

Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana?

Service management model of transportation UBER. Who loses and who wins?

Fecha de recepción: 01 de octubre de 2015

Fecha de aprobación: 22 de agosto de 2016

*Yasmin Hernández Romero**

Raúl Vicente Galindo Sosa

RESUMEN

En este artículo se realiza una comparación, basada en una investigación documental, entre el modelo de gestión del servicio proporcionado en México de la empresa de redes de transporte Uber y el servicio de taxi tradicional. Se llevó a cabo una revisión conceptual, desde la sociología del trabajo y las diferentes formas de flexibilidad. Asimismo, se hizo una indagación documental relativa a la normatividad en el transporte revisando algunas de las declaraciones de actores involucrados en la prestación de este servicio ante el debate suscitado por la entrada de Uber a México. Como resultado se encontró que Uber replica el modelo de gestión del taxi tradicional, en relación con la flexibilidad en la organización y relaciones de trabajo.

PALABRAS CLAVE: Transporte, Taxi, Uber, México, Servicio Público.

ABSTRACT

This paper describes a comparison, based on a documentary research, between the model of management of the service provided in México by the company of transport networks Uber, with the characteristics of the traditional taxi service. To this end, a conceptual review was conducted, from the sociology of work, about different forms of flexibility of labor. Also, there was a documentary research about transport regulations, and reviewed some of the statements of actors involved in the provision of this service, in the debate sparked by the entry of Uber to Mexico. As a result it was found that Uber replicates the model of management of traditional taxi, in relation to flexibility in the organization and working relations.

KEYWORDS: Flexibility, Cab, Uber, Mexico, Public Service.

* Universidad Autónoma del Estado de México, Campus Zumpango. Correo-e de contacto: yasmin_h_r@hotmail.com

INTRODUCCIÓN

La entrada de Empresas de Redes de Transporte Basadas en Aplicaciones Móviles (ERT)¹, tales como Uber y Cabify, en algunas de las principales ciudades de México, ha suscitado un intenso debate, el cual ha mostrado distintas aristas que van desde la legalidad o no del servicio que prestan dichas empresas; la emergencia de nuevas modalidades de trabajo precario; la aplicación de las Nuevas Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC's) en el transporte privado y concesionado, y su normatividad; hasta el tema de la regulación o desregulación del servicio de transporte.

El entramado de aspectos promovidos por la explotación económica del servicio de transporte por tales ERT's, ha colocado bajo la lupa de la opinión pública la compleja configuración en la producción del servicio de transporte público en la modalidad de taxi, así como del nuevo modelo de gestión del servicio ofrecido por empresas como Uber.

A simple vista pareciera ser que una de las actividades mercantiles más antiguas en México y el mundo —el alquiler de carros—, la cual está considerada como un servicio público, se encuentra en un momento de grave crisis al no haber incorporado en su operación al desarrollo y avance de las aplicaciones tecnológicas, frente a un servicio prestado por particulares que han modernizado el servicio.

De entrada, el problema se puede observar como un asunto de falta de modernización tecnológica en el servicio tradicional,² el cual se presenta carente de innovación, por mencionar sólo uno de los adjetivos que se le han asignado. Empero, es necesario anotar que la producción del servicio de transporte en autos de alquiler ha pasado por distintos momentos de modernización tecnológica.

En México, la referencia de los primeros carros de alquiler data del siglo XVII, época en la cual, se realizaba el traslado de personas que lo requerían mediante la utilización de carros-carreta de tracción animal. La introducción de los autos de combustión constituiría, en términos de Pérez (1986), un cambio en el paradigma tecnológico³ del modo de transporte en cuestión. Este cambio de paradigma tendrá lugar a finales del siglo XIX, cuando dichos autos ingresaron al país y, paulatinamente, fueron incorporados para prestar el servicio de transporte.

Sin embargo, es pertinente aclarar que la modernización tecnológica en la prestación del servicio de transporte público de personas en la modalidad de taxi no se reduce al tipo de vehículo puesto en alquiler. El servicio de taxi ha incluido otros dispositivos tecnológicos para su mejor funcionamiento como: el uso del radio de Banda Civil (RADIO CB) o de frecuencia concesionada (Radio Taxis), la solicitud del servicio mediante el uso de líneas telefónicas, el control tarifario

¹ Esta denominación la establece la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) en el oficio número OPN-008-2015, mediante el cual el pleno de la comisión emite “opinión sobre el impacto de los servicios de transporte de personas por medio de plataformas móviles” (COFECE, 2015).

² Entendiendo por taxi tradicional al servicio concesionado de transporte individual de personas en automóvil que presta un particular a cambio del cobro de una tarifa establecida por la autoridad gubernamental.

³ Un paradigma tecnológico inicia con una innovación radical (el uso de la combustión), y a partir de este cambio se desarrollan innovaciones incrementales, es decir, mejoras sucesivas al producto.

mediante el taxímetro, y el uso del Sistema de Posicionamiento Global (GPS) para la localización de los vehículos.

Hoy en día, la incorporación de las TIC's en la prestación de uno de los servicios más tradicionales y antiguos parece anunciar el surgimiento de un nuevo paradigma tecnológico. Al respecto la ERT Uber, una plataforma independiente al servicio público de taxi, constituye un caso emblemático. Uber ha entrado en el mercado de transporte de diversas partes del mundo, presentándose como proveedor de una aplicación tecnológica a particulares que prestan el servicio de transporte de pasajeros de manera independiente al servicio público de transporte, prestadores que no cubren con los requisitos marcados por el gobierno para brindarlo como un servicio concesionado.

Esta particularidad de Uber, de ofrecer su aplicación sólo a proveedores particulares (quienes registran un auto en alquiler con conductor, para brindar el servicio de transporte privado a terceros, pero sin contar con una concesión de servicio de transporte público de pasajeros), ha suscitado una gran polémica. Paralelamente, existen en el mercado otras ERT's que se han integrado al modelo de taxi tradicional; en México están Easy Taxi, Taxibeat y Yaxi. En estos casos se trata de un servicio de intermediación coordinado con taxistas concesionados, por medio del cual se enlaza al taxi con el usuario mediante una aplicación tecnológica, instalada tanto en el teléfono inteligente del solicitante como del taxista, para optimizar ubicaciones y tiempos del oferente y del demandante.

Al respecto, un caso interesante se da en México, a mediados de 2014, cuando en la Ciudad de México se desarrolló una aplicación tecnológica denominada Traxi. Dicha aplicación surgió a partir de una iniciativa del Laboratorio para la Ciudad –área de innovación cívica

y creatividad urbana del gobierno de esta ciudad– y la organización no gubernamental *Code for America*, para atender el problema de la inseguridad. Se trata de una aplicación que permite, mediante el número de placas del taxi, verificar en bases de datos oficiales el estatus legal del taxi, notificar a familiares y amigos por medio de redes sociales o *email* cuándo y dónde se aborda taxi, mostrar rutas, ubicación del taxi, y calificar al conductor. Empero, a decir del propio desarrollador de Traxi, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México no la adoptó ni le dio difusión (Castro, 15/06/2015: s/p, Milenio.com).

