¿nueva regulación, idénticas estrategias empresariales?». *Revista Española de Sociología*, 32(3), a177. doi: 10.22325/fes/res.2023.177
- Sanz de Miguel, Pablo; Martinaitis, Zilvinas; Bazzani, Tania; Potrony, Jordi y Caprile, María (2025). «Varieties of Telework Regimes across European Regions: A Tale of Four Different Worlds». *Journal of Industrial Relations*, 0(0): 125. doi: 10.1177/00221856251350496
- Sanz, Juan P.; Arasanz, Juan; Moniz, Antonio B. y Boavida, Nuno (2023). «Revitalización sindical y nuevo sindicalismo en el capitalismo de plataformas: una comparación de los casos de España y Portugal en el sector del reparto». *EMPIRIA. Revista de Metodología de las Ciencias Sociales*, 59: 53-79. doi: 10.5944/empiria.59.2023.37935
- Schor, Juliet (2021). *After the gig: how the sharing economy got hijacked and how to win it back*. Oakland: University of California Press.
- Srnicek, Nick (2017). *Platform Capitalism*. Cambridge: Polity.
- Sylvana, Virginia A.; Kharisma, Natalia y Irwansyah (2023). «Communication Through Hashtags in

- Social Movements: A Systematic Literature Review». *Journal La Sociale*, 4(5): 319-228. doi: 10.37899/journal-la-sociale.v4i5.908
- Tarrow, Sidney (1997). *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. Madrid: Alianza.
- Tassinari, Arianna y Maccarrone, Vincenzo (2020). «Riders on the Storm: Workplace Solidarity among Gig Economy Couriers in Italy and the UK». *Work, Employment and Society*, 34(1): 35-54. doi: 10.1177/0950017019862954
- Todolí-Signes, Adrian (2021). «Making Algorithms Safe for Workers: Occupational Risks Associated with Work Managed by Artificial Intelligence». *Transfer: European Review of Labour and Research*, 27(4): 433-452.
- Tomassetti, Julia (2016). «Does Uber Redefine the Firm? The Postindustrial Corporation and Advanced Information Technology». *Hofstra Labor & Employment Law Journal*, 34: 1.
- Vieira, Tiago (2021). «The Unbearable Precarity of Pursuing Freedom: A Critical Overview of the Spanish sí-soy-autónomo Movement». *Sociological Research Online*, 28: 244-260. doi: 10.1177/13607804211040090
- Vieira, Tiago (2023). «Platform couriers' self-exploitation: the case study of Glovo». *New Technology, Work and Employment*, 38: 493-512. doi: 10.1111/ntwe.12272
- Wilson, Frank (1994). Neocorporativismo y auge de los nuevos movimientos sociales. En: R. Dalton y M. Kuechler (eds.). *Los nuevos movimientos sociales* (pp. 101-122). Valencia: Alfons El Magnanim.
- Woodcock, Jamie y Graham, Mark (2019). *The Gig Economy: A Critical Introduction*. Cambridge: Polity Press.
- Yenerall, Kevan (2017). Grassroots Politics. En: Genovese, M. A. y Han, L. C. (eds.). *Encyclopedia of American Government and Civics*. New York: Facts on File.

**RECEPCIÓN:** 16/12/2024

**REVISIÓN:** 12/06/2025

**APROBACIÓN:** 10/09/2025