



Centro de Estudios Internacionales

**Políticas públicas y nuevas tecnologías:
El caso de Uber en México**

TESIS

que para obtener el título de
Maestro en Ciencia Política
presenta:

Gustavo Arreola Camacho

Director de Tesis: Dr. José Luis Méndez Martínez

Ciudad de México, diciembre 2017.

Agradecimientos:

Milan Kundera, en su famosa novela *La insoportable levedad del ser*, escribió que “El hombre nunca puede saber qué debe querer, porque vive sólo una vida y no tiene modo de compararla con sus vidas precedentes ni de enmendarla en sus vidas posteriores. [...] No existe posibilidad alguna de comprobar cuál de las decisiones es la mejor, porque no existe comparación alguna.”

Un poco así me sentí al entrar a la Maestría en Ciencia Política que, con este ejercicio, llega a su fin. Unos años antes nunca me hubiera imaginado en esta situación y, del mismo modo que Tomás en la novela se da cuenta que las decisiones trascendentales de la vida muchas veces son consecuencia de pequeñas casualidades, considero que esta importante decisión no se hubiera dado de no ser por algunos eventos fortuitos que, sin quererlo, me condujeron por este camino.

Al querer agradecer a todas aquellas personas que tuvieron influencia en esta decisión y en el proceso que ello implicó, me encuentro con que sería imposible mencionarlas a todas y cada una de ellas. Prometo hacerles llegar mis agradecimientos de manera más personal.

Me gustaría agradecer a mi madre y a mi padre por todo su apoyo en este y todos los momentos de mi vida. No hay forma de agradecer todo lo que me han dado, me siento muy afortunado de pertenecer a esta familia que han formado. Por supuesto, también debo mencionar aquí a mi hermana, quién siempre me ha apoyado y seguido mis locuras, y de quien me siento muy orgulloso de sus logros. ¡Felicidades futura ingeniera!

A todos mis compañeros de la maestría, quiero agradecerles todas aquellas tardes en el comedor con discusiones interminables. Aprendí y aprendo mucho de todos ustedes, como diría aquella famosa frase. No me imagino haber podido concluir esta etapa sin su constante apoyo. Quiero agradecer especialmente a quienes, por diversas razones, nos tocó convivir más tiempo. A Gonzalo y Héctor por esos meses de compartir un departamento que nunca tuvo cortinas y, por supuesto, a Andrés: el *Cuarteto de Coplico* no hubiera estado completo sin ti. También a Aketzali, Sergio y Jorge Luis por todos los momentos vividos. Los quiero y aprecio mucho. No quiero dejar a nadie fuera, así que los mencionaré a todos: Dulce, Caro, Gleicys, Nath, Carlos, Dany, Fer, Jorge Ortíz, Pedro, Pepe, Miguel, Toño, Uriel, Oscar. Gracias, porque cada uno de ustedes dejó una huella importante en mi vida. También

agradecer a Marlene, Andrea y Killian, quienes, a pesar de no aparecer en la lista oficial, formaron parte importante del grupo.

A Monserrat, por (re) encontrarnos y acompañarme en esta y otras aventuras. Sé que muchas veces te robé tiempo para dedicarlo a las materias, a la elaboración de la tesis y al intercambio. Espero poder recompensarte. Agradezco tu apoyo para lograr esta meta y todas las demás que nos faltan.

A Daphne, Mary Carmen, Paulina, Fernando y Ramón, por estar cuando los he necesitado, ya desde hace casi 10 años. Son una luz en mi vida que siempre me guía y que espero mantener para siempre. A Michelle e Iris, que aunque cada uno tomamos caminos diferentes, siempre recuerdo con alegría aquellos momentos de nuestra vida universitaria. Ninguno seguimos realmente el camino de la administración, pero creo que ha valido la pena.

A Fernanda, Luisa, Yuriko, María y David por su compañía y amistad en un lugar tan lejos de casa. La experiencia rusa no hubiera sido igual sin ustedes. Recuerdo con cariño todas esas tardes platicando en el dormitorio o a la mitad de un bosque siberiano esperando el camión. большое спасибо! Ojalá podamos reunirnos de nuevo muy pronto.

A Juan Barrón Pastor, Gustavo Blutman y Rosana Kuravsky por despertar en mí el ánimo de la investigación y mi interés por lo que pasa a nuestro alrededor. Sin su ayuda nunca hubiera elegido estudiar ciencia política.

A todos mis profesores de El Colegio de México por su dedicación, profesionalismo y enseñanzas. Sin duda aprendí mucho de cada uno de ustedes. En especial al Dr. José Luis Méndez, quien aceptó dirigir esta tesis y que me guió para poder aterrizar mis ideas; este trabajo no hubiera sido posible sin su apoyo y observaciones. Al Dr. Carlos Alba y al Dr. Juan Cruz Olmeda, por leer la tesis y brindarme comentarios que ayudaron a elaborar esta última versión.

Al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología por brindarme una beca que permitió dedicarme exclusivamente a mis estudios de posgrado y la oportunidad de irme de intercambio un semestre con la beca mixta. Ojalá muchas personas más puedan tener el mismo privilegio.

Gustavo Arreola Camacho

Noviembre, 2017

Índice

Introducción	2
Lo público, acceso a la agenda y alcance del conflicto. ¿Cómo entender el caso de Uber desde la ciencia política?	10
Entre lo público y lo privado.	11
Teorías del control de la agenda.	16
Tipologías de políticas públicas: Theodore J. Lowi y James Q. Wilson.	22
El modelo del equilibrio puntuado: El cambio en las políticas.	28
Shattschneider: El conflicto como el lenguaje universal de la política.	33
Relación empresas y gobiernos.....	36
Estado y regulación.	40
Taxis vs Uber.	45
Breve historia de la industria del taxi.....	46
Breve historia del taxi en México.....	50
La regulación en la industria del taxi.....	53
Antes de Uber: Intentos por mejorar el servicio de taxis y los viajes compartidos.....	57
El nacimiento de Uber.....	63
Los primeros problemas legales.....	65
Uber, taxis y los viajes compartidos.....	68
Uber, ¿Un modelo de economía compartida?.....	73
Eliminando la ventaja competitiva de los taxistas.	82
Los inicios de Uber en el país: El caso de la Ciudad de México.....	89
La llegada de Uber a la Ciudad de México.	92
Uber comienza a ser popular en la CDMX.....	96
Manifestación y viajes gratis #MexicoNoPara #UberNoPara.	100
“Autodefensas” y el llamado a la anarquía.	105
El Debate Digital CDMX.....	111
La regulación.	115
El caso de Uber en México: Un análisis cualitativo comparado.....	119
Análisis cualitativo comparado (QCA) como metodología de estudio.....	120
Definiendo el resultado: la respuesta estatal ante la llegada de Uber.	127
Las condiciones: Taxistas y participación ciudadana.	132

Los datos.	139
Los resultados.....	141
Conclusiones	144
Bibliografía.	150
Anexo I.....	168
Estados y ciudades con servicio de Uber en México.....	168
Anexo II.....	170
Tablas de información por Entidad Federativa.	170

Introducción

*El problema de nuestros tiempos es que
el futuro ya no es lo que solía ser.*

Paul Valéry

A finales de 1989 en la película *Back to the Future II*, Marty McFly, Jennifer Parker y el Doc viajaban en su máquina del tiempo, el famoso De Lorean, al 21 de octubre de 2015. Este hipotético futuro estaba lleno de avances tecnológicos impresionantes: zapatos que se ajustaban solos, patinetas voladoras, gigantescas pantallas de televisión por doquier, impresionantes efectos especiales 3D, robots que hacían el trabajo de camareros, la película número 19 de la saga tiburón y carreteras aéreas repletas de autos voladores.

Hoy día, ese futuro se ha convertido en pasado y han transcurrido más de dos años desde aquel 21 de octubre de 2015. Muchos de nosotros podemos sentir una cierta desilusión sobre la situación actual de la tecnología, pues ciertamente aún estamos lejos de lo que aquellos guionistas imaginaron que sería del mundo a mediados de la segunda década de este siglo, especialmente respecto a los autos voladores que supondrían una solución a uno de los grandes problemas de las principales ciudad del mundo: la movilidad.¹

A pesar de lo anterior, existen esperanzas para un futuro en el que los automóviles terrestres sean parte del pasado. El 27 de octubre de 2016 la compañía Uber Technologies

¹ El concepto de movilidad urbana ha tomado gran importancia en los últimos años; sin embargo, no está exento de controversias. Para los fines que corresponden al presente trabajo, entenderemos la movilidad como un concepto amplio que refiere a un modo de interpretar el acto de desplazamiento; es decir, enfatizando los aspectos culturales y subjetivos de los usuarios. Para un análisis más detallado del tema, véase: Andrea Gutiérrez, “¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte.”, *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 2012, núm. 2, pp. 61-74.

Inc. dio a conocer su proyecto llamado *Elevate* en el cual mostraba los primeros avances de un servicio de transportación aérea “con el potencial de mejorar radicalmente la movilidad urbana, regresándole a la gente el tiempo perdido en sus trayectos diarios”², mediante el uso de una red de aparatos eléctricos de despegue vertical que se encuentran a medio camino entre un automóvil volador y un helicóptero que podría comenzar a funcionar en el año 2020³.

Sin duda, la introducción de automóviles voladores representará un cambio importante en la movilidad y tendrá que enfrentarse no únicamente a los retos técnicos que implica el desarrollo de la tecnología, sino que deberá afrontar otras batallas en diferentes terrenos; entre ellos, en el ámbito de las políticas públicas y la regulación gubernamental.

No obstante, si bien estos grandes cambios tecnológicos parecen formar parte, aún, de la ciencia ficción, sí existió otro cambio que transformó la vida diaria de las personas y el modelo de negocios de muchas compañías: El acceso de una gran parte de la población al internet desde cualquier dispositivo móvil, creando una gran red de información en la que muchas personas podemos estar conectados, compartir ideas, socializar e incluso realizar compras a través de este medio.

En este contexto, y especialmente desde el año 2010, hemos visto un fenómeno aparentemente nuevo que mezcla el comercio electrónico con la generación de vínculos sociales, que se ha catalogado dentro de un concepto muy de moda: economía compartida. Dentro de él caben un grupo heterogéneo de empresas con muy variados fines y que ofrecen todo tipo de productos y servicios. A la cabeza hay dos grandes empresas: Uber y Airbnb. La

² Uber Technologies Inc., *Fast-Forwarding to a Future of On-Demand Urban Air Transportation*, 27 de octubre de 2016, <https://www.uber.com/elevate.pdf>, consultado el 20 de mayo de 2017. Traducción propia.

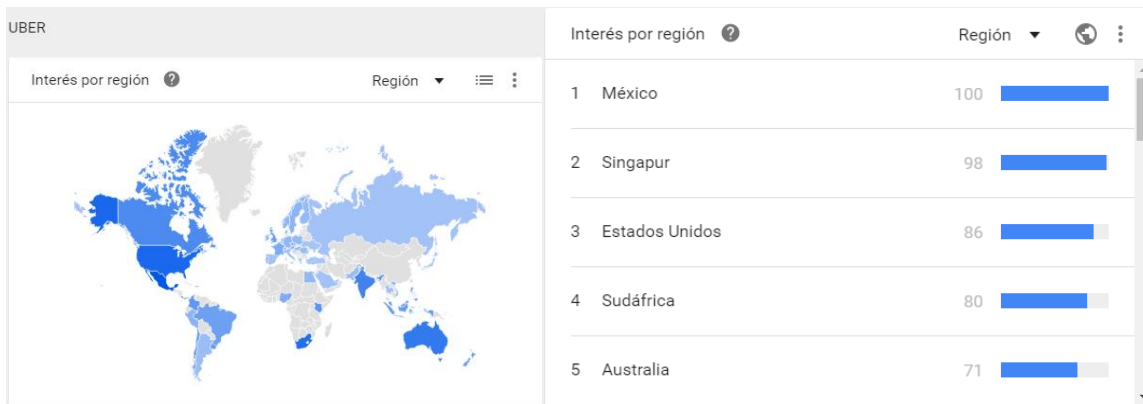
³ “Uber alista autos voladores para 2020”, *El Financiero*, 25 de abril de 2017, <http://www.elfinanciero.com.mx/tech/uber-creara-aparatos-voladores-para-2020.html>, consultado el 20 de mayo de 2017.

primera, asociada al transporte urbano y la segunda al hospedaje. Ambas gozan de un gran número de seguidores y de detractores, enfrentándose no sólo en el ámbito comercial, sino que han librado numerosas batallas legales con gobiernos en casi todos los países del mundo. En este trabajo me enfocaré en la primera de ellas: Uber.

La llegada de Uber ha generado revuelo en prácticamente todas las ciudades en las que se ha implementado este servicio. Entre otras, las ciudades de París, Toronto, Madrid, San Francisco, Río de Janeiro y Ciudad de México⁴ se enfrentaron a un urgente e importante reto en cuanto a sus políticas de movilidad, así como a grandes y, en ocasiones, violentas protestas por parte de grupos opositores, principalmente del gremio de taxistas.

El objetivo del presente trabajo es estudiar los procesos políticos que se generan con la llegada de nuevas tecnologías, utilizando el caso de Uber en México como objeto de estudio. Uber representa un ejemplo paradigmático en este sentido, pues ha obligado a revisar las políticas públicas de movilidad en la gran mayoría de ciudades en las que presta o pretende ofrecer su servicio. El caso mexicano es importante pues es uno de los países en que más cobertura ha tenido la llegada de este tipo de tecnologías. Basta con ver los datos proporcionados por Google Trends, en donde podemos observar que México es el país a nivel mundial con más búsquedas del término “Uber”.

⁴ Jenny Che, “10 países que no ceden ni un milímetro a Uber”, http://www.huffingtonpost.es/2015/08/19/uber-gobiernos-mundo_n_7987296.html, consultado el 20 de septiembre de 2016.



Gráfica 1. Interés por Región de búsquedas del término Uber. Fuente.- Google Trends, "Uber", últimos 5 años (20-09-11 a 20-09-16). <https://www.google.com/trends/explore?q=UBER,TAXI>

El caso de Uber ha sido poco estudiado en el ámbito académico, pero altamente difundido en los medios de comunicación tradicionales y, especialmente, en las redes sociales como Facebook y Twitter. Principalmente se ha escrito sobre los aspectos legales, laborales y de eficiencia en el transporte público que ha producido la llegada de esta compañía. La importancia de este estudio, con una perspectiva desde la ciencia política, es que nos permitirá entender el papel que juegan las instituciones gubernamentales en el proceso de innovación tecnológica al permitir, o impedir, el desarrollo de nuevos productos y servicios. Por tanto, este trabajo no pretende involucrarse en el debate sobre si debería permitirse la entrada de este tipo de empresas, ni posicionarse a favor o en contra de Uber.

La pregunta principal que se busca responder es: ¿Por qué las autoridades estatales se han confrontado de manera abierta con Uber en algunas ciudades de México y en otras no? Para poder contestar esta pregunta, analizaré el caso de la Ciudad de México, por ser la primera entidad en donde operó y la primera en tomar una postura oficial al respecto.

Luego, utilizaré una metodología llamada Análisis Cualitativo Comparado (QCA por sus siglas en inglés) la cual me permitirá comparar todos los estados en los que Uber presta sus servicios en México hasta los primeros meses de 2017 y establecer qué condiciones llevaron a que los gobiernos tuvieran una respuesta diferente ante el mismo problema.

La respuesta de las autoridades ha sido muy distinta en las diferentes ciudades del país. Por ejemplo, la Ciudad de México se convirtió en la primera ciudad de América Latina en regular el servicio. Para lograr esto, se llevó a cabo un debate entre los principales grupos de interés para conocer las diferentes posturas; además de la participación de un grupo de expertos en diversos temas como tecnología, leyes, transporte, ecología, etc. Parte del mismo fue transmitido en vivo vía internet el 17 de junio de 2015, llegando a ser el primer lugar de tendencias en Twitter a nivel nacional⁵, lo que nos da una idea del impacto mediático que tuvo, involucrando a una parte importante de la ciudadanía en el debate.

Otras entidades de la República han decidido seguir un camino similar, como por ejemplo Jalisco y Puebla, en las que ya existe un marco normativo que regula la operación de Uber y empresas similares. Otras más, como Nuevo León, han dejado que la empresa opere en su territorio sin que exista una respuesta clara, dejándola en una especie de vacío legal que se presta a arbitrariedades por parte de la policía, los taxistas y la misma empresa. También existen ciudades como Cancún donde las autoridades han mantenido una constante lucha contra Uber, apelando a la supuesta ilegalidad con la que la empresa opera⁶, llegando a decomisar y multar a más de 400 unidades del servicio, impidiendo prácticamente su operación y alegando violaciones a la reglamentación vigente.