Los ejemplos anteriores dan cuenta de diversos mecanismos tecnológicos de modernización del servicio del transporte público, influenciados no sólo por el desarrollo científico y tecnológico alcanzado en épocas determinadas, sino también por los procesos decisorios de los diferentes actores que participan en la prestación de este servicio –llámese gobierno, taxistas independientes y empresas de servicios de transporte público en la modalidad de taxi–. En tales procesos decisorios entran en juego factores económicos, políticos, culturales y de la propia subjetividad de quien toma la decisión.

Ahora bien, es necesario señalar que la base tecnológica constituye sólo una de las varias dimensiones que configuran el modelo de gestión del servicio de transporte. Paralelamente intervienen las formas de organización y relaciones del trabajo, inscritas en una configuración más amplia, en la que se encuentran las regulaciones del Estado y la relación con el cliente. A todo lo cual se le ha dado poco énfasis en comparación con la dimensión tecnológica, específicamente con la utilización o no de las aplicaciones mencionadas.

En este artículo se busca demostrar que el modelo de gestión del servicio de transporte

de Uber replica el modelo de gestión del taxi tradicional, en relación con la flexibilidad en la organización y relaciones de trabajo. Para ello se ha estructurado el presente documento en cuatro apartados. Primeramente, se presentan algunas consideraciones conceptuales en torno a las diferentes formas de flexibilidad en el trabajo.

En segundo lugar, se incluye un apartado donde se describe de manera general el funcionamiento del transporte público de pasajeros en la modalidad de taxi en México. En el tercer apartado, se refiere el funcionamiento de Uber; y en el cuarto se pretende dar cuenta de la similitud entre el servicio público del taxi tradicional y el introducido por Uber, en lo relativo a la flexibilidad en las relaciones y forma de trabajo que se derivan de la prestación del servicio de transporte. Y se finaliza con algunas consideraciones respecto de la ahora denominada *Ubertization* como forma de relaciones laborales.

FORMAS DE FLEXIBILIDAD EN EL TRABAJO

Para nadie resulta extraño el sombrío escenario laboral a nivel mundial que se le presenta a la inmensa mayoría de los trabajadores, calificados o no: desempleo por un lado, precariedad laboral por el otro. Esta última se ha constituido en una condición estructural, en tanto que predomina el trabajo inestable, sin protección social, temporal, o a tiempo parcial. Estudiosos del tema señalan que “la precariedad en el mundo del trabajo actual ha dejado de ser excepcional o circunstancial,

propia de ciertos sectores excluidos, atípicos, informales o empobrecido para convertirse en el principal indicador del mundo laboral (Guadarrama, Hualde y López: 2014: 409).

Dicho contexto se muestra como resultado de políticas estructurales de ajuste macroeconómico de libre mercado, de un declive del estado asistencial, así como de procesos de reestructuración productiva llevados a cabo a nivel de las empresas; convergiendo en diferentes procesos de flexibilidad en el ámbito de lo laboral.

A decir de De la Garza (2000), en América Latina, a partir de la década de los ochenta el concepto de flexibilidad resulta central para entender los cambios en las relaciones laborales. Dicho autor advierte que la flexibilidad tiene diferentes significados en función de la perspectiva teórica en la que se ubique, distinguiendo tres orígenes: el de la teoría neoclásica,⁴ el posfordista y el de las modernas teorías gerenciales. En la primera, la flexibilidad del mercado de trabajo, se asimila a la eliminación de las trabas para que los mecanismos del mercado se encarguen de modo espontáneo de asignar el factor trabajo en cuanto a precio y empleo (De la Garza, 2000 y 2013).

En el posfordismo, la flexibilidad se centra en el proceso de trabajo más que en el mercado de trabajo, toda vez que ésta se concibe como una alternativa para resolver la crisis provocada por la rigidez de la producción taylorista-fordista. Dentro de las teorías posfordistas se encuentra el regulacionismo francés, la especialización flexible y el neoschumpeterianismo. A diferencia de la corriente neoclásica –que suponen una tendencia automática para llegar al equilibrio–, los posfordistas, en la vertiente regulacionista,

⁴ En este artículo no se ahonda en el debate teórico y las críticas realizadas a la perspectiva neoclásica, tanto por institucionalistas y marxistas. Una síntesis de las críticas realizadas se puede encontrar en De la Garza (2000).

incorporan a las instituciones como factor explicativo del comportamiento económico. En ese sentido, la flexibilidad del proceso de trabajo surge a partir de un proceso de negociación entre empresas, trabajadores y sindicatos.

En las nuevas teorías gerenciales se enfatiza la identidad de los trabajadores con la empresa, la productividad y la calidad, fortaleciendo la idea de grupo y sentido de pertenencia al interno de la empresa, desde la cual se dan procesos de flexibilidad con consenso (De la Garza, 2000).

En términos generales, la flexibilidad puede presentarse en un nivel macro –esto es, en el mercado de trabajo–, y en un nivel micro –al interno del proceso productivo–. En el nivel macro comprende la eliminación de rigideces normativas para emplear o desemplear, así como para fijar salarios. Dentro de los principales tipos de flexibilidad en el proceso productivo –nivel micro– se encuentran la flexibilidad numérica interna, la flexibilidad funcional y la flexibilidad salarial. La flexibilidad numérica interna se relaciona con la capacidad de la empresa de reducir la jornada de trabajo o de aumentar turnos; la flexibilidad funcional tiene que ver con la polivalencia del trabajador en cuanto a movilidad en turnos y tareas; mientras que, la flexibilidad salarial se determina en función de la productividad del trabajador.

Una de las consideraciones que es necesario establecer es que, la mayoría de las indagaciones

sobre los procesos de flexibilidad en el proceso productivo se han llevado a cabo en torno al trabajo industrial o manufacturero, en cuyo análisis el concepto de configuración sociotécnica⁵ ha sido central. Empero, son incipientes las investigaciones sobre el sector servicios, hacia el cual se ha extendido la flexibilidad. Dentro de éste la intervención del cliente resulta necesaria para que se realice la producción del servicio en cuestión.⁶

Para explicar la flexibilidad en el servicio de transporte de pasajeros en automóvil, que es el caso de que se ocupa este artículo, es necesario dar cuenta de la(s) configuración(es) sociotécnica(s) que resulta(n) de la producción de este servicio. Resaltando, que la misma noción de *configuración sociotécnica* está abierta a otras dimensiones de análisis o a la redefinición de las ya establecidas (De la Garza, 2001, 1999).

Una de las preguntas que interesa responder en este documento es si el modelo de gestión del servicio de Uber, respecto de la organización y relaciones de trabajo, es diferente al modelo de gestión del transporte en el taxi tradicional, o si se trata de viejas prácticas encubiertas bajo el ropaje del uso de las TIC's en dicha ocupación tradicional; destacando en ambos casos la presencia de formas de flexibilidad en la producción del servicio de transporte. Para responder a lo anterior se considera pertinente realizar una descripción de ambos modelos.

⁵ Para De la Garza, una *configuración sociotécnica* consiste en el arreglo entre: el nivel tecnológico, la gestión de la mano de obra y de organización del trabajo, el tipo de relaciones laborales, el perfil de la mano de obra, y la cultura gerencial y laboral.

⁶ Recientemente, la noción de *configuración sociotécnica* se ha aplicado para el análisis de los procesos productivos dentro del sector servicios, en ramas como la banca y la telefonía, de lo que ha resultado el establecimiento de una nueva dimensión de análisis: el cliente.

EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN LA MODALIDAD DE TAXI EN MÉXICO

El funcionamiento y dinámica del sector transporte implica un conjunto de instituciones, actores, recursos y servicios que participan en el traslado de personas o cosas. El servicio de transporte público, ya sea de pasajeros o carga, se ofrece por diversos medios. Este documento se centra en el transporte de pasajeros individual en automóvil de alquiler (taxi).

El servicio de transporte en la modalidad de taxi supone el binomio conductor y vehículo. A diferencia del transporte de ruta fija, el taxi presta el servicio a diferentes destinos, con el cobro de una tarifa independiente del número de pasajeros. El servicio se presta de manera regular y uniforme al público en general y mediante retribución de los usuarios; esto quiere decir que tiene un carácter comercial.

En México, de acuerdo con la normatividad jurídica, el transporte en la modalidad de taxi constituye un servicio de tipo público. Entendiendo por servicio público:

Toda actividad técnica destinada a satisfacer una necesidad de carácter general, cuyo cumplimiento uniforme y continuo deba ser permanentemente asegurado, reglado y controlado por los gobernantes, con sujeción a un mutable régimen jurídico exorbitante del derecho privado, ya por medio de la administración pública, bien mediante particulares facultados para ello por autoridad competente, en beneficio indiscriminado de toda

persona (Fernández Ruíz, 1995: 162-163, citado en Abascal, 2009: 228).

De esta manera, el servicio de transporte público en la modalidad de taxi debe ser prestado directamente por el sector público, o indirectamente previa concesión del Estado. En el segundo caso, puede realizarse por particulares (personas físicas) o sociedades mercantiles (personas morales) legalmente constituidas. Sin embargo, el Estado tiene la obligación de vigilar y controlar la provisión de este servicio, por lo que constituye un actor central en la producción del mismo, aún y cuando se encuentre concesionado a particulares. Con base en lo anterior, se puede sugerir la intervención de una dimensión adicional en la configuración sociotécnica derivada de la prestación de este servicio, conceptualizado como un servicio de carácter público, que requiere de un permiso de la autoridad gubernamental y se encuentra sujeto a un régimen jurídico especial para su operación.

Cabe señalar, que la explotación de este servicio público se hará conforme a las normas de derecho público general y de cada entidad federativa, al considerarse un servicio público de jurisdicción local, a excepción del servicio de taxis en aeropuertos y otras zonas que son de jurisdicción federal. Con base en lo anterior, los concesionarios del servicio público de transporte se sujetarán a lo dispuesto por las autoridades de transporte estatales, en cuanto a número de taxis, territorios de operación, bases, tarifas, modelo del vehículo en operación, entre otros aspectos.⁷

⁷ En el Estado de México, para obtener la Licencia para Chofer de Servicio Público se requiere de una carta de no antecedentes penales, ser mayores de 25 años, un examen de conocimientos del reglamento, un examen toxicológico, un examen psicométrico y un sobrecosto, respecto a la tarifa de la licencia de Chofer de servicio particular; además, para servicio público, la licencia se tiene que renovar anualmente, a diferencia de los particulares, que pueden obtenerla hasta por cuatro años con un porcentaje de descuento adicional por el mayor número de años.

En otro orden de ideas, la modalidad de taxi representa la mayor cantidad de vehículos registrados de servicio público;⁸ asimismo, concentra el mayor número de concesionarios individuales. Esto es así, porque los concesionarios de taxi, hasta ahora,⁹ son predominantemente personas físicas, las cuales, podían tener un número limitado de concesiones. Mientras que, para el caso del transporte colectivo y masivo predomina la participación de sociedades mercantiles, las cuales tienen una cantidad reducida de socios en comparación con la cantidad de concesiones que tienen asignadas. Las restricciones legales, para el otorgamiento restringido de concesiones, generan un esquema diferente al que se presenta en otros servicios públicos concesionados donde operan algunos oligopolios o monopolios.

Jurídicamente, los concesionarios han adoptado diversas figuras legales como asociaciones civiles, sociedades cooperativas o sociedades mercantiles. Sin embargo, en algunas zonas, principalmente rurales, continúan operando taxistas individuales, dueños de su carro y concesionarios directos del gobierno, sin intermediación de alguna asociación. Éste es un factor que, como se ve más adelante, incide directamente en la complejidad que se presenta al interior de este sector del transporte público.

En la organización para la prestación del servicio de transporte público, en esta modalidad, existen varios posibles actores que emergen en función de la combinación de tres variables definitorias de la organización de la prestación del servicio: 1) titularidad de la concesión, 2) propiedad del vehículo, y 3) operación y prestación del servicio.

Así, se tienen por lo menos a seis actores o agentes: a) el *operador*, esto es, aquel que es únicamente el operador del vehículo, sin ser el propietario ni concesionario, cuya responsabilidad se ciñe a sólo manejar el automóvil y prestar el servicio; b) el *dueño*, aquel que es propietario del vehículo, pero no es ni operador del mismo ni es el titular de la concesión, por lo que obtiene de un concesionario el registro del vehículo como taxi, y que autoriza la operación del automóvil a un operador; c) el *propietario*, aquel que es dueño del vehículo y operador del mismo, pero que no es el titular de la concesión, por lo que obtiene de un concesionario el registro del vehículo como taxi; d) el *hombre-taxi*, aquel que es el titular de la concesión, propietario del vehículo y operador del mismo; e) el *rentista*, aquel que es el titular de la concesión y propietario del vehículo, y que autoriza la operación del automóvil al sujeto descrito en primer lugar; y f) el *concesionario*, aquel que es el titular de la concesión, pero no

⁸ Leticia Pogliaghi, señala en su tesis doctoral (2012) que tan sólo en la Ciudad de México, en marzo de 2011, se encontraban registrados 131 778 vehículos que prestaban el servicio de taxi, según datos de la SETRAVI, con información obtenida de la Oficina de Transparencia. Por su parte, Hernández y Galindo (2015), mencionan que en el Estado de México, en el 2009, se hallaban registrados 91 482 vehículos de servicio público en la modalidad de taxi, de acuerdo con la información presentada por la subsecretaría de operación del transporte del Estado de México.

⁹ A este respecto, resulta ilustrativo lo establecido en la recién aprobada Ley de Movilidad del Estado de México, en la que se refiere que las concesiones para el servicio público de transporte de pasajeros sólo serán otorgadas mediante Concesión Única a personas jurídico colectivas en la forma de S. A. de C. V., estructuradas por las rutas o los sitios de taxis actualmente concesionados.

propietario del vehículo, por lo que autoriza la explotación de la concesión mediante el automóvil de alguno de los actores descritos en los incisos b y c (Hernández y Galindo, 2013).

De la interacción de tales actores, se derivan las relaciones de trabajo que marcan las particularidades en el modelo de gestión del servicio del taxi tradicional. Cabe resaltar, que en este modelo y derivado de dichas interrelaciones, se prioriza el trabajo independiente, por sobre el trabajo formal basado en contratos laborales, y las relaciones entre actores se vuelven más una relación comercial que de trabajo, caso que, como se muestra más adelante, Uber replica de forma similar.

EL MODELO DE SERVICIO DE UBER

Uber es una ERT constituida como tal en Holanda, que inició operaciones en el 2009 en San Francisco, California, USA. Actualmente, Uber se ha convertido en una de las grandes empresas de éxito en el mundo, operando en 62 países.