¿Por qué en algunas ciudades mexicanas la respuesta gubernamental a la llegada de Uber fue frenar sus operaciones a favor del servicio de taxis, mientras que en otras hay una mayor apertura a estas nuevas plataformas? Como hipótesis principal sugiero que la

⁵ Laboratorio para la Ciudad, "Contexto. Debate Digital CDMX", <http://pubpub.labcd.mx/context>, consultado el 24 de septiembre de 2016.

⁶ Bianca Carretto, "Las autoridades de Quintana Roo dicen no a Uber en Cancún", 27 de septiembre de 2016, <http://expansion.mx/politica/2016/09/27/las-autoridades-de-quintana-roo-dicen-a-no-a-uber-en-cancun>, consultado el 28 de septiembre de 2016.

diferencia entre las posturas de los distintos órganos de gobierno se encuentra relacionada con las siguientes condiciones: 1) la importancia política y electoral que tienen los sindicatos de taxistas y su relación con los tomadores de decisiones y 2) con la apertura, o no, en el proceso político a los diversos grupos de interés involucrados. Esto no significa descartar otras posibles explicaciones, como el tipo de actividad económica de la ciudad, la existencia de otros medios de transporte público, etc., pero si considero que son las condiciones más importantes para este estudio.

Por tanto, lo que se pretende estudiar es la influencia de los diferentes grupos de taxistas en cada estado, es decir, su cercanía con el gobierno, la capacidad de movilización y la fuerza electoral real y aparente de estos grupos. Esta primera condición se sustenta en que han sido los taxistas el grupo que más ha visto afectado sus intereses con la llegada de Uber y otras empresas similares y, a su vez, son quienes han llevado a cabo protestas en los estados para exigir la retirada de estas plataformas, llegando incluso a provocar incidentes violentos⁷.

El segundo apartado de la hipótesis tiene que ver con la participación de diferentes grupos de interés en el debate. Si existe un mayor número de actores involucrados en la toma de decisiones, la influencia de los grupos de taxistas puede reducirse, permitiendo soluciones en beneficio de un mayor número de ciudadanos, minimizando el argumento de la ilegalidad dentro de la normatividad vigente y promoviendo reformas a los marcos legales que garanticen una competencia justa entre las diferentes alternativas de transporte.

El contenido de los capítulos es el siguiente: En el primer capítulo presentaré un marco teórico desde el cual poder abordar la problemática de la llegada de Uber. Versará

⁷ Laura Gómez Flores, “Destrozan vehículos de Uber cerca del aeropuerto”, 28 de julio de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/07/28/vecinos-y-taxistas-del-penon-de-los-banos-destrozan-vehiculos-de-uber-y-cabify-9864.html>, consultado el 27 de septiembre de 2016.

sobre la discusión entre lo que es público y privado, las teorías de control de la agenda, el papel del estado y la regulación. El objetivo es hacer una revisión de las principales teorías que se han aportado desde la ciencia política sobre estos temas, de las cuales seleccionaré las que me parecen más convenientes para esta investigación y que servirán de guía para el análisis posterior.

El segundo capítulo estará dedicado a presentar el caso de Uber a nivel general; es decir, busca responder la pregunta ¿Qué es Uber?, pero también analizar su contexto para entender por qué ha causado tanta polémica, no sólo en México sino a nivel mundial. Los temas que desarrollaré en un primer apartado de este capítulo tienen que ver con la historia de Uber y su inclusión en la llamada economía compartida. Aquí también me centraré en los taxistas, los motivos históricos que se han dado para regular el sector y, sobre todo, ahondaré en los motivos que hacen que Uber sea no sólo un competidor más, sino que representa una afectación clara a la industria que puede terminar con la ventaja competitiva que durante muchos años han mantenido los taxistas.

En un tercer capítulo, me enfocaré en la llegada y regulación de Uber en la Ciudad de México, haciendo un estudio de caso a profundidad para establecer cómo es que el problema atrajo la atención de las autoridades capitalinas y la forma en que se llegó a su regulación luego de operar por algunos años en la ilegalidad.

En el cuarto capítulo analizaré las 20 entidades federativas donde Uber presta sus servicios en México, en un intento de establecer generalizaciones con base en el estudio de la Ciudad de México y probar las hipótesis sobre la influencia de los grupos de taxistas y la inclusión de otros actores en la toma de decisiones públicas.

Finalmente, presentaré las conclusiones que pueden derivarse de esta investigación y los temas pendientes que podrán ser abordados en investigaciones posteriores, ya sea

desde la ciencia política y otras ramas del conocimiento, pues, al tratarse de un asunto relativamente nuevo, quedan muchas áreas de oportunidad para explorar.

Lo público, acceso a la agenda y alcance del conflicto. ¿Cómo entender el caso de Uber desde la ciencia política?

Nunca seremos capaces de ser los amos de nuestra historia, pero podemos y debemos encontrar maneras de controlar las riendas de nuestro mundo desbocado.

Anthony Giddens

Para entender los conflictos que ha generado la llegada de Uber, es importante colocar el tema dentro de un marco teórico y conceptual del cuál partirá la investigación. La intención de este capítulo es establecer una base teórica que nos permitirá entender porque las operaciones de la empresa Uber se volvieron un problema público al cuál los gobiernos tuvieron que dar una respuesta.

Aquí no se pretende dar una respuesta sobre los marcos normativos que debe seguir Uber, ya que ese es un trabajo que corresponde a la ciencia jurídica; ni tampoco se busca posicionarse en algún bando del debate entre taxistas y Uber. Lo que aquí pretendo es mostrar cómo es que algunos problemas atraen la atención de la esfera pública y cómo los gobiernos incorporan estos a su agenda, usando teorías de la ciencia política para entender el revuelo político que causó, y aún causa, las operaciones de esta empresa.

Para ello, en el primer apartado retomaré el debate entre lo que se considera público y privado para poder entender de qué hablamos cuando decimos que Uber se convirtió en un problema público. Luego, explicaré brevemente las diferentes teorías que existen sobre cómo los gobiernos elaboran sus agendas; es decir, cómo deciden qué temas son susceptibles de obtener la atención y acción de los gobiernos. En un tercer apartado de este capítulo hablaré

sobre dos tipologías de políticas públicas –la primera propuesta por Theodore Lowi y la segunda por James Wilson- que nos permitirán entender la estructura de poder y las coaliciones políticas involucradas según cada categoría de política pública.

En seguida, trato el tema de cómo es que cambian las políticas, usando el modelo del equilibrio puntuado propuesto por Frank Baumgartner y Bryan Jones, que permite entender los largos periodos de estabilidad y los cambios repentinos. El quinto apartado presenta la teoría propuesta por Elmer Shattschneider sobre el alcance del conflicto que nos será útil para conocer cómo es que los grupos limitan o expanden el mismo para mejorar sus oportunidades de ganar.

Por último, se hará mención de la relación atípica que tienen las empresas con los gobiernos y la forma en que estos últimos han participado en la economía, sugiriendo que estamos en una época en la que la principal relación entre estos dos poderes se da por medio de la regulación del Estado sobre el mercado.

Entre lo público y lo privado.

Una de las grandes interrogantes de la ciencia política ha sido la diferencia entre lo que en una sociedad se considera de carácter público y lo que se considera privado. Esta diferencia tiene consecuencias no solamente en el ámbito académico, sino que puede ser fundamental en el entendimiento de la vida social pues, como bien lo apunta María del Carmen Prado, “la definición de lo que es público y de lo que es privado se relaciona íntimamente con el papel que desempeña el Estado y, en particular, la administración pública.”⁸

⁸ María del Carmen Pardo, *Una introducción a la administración pública*, México, El Colegio de México, 2016, p. 52.

Cabe destacar que la distinción entre lo público y privado es un tema de debate inconcluso, pues los límites no son del todo claros, parecen cambiar de acuerdo al tiempo y el lugar en el que nos encontramos y se ha relacionado con nociones dicotómicas básicas como lo bueno y lo malo, iguales y desiguales, la ley y el contrato, justicia conmutativa y justicia distributiva, etc.⁹ Además, ambos conceptos son sumamente complejos de definir y no son universalmente válidos, pues otras culturas no occidentales ni liberales tienen concepciones radicalmente opuestas o incluso carecen de las mismas.¹⁰

Una de las maneras en que se ha intentado resolver el debate es mediante el criterio que estableció, a mediados del siglo XIX, J. S. Mill según el cual “a la esfera de lo privado pertenecía aquello en lo que no se perjudicaba a otros.”¹¹ Un punto importante a considerar es que el concepto de perjuicio no es estable y se modifica conforme se tiene mayor noción de las implicaciones públicas que tienen determinadas acciones que, en principio, podrían considerarse privadas; por ejemplo, la contaminación de las industrias y su impacto en el medio ambiente.

Una definición que podría ser más útil para nuestro propósito la podemos encontrar en Wayne Parsons, quien argumenta que “lo público comprende aquella dimensión de la actividad humana que se cree requiere la regulación o intervención gubernamental o social, o por lo menos de la adopción de medidas comunes.”¹² La idea principal de esta definición

⁹ *Loc. cit.*

¹⁰ Ejemplos de estas formas distintas de ver lo público y lo privado los podemos encontrar en el tercer capítulo de Stanley I. Been y Gerald F. Gaus (eds.), *Public and private in Social Life*, New York, St. Martin's Press, 1983, pp. 307 – 384.

¹¹ Wayne Parsons, *Políticas públicas. Una introducción a la teoría y la práctica del análisis de políticas públicas*, trad. Atenea Acevedo, México, FLACSO, 2007, p. 39.

¹² W. Parsons, *Políticas públicas... op cit*, p. 37.

es que la concepción de “lo público” es algo que debe ser regulado, aunque sigue siendo un término muy amplio y considero que debemos especificar más a que nos referimos.

Been y Gaus, por su parte, proponen el uso de tres dimensiones para identificar las características de la publicidad y privacidad:

1. Acceso.- que a su vez se divide en cuatro sub dimensiones
 - a. Acceso físico.- Un lugar o espacio es público cuando cualquiera puede acceder físicamente al mismo, y se considera privado cuando una o un grupo de personas tiene el derecho de acceso, así como de decidir si permiten o niegan el acceso a otros.
 - b. Acceso a las actividades y a relacionarse.- Además del acceso físico, uno puede estar interesado en lo que pasa ahí. Para esta sub dimensión, se considera que algo es público cuando cualquiera puede acceder a las reuniones o actividades.
 - c. Acceso a la información.- La información es pública cuando está disponible para el público en general o cualquier interesado en la misma. La información privada es aquella que a la que se restringe el acceso.
 - d. Acceso a los recursos.- El acceso a los recursos se refiere a si uno es capaz de manipular algunos elementos del entorno para modificar de manera intencional el estado de las cosas.
2. Agencia.- Esta dimensión hace alusión al estatus de los agentes; es decir, si los involucrados actúan por su propia cuenta o como agentes de la ciudad, la comunidad, el bien común, el estado, etc.

3. Interés.- Hace referencia a las personas que se beneficiaran, o serán perjudicadas, con el tema en cuestión y tiene que ver con uno de los temas más discutidos en la ciencia política y la economía; el interés público y el interés privado.¹³

Con la clasificación anterior, podríamos decir que lo público y lo privado forma una especie de continuum, en el que existen asuntos más públicos o privados que otros dependiendo el número de características públicas o privadas en las tres dimensiones.

Si analizamos a Uber desde esta perspectiva, podemos decir que en la dimensión de acceso tiene un carácter más bien privado, pues quien quiera formar parte de ella, ya sea como conductor o pasajero, tiene que ser previamente aceptado por Uber, pues la empresa maneja sus propias políticas de ingreso. Esto se explicitará de mejor manera en el segundo capítulo, pero es importante hacer mención de ello aquí para ubicar el servicio de Uber en el continuum público - privado.

En la segunda dimensión, agencia, podemos decir que Uber actúa en busca de un beneficio propio, pues su fin último es el lucro. Es cierto que la empresa ha intentado que se le relacione con algunos objetivos que buscan el bien común como lo pueden ser la disminución de los accidentes viales por causas del alcohol, la seguridad, la inclusión de áreas marginadas en las que otros transportes no suelen llegar, el mantenimiento del medio ambiente, etc., pero difícilmente podríamos decir que esto es el objetivo principal de la compañía, por lo que, de nueva cuenta, podemos decir que estamos hablando de un asunto que cae en el ámbito privado.

La tercera dimensión en esta clasificación es la que más nos ayudará a entender la problemática de la llegada de Uber a nuestro país pues, como se verá más adelante, los

¹³ Stanley I. Benn y Gerld F. Gaus, "The public and the private: concepts and action", en su libro *Public and Private in ...*, *op cit.*, pp. 7 – 11.

principales argumentos que se han dado en contra y a favor de los servicios que esta empresa ofrece tienen que ver directamente con ciertos intereses que se ven afectados, especialmente los de los taxistas y los usuarios. Por tanto, podemos decir que en esta última categoría el tema de Uber se puede etiquetar como público, pues afecta los intereses de otros.

Ahora bien, ¿qué podemos entender como un interés público o interés privado? A grandes rasgos, podemos decir que los intereses públicos son aquellos que son compartidos por todos los miembros, o por lo menos una parte importante, de la sociedad. En contraste, los intereses especiales son compartidos solamente por unas cuantas personas o por una fracción de la comunidad; es decir excluyen a otros miembros y pueden serles adversos.¹⁴

La idea de un interés común ha sido uno de los temas más importantes y controvertidos, especialmente en las ciencias sociales. Mientras que para la mayoría de los economistas liberales clásicos la persecución de intereses particulares lleva a una mejora de la sociedad en su conjunto¹⁵, para otros “la totalidad tiene fines que no pueden reducirse a la suma de los fines de los individuos que la componen y el bien de la totalidad una vez alcanzado se transforma en el bien de sus partes.”¹⁶

Esta última idea es la que, de un modo u otro, está presente en este trabajo pues se sugiere que existe un interés común o público que debe buscarse y, por tanto, añadiendo a la idea de W. Parsons que lo público es aquello que requiere de una regulación, esta debe

¹⁴ Elmer. E. Schattschneider, *The Semisovereign People. A realist View of Democracy in America*, Boston, Wadsworth Cengage Learning, 1975, p. 23.

¹⁵ Un ejemplo de esta idea lo podemos encontrar en Adam Smith cuando asegura que una persona actuando para maximizar su ganancia “...es conducido por una mano invisible a promover un fin que no entraba en sus intenciones. Mas no implica mal alguno para la sociedad que tal fin no entre a formar parte de sus propósitos, pues al perseguir su propio interés, promueve el de la sociedad en una manera más efectiva que si esto entrara en sus designios.” Adam Smith, *Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones*, trad. Gabriel Franco, México, Fondo de cultura económica, 2° ed., 19° reimp., 2014, p. 402.

¹⁶ Norberto Bobbio, *Estado, gobierno y sociedad: por una teoría general de la política*, México, Fondo de Cultura Económica, 2004, p. 14.

enfocarse en lograr un beneficio para la totalidad o al menos la mayoría de las personas dentro de la sociedad.

Por tanto, considero que el tema de Uber cae dentro de la esfera pública, al menos en esta última dimensión de la clasificación de Been y Gaus y que es justamente esta dimensión de los intereses públicos y privados la que ha ocasionado que Uber haya enfrentado numerosos problemas con las autoridades.

Teorías del control de la agenda.

Como podemos suponer, no todos los *asuntos públicos* son objeto de la atención gubernamental, de tal modo que ante algunos asuntos los gobiernos se ven inmediatamente sensibles y preocupados, mientras que ante algunos otros son indiferentes¹⁷. La diferencia entre lo que se considera como un problema público o no y, por lo tanto, susceptible de una respuesta gubernamental es lo que se lo conoce como el establecimiento de la agenda de gobierno.

El establecimiento de la agenda de gobierno es un tema de suma importancia pues la atención del gobierno es limitada y “siempre hay más asuntos que atender que tiempo para considerarlos.”¹⁸ Esto quiere decir que un gobierno, por más grande que sea, no puede hacerse cargo de todos los asuntos públicos que surjan en una sociedad, por lo que debe establecer prioridades.

También, es importante reconocer que los problemas públicos no son datos dados y objetivamente estructurados, sino el resultado de definiciones; es decir, que para que un

¹⁷ Luis F. Aguilar Villanueva, “Estudio Introductorio”, en su libro *Problemas públicos y agenda de gobierno*, México, Miguel Ángel Porrúa, 3° edición, 2014, p. 24.

¹⁸ Charles D. Elder y Riger W. Cobb, “Formación de la agenda. El caso de la política de los ancianos”, en Luis F. Aguilar Villanueva (ed.), *Problemas públicos y agenda de gobierno*, México, Miguel Ángel Porrúa, 3° edición, 2014, p. 77.

problema público se considere como tal, primero debe definirse, y la definición de los problemas no es una tarea meramente objetiva, pues los hechos nunca hablan por sí solos, sino que requieren de un intérprete y, de esta interpretación, dependerán las elecciones políticas posteriores, por lo que la definición del problema en sí tiene consecuencias profundas que afectan la vida de las personas y su interpretación de la realidad social.¹⁹

Una forma de entender la importancia de la definición de los problemas puede ser analizar la siguiente secuencia:



Esquema 1 Secuencia de la definición de un problema. Fuente: Wayne Parsons, Políticas públicas. Una introducción a la teoría y la práctica del análisis de políticas públicas, trad. Atenea Acevedo, México, FLACSO, 2007, p. 119.