El modelo de servicio de Uber se realiza mediante una aplicación electrónica de intermediación de transporte bajo demanda. La empresa ofrece información y un medio de enlazar servicios de transporte privado mediante

el uso de las nuevas tecnologías. En este caso se trata de una aplicación que se descarga e instala en un dispositivo móvil (*Smartphone*), y dicho servicio es vendido a terceros (propietarios de vehículos particulares de diferentes marcas), para proveer del servicio de transporte a usuarios que lo soliciten mediante la aplicación.

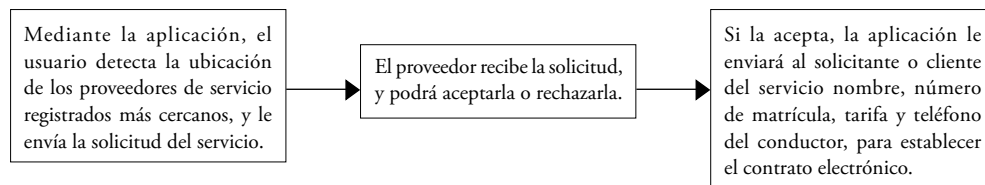
En México, Uber se encuentra registrada como una empresa de tecnología. La empresa no se define como transportista ni se encuentra avalada por el Estado como tal. Uber expresa en sus términos legales de uso, disponibles en su página oficial, lo siguiente:

Al objeto de evitar cualquier duda: Uber por sí mismo *no* presta servicios de transporte y Uber *no* es un transportista. El Proveedor del Transporte es quien decide ofrecer servicios de transporte, que se pueden solicitar mediante el uso de la Aplicación o el Servicio. Uber solo actúa como intermediario entre usted y el Proveedor del Transporte. Por lo tanto, la prestación de los servicios de transporte del Proveedor del Transporte estará sujeta al acuerdo suscrito entre usted y el Proveedor del Transporte. Uber no será nunca una parte de este acuerdo.

La empresa dice operar sólo como intermediaria entre el cliente y el prestador del servicio, por lo que el contrato para la renta de un auto con

Esquema 1

MODELO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO POR ERT'S



Fuente: Elaboración propia.

chofer se da entre particulares. Sin embargo, Uber establece tarifas (a diferencia de aplicaciones como Easy Taxi que únicamente contacta al taxi con el usuario), recluta y selecciona a los “proveedores” del servicio (el proveedor del servicio de transporte debe presentar a Uber una prueba de ubicación por la ciudad, de servicios, examen de manejo, antidoping, examen psicométrico y carta de antecedentes no penales), quedando el registro con fotografía del conductor en el sistema de Uber para su mejor identificación por parte del usuario; asimismo, realiza el cobro mediante tarjeta de crédito registrada en la aplicación. La factura por el servicio de transporte la expide el Proveedor de Transporte, pero mediante la plataforma de Uber.

Uber a su vez le factura al Proveedor de Transporte el monto equivalente al 20% del costo establecido por Uber para el servicio de transporte, como Uso de los servicios de Uber. Por tanto, el socio Uber deberá registrarse ante el Sistema de Administración Tributaria (SAT) y facturar mediante el sistema de facturación de Uber.

En la información legal de Uber refiere que se podrá encontrar información sobre las tarifas aplicables para los servicios de transporte por parte del Proveedor del Transporte en el sitio *Web* y a través de la Aplicación. Uber podrá modificar o actualizar las mismas ocasionalmente. Será responsabilidad del usuario mantenerse informado sobre las tarifas actuales para los servicios de transporte.

En México, la particularidad del modelo de Uber en la prestación del servicio de transporte ha generado una serie de choque de intereses con los actores que prestan el servicio y con las autoridades encargadas de la regulación de éste, desatando un fuerte debate en torno a la legalidad del servicio ofrecido. Cabe mencionar, que en casi todos los países en los que opera o ha

pretendido operar se ha enfrentado a situaciones de conflicto debido a las leyes de transporte locales. Por ejemplo, en España, la modalidad de Uber denominada Uberpop cesó operaciones en 2014, por demandas de asociaciones de taxis de Madrid. En mayo de 2015, en Seúl, se estableció una prohibición nacional para la prestación de este servicio. En Milán, se ordenó el cese del servicio el 26 de mayo de 2015. En Kansas, San Francisco y los Ángeles Uber está prohibida por ley (CNN Expansión, 12/06/2015: s/p).

En Bélgica se han detenido los vehículos de Uber por no cumplir con las leyes del servicio de taxi (El País, 16/04/2014: s/p). El caso de Francia es importante, ya que debido a la presión de los taxistas se logró establecer una norma que obligaba a los conductores del servicio de Uber a esperar 15 minutos antes de recoger al usuario. Esta medida se dio como una forma de blindaje al sector del taxi; empero, los taxistas consideraron que dicha ley no es suficiente por lo que la tensión entre Uber y taxistas continúa.

En México Uber comenzó a operar desde 2013. Actualmente ofrece servicio en 14 ciudades, entre ellas, Guadalajara, Nuevo León, Tijuana, Ciudad de México, Querétaro, Puebla y el Estado de México. Chihuahua y Ciudad Juárez son las ciudades 15 y 16 en las que iniciará operaciones, bajo el mismo esquema seguido en las otras ciudades (Chávez, 2016). Dicho esquema ha sido planteado claramente por Ávalos y Sofía (2015), quienes señalan el siguiente proceso:

1. Comienza operaciones, dejando de lado las disposiciones jurídicas vigentes, de forma ilegal o no regulada, en muchos de los casos, amparándose en el derecho privado (la contratación de un servicio entre particulares) ofreciendo ventajas competitivas como innovación y mejor servicio.
2. Sus competidores (servicios de taxi y algunos servicios de transporte

particular de pasajeros) buscan frenar su operación y solicitan la intervención de la autoridad responsable. 3. Se les prohíbe la operación, generan polémica y activan mecanismos de defensa orquestados por los propios usuarios del servicio. 4. Son regulados (Ávalos y Sofía, 2015:106).

La operación de Uber en México no ha estado exenta de conflictos, pero al tratarse de un servicio regulado por la autoridad estatal, en la resolución han jugado un papel importante los actores locales.¹⁰ Dentro de los casos paradigmáticos se encuentra el referido a la Ciudad de México, la primera ciudad de América Latina en regular los servicios de Uber. En esta entidad, el gobierno capitalino actuó mediante la implementación de operativos para sancionar a los autos que prestaban el servicio por medio de la aplicación de Uber, haciendo declaraciones públicas en torno al delito en el que incurrían; por su parte, los prestadores del servicio de taxi tradicional realizaron diversas protestas públicas y confrontaciones con los conductores de Uber (Ferrer, 2016). Incluso, las agrupaciones de Taxistas Organizados de la Ciudad de México junto con la Asociación Élite Taxi de Madrid, España, formaron un frente internacional en contra de la operación de Uber. Cabe señalar que aun y cuando la resolución a

este conflicto de intereses es de jurisdicción local, por la relevancia de la Ciudad de México, diversas asociaciones de taxistas de otras entidades del país apoyaron a los taxistas de esta ciudad, al avizorar la entrada de Uber en otras capitales del país.¹¹

En junio de 2015 se llevó a cabo el Debate Digital CDMX para conocer la opinión de diversos actores. En términos generales, la opinión de la sociedad civil que participó en dicho debate apoyó la entrada de opciones de transporte de mayor calidad a la del taxi tradicional, así como la oportunidad de autoempleo que presenta Uber. Dentro y fuera del debate, la academia ha mostrado opiniones a favor y en contra de la entrada de Uber. Por ejemplo, el 2 de julio de 2015 el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM llevó a cabo un Simposio sobre el servicio público de transporte individual de pasajeros sin ruta fija; como parte de la discusión generada, expertos refutaron la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE)¹² (Sigler, 2015).

Luego de intensas protestas, en julio de 2015 se estableció un acuerdo para aminorar la tensión entre el sector transporte.¹³ Con dicho acuerdo, las Empresas de Redes de Transporte (ERT) aportarían 1.5% del ingreso por cada viaje, con lo cual se crearía un fondo destinado a mejorar las

¹⁰ Como ejemplo se puede mencionar las diferencias en la normatividad de transporte estatal, observables en las nuevas leyes de Movilidad de la Ciudad de México y de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

¹¹ El dirigente de UNESTA (Unión Estatal de Taxistas) manifestó desde San Luis Potosí el apoyo a los taxistas de la Ciudad de México, señalando que por más que se intente disfrazar, Uber presta el servicio de transporte de la misma forma que un “taxi pirata”, al no pagar impuestos, no estar regulados los vehículos, ni pasar revista. Asimismo, el líder del grupo de taxistas Alfa se sumó a esta postura (Estrada, 2015).

¹² El 4 de junio de 2015 la COFECE emitió una opinión dirigida a los ejecutivos estatales y legislaturas para que se regule la modalidad de servicio de transporte que presenta Uber y Cabify, bajo el argumento de que no competen con el servicio de taxi tradicional porque no pertenecen al mismo mercado relevante.

¹³ Para conocer el esquema de regulación del servicio privado de pasajeros mediante aplicaciones y plataformas informativas se puede consultar la Gaceta Oficial del 15 de julio de 2015.

condiciones de este sector; se crearía un registro de sus unidades y se establecía la necesidad de emisión de un permiso para los operadores. Empero, a casi un año de este acuerdo, la Secretaría de Movilidad no tenía registros de depósitos recibidos por el fideicomiso (Reuters, 16/06/2016).

Jalisco ha sido otro caso relevante en México, al suscitarse una larga discusión en torno a la llamada “Ley Uber” y una propuesta de normatividad distinta a la de otras entidades del país. En Jalisco, la nueva Ley, aprobada por el Congreso local, establece que las ERT tendrán que pagar un permiso anual de \$35,000 y una cuota anual de \$1,600 pesos por unidad que registren; por cada viaje que se realice, las empresas pagarán 1.5% del costo total del viaje para el “fondo verde” (Pineda, 2016).

Sin embargo, será a finales de julio de 2016 que se publique el Reglamento definitivo de la “Ley Uber”. Lo anterior, luego de que el gobernador de la entidad, vetó las reformas a la Ley de Movilidad, advirtiendo de las lagunas en la Ley, lo que ha permitido el abuso en el cobro mediante el empleo de una “Tarifa dinámica”, como ocurrió en la Ciudad de México ante la contingencia ambiental. El ejecutivo estatal ha sido enfático al señalar que es una atribución del Estado el imponer tarifas al transporte público, al ser éste de interés público.

Asimismo, ha dicho que las ERT no deben tener posibilidad de cobrar en efectivo a sus clientes. Una opinión fundamentada en los propios argumentos que utilizó la COFECE para defender la regulación de las ERT: “el cobro electrónico lo diferencia de la modalidad de taxi”, haciendo de este servicio un “nuevo producto en el mercado”, además de que no genera competencia desleal al dirigirse a una “nueva base de consumidores” (Torres, 2016). La opinión

del gobernador de Jalisco, Aristóteles Sandoval, resulta relevante en un contexto en el que Uber ha anunciado que experimentará un programa piloto de cobro en efectivo en Mérida (Milenio, 02/06/2016).

Hasta aquí, se puede predecir que la regulación de Uber en otras entidades de México continuará. Sin embargo, es importante que las autoridades cumplan la función de vigilar la prestación del servicio de transporte, tomando al interés de la ciudadanía como eje, toda vez que en los acuerdos políticos, antes y después de la entrada de Uber a las diferentes ciudades de México, ha prevalecido el interés político y económico de los tomadores de decisiones públicas, y de los grupos de poder dentro de los taxistas locales. El contexto actual ha abierto una caja de Pandora del transporte público, mostrando su deficiencia y falta de control, pero dejando en claro que es un interés legítimo de la ciudadanía buscar seguridad y calidad en el servicio.

FLEXIBILIDAD EN LA PRODUCCIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE

En la producción del servicio público de transporte no se presenta una relación laboral típica, en la que se preste un trabajo a cambio de un salario. Aquí, las relaciones de trabajo tienen diversos matices, dependiendo de las combinatorias de los elementos de titularidad de la concesión, propiedad del vehículo y operación del servicio.

Asimismo, no hay una percepción económica fija, sino que el ingreso se encuentra en función de los viajes realizados, el kilometraje recorrido, los acuerdos establecidos entre el dueño del vehículo, o de la concesión con el operador o chofer (cuando es el caso), la ubicación de la

base, el esfuerzo individual, las contingencias en los trayectos, la relación oferta y demanda, por mencionar algunos. Incluso entra en juego la subjetividad y cultura de quien opera el taxi, quien decide si únicamente saca lo de la cuenta y lo de su día o si se plantea la posibilidad de generar un mayor ingreso. Esta configuración del servicio de transporte público, conlleva una amplia fragmentación en las decisiones sobre las formas de gestión del servicio público de transporte.

En los trabajos clásicos, la relación laboral implica al capital y al trabajo; empero como señala De la Garza, en el sector servicios, en que se ubica el transporte de pasajeros, se presenta un concepto ampliado de relación laboral y de control sobre el trabajo. Esto quiere decir que otros actores se encuentran inmersos. Uno de estos actores es el cliente, quien supervisa de alguna manera la prestación del servicio; y en el caso de Uber tiene mayores consecuencias para el conductor. En el modelo de Uber, el cliente participa en la selección del servicio mediante su teléfono inteligente, con una evaluación del servicio y teniendo la posibilidad de una vigilancia de la trayectoria del conductor –junto con los familiares o amigos con quienes se conecta el usuario del transporte–.

Bajo el esquema de trabajo que generalmente se encuentra en los operadores de taxis, no existe una relación contractual como tal, pero sí existen formas de organización del trabajo, ya que las asociaciones y empresas, que agrupan a estos taxistas, establecen pautas para la prestación del servicio. Así, por cuanto al aspecto laboral, se asemeja más a un trabajo independiente o por cuenta propia, que a un asalariado.

Recordando, que la tarifa oficial es establecida por las autoridades estatales.

Conforme a lo anterior, cabe preguntar en relación con la organización del trabajo y las relaciones laborales ¿cuál es la diferencia de la configuración del servicio de transporte público en la modalidad de taxi con respecto al modelo de Uber?