El tema no suele ser controvertido de definir pues es el punto de partida; es decir, los hechos observables que pueden detonar una preocupación social. Pero la cuestión de cuándo un tema se vuelve un problema público confronta la idea de lo objetivo con la naturaleza subjetiva de la realidad, pues un problema debe ser definido, estructurado, delimitado y recibir un nombre o etiqueta.²⁰ Además, “los problemas tienden a existir en un sentido político cuando afectan y amenazan a otro grupo.”²¹

En el caso de esta investigación, el tema es la llegada y operación de la compañía Uber en México. Las dificultades comienzan cuando tratamos de definir el problema al que nos enfrentamos, pues es una tarea subjetiva que representa los distintos intereses de los involucrados y es conveniente recordar que “a través de la palabra, el diálogo, la argumentación racional, la oferta de información, la invocación de las leyes, la retórica, [...],

¹⁹ *Ibid.*, p. 78.

²⁰ W. Parsons, *Políticas públicas... op cit*, p. 120

²¹ *Ibid.*, p. 119.

los individuos y las organizaciones buscan transformar sus intereses y necesidades particulares en asuntos generales de interés y utilidad"²².

Una característica de los grupos de intereses especiales es que tienden a creer, o hacer creer a los demás, que sus intereses particulares son, en realidad, intereses públicos²³. La discusión sobre el tipo de interés que se persigue es siempre de carácter subjetivo, pero cuando un conflicto entre grupos con intereses especiales se ha vuelto más general e involucra a un público más vasto y deja de ser exclusivo de los grupos inmediatamente interesados, podemos decir que el asunto se ha convertido en una discusión pública, involucrando a la comunidad en general.

Lo anterior es evidente para ambas partes, pues tanto taxistas como Uber, de un modo u otro, se han posicionado como defensores de un interés general, ya sea la seguridad de los pasajeros, el cuidado del medioambiente, la sana competencia económica, más y mejores posibilidades de movilidad para los usuarios, etc.

La definición del problema es fluctuante y va desde los grupos de taxistas que lo definen como de legalidad, invocando a las leyes vigentes para prohibir la entrada y operación de la empresa; un problema de necesidad de revisión de las políticas públicas de movilidad en las ciudades o, incluso, la apuesta por la inexistencia del mismo. La definición del problema es parte de la problemática que los gobiernos estatales deben afrontar para decidir los pasos a seguir en el tema de Uber y otras empresas similares.

Entonces, ¿cómo podemos explicar que la problemática de Uber haya atraído la atención de algunos gobiernos locales? Existen muchas teorías sobre la forma en que los

²² L. F. Aguilar Villanueva, "Estudio Intro... *op cit.*, p. 26.

²³ E.E. Shattschneider, *The semisovereign.... Op cit.*, p. 25.

gobiernos atraen los asuntos y se hacen cargo de ellos, las cuales están ligadas a las teorías y nociones sobre el poder.

Una de estas teorías es conocida como pluralismo, representada por autores como Truman, Dahl y Polsby en las cuales “el poder aparece como un factor ampliamente distribuido y el sistema político aparece tan organizado que el proceso de las políticas públicas está esencialmente orientado por las demandas y opiniones públicas.”²⁴ La idea central del pluralismo es que, en una sociedad libre, todos los grupos pueden influir en la construcción de la agenda.

¿Pero, entonces, cómo se seleccionan aquellos asuntos a los que el gobierno prestará atención? Para Dahl, la manera en que los asuntos suelen volverse políticos es mediante la atracción de la atención de un segmento importante de aquellos individuos que se encuentran en el estrato político, es decir, aquellos individuos que se encuentran más envueltos en el pensamiento político, la discusión y la acción.²⁵

Lo anterior no implica que únicamente los miembros de dicho estrato sean los que pueden llevar un tema a la agenda de gobierno, pero sí una minoría importante de miembros legitimados del estrato político son los que llevan un tema a la discusión, es muy probable que los demás miembros del estrato presten atención.²⁶

El estrato político no es un grupo homogéneo y plenamente identificable, sino que está compuesto de muy diversos segmentos que lo conforman, pues su independencia, penetrabilidad y heterogeneidad garantiza que casi cualquier grupo que vea afectado sus intereses podrá encontrar un vocero; aunque advierte que tener un vocero no asegura que los

²⁴ W. Parsons, *Políticas públicas... op cit*, p. 165.

²⁵ Robert A. Dahl, *Who governs? Democracy and power in an American city*, New Heaven, Yale University Press, 1961, pp. 90 – 91.

²⁶ *Ibid.*, p. 92.

problemas del grupo serán resueltos mediante acción política, pues los políticos pueden no ver que ganarían si toman una posición en el asunto, la acción gubernamental puede verse como inapropiada, las políticas destinadas a hacer frente al problema pueden ser bloqueadas, las soluciones pueden ser diseñadas inapropiadamente o incluso los políticos pueden ver una ventaja en mantener el problema.²⁷

Para que los políticos encuentren un tema como rentable deben estimar los posibles efectos que tendrían sus acciones en los votos futuros de la ciudadanía y eligen aquellos en los que consideran que tomar una posición podrá reforzar la tendencia de votos de los grupos afines a ellos o su partido o los que les permitan ganarse a los colectivos con predisposición para votar en su contra.²⁸

A la teoría pluralista se le ha criticado que no toma en cuenta las estructuras de poder económicas y políticas; es decir, a las élites dominantes.²⁹ Además, se ha dicho que “el «defecto» del cielo pluralista es que el coro celestial canta con marcado acento de clase elevada”³⁰; lo que significa que la teoría no toma en cuenta las desigualdades en la conformación de los grupos de interés.

En el otro extremo, encontramos la teoría elitista, presentada por autores como Wright Mills y Floyd Hunter. La teoría de Mills sobre las élites sostiene que existen individuos que ocupan posiciones centrales en la sociedad desde donde pueden tomar decisiones, o abstenerse de hacerlo, que tienen consecuencias poderosas para todos los demás³¹. Desde

²⁷ *Ibid.*, p. 93.

²⁸ *Ibid.*, p. 94.

²⁹ Theodore J. Lowi, “Políticas públicas, estudio de caso y teoría política” en Luis F. Aguilar Villanueva, *La hechura de las políticas*, México, Miguel Ángel Porrúa, 3° edición, 2014, p. 92.

³⁰ Elmer E. Shattschneider, *El pueblo semisoberano. La democracia norteamericana vista por un hombre práctico*, trad. Rafael Mireles, México, Unión Topográfica Editorial Hispano Americana, 1967, p.47.

³¹ C. Wright Mills, *La élite del poder*, trad. Florentino M. Torner y Ernestina de Champourcín, México, Fondo de Cultura Económica, 2° ed., 2012, pp. 19 – 20.

esta perspectiva, los diversos grupos de interés que no forman parte de la minoría en el poder no son tomados en cuenta para las decisiones de “gran importancia” y, por tanto, la noción pluralista no es más que una ilusión.

Una de las principales críticas a esta teoría es la dificultad de definir a la élite y de probar que sus preferencias prevalecen en un número significativo de decisiones, además de omitir las implicaciones que tendría el enfoque en situaciones como rápidas transformaciones tecnológicas, intensa competencia global y el gusto siempre cambiante de los consumidores.³² Del mismo modo, se ha dicho que el elitismo presupone una relación simple entre el estatus social y el poder, confundiendo los recursos del poder con el poder mismo³³.

A los dos enfoques anteriores, podemos agregar un tercero propuesto por Elmer E. Shattschneider que, podría decirse, combina ambas posturas: la pluralista y la elitista, al afirmar que el juego político no es tan abierto como el pluralismo lo sugiere, pues se basa en reglas que convienen a los actores políticos dominantes: grupos de presión, partidos e instituciones.³⁴

Uno de sus argumentos en contra de la teoría pluralista es que, si todo el mundo participara en grupos para defender sus intereses, “las únicas ventajas de esta forma de organización quedarían destruidas, ya que es posible que si se pudieran movilizar todos los intereses el resultado sería el estancamiento.”³⁵ La teoría del alcance del conflicto de Shattschneider será tratada en mayor profundidad más adelante en este mismo capítulo. Por el momento, nos quedaremos con esto y pasaremos a analizar dos de las formas en que se ha intentado conciliar estas teorías de acuerdo con el tipo de política pública del que se trata; es

³² Steven Lukes, *Power: a radical view*, Wales, Palgrave Macmillan, 2° ed., 2005, p. 2.

³³ T. J. Lowi, “Políticas públicas, estudio de ... *Op cit.*, p. 92.

³⁴ W. Parsons, *Políticas públicas... op cit.*, p. 157.

³⁵ E.E. Shattschneider, *El pueblo Op cit.*, p. 47.

decir, se ha sugerido que de acuerdo al tipo de política pública en cuestión, podemos establecer qué tipo de estructura de poder será predominante, así como las coaliciones políticas que se formaran.

Tipologías de políticas públicas: Theodore J. Lowi y James Q. Wilson.

En uno de sus más célebres escritos, Theodore Lowi intentó reconciliar estas tres visiones del poder a través de un esquema interpretativo al que llamó “arenas de poder”³⁶. La idea central de Lowi es que cada una de estas visiones del poder se vincula con el tipo de política en juego, para lo cual desarrolla tres categorías para definir las políticas en términos de su impacto, real o esperado, en la sociedad³⁷. Las tres categorías de política que identifica son:

1. Políticas distributivas.- Se caracterizan por la facilidad con la que pueden desagregarse los recursos y repartirse en pequeñas unidades independientes las unas de las otras y libres de toda regla general.
2. Políticas regulatorias.- Este tipo de políticas no pueden desagregarse tanto como las distributivas y se distinguen porque involucran una elección directa sobre quién se verá afectado y quien beneficiado a largo plazo, pues cada decisión particular es una aplicación de una regla general.
3. Políticas redistributivas.- La característica de este tipo de políticas es que las categorías afectadas son muy diversas, cercanas a las clases sociales. En este tipo de políticas entran en conflicto los propietarios y los desposeídos, los que tienen y los que no, la burguesía y el proletariado. Especialmente en esta categoría la naturaleza

³⁶ T. J. Lowi, “Políticas públicas, estudio de ... *Op cit.*, p. 98.

³⁷ *Ibid.*, p. 100.

de la política no se determina por el resultado, sino por las expectativas sobre la redistribución y lo amenazante que puede llegar a ser.³⁸

Para cada una de las categorías de políticas, Lowi asocia un tipo específico de relación política, lo cual incluye el tipo de unidades políticas involucradas, la relación entre ellas, la estructura de poder, la estabilidad de esta estructura, el lugar principal de la decisión y la implementación. En el siguiente cuadro podemos encontrar un resumen de las relaciones políticas en las tres diferentes arenas:

Tabla 1 Arenas y relaciones políticas: Un resumen. Fuente: Theodore J. Lowi, "Políticas públicas, estudio de caso y teoría política" en Luis F. Aguilar Villanueva, La hechura de las políticas, México, Miguel Ángel Porrúa, 3° edición, 2014, p. 115.

Arena	Unidad política primaria	Relación entre unidades	Estructura de poder	Estabilidad de la estructura	Lugar principal de decisión	Implementación
Distribución	Individuos, empresa, corporación	Intereses no compartidos, no interferencia mutua, intercambio de favores y apoyos	Elites no conflictivas con grupos de apoyo	Estable	Comité del Congreso y/o agencia de gobierno	Instancia centralizada en una unidad administrativa con funciones precisas a cumplir
Regulación	Grupo	Coaliciones, intereses compartidos, negociaciones	Pluralista multipolar, "teoría del balance"	Inestable	Congreso en su función clásica	Instancia descentralizada por "delegación" con control mixto
Redistribución	Asociación	"Asociaciones cúpula", afinidades ideológicas y de clase	Élites en conflicto	Estable	Ejecutivo y organizaciones cúpula	Instancia centralizada en las cúpulas directivas, con normas determinadas

Por lo tanto, identifica que para la arena distributiva la mejor teoría del poder es la propuesta por Schattschneider, para la arena regulatoria la teoría pluralista y para la arena redistributiva la teoría elitista. Aquí me gustaría hacer dos acotaciones que me servirán para argumentar porque, a pesar de que el problema que aquí nos atañe podría clasificarse como parte de la arena regulatoria, la teoría que considero más adecuada para entender los

³⁸ *Ibid.*, pp. 101 a 103.

conflictos políticos de Uber y las diferentes respuestas gubernamentales es la de Shattschneider.

En primer lugar, el artículo de Lowi hace referencia a un estudio de 1935 llamado *Politics, pressure and the Tariff*, en el cuál Schattschneider observó una arena política centralizada y multicentrada en la que los participantes se regían por el principio de no interferencia mutua pues sus intereses no eran compartidos, así como tampoco sus asuntos.³⁹ Este estudio se centró en las políticas arancelarias, por lo que sus conclusiones y generalizaciones se limitan a este tipo de políticas⁴⁰, dónde la ganancia de uno no representa una pérdida para los otros grupos.

La teoría que utilizaré de Schattschneider; sin embargo, no es la del estudio anterior, sino la propuesta en su texto *The Semisovereign People* de 1960⁴¹, una propuesta mucho más general que se centra en el conflicto para entender la política. Como veremos más adelante, la sola idea del conflicto hace de este texto algo mucho más amplio que no se limita al tipo de políticas distributivas, pues para el autor: “En la raíz de toda política se encuentra el lenguaje universal del conflicto.”⁴²

En segundo lugar, a pesar del gran e innovador esfuerzo de Lowi por presentar un esquema interpretativo en el que las diferentes visiones del poder tengan cabida y en el que los numerosos estudios de casos puedan agruparse en una sola teoría, me sumo a la crítica de

³⁹ *Ibid.*, p. 94.

⁴⁰ Este punto no es ajeno a Lowi, quien en una nota al pie argumenta que “El hecho que Shattschneider sostenga sus generalizaciones sólo con respecto a la política particular en cuestión será un punto central en mi argumentación posterior”. (*Loc. cit.*, n. 4.)

⁴¹ En una nota al pie del artículo de Lowi, se hace mención a este texto. Se argumenta que se ofrecen una “serie de propuestas fascinantes acerca del “escenario del conflicto” que pueden ser fácilmente subsumidas dentro del esquema que aquí se ofrece” (*Ibid.*, p. 107, n. 17.); es decir, Lowi sigue considerando que los argumentos de *The Semisovereign People* son aplicables sólo a la arena distributiva, aunque no menciona en su texto nada más sobre este libro.

⁴² E.E. Shattschneider, *El pueblo Op cit.*, p. 2.

James Q. Wilson quien observa que, si bien en algunos tipos de decisiones regulatoria parece que la teoría pluralista puede ser acertada, existen muchos otros asuntos regulatorios en los que las actividades de los grupos involucrados no parecen ser tan importantes, especialmente en aquellas que involucran a grandes grupos heterogéneos, como lo son los asuntos que tienen que ver con beneficios para los consumidores⁴³.

En este punto, como el propio Wilson señala, no es que la visión fundamental de Lowi sea incorrecta; es decir, que la substancia de una política pública tiene influencia en su relación política y, especialmente, en la estructura de poder en juego; sino que su esquema conceptual requiere de algunas modificaciones.⁴⁴

Wilson propone que las políticas pueden clasificarse en términos de la distribución percibida de sus costos y beneficios.⁴⁵ Define el costo como cualquier carga o gravamen, monetario o no, que alguna persona debe pagar, o cree que debe pagar, si la política pública es adoptada. Por beneficio entiende cualquier compensación, monetaria o no, que alguna persona cree que podrá disfrutar si la política es adoptada.⁴⁶

En lugar de la clasificación de Lowi sobre las políticas, Wilson se basa en la observación de que tanto los beneficios y los costos de una política pública pueden estar ampliamente distribuidos; es decir, dispersos entre muchos, la mayoría o incluso todos los ciudadanos; o estrechamente concentrados: limitados a un número relativamente pequeño de ciudadanos o solamente a algunos grupos organizados.⁴⁷

⁴³ James Q. Wilson, *Political Organizations*, New York, Princeton University Press, 1995, p. 329.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 330.

⁴⁵ James Q. Wilson, "The Politics of regulation" en su libro *The Politics of Regulation*, New York, Basic Books Inc, 1980, p. 366.

⁴⁶ James Q. Wilson *et al.*, *American Government: Institutions and Policies*, Boston, Cengage Learning, 15ª ed., 2017, p. 12.

⁴⁷ *Loc. cit.*

En la tabla 2 podemos ver los cuatro tipos de política que sugiere Wilson: 1) Beneficios y costos percibidos distribuidos: Política mayoritaria, 2) Beneficios percibidos distribuidos y costos percibidos concentrados: Política emprendedora, 3) Beneficios percibidos concentrados y costos distribuidos: Política clientelar y 4) Beneficios y costos percibidos concentrados: Política de grupos de interés.

Tabla 2: Una forma de clasificar y explicar la política de diferentes asuntos de políticas públicas. Fuente: James Q. Wilson et al., *American Government: Institutions and Policies*, Boston, Cengage Learning, 15ª ed., 2017, p. 13. Traducción propia.

		Costos percibidos	
		Distribuidos	Concentrados
Beneficios percibidos	Distribuidos	Política Mayoritaria	Política Emprendedora
	Concentrados	Política Clientelar	Política de Grupos de Interés

Para cada uno de estos tipos de política pública corresponde una coalición política que tiene retos y debilidades diferentes. Por ejemplo, en el caso de la política clientelar, es un pequeño grupo el que es o será beneficiado por la política en cuestión y, dado que los costos son dispersos, ninguna persona o grupo percibirá perder demasiado como para organizarse y pelear en contra de la política. La coalición política de este tipo de política pública es conocida con el nombre de clientes, pues ellos serán los beneficiarios de la misma.⁴⁸

A pesar de que este tipo de coalición política parezca muy estable y dominante, es cierto que en ocasiones los grupos clientelares no logran sus objetivos y pueden perder sus

⁴⁸ James Q. Wilson, *American Government: Brief Version*, California, University of California Los Angeles, 4a ed., 1997, p. 354.

beneficios. Lo anterior se puede explicar con la formación de una coalición política no muy usual: los emprendedores de política. Esta coalición se crea cuando una persona o un grupo dice hablar por un gran número de personas que serán beneficiadas por una política pública en detrimento de un pequeño grupo; es decir, los emprendedores de política toman el papel de ser el portavoz de la mayoría desorganizada y pueden derrotar a los grupos clientelares, ya sea revocando alguna política pública de la cual se favorezcan estos pequeños grupos o imponiéndoles nuevos impuestos, regulaciones o restricciones.⁴⁹

En los casos donde los costos y beneficios percibidos se encuentran concentrados en pequeños grupos, hablamos de una coalición política de grupos de interés. Este tipo de políticas es lo más cercano a la teoría pluralista pues las políticas públicas suelen ser el resultado de la confrontación entre grupos organizados con intereses rivales. La política de los grupos de interés se da cuando un grupo específico, pueblo, ocupación o industria tiene mucho que ganar y otro grupo, pueblo, ocupación o industria tiene mucho que perder y, por tanto, ambos tienen incentivos necesarios para participar activamente, organizarse, gastar dinero, hacer publicidad, mandar información o acercarse a los legisladores.⁵⁰

Por último, la política mayoritaria involucra a una gran mayoría de ciudadanos que se beneficiaran con una política, pero también una gran mayoría deberá pagar el costo de la misma. La pregunta en este tipo de políticas es si los beneficios esperados son mayores a los costos. Un ejemplo de este tipo de políticas sería la seguridad social o el gasto destinado a la defensa de un país.⁵¹

⁴⁹ *Ibid.*, p. 355.

⁵⁰ *Ibid.*, pp. 356 – 357.

⁵¹ *Ibid.*, p. 358.

Es importante mencionar que, de acuerdo con Wilson, las mayorías necesarias para que una política pública sea aprobada, modificada o derogada, pueden producirse por cualquiera de los cuatro tipos de políticas⁵². Del mismo modo, advierte que no todos los asuntos de política encajan a la perfección en una única categoría, pudiendo formar parte de dos categorías a la vez y la percepción que la gente tenga del asunto puede modificar la categoría en la que podemos colocar el asunto⁵³.

En el caso del conflicto entre los taxistas y Uber es evidente el punto anterior. Puede que se considere que hablamos de un conflicto entre dos grupos definidos y, por lo tanto, que forma parte de una política de grupos de interés. Pero, como se verá a profundidad en el capítulo dos, uno de los grandes aciertos de Uber fue presentar el tema de tal forma que pareciera un asunto que involucraba a los consumidores y la sociedad en su conjunto, por lo que podemos hablar que el tema se manejó como un asunto de política emprendedora en contra de una coalición clientelar, los taxistas, que había mantenido el monopolio de la política pública durante muchos años.

El modelo del equilibrio puntuado: El cambio en las políticas.

Ahora bien, ¿cómo podemos explicar los cambios en las políticas públicas? Si bien ya establecimos que la tipología de Wilson nos ayudará a entender el tipo de coaliciones políticas que se forman de acuerdo al tipo de políticas públicas en juego, necesitamos un marco teórico que nos permita entender por qué ocurre el cambio. ¿Qué es lo que hace que una política clientelar se transforme en una política emprendedora o de grupos de interés?

⁵² *Loc. cit.*

⁵³ *Ibid.*, p. 359.

Para poder responder lo anterior, utilizaré el modelo de equilibrio puntuado propuesto por Frank R. Baumgartner y Bryan D. Jones en su libro *Agendas and Instability in American Politics*.⁵⁴ La idea central de su modelo es “explicar tanto los largos periodos de estabilidad y dominación de áreas importantes de políticas públicas por grupos de élite privilegiados, como los cambios rápidos en los resultados políticos, en los cuales intereses económicos aparentemente establecidos se encuentran del lado perdedor de la batalla política.”⁵⁵

Los autores se basan en una importante, pero simple observación: “aunque en general marcados por la estabilidad y el incrementalismo, los procesos políticos ocasionalmente producen saltos de gran escala. El estancamiento, en lugar de la crisis, caracteriza por lo general la mayoría de las áreas de políticas públicas, pero las crisis ocurren.”⁵⁶

Para estudiar la estabilidad y el cambio, Baumgartner y Jones utilizan un concepto llamado “monopolio de políticas públicas”. Un monopolio de políticas públicas tiene dos características básicas: 1) Una estructura institucional definida que es la responsable de llevar a cabo la política pública y que limita el acceso al proceso de la misma y 2) una idea poderosa de apoyo asociada a la estructura institucional.⁵⁷

En realidad, todo grupo que busca influir en una política pública pretende, consciente o inconscientemente, establecer un monopolio de política en su área para lograr un periodo de estabilidad. Este monopolio es válido únicamente para el de asunto de política en cuestión,

⁵⁴ La primera versión, publicada en 1993, hacía referencia únicamente a la política estadounidense; sin embargo, algunos años después los autores y muchos académicos alrededor del mundo, han confirmado que muchos aspectos de la teoría son válidos para otros países. Véase Frank R. Baumgartner, Bryan D. Jones y Peter B. Mortensen, “Punctuated equilibrium: Explaining stability and change in public policy making” en Paul A. Sabatier y Christopher M. Weible, *Theories of policy process*, Denver, Westview Press, 3° ed., 2014.

⁵⁵ Frank R. Baumgartner y Bryan D. Jones, *Agendas and Instability in American Politics*, Chicago, University Press, 1993, p. 3. Traducción propia.

⁵⁶ F.R. Baumgartner *et al*, “Punctuated equilibrium ...”, *op cit.*, p. 59. Traducción propia.

⁵⁷ F.R. Baumgartner y B.D. Jones, *Agendas and ...*, *op cit.*, p. 7.

pues dado el gran número de problemas que enfrentan las sociedades complejas, normalmente los temas deben ser asignados a subsistemas de política dominada por expertos en el tema, pues el sistema político no sería capaz de procesar todos los asuntos de manera serial; es decir, uno por uno, sino que requiere manejarlos de forma paralela.⁵⁸

Durante el periodo de estabilidad existe cierto acuerdo sobre la definición del problema, sus posibles soluciones y las instituciones encargadas del mismo. Sin embargo, en ciertos periodos se presentan perturbaciones que rompen el monopolio, la definición del problema cambia y nuevas instituciones emergen para hacerse responsables de la política pública. Para los autores las dos fuerzas principales en este proceso son:

- La forma en que se presentan los temas: imagen de las políticas públicas
- El contexto institucional de los temas: fueros institucionales de las políticas públicas⁵⁹

Es en los periodos de inestabilidad cuando se abre el acceso a la agenda y se generan cambios radicales de políticas públicas. Pero, ¿cómo se generan esas perturbaciones en los monopolios de políticas públicas? Los monopolios son creados y destruidos de manera continua de acuerdo a diferentes factores, entre los que se encuentra el cambio en la atención de un tema particular por parte de los líderes políticos, los medios y el público; la habilidad de los hacedores de políticas para apelar a diferentes instancias institucionales de decisión y redefiniendo asuntos viejos.⁶⁰

Los periodos de estabilidad suelen ser los más comunes para todos los asuntos de políticas, pues “a nadie le gusta el conflicto prolongado y la competencia continua.”⁶¹ La

⁵⁸ *Ibid.*, p. 236.

⁵⁹ W. Parsons, *Políticas públicas... op cit*, p. 233.

⁶⁰ F.R. Baumgartner y B.D. Jones, *Agendas and ...*, *op cit.*, p. 59.

⁶¹ *Ibid.*, p. 6. Traducción propia.

estabilidad no debe confundirse con un sistema en equilibrio, pues puede que no exista una fuerza externa suficientemente importante para desafiar la estructura institucional y la definición de los temas⁶²; por ejemplo, en los casos de políticas clientelares en los que un grupo favorecido tiene muchos incentivos para mantener la política y no existe un grupo lo suficientemente organizado que le haga frente, pues nadie percibe estar perdiendo lo suficiente como para actuar.

Baumgartner y Jones argumentan que durante los periodos de estabilidad los cambios en las políticas se dan de manera incremental gracias a un proceso de retroalimentación negativa que genera únicamente pequeños cambios y su discusión se lleva a cabo dentro de subsistemas de política especializados en el tema y lejos de los reflectores políticos. Sin embargo, algunos temas entran en la arena macro-política, atrayendo la atención de un público más grande, dominando la agenda y cambiando uno o más subsistemas de políticas.⁶³

Cuando un tema se encuentra en la agenda macro-política, pequeños cambios pueden ocasionar importantes cambios en las políticas públicas. A este proceso lo llaman retroalimentación positiva.⁶⁴ Estos grandes cambios pueden ser generados por importantes eventos inesperados o por la suma de pequeños eventos durante un largo periodo, pero lo que determinará si una política se ve envuelta en un proceso de retroalimentación positiva o no, será la interacción entre la imagen de la política y su contexto institucional.⁶⁵

En este periodo de acceso a la agenda, gente, líderes políticos, agencias de gobierno e instituciones privadas que no mantenían ningún interés en una cuestión particular pueden

⁶² *Ibid.*, p. 13.

⁶³ F.R. Baumgartner *et al.*, "Punctuated equilibrium ..., *op cit.*, p. 62.

⁶⁴ *Ibid.*, p. 64.

⁶⁵ *Ibid.*, p. 65.

verse de pronto involucradas y el monopolio de políticas queda expuesto a las críticas o al apoyo entusiasta. Las críticas implican un ataque a los símbolos e instituciones vigentes; es decir, modifican la imagen y el contexto institucional que mantenía el monopolio; mientras el apoyo entusiasta crea nuevas instituciones⁶⁶.

Una vez que se rompe el monopolio y se modifica la imagen de la política y su contexto institucional, surge un nuevo monopolio de la política, la atención pública disminuye y el tema se desarrolla dentro de un nuevo subsistema de políticas públicas; expuesto a una retroalimentación negativa en espera de otra oleada de críticas o apoyo entusiasta que ponga en duda la propia imagen de la política y el contexto institucional en el que se desenvuelve, propiciando otro cambio, que a su vez generará un nuevo monopolio de la política.⁶⁷

Esto es, básicamente la idea del equilibrio puntuado: el sistema político, al tener que hacerse cargo de numerosos temas complejos, genera subsistemas de política con expertos en el área, quienes crean un monopolio de la política -entendido como un acuerdo en la definición del problema, sus posibles soluciones y las instituciones involucradas-, permitiendo periodos de estabilidad sujetos a retroalimentación negativa; pero expuestos a eventos, ya sean fortuitos o una acumulación de pequeños eventos a lo largo del tiempo, que provocan que el tema salga del subsistema de la política pública y entre en el campo de la macro-política, rompiendo el monopolio a través de cambios en la imagen y definición del problema, así como del contexto institucional involucrado; y creando un nuevo monopolio que, a su vez, entrará en un nuevo subsistema de política y repetirá el ciclo.

⁶⁶ W. Parsons, *Políticas públicas... op cit*, p. 233.

⁶⁷ *Loc. cit.*

Hasta el momento hemos analizado algunas teorías sobre como los asuntos públicos llegan a la agenda de gobierno, cómo los beneficios y costos percibidos se relacionan con el tipo de coaliciones políticas involucradas y la forma en que las políticas públicas cambian de acuerdo al modelo del equilibrio puntuado. Ahora nos falta resolver la siguiente pregunta: una vez que el asunto forma parte la agenda gubernamental, establecemos los tipos de coalición política y la forma en que cambia la política ¿qué grupo tiene mayores posibilidades de imponer sus intereses?

Si bien parece que el tipo de coalición política es importante para establecer ganadores y perdedores, una vez que se rompe el monopolio de la política parece que cualquier grupo tiene las mismas posibilidades de establecer sus condiciones. Como el propio Wilson reconoce: “Las mayorías en el Congreso pueden producirse por cualquiera de los cuatro tipos de política. Como resultado, ninguna explicación simple del proceso de política es correcta y el estudiante cuidadoso debe evitar el uso de lemas que impliquen que existe una sola explicación.”⁶⁸

Para poder contestar a la pregunta, retomaremos a Shattschneider y su teoría del alcance del conflicto.

Shattschneider: El conflicto como el lenguaje universal de la política.

Para Shattschneider, en el centro de toda teoría política existe la noción del conflicto y su alcance. Sugiere que, aunque no se había formulado explícitamente, existe una gran cantidad de literatura política que únicamente puede ser entendida como la lucha entre la privatización y la socialización del conflicto.⁶⁹

⁶⁸ J. Q. Wilson, *American Government: Brief ... op cit.*, p. 358.

⁶⁹ E.E. Shattschneider, *The semisovereign... Op cit.*, pp. 6 - 7.

¿A qué se refiere con el alcance del conflicto y la privatización o socialización del mismo? Para él, un conflicto se compone de dos partes: 1) Los pocos individuos que se encuentran activa y centralmente implicados en el mismo y 2) la audiencia que es irresistiblemente atraída a la escena.⁷⁰ La audiencia es tan importante como los principales involucrados y suelen determinar el resultado, pues el patrón básico que sigue toda política o conflicto es el siguiente:

1. El resultado se encuentra determinado por el grado en el cual el auditorio se ve envuelto en el mismo.
2. La estrategia más importante de la política es la que se encarga del alcance del conflicto.
3. Es extremadamente improbable que los bandos sean reforzados en igual proporción una vez que el alcance del conflicto incrementa.
4. En conflictos pequeños con pocos participantes es probable que la fuerza relativa de los bandos se conozca anticipadamente.⁷¹

Por lo tanto, el número de personas involucradas en el conflicto determinará los resultados del mismo. Es fácil entender lo anterior si pensamos en un ejemplo: una pelea entre dos niños de primaria. En este caso hipotético, para un observador externo podría ser fácil señalar cuál de los dos niños tiene mayores posibilidades de ganar, pues sólo bastaría determinar quién es más fuerte que el otro. Por supuesto que también la moral, la autoestima y la seguridad de los niños importan, pero es poco probable que alguien quiera empezar una pelea si está seguro de que perderá.

⁷⁰ *Ibid.*, p. 2.

⁷¹ *Ibid.*, pp. 2 - 5.

Imaginemos que en nuestra pelea hay un niño que es claramente superior en fuerza a su rival. El más fuerte buscará que nadie más intervenga, pero el otro chico tiene incentivos para que alguien más se una al conflicto, como puede ser una maestra u otros compañeros que puedan equilibrar la pelea o parar la misma. De este modo, la principal estrategia que tienen ambos niños es determinar quién puede entrar en la pelea y quien quedará excluido.

Schattschneider ve que el alcance del conflicto es central en todos los temas de política y asegura que toda la discusión sobre el papel del gobierno en la sociedad es, en realidad, una discusión sobre el alcance del conflicto, pues los gobiernos democráticos son el mejor instrumento para socializar los conflictos.⁷²

Cuando un conflicto se vuelve político todo cambia: quién está involucrado, de qué se trata el conflicto, los recursos disponibles, etc.⁷³ y se vuelve imposible definir el resultado analizando únicamente a los primeros participantes involucrados, pues un conflicto político no debe equipararse al resultado que tendría un choque de fuerzas físicas entre los primeros participantes – que sería lo equivalente a asignarle un valor nulo al proceso político- sino que “los conflictos privados son llevados a la arena pública precisamente porque alguien quiere asegurarse de que las relaciones de fuerzas entre los intereses privados más inmediatamente involucrados no sigan permaneciendo [...] la única manera de preservar la relación de fuerza entre los privados es mantener los conflictos fuera de la arena pública.”⁷⁴

De este modo, podemos observar que “es el perdedor en los conflictos inter industriales quien busca el apoyo de la autoridad pública”⁷⁵, pues al verse impedido para

⁷² *Ibid.*, p. 12.