Se ha mencionado que, en el caso de los proveedores de servicio de transporte de Uber, hay un encadenamiento productivo del proveedor de transporte con la empresa Uber mediante un contrato, que relaciona el servicio con la marca Uber. Además, Uber y el cliente participan en el proceso de control del servicio mediante la evaluación que se hace al conductor. En el mismo contrato y en los términos y condiciones de la aplicación, se establece que Uber es el que determina las pautas para la prestación del servicio, equiparable a la función de las agrupaciones de taxistas. Aunque, también participa el dueño del vehículo (cuando el conductor no es el propietario) o alguna de las empresas administradoras de vehículos de servicios de choferes privados.¹⁴

En cuanto al modelo de gestión del servicio de transporte que tiene Uber, se puede observar que, en términos generales, se replica el modelo tradicional de los taxis, sólo que desaparece la variable concesión, sustituyéndose por la titularidad de la aplicación tecnológica. Debido a esta particularidad, en el caso de Uber las combinatorias se definen en función de la propiedad del vehículo y de la operación o prestación del servicio. Esto es así, porque no necesariamente el dueño del vehículo prestador

¹⁴ Existen administradoras como *ubr-admin.com* que llevan el control y administración de “socios Uber”, quienes pueden ser inversionistas pequeños o en gran escala, algunos de los cuales incluso han formado S. de R.L. de C.V.

Cuadro 1
MODELO DE NEGOCIOS CON UBER

	<i>Propietario / Administradora del vehículo</i>	<i>Conductor/chofer</i>	<i>Titular de la aplicación</i>
Uber			X
Modelo I Operador/Chofer		X	
Modelo II Rentista	X		
Modelo III Propietario	X	X	

Fuente: elaboración propia.

del servicio de transporte en Uber es quien opera el vehículo. Incluso, existe por parte de Uber una plataforma para el enlace entre choferes ya evaluados por Uber con los propietarios de vehículos que operan en su plataforma. En el cuadro 1 se observan las posibles combinatorias. La particularidad de Uber es que las TICs se aplican a una actividad tradicional, como el alquiler de autos, lo que ha dejado fuera el involucramiento directo del Estado, al referirla como transporte privado bajo demanda, sin tener que pagar algún permiso.

En el primer modelo, la persona se alquila para trabajar como chofer a cambio de un sueldo mensual o un porcentaje de lo recolectado, y en algunos casos puede recibir una comisión adicional por cada viaje que se realice. En el segundo caso, la persona compra un auto y contrata un chofer para que lo conduzca. En el tercer caso, el proveedor de transporte compra un auto y lo opera él mismo. Uber recibe 20%¹⁵

del cobro como comisión; mientras que el chofer, cuando no se es propietario del vehículo, recibe en promedio 30% de lo que resta después del pago a Uber. El remanente es para el dueño del vehículo. Al igual que en el esquema del taxi tradicional, si un día no se trabaja no hay ingresos. De acuerdo con lo planteado por Uber, como socio potencial se pueden obtener ventas de \$60,000.00 mensuales por auto, trabajando dos turnos de 8 a 10 horas, con una utilidad de \$15,000.00 por auto.¹⁶

Como se puede observar, en Uber se reproduce la vieja práctica en la que propietarios de vehículos contratan a terceros para que manejen el vehículo mediando o no contratos laborales, y en el segundo supuesto, exentos del pago de seguro social. Al igual que en el modelo del taxi tradicional, Uber no reconoce la existencia de una relación laboral con los conductores que utilizan su aplicación, en su lugar refiere un sistema de trabajo colaborativo, dentro del cual

¹⁵ A la fecha de cierre de este documento, se presentó un incremento en el porcentaje que cobra Uber pasando de 20 a 25%, y para el servicio denominado UberPool, de hasta 30%.

¹⁶ La realidad no ha sido del todo satisfactoria para algunos inversionistas. Una interesante experiencia se puede consultar en https://www.reddit.com/r/mexico/comments/48k7t9/mi_experiencia_como_socio_uber_y_otras_cosas/

Uber no es dueño de los vehículos que prestan el servicio de transporte. Sin embargo, habría que señalar que el medio de producción del servicio no sólo es el auto, también lo es la aplicación.

Por otra parte, Uber no restringe el número de socios, entre más choferes mejor para Uber. Esta política ha tenido consecuencias para algunos inversionistas, quienes han visto mermadas sus expectativas de ganancia cuando sus choferes han decidido independizarse, ante el ofrecimiento de Uber de conseguir créditos para obtener su propio auto. Empero, más socios no resulta positivo para socios y choferes, debido a que aumenta la oferta y por ende disminuyen las ventas por vehículo. Bajo este esquema, Uber es el único ganador.

Lo novedoso en Uber es la emergencia de un nuevo perfil de conductor, un trabajador por cuenta propia, que ahora es de clase media. Y también de un nuevo perfil de empresario del servicio de transporte o, como señala la empresa, de renta de autos con chofer, que ahora se agremia con el personal designado por la ERT.

Finalmente, en ambos casos, tanto Uber como las agrupaciones de taxistas mantienen el mismo modelo de gestión del servicio de transporte, respecto de la organización y las relaciones de trabajo: en general, operadores sin prestaciones sociales, e ingresos de acuerdo con la productividad, todos ellos factores asociados conceptualmente a la flexibilidad laboral. Cabe mencionar, que las asociaciones de taxis tradicionales, en la mayoría de las entidades del país, están transitando hacia la modalidad de empresas, con la intención de “regular” la existencia de contratos de trabajo y contribuir en el crecimiento de las cifras del “empleo formal”.

Respecto a la flexibilidad salarial, el salario puede fluctuar en términos de la productividad. Sin embargo, en este caso no hay una relación propiamente salarial. En ambos modelos de

operación, con tarifas reguladas (servicio público) o con tarifas dinámicas (Uber), el operador se ve sometido a una flexibilidad neotaylorista, esto es, basada en la intensificación del trabajo. En el primer caso tienen que trabajar más por la fuerte competencia en el mercado y el bajo nivel adquisitivo. En el segundo caso, las horas laboradas estarán en función de la fluctuación en demanda del servicio que tenga la ERT, y la disponibilidad de tiempo del proveedor del servicio. De alguna manera, la explotación en este trabajo se desdibuja, debido a que el trabajador asume que su ingreso dependerá de su esfuerzo individual, por lo que trabajar 8 o más horas, o trabajar a tiempo parcial, es una decisión individual, al igual que el esforzarse por los estímulos de productividad.

Al margen de las opiniones positivas de los usuarios del servicio de Uber, y de las habilidades simbólicas de sus choferes, en la parte laboral la empresa utiliza formas de contratación precarias, aprobadas en la reforma laboral, dando acceso a quienes apuesten a incrementar sus ingresos mediante esta modalidad de trabajo flexible. Y, lo más importante, no hay costos laborales para Uber.

Al respecto, cabe mencionar que, mientras que en otros sectores productivos la introducción de prácticas de flexibilidad en el trabajo se ha realizado de manera paulatina, en función de la capacidad de negociación, resistencia, imposición o confrontación de los actores involucrados –llámese empresa, trabajadores, sindicato–, para emplear o desemplear de acuerdo con las necesidades de la producción; en la producción del servicio de transporte que tiene Uber, el proveedor (sea propietario o no del vehículo) se emplea o desemplea de acuerdo con la dinámica de la demanda, consumo del servicio, e incluso de la calificación del cliente.

Así como ocurre en los procesos de flexibilidad en el trabajo asalariado clásico, en donde la empresa tiene la posibilidad de mover los horarios de trabajo, en el modelo de Uber el proveedor pone sus horarios a disposición y Uber utiliza a los proveedores disponibles. De esta forma horarios y fuerza de trabajo están siempre abiertos y disponibles.

La alternativa de empleo que presenta Uber se ha observado con gran optimismo, lo cual resulta comprensible en un país en el que el ingreso se ha visto afectado seriamente y en donde estas formas de trabajo precario permiten amortiguar una crisis social de otra magnitud. Tales formas de trabajo se presentan como una oportunidad de obtener un ingreso, para diversos actores: quienes tienen un auto con los requisitos establecidos por Uber; para sujetos de crédito, ya que Uber ha emprendido alianzas con empresas, como Nissan y Volkswagen, que ofrezcan planes de financiamiento y modelos especiales para Uber (El Financiero, 29/07/2015: s/p); y para aquellos que quieren ser contratados como choferes. De esta manera, el boom de Uber representa un gran reto para las autoridades gubernamentales, que en algunos casos ni siquiera tienen un registro confiable del servicio público concesionado.

CONSIDERACIONES FINALES

Para los teóricos del evolucionismo y para la lógica misma del capitalismo, quien no se moderniza muere. Esta es una situación que se evidencia latente en el transporte público en México en la modalidad de taxi, y más con la presencia de Uber en algunas de las principales ciudades del país.

Diversos aspectos se han colocado en la agenda pública con la presencia de Uber, como los relativos a la forma de empleo, el enfrentamiento

con la normatividad vigente y la necesidad de reformarse, la corrupción y corporativismo en el manejo del transporte público, la inseguridad, las condiciones de trabajo; inscritos en un debate más amplio que tiene que ver con el viejo debate entre regulación del mercado o del Estado.

“... un marco “desregulado” será entendido como aquél donde impera la lógica del mercado; esto es, la concurrencia de decisiones individuales de oferta y demanda en un contexto de ausencia de autoridad, fijándose descentralizadamente precios y cantidades transaccionadas” (Müller, 2010: 162). Sin embargo, siguiendo a Lechner (1992), el mercado no genera ni sustenta un orden. En su lugar, presupone una política de orden. Sin lugar a dudas se requiere de una modificación a la política regulatoria del servicio de transporte, puesto que estamos ante un tema de acceso y equidad, ya que sólo los que pueden pagar tienen opciones de seguridad y calidad en el servicio.

No se niega que las Aplicaciones Tecnológicas permiten rediseñar el sistema de transporte público de manera más eficiente, y que se debe regular su uso, empero lo central es asegurar que la normatividad sea respetada; salvaguardando el servicio público para garantizar los derechos humanos y sociales. Obviamente, la negociación dependerá de la capacidad de los actores políticos, económicos y sociales en cada entidad federativa, al ser éste un servicio regulado por las autoridades de transporte estatal.

Uber ha logrado incursionar en varias entidades, con esquemas de regulación laxa, e influenciados en buena medida por la recomendación de la COFECE de evitar restricciones como: a) autorizar o registrar vehículos que presten el servicio, limitar su número, o imponer requisitos adicionales, y b) regular los esquemas tarifarios (COFECE, 04/06/2015). Uber no se

ve dispuesta a obtener menos, calificando de “artificial” cualquier medida impositiva de los gobiernos locales, como se puede observar en las recientes declaraciones realizadas sobre la propuesta del gobierno de Mérida.¹⁷

Mientras tanto, a nivel del trabajo, la llamada *ubertization* tiene la posibilidad de flexibilizar más la vida laboral, adaptándose este trabajo a los horarios del potencial trabajador. Generando mayores ingresos, pero sin contar, en la mayoría de los casos, con seguridad y prestaciones sociales. Paradójicamente, en muchas ocasiones, éste ocurre por propia decisión de los conductores, tanto de Uber como del taxi tradicional perteneciente a una empresa; quienes prefieren recibir su ingreso neto, a la aportación que tiene que hacer para tener los servicios de seguridad social.¹⁸

En este artículo se ha querido presentar el entramado de aspectos que intervienen en la configuración del servicio de transporte de personas, sea en la modalidad de taxi tradicional o en la representada por Uber, varios de ellos sin profundizar. Empero, la intención es dejar abiertas algunas aristas de investigación sobre un ámbito en proceso de constitución. Los antagonismos entre nuevos y viejos actores intervinientes en la

prestación del servicio de transporte de personas, en la disputa por el espacio, seguramente tendrán incidencia en la conformación de nuevas identidades, de los taxistas tradicionales y los conductores de Uber.¹⁹ Habría que explorar, por ejemplo, si la identidad de los conductores de Uber con la empresa, influye en la productividad y la calidad, y la relación de ello con los procesos de flexibilidad con consenso, de la que hablan las teorías gerenciales.

Como colofón, las declaraciones en una nota de colombiana son impactantes.

Podemos terminar con un futuro en el que una fracción de la fuerza de trabajo haría una cartera de cosas para generar un ingreso –que podría ser un conductor Uber, un comprador Instacart, un host Airbnb y un TaskRabbit...”Estos servicios tienen éxito porque están aprovechando el tiempo disponible de las personas de manera más eficiente”... “Se podría decir que la gente está monetizando su propio tiempo de inactividad”. Piense en eso por un segundo; no está “monetizando el tiempo de inactividad” una visión infernal del futuro del trabajo? dijo el Dr. Sundararajan (Estrada, 2015).

¹⁷ Luis De Uriarte, vocero de Uber en México, refirió que la ley en Mérida será “artificial”, porque serán las propias autoridades quienes decidirán qué tantos yucatecos podrán ofrecer el servicio, lo que para él constituye un riesgo ya que regularán la ley de la oferta y la demanda, lo que podría propiciar que, no existan suficientes autos para cubrir la demanda. Sin embargo, también se puede dar el escenario de que existan demasiados autos en relación con la demanda, lo que tendría repercusiones en la intensificación del trabajo, por ejemplo, para aquellos que tengan que pagar créditos. O que el porcentaje correspondiente a Uber se modifique, y se tenga que cumplir con una cuota para el propietario del vehículo, cuando no se es el dueño. En consecuencia, el trabajador será quien lleve las de perder.

¹⁸ Por ejemplo, en una empresa, el costo promedio de las prestaciones laborales corresponde al 36% del salario, que se aplican a lo que el trabajador genera como plusvalía. De esta manera, si su ingreso sin prestaciones equivale a \$136 por día, en una empresa su salario sería de \$100, para que la empresa pueda sostener el costo de las prestaciones.

¹⁹ Mientras tanto, al cierre de este documento, aparece la siguiente publicación: “Socios de Uber México protestan por abusos”, disponible en <https://hipertextual.com/2016/07/uber-mexico>.

De esta forma, se visualiza un futuro incierto en el escenario laboral, donde los nuevos trabajadores estarán a merced de los requerimientos, ya no sólo de los patrones, sino también directamente de los mercados. Y la flexibilidad laboral seguirá siendo el común denominador.