⁷³ *Ibid.*, p. 36.

⁷⁴ *Ibid.*, p. 37.

⁷⁵ *Ibid.*, pp. 39. Traducción propia.

competir, buscará nuevos aliados que contrarresten la fuerza del grupo más poderoso. Por tanto, “es la función de la autoridad pública, modificar las relaciones privadas de poder por medio de la expansión del conflicto. Nada puede estar más equivocado que suponer que la autoridad pública únicamente registra el dominio del fuerte sobre el débil.”⁷⁶

Otra observación importante de Schattschneider que, junto con lo anterior, podrían considerarse sus críticas más importantes a la teoría pluralista es que el sistema de presión⁷⁷ está formado principalmente por organizaciones empresariales pues “la comunidad de negocios es por mucho el segmento mayor organizado de la sociedad.”⁷⁸

Lo anterior nos da pauta para entrar a otro tema que ha sido de gran interés para los estudiosos de diversas disciplinas de las ciencias sociales: la relación entre las empresas y el gobierno; pues ambos representan las dos fuerzas más grandes e importantes en nuestras sociedades.

Relación empresas y gobiernos.

La relación entre las empresas y el gobierno es uno de los temas más importantes en el estudio de las ciencias sociales, especialmente de la ciencia política, pues ambos representan las dos mayores fuerzas en nuestra sociedad –Estado y Mercado–; aunque esta relación varía con el tiempo, los lugares, las compañías y los sectores de la economía.⁷⁹

Así como Schattschneider alerta de la sobrerrepresentación de los negocios en el sistema de presión, otros académicos han manifestado su preocupación por la influencia de

⁷⁶ *Ibid.*, pp. 40. Traducción propia.

⁷⁷ Con el sistema de presión se refiere a todos los grupos organizados con intereses especiales, los cuales suelen tener algún impacto en la política. *Ibid.*, p. 29.

⁷⁸ *Ibid.*, pp. 30. Traducción propia.

⁷⁹ David Coen *et al.* (eds.), *The Oxford Handbook of Business and Government*, Oxford, University Press, 2010, p. 1.

los grupos empresariales en las decisiones políticas. Charles E. Lindblom, por ejemplo, señaló que:

“En la ley estadounidense la corporación es una “persona” y en todas las democracias orientadas al mercado, las corporaciones y otras empresas participan en la política. Sus necesidades y preferencias son comunicadas a los hacedores de leyes de manera no menos urgente que las de los ciudadanos. Pero estas personas ficticias son más grandes y ricas que el resto de nosotros y tienen derechos que nosotros no tenemos. Su impacto político difiere y empequeñece al de los ciudadanos ordinarios”⁸⁰

La discusión sobre el papel de las empresas o, mejor dicho, de las grandes empresas que representan a los grupos más acomodados de la sociedad, es casi interminable y harían falta innumerables páginas para tratar el asunto. Para los fines del presente texto nos bastará con establecer que existen diferencias en la forma en que las compañías realizan actividades políticas y que estas son muy diferentes entre sí. Del mismo modo, no todos los gobiernos se relacionan con el mercado de la misma forma, pero eso lo trataremos más adelante.

Para entender el porqué de las diferencias en la actividad política de las diferentes empresas, David Coen, Wyn Grant y Graham Wilson han propuesto cinco categorías para diferenciar la actitud de las empresas ante el gobierno. Estas categorías son dinámicas; es decir, cada empresa, de acuerdo al contexto, puede moverse de una categoría a la otra:

1. Negación.- Cuando la empresa niega que el gobierno tenga importancia en las actividades que realiza o aparenta que no la tiene. Esta estrategia puede ser riesgosa ya que en ocasiones implica que la compañía busque evadir las regulaciones estatales.

⁸⁰ Charles E. Lindblom, *Politics and Markets: The World's Economic Systems*, New York, Basic Books, 1977, p. 5. Traducción propia. Nota: En México, como en la mayoría de los países democráticos, las empresas también son consideradas “personas”.

2. Desamparo.- Se acepta que el gobierno afecta la operación de la empresa, pero se ve más como una amenaza que como una oportunidad. La empresa en cuestión se siente incapaz de luchar contra el gobierno y sus políticas, o al menos considera que el costo de hacerlo es superior a los beneficios esperados.
3. Delegación.- La empresa acepta que se ve afectada por las decisiones gubernamentales y que individualmente no es probable que pueda modificar dichas decisiones; aunque, en alianza con otras compañías –usualmente con base en sus productos o el sector industrial- las probabilidades de al menos modificar las políticas públicas que les afectan aumentan.
4. Seguro.- Cuando una empresa da una donación a un partido político o a un legislador, no forzosamente de manera ilegal, con la esperanza de que el partido o el político se sienta obligado al menos a escuchar sus demandas.
5. Sofisticación.- Suele darse en las compañías muy grandes que requieren de un mayor rango de sofisticación en su actividad política y cuentan con mayores recursos para generar relaciones con el gobierno.⁸¹

Las distintas decisiones de las empresas que las colocan en alguna de las categorías anteriores, tienen que ver con algunos factores estructurales en los que se desenvuelve la empresa. El primero de ellos tiene que ver con las estrategias y objetivos que persigue la compañía, así como la industria a la que pertenece⁸².

Las empresas pueden tener metas de maximización de rentabilidad a corto plazo, lo que pudiera motivar a las empresas a evitar ciertas cargas fiscales o regulaciones que

⁸¹ David Coen *et al.*, “Political Science: Perspectives on Business and Government”, en su libro (eds.) *The Oxford Handbook of Business and Government*, Oxford, University Press, 2010, pp. 15 – 17.

⁸² *Ibid.*, p. 17.

aumenten el costo de su producción. También, si la empresa depende de que le sean asignados contratos gubernamentales puede ser un buen incentivo para llevar una buena relación con el gobierno. Del mismo modo, la industria juega un papel importante, pues existen industrias que dependen ampliamente de algunas decisiones gubernamentales, como la extracción de materias primas, o que históricamente han sido reguladas fuertemente, como los taxis. En general, se puede decir que conforme exista más regulación en la industria, las empresas estarán mayormente involucradas en actividades políticas.⁸³

En segundo lugar, la propia cultura de la empresa puede determinar sus actividades políticas.⁸⁴ Generalmente la personalidad del fundador o fundadores, o la de algún miembro importante de la empresa puede verse reflejada en la posición política de la empresa. Existen líderes que son más agresivos que otros, ya sea que consideren al gobierno como su enemigo o aliado. Otro factor estructural a contemplar deben ser los escenarios políticos de cada país o ciudad, pues los estados intervienen de formas diferentes en la economía y pueden existir diferencias en la forma en que los niveles de gobierno interactúan.⁸⁵

Por último se debe tomar en cuenta la estructura partidista existente, pues en algunos países los partidos pueden recibir donaciones directamente de las empresas y es posible usar la estrategia del seguro, mientras que en otros esto no.⁸⁶ En estos últimos países, como lo es México, si bien las alianzas no se pueden dar de manera directa –al menos legalmente-, por lo general es posible identificar a los partidos que su ideología se encuentra más cercana a la de los intereses empresariales.

⁸³ *Ibid.*, p. 18.

⁸⁴ *Loc. cit.*

⁸⁵ *Ibid.*, p. 19.

⁸⁶ *Loc. cit.*

Es posible observar que estos dos últimos factores estructurales tienen que ver con la forma en que los diferentes gobiernos se conducen y participan en el mercado. Como ya lo adelantamos, las funciones de los gobiernos no son estáticas y varían de acuerdo al lugar y al tiempo; por lo que, para finalizar este capítulo, será importante describir brevemente en dónde estamos parados.

Estado y regulación.

En las últimas décadas, el papel del estado en la economía ha sido uno de los principales temas, no sólo para el estudio de la ciencia política y las ciencias sociales en general, sino dentro de los discursos políticos alrededor del mundo. A finales de la década de los 70's, políticos como Margaret Thatcher, Ronald Reagan y Deng Xiaoping impulsaron diversas reformas que pretendían reducir las funciones de los estados, cobijadas bajo la bandera del neoliberalismo.

El neoliberalismo es “una teoría de prácticas político-económicas que afirma que la mejor manera de promover el bienestar del ser humano consiste en no restringir el libre desarrollo de las capacidades y de las libertades empresariales del individuo, dentro de un marco institucional caracterizado por derechos de propiedad privada, fuertes mercados libres y libertad de comercio.”⁸⁷

Muchos de los esfuerzos de estos años se encaminaron a liberalizar la economía, promoviendo la privatización de empresas que anteriormente eran propiedad del estado. Lo anterior originó un cambio importante en la manera de entender el papel de los gobiernos en la economía, sustituyendo su papel de administrador por el de agente regulador. Un ejemplo de este proceso lo podemos encontrar en México cuando en 1990 se privatiza la empresa de

⁸⁷ David Harvey, Breve historia del neoliberalismo, trad. Ana Varela Materos, Madrid, Akal, 2007, p. 8

telecomunicaciones Telmex, y en 1996 se crea la Comisión Federal de Comunicaciones (COFETEL) para regular el sector.⁸⁸ Es decir, el estado pasa de ser un proveedor del servicio de las telecomunicaciones a tener un papel de regulador entre las diferentes empresas privadas que compiten en el sector.

A pesar de que existen grupos que presionan por privatizar y desregularizar una gran cantidad de industrias argumentando que esto genera barreras para la competitividad y el crecimiento de la economía⁸⁹, la intervención gubernamental ha sido necesaria en diferentes industrias que, de algún modo u otro, requieren de un control gubernamental. Un gran ejemplo de la necesidad de un intervención gubernamental lo podemos encontrar al estudiar la crisis financiera de 2008, en la cual, entre otras cosas, la falta de regulación en el sector permitió a los grandes bancos volverse “demasiado grandes para quebrar” y crear instrumentos financieros eficientes para el sector, pero con resultados socialmente indeseables.⁹⁰

Así, podemos observar que existe una cierta paradoja, pues si bien la idea del libre mercado se ha expandido a prácticamente todos los lugares del mundo, esto ha venido acompañado de una mayor regulación estatal.⁹¹ Esta aparente paradoja puede ser entendida si observamos que, cuando hablamos de libre mercado, no hablamos de un mercado completamente libre de toda regla; pues, en general, los mercados operan en un punto

⁸⁸ Lester M. Salamon, “Economic Regulation”, en su libro: *The tools of government, A Guide to the New Governance*, Oxford University Press, 2002, p. 124.

⁸⁹ Robert Baldwin *et al.* (eds.), *Oxford handbook of regulation*, Oxford University Press, 2010, p. 7

⁹⁰ Joseph Stiglitz, “Regulación y fallas”, trad. Alberto Supelano, *Revista de Economía Institucional*, 2010, N° 23, p. 14.

⁹¹ Stephen Wilks, “Competition policy”, en David Coen *et al.* (eds.), *The Oxford Handbook of Business and Government*, Oxford, University Press, 2010, p. 730.

intermedio entre la idea de la mano invisible de Smith y la planificación central a cinco años propuesta por Mao:

“Los mercados difieren de la planificación central porque ninguna persona, sino los propios participantes, determina a quién le corresponde qué; del mismo modo que difieren del todo vale, *laissez-faire*, porque los participantes entran al mercado sabiendo que existen reglas.”⁹²

Por tanto, podemos entender que el libre mercado no es contradictorio a la regulación gubernamental, pues un mercado perfectamente libre es únicamente una abstracción teórica: no podría existir un mercado sin reglas. Estas reglas, ciertamente, pueden generarse como resultado de los procesos del mercado, pero para que las empresas sean reguladas por el mercado en sí, se requiere que exista un contexto de competencia perfecta y, en la realidad, la mayoría de los mercados son imperfectos, la mayoría de ellos se encuentran en situación de oligopolios que permite a las empresas más grandes ejercer mayor poder de mercado.⁹³

Una de las formas más comunes y aceptadas de intervención estatal son las leyes antimonopolio, para evitar la concentración del poder en un solo grupo y promover la libre competencia, así como las leyes de protección al consumidor. Sin embargo, estas no son las únicas vías en las que el gobierno ha tenido que intervenir en la economía, pues los mercados suelen tener “fallas” que impiden producir resultados eficientes, como las asimetrías de información o los pocos incentivos que tendrían las empresas para otorgar bienes y servicios en comunidades alejadas y pobres sin mucho potencial de negocio, como las telecomunicaciones o el sistema bancario rural. También puede ocurrir que los mercados

⁹² Alvin E. Roth, *Who Gets What and Why? The New Economics of Matchmaking and Market Design*, New York, Houghton Mifflin Harcourt, 2015, p. 7.

⁹³ S. Wilks, “*Competition policy... op cit.*”, p. 735.

sean eficientes gracias a que “los ricos y poderosos pueden «explotar» a otros en forma «eficiente»”⁹⁴.

Pero, ¿a qué nos referimos con regulación? El término regulación ha sido asociado por lo general a una serie de normas o reglas mediante las cuales los gobiernos imponen sus condiciones al mercado. Definir regulación es una tarea complicada y no existe un acuerdo sobre la mejor forma de hacerlo.

Philip Selznick definió regulación como “el control sostenido y enfocado ejercido por una autoridad pública sobre actividades valoradas por la comunidad”⁹⁵. No obstante, esta definición puede ser problemática al momento de definir que son las actividades valoradas por la comunidad. Además, esta visión mecánica del gobierno que ejerce sus atribuciones únicamente como si se tratara de mecanismos de “comando y control” es simplista y no refleja la realidad de las acciones gubernamentales.

La noción actual de la regulación, como campo de estudio y como práctica cotidiana de gobierno, tiene que ver más con una visión ampliada que implica las interacciones entre la economía, las leyes, la política y la sociedad⁹⁶.

Podemos decir que la noción actual de regulación se encuentra más cercana a aquella idea de un proceso dinámico que surge cuando *regulamos*, por ejemplo, la temperatura del agua para bañarnos, haciendo pequeños ajustes según los resultados que vamos obteniendo hasta obtener la temperatura idónea. Una definición más cercana a esta idea es la propuesta por Black, quien propone que la regulación es “el uso intencional de autoridad para afectar

⁹⁴ J. Stiglitz, “Regulación y... *op cit.*”, p. 14.

⁹⁵ Philip Selznick, “Focusing organizational Research on Regulation”, en Roger Noll, *Regulatory Policy and the Social Sciences*, Berkeley, University of California Press, 1985, p. 363. Traducción propia.

⁹⁶ R. Baldwin *et al.*, *op cit.*, pp. 6 – 7.

el comportamiento de un grupo diferente, de acuerdo a normas establecidas que involucran instrumentos de recopilación de información y modificación de conducta”⁹⁷.

De este modo, podemos ver que el contexto institucional en el que surge Uber, tiene que ver con un estado regulador, que busca afectar el comportamiento de los diferentes grupos en beneficio de un bien común; algo que Uber ha entendido como un freno a la innovación y una manera de proteger a los grupos de taxistas que gozan de amplios beneficios en detrimento del bienestar de los consumidores.

En el segundo capítulo analizaremos cómo surge Uber y a idea detrás de su negocio, así como también se intentarán identificar los aspectos peculiares de sus líderes, especialmente de su CEO⁹⁸, Travis Kalanick, quien logró que la empresa se expandiera de forma sorprendente a nivel mundial. Esto nos dará una mejor idea de por qué la empresa se ha visto envuelta en tantas polémicas, generando empatía y animadversión por parte de muy diversos grupos sociales.

También, se analizará la industria del taxi y el porqué de su regulación aparentemente excesiva, desde una perspectiva histórica y económica. De manera especial, intentaré responder a la pregunta de por qué la aparición de Uber ocasionó grandes conflictos con los taxistas, quienes argumentan que han visto reducidas sus ganancias de manera considerable debido a una competencia desleal que les impide competir en igualdad de condiciones y el papel que juegan las diversas instituciones gubernamentales en el conflicto.

⁹⁷ Julia Black, “Decentring Regulation: Understanding the role of regulation and Self-regulation in a Post-Regulatory World, *Current Legal Problem*, 54 (2001), p. 103-47, cit. por R. Baldwin *et al.*, *op cit.*, p. 12

⁹⁸ Ex CEO desde junio de 2017 después de enfrentar una grave crisis debido a diversos escándalos por la forma en que dirigió la empresa.

Taxis vs Uber.