BIBLIOGRAFÍA

1. Abascal, Arturo (2009), "El servicio público de taxi", en *Régimen Jurídico del Urbanismo. Memoria del Primer Congreso de Derecho Administrativo Mexicana*. Fernández Ruíz, Jorge; Germán Cisneros Farías y Filiberto Otel Salas (coord.), México, UNAM, pp. 225-257.
2. Ávalos, Marcos y Paula Sofía (2015), "Baby, you can ('t) drive my car. El caso de Uber en México", en *Economía informa*, núm. 390, enero-febrero 2015, pp. 104-112.
3. Castro, Miriam (2015), "Traxi: una app para saber si tu taxi es confiable", en *Milenio.com*, 15 de junio, México, en http://www.milenio.com/negocios/emprendedores/uber-taxis_cdmx-taxistas_df-usuarios_uber-traxi-cabify_0_536946489.html, consultado el 1 de julio de 2015.
4. Chávez, Orlando (21/06/2016), "UBER llega como una alternativa de transporte", en *El Diario, lealtad a Chihuahua*, en <http://eldiariodechihuahua.mx/Estado/2016/06/21/desplaza-a-3-mil-violencia-en-sinaloa/>, consultado el 22 de julio de 2016.
5. CNN Expansión (12/06/2015), "Las ciudades que le han cerrado las puertas a Uber", México, en <http://www.cnnexpansion.com/tecnologia/2015/06/10/las-controversias-de-uber>, consultado el 20 de junio de 2015.
6. Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) (04/06/2015), "Opinión sobre el impacto de los servicios de transporte de personas por medio de plataformas móviles, dirigida a los Gobernadores de los Estados, Jefe de Gobierno del Distrito Federal y Legislaturas de las Entidades Federativas", en <http://www.cofece.mx:8080/cfcresoluciones/docs/Mercados%20Regulados/V6/16/2042252.pdf>, consultado el 13 de junio de 2016.
7. De la Garza, Enrique (1999), "Epistemología de las Teorías sobre Modelos de Producción", en *Los retos teóricos de los estudios del trabajo hacia el siglo XXI*, Buenos Aires, CLACSO, pp. 71-85.
8. De la Garza, Enrique (2000), "La flexibilidad del trabajo en América Latina", en *Tratado latinoamericano de sociología del trabajo*, Enrique de la Garza (coord.), México, COLMEX, FLACSO.
9. De la Garza, Enrique (2001), "La epistemología crítica y el concepto de configuración", *Revista Mexicana de Sociología*, núm. 1, vol. 63, enero-marzo 2001, México, UNAM, pp. 109-127.
10. De la Garza, Enrique (2013), "Trabajo no clásico y flexibilidad", en *Cuaderno CRH* (online), Salvador, vol. 26, núm. 68, pp. 315-330, Maio-Ago 2013, en http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-49792013000200007, consultado el 2 de julio de 2015.
11. El País, 16/04/2014, "Bélgica prohíbe el uso de la aplicación Uber", México, en http://tecnologia.elpais.com/tecnologia/2014/04/16/actualidad/1397662507_136293.html, consultado el 30 de junio de 2015.
12. Estrada, Juan (02/02/2015), "Modelo de negocios de Uber podría cambiar su trabajo", en <http://snttdecolombia.org/modelo-de-negocio-de-uber-podria-cambiar-su-trabajo/>, consultado el 10 de junio de 2015.

13. Estrada, Samuel (28/05/2015), "Taxistas de Unesta y Alfa cero se manifiestan contra Uber", *La Jornada San Luis*, en <http://lajornadasanluis.com.mx/politica-y-sociedad/taxistas-de-unesta-y-alfa-cero-se-manifiestan-contra-uber/>, consultado el 20 de junio de 2016.
14. Ferrer, Angélica (01/01/2016), "Taxistas contra Uber: la pelea por los pasajeros en el DF", *Milenio.com*, en http://www.milenio.com/df/conflicto_uber_taxis_df-pelea_uber_taxis_ciudad_mexico-apps_debate_taxis_df_0_647335583.html, consultado el 21 de junio de 2016.
15. Guadarrama, Rocío, Alfredo Hualde y Silvia López (2014), "Conclusiones", en Rocío Guadarrama, Alfredo Hualde y Silvia López (coord.), *La precariedad laboral en México. Dimensiones, dinámicas y significados*, México, Colegio de la frontera norte/UAM Cuajimalpa, pp. 391-419.
16. Hernández, Yasmín, Galindo Sosa y Raúl Vicente (2013), "El desarrollo urbano y el proceso de configuración de un espacio empresarial. El caso de los concesionarios de transporte público de pasajeros en la modalidad de taxi en Zumpango, Estado de México", *Revista Quivera*, UAEM, vol 25, núm. 2, julio-diciembre, 2013, pp. 43-61.
17. Hernández, Yasmín, Galindo Sosa y Raúl Vicente (2015), "Conflictividad por la operación del transporte público de pasajeros (modalidad taxi) en conjuntos urbanos de Tecámac, Estado de México", en *Revista Espacios Públicos*, UAEM, vol. 18, núm. 42, enero-abril, 2015, pp.135-156.
18. Lechner (1992), "El debate sobre Estado y mercado", en *Estudios Públicos*, núm. 47, Chile, Centro de Estudios Públicos. pp. 235-247.
19. Milenio (02/06/2016), "'Experimentará' Uber con pago en efectivo en Mérida", en *Milenio.com*, en <http://sipse.com/milenio/uber-pago-efectivo-transporte-merida-207592.html>, consultado el 15 de junio de 2016.
20. Müller, Alberto (2010), "Marco regulatorio para el autotransporte colectivo urbano: reseña y opciones", en *Revista Transporte y Territorio*, núm. 2, Universidad de Buenos Aires, pp. 158-177.
21. Pérez, Carlota (1986), "Las nuevas tecnologías: una visión de conjunto", en Carlos Ominami (ed.), *La tercera revolución industrial: impactos internacionales del actual viraje tecnológico*, Argentina, RIAL, Grupo Editor Latinoamericano, pp. 43-90.
22. Pineda, Irving (21/03/2016), "10 datos que debes saber sobre 'La ley Uber'", aprobada en Jalisco", en *Irving Pineda Noticias*, en <https://irvingpineda.com/2016/03/21/10-datos-que-debes-saber-sobre-la-ley-uber-aprobada-en-jalisco/>, consultado el 8 de julio de 2016.
23. Pogliaghi, Leticia (2012), "Entre el control y la libertad: configuraciones de trabajo, identidad y acción colectiva de los taxistas de la Ciudad de México", tesis de doctorado en Estudios Sociales, en la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa.
24. Reuters (16/06/2016), "Reglas para Uber en Ciudad de México siguen sin ejecutarse a casi un año de su anuncio", en <http://www.economiahoy.mx/empresas-eAmexico/noticias/7642566/06/16/Reglas-para-Uber-en-Ciudad-de-Mexico-siguen-sin-ejecutarse-a-casi-un-ano-de-su-anuncio-.html>, consultado el 22 de junio de 2016.
25. Sigler, Edgar (02/07/2015), "Expertos refutan opinión de Cofece sobre Uber", en *El Financiero*, México, en <http://>

www.elfinanciero.com.mx/tech/expertos-refutan-opinion-de-cofece-sobre-uber.html, consultado el 21 de junio de 2016.

26. Torres, Raúl (15/04/2016), “Veta Aristóteles Sandoval “ley Uber” en Jalisco”, en *El*

Universal.com, en <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/estados/2016/04/15/veta-aristoteles-sandoval-ley-uber-en-jalisco>, consultado el 8 de julio de 2016.