Mi punto es que si ustedes permanecen sin regulación y los taxis siguen estando más regulados hay una inequidad fundamental en eso. [...] No quiero que esta ciudad sea completamente de Uber, realmente no lo quiero porque hay demasiada historia de nuestra industria del taxi.

Jim Grahan, concejal de Washington DC.

Somos totalmente legales, totalmente, y el gobierno nos está pidiendo que cerremos. Y puedes hacer lo que dicen o puedes pelear por lo que crees.

Travis Kalanick. Co-Fundador de Uber.

Estudiar el fenómeno que representa la llegada de Uber, requiere adentrarnos en la historia de la industria del taxi, para entender por qué los taxistas han declarado la guerra a la empresa. En este capítulo abordaré de manera breve la forma en la que la industria del taxi llegó a tener regulaciones muy estrictas en prácticamente todo el mundo y la disrupción que representó Uber.

La idea es entender cómo se estableció, en términos de Baumgartner y Jones, un monopolio de política pública que permaneció con muy pocos cambios durante un tiempo considerable. Parte de la explicación puede encontrarse en la tipología de política propuesta por Wilson, pues estamos en un escenario de política clientelar en la que los taxistas, por diversos motivos –muchos de ellos bastante razonables, por cierto- mantuvieron una regulación que les permitía tener una ventaja competitiva, concentrando beneficios y dispersando los costos entre todos los usuarios del servicio.

También, analizaré cómo es que una pequeña *startup* consiguió destruir el aparentemente estable monopolio de los taxis, apelando a un interés general que se había visto afectado para favorecer el interés de un pequeño grupo. Este es un ejemplo de como una política clientelar puede ser modificada para pasar a una política emprendedora en la que se busca, al menos en teoría, el beneficio de la mayoría a cambio de un costo importante para el grupo afectado, en este caso los taxistas.

Por tanto, comenzaré con una breve historia de la industria del taxi y a partir de ahí rastreamos los primeros intentos por crear las nuevas plataformas que cambiarían el curso de toda la industria y, quizá, de la movilidad en las principales ciudades del mundo.

Breve historia de la industria del taxi.

Los antecedentes del taxi se remontan a los inicios del siglo XVII, específicamente en Francia y Reino Unido, donde aparecieron por primera vez automóviles tirados por caballos que se encontraban a la renta.⁹⁹ Esto que hoy puede parecerse un acto sin importancia fue un cambio radical, pues en ese momento únicamente personas de las clases más privilegiadas podían comprar un carruaje y la aparición de este servicio permitió que más personas pudieran transportarse y transportar sus mercancías mediante automóviles.

En un principio este servicio no era regulado, pero debido a su repentino éxito en 1635 el Rey Carlos I emitió una orden real que regulaba este tipo de servicios que crecía rápidamente en las ciudades.¹⁰⁰ Desde el siglo XVII hasta el siglo XIX este tipo de carruajes

⁹⁹ Henrique Schneider, *Creative Destruction and the Sharing Economy. Uber as Disruptive Innovation*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 2017, p. 38.

¹⁰⁰ *Loc. cit.*

se convirtieron en un sello distintivo de la vida diaria en las principales ciudades alrededor del mundo.¹⁰¹

Una de las primeras innovaciones en el sector se dio cuando en 1834 el arquitecto Joseph Hanson patentó un vehículo de dos ruedas que era lo suficientemente ligero como para que un único caballo tirara de él, lo que redujo los costos y permitía una mayor flexibilidad en ciudades como Londres que comenzaban a sufrir importantes cargas de tráfico. El Hanson Cab –nombre que recibió este vehículo- fue muy popular y llegó a venderse en diferentes ciudades, incluidas algunas de los Estados Unidos de América.¹⁰²

Para finales del siglo XIX, otra innovación cambiaría la industria del taxi: los automóviles eléctricos. Aunque parezca que el uso de energía eléctrica en la industria automotriz es una novedad de este siglo, la verdad es que a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, hubo un auge de vehículos que funcionaban completamente con electricidad. En este contexto surgió el *Bersey*, mejor conocido como “Hummingbirds”, un taxi eléctrico que recorría las calles de Londres y New York.¹⁰³

Estos taxis llegaron a ser tan populares que, por ejemplo, en 1915 un artículo del New York Times auguraba que pronto todas las grandes ciudades americanas tendrían taxis eléctricos y aseguraba tenían más ventajas que los taxis a caballo o gasolina.¹⁰⁴ Sin embargo, la baja autonomía de la batería, su poca confiabilidad¹⁰⁵, los altos costos de mantenimiento y

¹⁰¹ James Cooper *et al*, *Taxi! Urban Economies and the Social and Transport Impacts of the Taxicab*, Surrey, Ashgate, 2010, p. 3.

¹⁰² H. Schneider, *Creative Destruction ... op cit.*, p. 38.

¹⁰³ J. Cooper *et al*, *Taxi! Urban op cit.*, p. 3.

¹⁰⁴ Jackson Marshall, “Electric Taxicabs for All Large Cities Soon”, *The New York Times*, 9 de mayo de 1915.

¹⁰⁵ J. Cooper *et al*, *Taxi! Urban op cit.*

algunos accidentes, provocaron la desconfianza de la gente y se abandonó su desarrollo, dejando el campo libre a taxis con motor de gasolina.¹⁰⁶

El propio nombre de taxi, tuvo que esperar hasta 1891, año en que se inventó en Alemania el “taxímetro”¹⁰⁷ y que fue introducido al mercado, unos años más tarde por Gottlieb Daimler en la ciudad de Stuttgart¹⁰⁸. La introducción del taxímetro fue un gran éxito debido a que garantizaba cierta transparencia y objetividad a la hora de fijar los precios, por lo que rápidamente fue aceptado por el público.¹⁰⁹

Mientras tanto, en 1903 en Francia se comenzaban a fabricar los primeros taxis con motor de gasolina por una compañía de nombre Prunel. Rápidamente llegaron a Londres y muchas otras empresas comenzaron a fabricar sus propios modelos de taxis a gasolina. En 1906, la ciudad de Londres, preocupada por el aumento del parque vehicular heterogéneo, emitió una regulación que establecía algunos requerimientos para los vehículos, en la que se incluía que los taxis debían ser capaces de dar una vuelta en U en una vía no mayor a 25 pies, eliminando a muchos modelos que ya circulaban por la ciudad.¹¹⁰

En 1907, un empresario de nombre Harry N. Allen, decidió llevar los carros a gasolina y el taxímetro a New York, imponiendo algunos requisitos como un uniforme para los conductores y una tarifa basada en la distancia, además de pintar los taxis de amarillo con el argumento de ser el color que más se ve a la distancia.¹¹¹ Una característica de la compañía de Allen fue que los conductores eran más bien trabajadores independientes que tenían que

¹⁰⁶ London Vintage Taxi Association, “London Taxi History”, <https://lvta.co.uk/history.htm>, consultado el 20 de julio de 2017.

¹⁰⁷ Proveniente del alemán “taxameter” que literalmente significa el medidor diseñado para cobrar la tarifa (tax). J. Cooper *et al*, *Taxi! Urban op cit.*, p. 1.

¹⁰⁸ H. Schneider, *Creative Destruction ... op cit.*, p. 39.

¹⁰⁹ *Loc. cit.*

¹¹⁰ J. Cooper *et al*, *Taxi! Urban op cit.*, p. 4.

¹¹¹ *Ibid.*, p. 5.

comprar sus uniformes, pulir los vehículos y pagar la gasolina; lo que llevó a una huelga de conductores que exigían un salario por su trabajo y la posibilidad de crear un sindicato.¹¹²

Sus problemas no fueron únicamente laborales, pues otras compañías de taxis – eléctricos y a caballos – veían a los automóviles amarillos a gasolina como una competencia desleal, acusando a Allen de prácticas de negocio incivilizadas e incluso de decadencia moral. La compañía hizo frente a estos problemas apelando a lo confortable de sus vehículos, en comparación con otras compañías, y ofreciendo salarios fijos y planes de pensión a sus conductores.¹¹³

La próxima innovación en la industria del taxi llegó en 1920 de la mano de John D. Hertz, quien estableció una relación muy cercana con sus conductores y logró reducir el costo de los viajes, además de establecer un servicio telefónico que aseguraba atender las peticiones en un máximo de 10 minutos. Lamentablemente el éxito vino acompañado de problemas con los otros proveedores de taxis, lo que en algunas ocasiones terminó en tiroteos entre conductores de diferentes compañías.¹¹⁴

Finalmente, en su búsqueda de bajar los costos, Hertz pensó que eliminar a los conductores era una buena idea, por lo que creó “Hertz Drive-Ur-Self Corporation”, que se convertiría en una de las empresas de renta de automóviles más grandes del mundo.¹¹⁵

Durante los años posteriores a la gran depresión de 1929 la regulación de la industria se centraba casi exclusivamente en los requerimientos de seguridad de los vehículos. Sin embargo, en los primeros años de la década de 1930 hubo un gran aumento en el número de

¹¹² *Loc. cit.*

¹¹³ H. Schneider, *Creative Destruction ... op cit.*, p. 39.

¹¹⁴ *Ibid.*, p. 40.

¹¹⁵ *Loc. cit.*

taxis, en parte ocasionado por que muchas personas perdieron su trabajo y vieron en la industria un refugio.¹¹⁶

Lo anterior provocó que para 1937, la ciudad de New York aprobara la llamada Ley Haas que limitaba el número de unidades a las existentes en aquel momento y reduciendo el número aún más algunos años después. La ley Haas buscaba reducir el tráfico provocado por los taxis, así como estabilizar la feroz competencia entre las diversas compañías.¹¹⁷

Esta Ley permitió que hubiera un gran periodo de estabilidad en la industria del taxi de New York que se mantuvo prácticamente sin cambios hasta la llegada de las plataformas como Uber. De hecho, en 1937 se otorgaron 16,900 medallones¹¹⁸, cifra que disminuyó a 11,787¹¹⁹ después de la Segunda Guerra Mundial y que únicamente se ha incrementado a 13,587 para 2015.¹²⁰

Breve historia del taxi en México.

La historia de los taxis en nuestro país es un tema que aparentemente no ha despertado mucho interés para los historiadores, pues pocos son los relatos que nos permiten saber cómo evolucionó esta industria. Sin embargo, podemos encontrar su antecedente más lejano en la Ciudad de México con los *coches de providencia*, vehículos de tracción animal que operaban desde la época de la Colonia¹²¹.

¹¹⁶ *Loc. cit.*

¹¹⁷ *Ibid.*, p. 41.

¹¹⁸ Los medallones son pequeñas placas de metal colocadas en la capota de los taxis que los certifican para poder recoger pasajeros por toda la ciudad de New York.

¹¹⁹ Taxi and Limousine Commission, *2014 Taxicab Fact Book*, New York, TLC, 2014, p. 12.

¹²⁰ Taxi and Limousine Commission, *2016 TLC Factbook*, New York, TLC, 2016, p. 1.

¹²¹ Jorge Fernández Ruiz, *Servicios Públicos Municipales*, México, UNAM-INAP, 2002, p. 291.

Para 1793, el Virrey de la Nueva España Conde de Revillagigedo emitió lo que podría ser considerado como el primer reglamento para automóviles destinados al servicio público, el cual señalaba lo siguiente:

“Los coches de providencia para el servicio público de México deberán ser cerrados y decentes, como también las libreas de los cocheros; las cajas serán verdes, con guarnición amarilla y con medallón en la espalda; se dará inicio con sólo ocho carros, pero se irán aumentando según se reconozca su falta. [...] Los cocheros no permitirán que el número de pasajeros exceda de cuatro ni tampoco se permitirá viajar en la zaga o tablilla a persona alguna, a menos que sea un criado de los que hubiere fletado. No se alquilará ninguno de estos coches a personas indecentes y que se presenten con trajes asquerosos...”¹²²

Del mismo modo que otras grandes ciudades del mundo, fue a principios del siglo XX cuando la industria del taxi propiamente dicho comenzó a surgir. En la Ciudad de México se tiene registro que en 1903 se estableció el primer sitio de coches de alquiler en La Alameda¹²³. Para 1906 se reportaba que diversas personas ofrecían el servicio en carruajes tirados por animales en aparente estado de desnutrición y que ofrecían un muy mal servicio a sus clientes.¹²⁴

Poco a poco se remplazaron los carruajes tirados a caballo por automóviles. En 1911 se usó por primera vez en México el taxímetro y para 1920 existían numerosos sitios de taxis por toda la ciudad.¹²⁵ Dos años después, en 1922, comenzaron a circular por las calles de la

¹²² Pedro Alvarez y Gasea, *La Plaza de Santo Domingo de México*, México, Patria, 1971, cit. por Pedro Irigoyen Reyes y Carlos González Rodríguez, “Los coches de providencia de la plaza de Santo Domingo”, *Revista del centro de investigación de la Universidad de La Salle*, 1994, núm. 3, p. 15.

¹²³ J. Fernández Ruiz, *Servicios Públicos... op cit.*, p. 292.

¹²⁴ Carlos Villasana y Ruth Gómez, “Cuando aparecieron los taxis en la Ciudad de México”, *El Universal*, 19 de abril de 2017, <http://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/colaboracion/mochilazo-en-el-tiempo/nacion/sociedad/2017/04/19/cuando-aparecieron>, consultado el 25 de junio de 2017.

¹²⁵ *Loc. cit.*

capital los primeros vehículos de alquiler sin itinerario fijo carentes de adscripción a un sitio, los cuales recorrían permanentemente la ciudad en busca de pasajeros.¹²⁶

El servicio de taxis permaneció sin mucha regulación durante estos años y fue hasta 1942 cuando el gobierno del Departamento del Distrito Federal (DDF) interviene para otorgar y controlar el número de taxis en circulación a través de permisos y, para 1951, controlando también los precios del servicio.¹²⁷

Durante los años 50's y 60's coexistieron en la Ciudad diversos modelos de taxis, con colores muy llamativos entre los que se encontraban los corales, pintados de ese mismo color y con molduras cromada, los cocodrilos, pintados de verdes con triángulos blancos sobre un rectángulo negro que aparentaba ser la dentadura del anfibio que le daba nombre, y las cotorras, pintadas de amarillo, verde y blanco.¹²⁸

No obstante este carnaval multicolor que caracterizó a los taxis, para 1970 la llegada del Volkswagen Sedán, mejor conocido como “vocho”, cambio el panorama de las calles de la ciudad, con un característico color amarillo canario.¹²⁹ Durante los años ochenta, aparecen en la Ciudad de México los “taxis amparados”, los cuales era automóviles particulares que por medio de un juicio de amparo lograron prestar el servicio de taxi argumentando que el DDF no incrementaba los permisos de taxis en las fechas y cantidades adecuadas.¹³⁰

Durante los años 90's se cambió el color amarillo de los taxis por una cromática verde con blanca, que se mantuvo igual hasta el 2008, cuando son retirados los “vochos” y a los

¹²⁶ J. Fernández Ruiz, *Servicios Públicos... op cit.*, p. 292.

¹²⁷ Miguel Barrón Sesma, *Transporte de pasajeros en taxi en la Ciudad de México*, tesis, México, ITAM, 1985, p. 12.

¹²⁸ C. Villasana y R. Gómez, “Cuando aparecieron... op cit.

¹²⁹ *Loc. cit.*

¹³⁰ M. Barrón Sesma, *Transporte de pasajeros... op cit.*, p. 15 – 16.

nuevos taxis, principalmente Tsurus, se les impone una cromática roja con dorado.¹³¹ Finalmente, en 2014 se anuncia que la cromática volverá a cambiar, ahora por los colores rosa y blanco, que se mantiene en la actualidad.¹³² Durante este tiempo se mantiene un número limitado de unidades que pueden prestar el servicio y se controla el precio.

La regulación en la industria del taxi.

Si bien la historia de los taxis nos da un panorama de porqué se encuentra muy regulado el sector, no podemos dejar de lado los diferentes argumentos que apoyan su regulación. Hay muchas posibles respuestas para explicar por qué este fenómeno se presentó y se presenta tan cotidianamente. Por ejemplo, se dice que el servicio brindado por los taxistas es de suma importancia para la movilidad de una localidad, por lo que puede considerarse un bien público tal como lo es el servicio de Metro, tren o autobús y no puede dejarse a los particulares sin la intervención del gobierno.¹³³

También puede aludirse a la tranquilidad por parte del usuario de que estará recibiendo un servicio con un vehículo adecuado para su uso, así como que el conductor cumple con ciertos requisitos que son obligatorios para brindar un servicio seguro y de calidad.¹³⁴

Una de las mejores explicaciones para entender esta excesiva regulación la podemos encontrar en la teoría económica de George Akerlof sobre la asimetría de la información.¹³⁵

¹³¹ C. Villasana y R. Gómez, “Cuando aparecieron... *op cit.*”

¹³² “A partir de mañana, los nuevos taxis del DF se pintan de rosa”, *Animal Político*, 26 de agosto de 2014, <http://www.animalpolitico.com/2014/08/partir-de-manana-los-nuevos-taxis-del-df-se-pintan-rosa/>, consultado el 26 de junio de 2017.

¹³³ Sam Frizel, “A Historical Argument against Uber: Taxi Regulations are There for a Reason”, <http://time.com/3592035/uber-taxi-history/>, consultado el 28 de septiembre de 2016.

¹³⁴ *Loc. cit.*

¹³⁵ George A. Akerlof, “The Market for “Lemons”: Quality Uncertainty and the Market Mechanism”, *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. 84 (1970), pp. 488 – 500.

Para usar esta teoría en la industria del taxi imaginemos la situación ante la cual se coloca cualquier usuario del servicio. Por lo general el cliente no cuenta con la información necesaria para poder saber si el siguiente taxi que pasará se encuentra en óptimas condiciones, si el conductor le brindará un trato amable o incluso si tomará la mejor ruta para llegar a su destino.

Por otro lado, pueden existir diferentes tipos de taxistas, desde el que le da mantenimiento a su vehículo de manera periódica, lo conserva limpio y trata de brindar el mejor servicio posible; hasta el que no le da mantenimiento a su vehículo y no le interesa la calidad de su servicio. Es evidente que uno de los dos taxistas tendrá mayores costos y, por lo tanto, el precio del servicio debería ser mayor.

No obstante esta diferencia, el cliente se ve incapacitado para comparar los servicios antes de tomar el taxi, de tal modo que tampoco puede establecer el precio que está dispuesto a pagar por el mismo. En esta circunstancia, la mejor solución para el cliente es pagar un precio cercano al promedio entre lo que considera es el precio de un mal servicio y uno bueno, provocando que quien ofrece un servicio inferior sea el único que gane y castigando a quien ofrece uno mejor. Esto desencadenaría incentivos para que los taxistas bajen la calidad de su servicio y, a su vez, desaparezcan aquellos que ofrecen un servicio superior al promedio.

La respuesta a esta asimetría de la información ha sido la creación de normas que permitan al usuario saber que el taxi que tomará cumple con los requisitos establecidos por las autoridades¹³⁶. De esta forma, podemos ver que la aparentemente excesiva regulación para los taxistas no es casualidad, sino que responde a una necesidad del mercado que no

¹³⁶ Michael Fraen *et al.*, *Rethinking Taxi Regulation: The case for Fundamental Reform*, Virginia, Mercatus Center George Mason University, 2016, p. 4.

podría auto regularse, sirviendo como un punto de referencia de los estándares mínimos del servicio.

En este contexto la participación de los órganos gubernamentales cobra sentido para la industria del taxi y se podría decir que la regulación en este sector se ha diseñado, de manera general, dentro de tres grandes grupos: 1) Barreras directas, 2) barreras indirectas y 3) regulación de tarifas¹³⁷.

Las barreras directas suelen ser de dos tipos. El primero son restricciones en el número de taxis que pueden existir en el mercado. Por ejemplo, en algunas ciudades como New York se otorgan “medallones” que limitan el número taxis disponibles, pues el gobierno decide cuántas concesiones otorgará, evitando la entrada de nuevos competidores y protegiendo los intereses de sus propietarios.¹³⁸ La otra manera en que se crean barreras directas es mediante el establecimiento de requisitos que los conductores deben cumplir para prestar el servicio, como una licencia especial de conducir.

Las barreras indirectas tienen que ver con otros requisitos establecidos por las autoridades como el tipo de vehículos aceptados para prestar el servicio, si existen límites geográficos, de horario o requerimientos técnicos y de salud para los operadores. Estos requisitos como tal no limitan directamente el número de taxis en las ciudades, pero si a los posibles interesados en obtener una concesión.

Por último, la regulación de tarifas es uno de los puntos más importantes, sobre todo si pensamos en el servicio de taxis como un servicio público de alta importancia para movilidad de las ciudades. Algunas ciudades han optado por establecer precios mínimos y

¹³⁷ Jon Terje Bekken and Frode Longva, *Impact of Taxi Market Regulation: And International Comparison*, Oslo, Institute of Transport Economics, 2003, p. 5.

¹³⁸ Jared Meyer, *Uber-Positive: Why Americans Love the Sharing Economy*, New York, Encounter Books, 2016, pp. 4 – 5.

máximos para los trayectos, otras han preferido no intervenir en la fijación del precio, mientras que en otras se han implementado sistemas de tarifas de acuerdo al tiempo y distancia del recorrido. El principal argumento ha sido la desventaja que tendrían los usuarios en momentos o situaciones de demanda inelástica como el mal clima o la madrugada, y en las que los taxistas podrían subir sus tarifas aprovechando la situación o simplemente no dando el servicio.

También es importante señalar que en la industria del taxi existen algunas categorías que diferencian cierto tipo de servicios. Se pueden identificar por lo menos tres tipos de servicios de taxi en general. El primero y el más frecuente es aquel que cualquiera puede pedir y hacer uso del servicio en la calle, conocido comúnmente en México como taxi libre. En este tipo de servicio el cliente no puede comparar precios, ni tener certeza de las condiciones generales del vehículo o la capacidad del conductor¹³⁹.

La segunda forma en que se puede contratar el servicio es por medio de un sitio de taxis específico localizado en algún lugar como un supermercado, una avenida importante o en una zona de oficinas. Esto puede ayudar a eliminar las asimetrías de la información entre el usuario y conductor; sin embargo, no las eliminan completamente y genera otro tipo de externalidades, como por ejemplo que la gente por lo general preferirá seleccionar aquel que se localice más cerca del lugar donde se encuentra, reduciendo las opciones reales.

El tercer tipo de servicio de taxis son aquellos que ofrecen un servicio de reservación, principalmente telefónica. Cabe destacar que este tipo de empresas pueden ofrecer una mayor certeza al consumidor y sus servicios son funcionales especialmente si se quiere agendar un taxi para una fecha y hora en concreto, como un viaje al aeropuerto o a una reunión

¹³⁹ David L. Weimer y Aidan R.Vining, *Policy analysis: Concepts and Practice*, Estados Unidos de América, Pearson, 5° ed., 2015, p. 193.

importante. Empero, sigue sin eliminar completamente las deficiencias del mercado debido a que la gente tenderá a elegir aquellas empresas que se encuentren más cercanos al lugar dónde iniciará su viaje o a una empresa que presta sus servicios en el aeropuerto, limitando de nuevo sus opciones de elección y resultando ineficaz si se tiene urgencia por el servicio.¹⁴⁰

Antes de Uber: Intentos por mejorar el servicio de taxis y los viajes compartidos.

Seamless Web, fundada en abril de 2000, era una empresa relativamente exitosa que ofrecía a los grandes corporativos de New York la posibilidad de ordenar comida de diferentes restaurantes, así como de gestionar los pagos y envíos a través de una página de internet.¹⁴¹

Su creador, Jason Finger, pensó que si su modelo de negocios funcionaba para ordenar comida para los altos ejecutivos neoyorquinos, podría usarse para otras cosas, como ordenar los lujos vehículos conocidos como Black Cars.

Esta idea se materializó en 2003 con el lanzamiento de Seamless Wheels, pero no pasó mucho tiempo para que se topara con un pequeño inconveniente: al parecer el negocio de los Black Cars estaba cooptado por la mafia rusa. Un día, llegando a su oficina encontró un mensaje de voz con el siguiente mensaje:

“Jason, sabemos que has estado lanzando un servicio de automóviles para grandes empresas en el área de New York. No creemos que sea una buena idea. Tienes una hermosa familia. ¿Por qué no pasas más tiempo con tu bebé? Tienes algo muy bueno con tu negocio de comida, ¿por qué quieres adentrarte en otras áreas?”¹⁴²

¹⁴⁰ *Ibid.*, p. 194.

¹⁴¹ Brad Stone, *The Upstarts. How Uber, Airbnb, and the Killer Companies of the New Silicon Valley Are Changing the World*, Nueva York, Little Brown and Company, 2017, pp. 65 – 66.

¹⁴² *Ibid.*, p. 67.

A pesar de las amenazas, SeamlessWheels continuó ofreciendo sus servicios por unos años más, hasta que SeamlessWeb fue adquirida en 2006 por la compañía Aramark, la cual estaba interesada únicamente en el negocio de comida y decidió eliminar el servicio de automóviles.¹⁴³

Más tarde, en 2007, se creó RideCharge, una aplicación para BlackBerry, Windows Mobile y Palm, la cual permitía que los usuarios ingresaran el monto de su viaje en taxi y el cobro se hacía mediante la aplicación. Un año más tarde, con la aparición de la Apple Store, la empresa lanzó una aplicación llamada Taxi Magic que permitía a los usuarios seleccionar una compañía de taxis, ordenar el suyo y pagarlo.¹⁴⁴

Taxi Magic llegó a tener presencia en 25 ciudades de Estados Unidos en 2008, pero enfrentó algunos problemas como la resistencia al cambio de los propietarios y los conductores de taxi, quienes no veían la utilidad de la aplicación. También, debido a que solo algunos taxis contaban con la aplicación, las distancias para recoger al usuario eran considerables y no había forma de impedir que el taxista recogiera a otro pasajero más cercano que solicitara el servicio de la manera tradicional.¹⁴⁵

Por las mismas fechas, Best Buy, una de las mayores comercializadoras de productos de tecnología, lanzó un proyecto llamado UpStart en el que invitaba a todos sus empleados a compartir ideas para nuevos negocios. Uno de sus trabajadores del Geek Squad¹⁴⁶ de nombre Daniel García propuso elaborar un programa para que los clientes pudieran ver en tiempo

¹⁴³ *Ibid.*, p. 68.

¹⁴⁴ *Ibid.*, p. 69.

¹⁴⁵ *Ibid.*, pp. 70 - 71.

¹⁴⁶ El Geek Squad es la unidad encargada de ensamblar y reparar los productos en la casa de los clientes de Best Buy.

real un mapa en el que se mostrara la ubicación de la camioneta del Geek Squad y el tiempo que demoraría en llegar a sus hogares.¹⁴⁷

La idea fue desestimada para su propósito inicial, pero John Wolpert, creador del programa UpStart, sugirió que la tecnología podría usarse en la industria de los taxis. Pronto Wolpert entendió el potencial de la idea y pidió llevar el proyecto fuera de Best Buy. La empresa aceptó debido a que estaban experimentando una fuerte crisis económica y no tenían tiempo ni recursos para invertir en ello.¹⁴⁸

Ya de manera independiente, nombraron a la empresa Cabulous y abrieron operaciones en San Francisco. Al igual que Taxi Magic, recurrieron a las compañías de taxis existentes para ofrecer sus servicios, y concibieron al negocio como una forma de mejorar el servicio de taxi. En el otoño de 2009 – unos meses antes que Uber - Cabulous lanzó su app en la Apple Store.

Cabulous se diferenciaba de Taxi Magic por mostrar en un mapa la ubicación en tiempo real del taxi, reduciendo el riesgo de que nunca llegara, pero no existía la opción de pagar de manera electrónica. Una de las grandes desventajas de estas compañías era que dependían del número de taxis existentes y sus patrones de comportamiento, por lo que en días y horas de alta demanda era casi imposible encontrar un carro disponible.¹⁴⁹

A la par de estas empresas que buscaban entrar en el negocio de los taxis y los Black Cars, una idea iba ganando terreno en la mente de algunos emprendedores: el *ridesharing* o viajes compartidos. Esta idea no era para nada novedosa, pues la idea de compartir el auto, sobre todo en grandes trayectos, es algo muy común prácticamente desde la propia invención

¹⁴⁷ *Ibid.*, pp. 73 - 74.

¹⁴⁸ *Loc. cit.*

¹⁴⁹ *Ibid.*, p. 75.

del automóvil,¹⁵⁰ pero la inclusión de la tecnología hacía mucho más fácil poner en contacto a conductores y pasajeros, eficientando de manera significativa el proceso de buscar y encontrar personas que se dirigieran hacia un mismo rumbo.

El fenómeno de los viajes compartidos es difícil de definir pues casi cualquier viaje en un vehículo que incluya al conductor y por lo menos un pasajero, podría caer dentro de esta categoría. No obstante, considero que la definición dada por el *Rideshare Research* del MIT es una buena manera de delimitar el tema. Según su definición, el concepto de viajes compartidos es “la transportación de dos o más individuos en un vehículo motor con una capacidad que no exceda de los 15 pasajeros, cuando esa transportación es incidental al propósito principal del conductor, la cual es llegar al destino, y cuando esa transportación no tenga fines de lucro.”¹⁵¹

Con la aparición del internet, algunas páginas ofrecían la posibilidad a conductores y pasajeros de publicar y buscar viajes hacia destinos comunes, por ejemplo el canal *ridesharing* de la popular página web Craigslist.¹⁵² Sin embargo, lo que aquí nos interesa es entender por qué el término se hizo tan popular y, unos años más tarde, se convertiría en uno de los detonantes del cambio de paradigma en la industria del taxi.

A finales de 2005, Logan Green, un ingeniero en software, desarrolló una pequeña empresa llamada Zimrides. Unos años antes, Green notó que existían muchas personas que iban al mismo lugar, cada una en su automóvil, y que esto ocasionaba grandes atascos en las

¹⁵⁰ Jef Cozza, “The history of Carpooling, from Jitneys to Ridesharing”, *Shareable*, 7 de febrero de 2012, <http://www.shareable.net/blog/the-history-of-carpooling-from-jitneys-to-ridesharing>, consultado el 25 de julio de 2017.

¹⁵¹ Rideshare Research, “Defining ridesharing”, MIT Real Time Rideshare Research, 24 de enero de 2009, <http://ridesharechoices.scripts.mit.edu/home/histstats/#post111>, consultado el 26 de julio de 2017.

¹⁵² B. Stone, *The Upstarts. How Uber... op cit.*, p. 84.

ciudades y carreteras. Durante un viaje a Zimbabue, notó que la gente, al no poder costear un automóvil propio, se trasladaba mediante vehículos compartidos y pensó que podría funcionar en los Estados Unidos.¹⁵³

Una de sus preocupaciones era la desconfianza que generaba el subirse al automóvil de un extraño. Para su fortuna, la red social Facebook comenzó a permitir que otras empresas desarrollaran servicios mediante aplicaciones en las que se podía compartir el perfil de los usuarios, consintiendo que los potenciales conductores y pasajeros tuvieran acceso a los nombres reales, fotografías y demás datos de las personas con quien compartirían su viaje, reduciendo considerablemente la desconfianza.¹⁵⁴

En 2006 lanzó su aplicación para la red social llamada Carpool que permitía a los usuarios especificar los lugares a los que viajarían y conectarlos con otros que iban al mismo lugar. Zimride tuvo un éxito importante, logrando obtener varios financiamientos que le permitió ampliar su servicio y, sobre todo, crear un modelo de negocio rentable.¹⁵⁵ A pesar de ello, Green y su socio John Zimmer, se sentían decepcionados porque Zimride no era lo suficientemente grande como para cambiar al mundo.¹⁵⁶

Otras compañías también reconocieron el potencial que internet tenía para incentivar el uso de viajes compartidos, como Carticipate en 2008¹⁵⁷ y Avego en 2011,¹⁵⁸ pero no

¹⁵³ *Loc. cit.*

¹⁵⁴ *Ibid.*, p. 85.

¹⁵⁵ Jason Kincaid, "Zimride: A Carpooling Startup That Actually Makes Money", *Tech Crunch*, 25 de marzo de 2009, <https://techcrunch.com/2009/03/25/zimride-a-carpooling-startup-that-actually-makes-money/>, consultado el 29 de julio de 2017.

¹⁵⁶ B. Stone, *The Upstarts. How Uber... op cit.*, p. 84.

¹⁵⁷ Josh Pigford, "Find a Carpool Buddy with Carticipate", *Gigaom*, 3 de agosto de 2008, <https://gigaom.com/2008/08/03/find-a-carpool-buddy-with-carticipate/>, consultado el 1 de agosto de 2017.

¹⁵⁸ Lora Kolodny, "Avego debuts go520 Mobile App in Seattle To Encourage Carpooling, Ease Traffic.", *Tech Crunch*, 27 de junio de 2011, <https://techcrunch.com/2011/01/27/seattle-avego-go520-carpool-app/>, consultado el 1 de agosto de 2017.

podieron mantenerse en el mercado por mucho tiempo. Incluso la compañía PickupPal fue sancionada en Canadá en 2008 por conectar a personas que viajaban a los mismos lugares, luego de que una empresa de autobuses argumentara su ilegalidad.¹⁵⁹ Pese a todo lo anterior, en 2012 surgió Sidecar, la cual se anunció como “la primera comunidad de viajes compartidos bajo demanda”,¹⁶⁰ y que tendría un éxito importante.

Fundada en enero de 2012, comenzó sus primeros viajes de prueba un mes después.¹⁶¹ La novedad de Sidecar era que ofrecía una aplicación móvil desde la cual conductores y pasajeros podían conectarse al instante. La misma aplicación arrojaba un monto sugerido, tomado a partir del promedio que otros viajeros habían pagado por una distancia similar y quedaba completamente a la buena voluntad de los pasajeros pagar más, menos o incluso no pagar, pues se consideraba como una donación.¹⁶²

Para mayo de ese mismo año, Zimride dio a conocer que expandirían su oferta lanzando Lyft, un servicio a través de una aplicación móvil, muy similar a lo que ofrecía Sidecar, poniendo un precio sugerido al cuál llamaron reembolso.¹⁶³ Un año más tarde, Zimride cambió su nombre a Lyft.¹⁶⁴

¹⁵⁹ Michael Arrington, “I’ll Never Let Canada Live this Down: Evil Carpooling Startup Fined”, *TechCrunch*, 12 de noviembre de 2008, <https://techcrunch.com/2008/11/12/ill-never-let-canada-live-this-down/>, consultado el 1 de agosto de 2017.

¹⁶⁰ “Sidecar Connects Drivers and Passengers One Ride at a Time”, *Sidecar*, 26 de junio de 2012, <https://www.side.cr/2012/06/>, consultado el 1 de agosto de 2017.

¹⁶¹ *Loc cit.*

¹⁶² Josh Constine, “Hail a Fellow Human, Not a Taxi With Sidecar. The New P2P Uber.”, *Tech Crunch*, 26 de junio de 2012, <https://techcrunch.com/2012/06/26/sidecar/>, consultado el 1 de agosto de 2017.

¹⁶³ Kim-Mai Cutler, “Zimerides’s Lyft is Going To Give Uber Some Lower-Priced Competition.”, *Tech Crunch*, 22 de mayo de 2012, <https://techcrunch.com/2012/05/22/zimrides-lyft-is-going-to-give-uber-some-lower-priced-competition/>, consultado el 1 de agosto de 2017.

¹⁶⁴ Ryan Lawler, “Zimride Becomes Lyft, Launched its Mustachioed Ride-Sharing Service in Chicago!”, *Tech Crunch*, 9 de mayo de 2013, <https://techcrunch.com/2013/05/09/zimride-no-more-lyft-chicago/>, consultado el 1 de agosto de 2017.

Muy pronto, tanto las aplicaciones para los taxistas como Taxi Magic o Cabulous y las nuevas opciones de viajes compartidos como Lyft o Sidecar, convergerían para dar forma a una nueva opción de transporte que retaría las políticas públicas de movilidad en casi todas las ciudades del mundo.

El nacimiento de Uber.

“En una tarde nevada de París en 2008, Travis Kalanick y Garrett Camp tuvieron problemas para conseguir un taxi. Así que se les ocurrió una idea simple: tocar un botón para llamar a un auto.”¹⁶⁵ La anterior, es la historia oficial del surgimiento de Uber, una empresa que ha entrado a más de 400 ciudades en más de 70 países y cuenta con aproximadamente 30 millones de usuarios al mes.¹⁶⁶ Sin embargo, como muchas otras historias empresariales, no es más que un mito fundacional.¹⁶⁷

En realidad, la idea de Uber o, mejor dicho, la idea inicial de UberCab, surgió de la mente de Garret Camp a mediados de 2008. Camp había vendido a eBay su página web llamada StumbleUpon por setenta y cinco millones de dólares¹⁶⁸ y vivía cómodamente en San Francisco.

A pesar de tener su propio automóvil, Camp prefería no manejar y viajar en taxi, aunque esto representaba un problema pues no era sencillo encontrar uno en la calle y, aunque

¹⁶⁵ “La historia de nuestro viaje”, *Uber*, <https://www.uber.com/es-MX/our-story/>, consultado el 5 de agosto de 2017.

¹⁶⁶ “From zero to seventy (billions)”, *The economist*, Londres, 2016, núm. 9005, p. 17.

¹⁶⁷ La idea de los mitos fundacionales, especialmente en las empresas de Silicon Valley, parece sugerir un proceso individual que desestima los componentes inminentemente sociales de la creación empresarial. Véase: Pino G. Audia y Christopher I. Rider, “A Garage and an Idea: What More Does an Entrepreneur Need?”, *California Management Review*, Vol. 48 (2005), núm. 1, pp. 6 – 27.

¹⁶⁸ Nick Gonzalez, “eBay’s StumbleUpon Acquisition: Confirmed at \$75 Million”, *Tech Crunch*, 30 de mayo de 2007, <https://techcrunch.com/2007/05/30/eBays-stumbleupon-acquisition-confirmed-at-75-million/>, consultado el 6 de agosto de 2017.

llamaba a las empresas de taxis, en ocasiones no llegaba ningún vehículo.¹⁶⁹ Debido a esto, comenzó a usar los Black Cars, automóviles sedán sin licencia de taxi ni taxímetro, que prestaban servicio de transporte. Aunque este tipo de automóviles no gozaba de buena reputación, Camp encontró que la mayoría de los choferes eran amigables y mantenían sus automóviles en buen estado.¹⁷⁰

Comenzó a guardar los números telefónicos de algunos de estos conductores y los llamaba o enviaba un mensaje de texto cada que necesitaba trasladarse. De aquí surgió la idea de crear un servicio bajo demanda de este tipo de automóviles mediante una aplicación móvil que permitiera rastrear el vehículo en un mapa y usar los nuevos sistemas de geolocalización de los iPhone para poder medir y cobrar el viaje de acuerdo al tiempo y la distancia recorridos en el trayecto. También visualizó que el cobro se hiciera de manera electrónica mediante el cargo a una tarjeta, eliminando así la necesidad de llevar efectivo y los problemas del cambio.¹⁷¹

Pronto comenzó a trabajar en su idea y en agosto de 2008 registró el dominio UberCab.com¹⁷² e inició el desarrollo de la página junto con Oscar Salazar. También compartió su idea con algunos inversionistas, entre los que se encontraba Travis Kalanick, quien se interesó por la idea.

La idea de Camp era comprar varios automóviles Mercedes Benz Clase S, mucho más lujosos que los Black Cars tradicionales, contratar conductores certificados y rentar lugares para estacionar los automóviles.¹⁷³ Sin embargo, Kalanick pensaba que esos costos eran

¹⁶⁹ B. Stone, *The Upstarts. How Uber... op cit.*, p. 42.

¹⁷⁰ *Ibid.*, p. 44.

¹⁷¹ *Ibid.*, p. 45 - 46.

¹⁷² *Loc cit.*

¹⁷³ *Ibid.*, p. 48.

demasiado altos y que lo mejor sería darles la app a los conductores ya establecidos y dejar que trabajaran con total flexibilidad.¹⁷⁴

Durante 2009, Camp y Kalanick siguieron cada uno con otras actividades, prestando atención ocasional a UberCab. Los únicos que se enfocaban a tiempo completo en la empresa eran Oscar Salazar y dos ingenieros mexicanos, quienes diseñaron los mecanismos del servicio.¹⁷⁵ A inicios de 2010, contrataron a Ryan Graves para que se hiciera cargo de la compañía, comenzaron las primeras pruebas de la aplicación y para junio de ese año se lanzó la aplicación en la App Store.¹⁷⁶

Durante los primeros meses de vida de la empresa, consiguieron reclutar a algunos conductores de Black Cars en San Francisco e inversiones por 1.25 millones de dólares.¹⁷⁷ El famoso blog sobre tecnología *Tech Crunch* hizo la primera mención de UberCab el 5 de julio, en la que se mencionó a la empresa como “un nuevo servicio que ofrece un servicio bajo demanda de automóviles vía una app para iPhone o mensaje de texto” y se hizo mención de que competía con otras empresas como Taxi Magic y Cabulous.¹⁷⁸

Los primeros problemas legales.

Para octubre, la empresa reportaba tener un total de 45 conductores, un tiempo de espera promedio de 7 a 8 minutos para que llegara un automóvil y una aplicación para Android en

¹⁷⁴ Adam Lashinsky, *Wild Ride. Inside Uber's Quest for World Domination*, Nueva York, Portafolio-Penguin, 2017, pp. 80 - 81.

¹⁷⁵ B. Stone, *The Upstarts. How Uber... op cit.*, p. 52.

¹⁷⁶ *Ibid.*, p. 57.

¹⁷⁷ Adam Lashinsky, *Wild Ride... op cit.*, p. 88.

¹⁷⁸ Leena Rao, “UberCab Takes the Hassle Out of Booking a Car Service”, *Tech Crunch*, 5 de julio de 2010, <https://techcrunch.com/2010/07/05/ubercab-takes-the-hassle-out-of-booking-a-car-service/>, consultado el 10 de agosto de 2017.

desarrollo.¹⁷⁹ Pero también comenzaba a estar en la mira de las autoridades y los taxistas. Por ejemplo, en el Consejo Asesor de Taxis de San Francisco de septiembre de 2010 se hizo mención de UberCab y se le clasificó como un servicio de taxi ilegal de alta tecnología.¹⁸⁰

La directora de la Agencia Metropolitana del Taxi de San Francisco, Christiane Hayashi, comenzó a recibir llamadas de los taxistas para denunciar que una nueva aplicación llamada UberCab estaba permitiendo a los Black Cars actuar como taxis y pedían se tomaran acciones en contra. El problema era que la regulación de los Black Cars es de ámbito estatal, por lo que, de ejercer una acción, el gobierno de la ciudad podía sobrepasar los límites de su autoridad. Sin embargo, debido a que el nombre de la empresa hacía alusión a un servicio de taxi¹⁸¹ decidieron acusar a la empresa de promocionarse como una empresa de taxis.¹⁸²

Con fechas del 19 y 20 de octubre de 2010 tanto la Comisión de Utilidades Públicas¹⁸³ como la Agencia Municipal de Transporte¹⁸⁴, respectivamente, hicieron llegar a los directivos de UberCab una orden de cese de operaciones argumentando que operaban sin los permisos necesarios. En ese momento cambiaron el nombre de la compañía a Uber y argumentaron que los requerimientos exigidos para los taxistas no aplicaban a ellos debido a que no eran una compañía de taxis y continuaron operando.¹⁸⁵

¹⁷⁹ Evelyn Rusli, "Hitching a Ride with UberCab, 5 Minutes with the CEO", *Tech Crunch*, 15 de octubre de 2010, <https://techcrunch.com/2010/10/15/hitching-a-ride-with-ubercab-5-minutes-with-the-ceo-tctv/>, consultado el 10 de agosto de 2017.

¹⁸⁰ Ed Healy, "TAC III Part 2", *The Phantom Cab Driver Phites Back*, 16 de septiembre de 2010, <http://phantomcabdriverphites.blogspot.mx/2010/09/tac-iii-part-2.html>, consultado el 10 de agosto de 2017.

¹⁸¹ La palabra "cab" en inglés es sinónimo de taxi. También puede usarse el vocablo "taxicab"

¹⁸² B. Stone, *The Upstarts. How Uber... op cit.*, p. 110.

¹⁸³ Brian Kahrs, *Notice to cease and desist*, San Francisco, Public Utilities Commission, 19 de octubre de 2010.

¹⁸⁴ Jarvis Murray, *Notice to cease and desist*, San Francisco, MTA, 20 de octubre de 2010.

¹⁸⁵ Lora Kolodny, "Ubercab, Now Just Uber, Shares Cease and Desist Orders", *TechCrunch*, 25 de octubre de 2010, <https://techcrunch.com/2010/10/25/ubercab-now-just-uber-shares-cease-and-desist-orders/>, consultado el 11 de agosto de 2017.

Los abogados de Uber lograron convencer a las autoridades que la compañía era únicamente un intermediario entre conductores y pasajeros, argumentando que no podían ser considerados una empresa de Black Cars de la misma forma en que las agencias de viajes por internet, como Expedia, no podían ser consideradas como aerolíneas.¹⁸⁶

Así mismo, como consecuencia de la pelea legal, Uber generó mucha publicidad al aparecer en algunos noticieros y sobre todo en blogs de tecnología que cubrieron el evento, ocasionando que los viajes comenzaron a incrementarse en 30 por ciento cada mes, por lo que conseguir nuevos conductores se volvió parte fundamental para la empresa y se comenzó a utilizar el sistema de precio conocido como tarifa dinámica para regular la oferta y la demanda.¹⁸⁷

Para 2011 Uber comenzó a expandir su mercado, llegando a las ciudades de New York, Seattle, Chicago y Boston. Si bien el triunfo en San Francisco contra las autoridades generó confianza, el inicio de operaciones en estos mercados fue cuidadoso y hubo equipos encargados de dialogar con las autoridades. En New York, por ejemplo, Uber aceptó registrarse como una base de vehículos de lujo para no romper las leyes vigentes.¹⁸⁸

Sin embargo, el lanzamiento en Washington D.C. fue más complicado. Las operaciones en D.C. comenzaron oficialmente en diciembre de 2011, pero la mañana del 13 de enero de 2012 el presidente de la Comisión de Taxis de D.C., Ron Linton, pidió un Uber hacia el hotel Mayflower donde los esperaban 5 inspectores. Ahí, multó al conductor de Uber

¹⁸⁶ B. Stone, *The Upstarts. How Uber... op cit.*, p. 122.

¹⁸⁷ *Ibid.*, pp. 124 – 126.

¹⁸⁸ *Ibid.*, p. 64 – 65.

por cobrar un viaje de limosina con una tarifa basada en tiempo y kilometraje, algo que únicamente estaba permitido para los taxistas.¹⁸⁹

La jugada de Linton fue importante porque lo que se puso en duda no fue la legalidad de Uber como tal, sino de los propios conductores que trabajaban con la plataforma. Los directivos de Uber actuaron rápidamente y pidieron el apoyo de los usuarios: publicaron el número telefónico, correo electrónico y dirección de la Comisión de Taxis de D.C. y solicitaron a la gente que mostrara su apoyo a Uber.¹⁹⁰ La estrategia funcionó y la empresa pudo seguir operando en DC, pero pronto vendría un cambio que provocaría un conflicto aún mayor.

Uber, taxis y los viajes compartidos.

Hasta marzo de 2012, Uber había conseguido entrar a varias ciudades de los Estados Unidos con un modelo de negocios que había llamado la atención de las autoridades y los taxistas, pero aún seguía perteneciendo a un mercado diferente, pues su servicio era únicamente mediante lujosos automóviles tipo Black Car o limosinas, con un costo mucho mayor a un viaje regular en taxi. De hecho, su eslogan era “El conductor privado de todos” y estaba posicionado como un servicio de lujo.¹⁹¹

El 29 de marzo de 2012, el sitio de noticias *TechCrunch* anunció el próximo lanzamiento de Hailo, una compañía inglesa que había desarrollado una app para ordenar taxis y que había sido descargada unas 200 mil veces y contaba con cerca de 1,700

¹⁸⁹ Benjamin R. Freed, “Linton Stings Uber After Calling Livery Service ‘Illegal’”, *Dcist*, 13 de enero de 2012, http://dcist.com/2012/01/linton_stings_uber_leaves_driver_ho.php, consultado el 11 de agosto de 2017.

¹⁹⁰ Ryan Graves, “An Uber Surprise in DC”, *Uber News Room*, 13 de enero de 2012, <https://newsroom.uber.com/us-dc/an-uber-surprise-in-dc/>, consultado el 12 de agosto de 2017.

¹⁹¹ B. Stone, *The Upstarts. How Uber... op cit.*, p. 120.

conductores activos en Londres.¹⁹² Este anuncio prendió las alarmas de los directivos de Uber, y los hizo pensar en ampliar su aplicación para trabajar con los taxistas.

Unos días después, el 18 de abril, la empresa anunció que comenzaría a experimentar con el servicio de taxis en Chicago, ciudad que ya contaba con el servicio de Taxi Magic, cobrando la tarifa ordinaria y un 20% por concepto de propina y tarifa de servicio.¹⁹³ El experimento en Chicago funcionó bien, pero Kalanick temía que en otras ciudades el número reducido de taxis no pudiera satisfacer la demanda.¹⁹⁴

El 4 julio Uber estrenó dos servicios: Uber S.U.V. y Uber X. El primero agregaba la opción de pedir camionetas de lujo y el segundo la opción de automóviles híbridos. Esta última opción era, en palabras del propio Kalanick: “El primer gran paso que Uber está dando para llegar a las masas”,¹⁹⁵ pues ofrecía un servicio mucho más accesible al usar automóviles no tan lujosos y que ahorran mucho en combustible. Cabe aclarar que a pesar de este cambio, los conductores de Uber seguían contando con licencia y permiso para transportar gente por dinero, pues formaban parte de empresas de renta de limosinas.¹⁹⁶

¹⁹² Leena Rao, “Mobile Taxi Network Hailo Raises \$17M from Accel and Atomico to Take On Uber in the U.S.”, *TechCrunch*, 29 de marzo de 2012, <https://techcrunch.com/2012/03/29/mobile-taxi-network-hailo-raises-17m-from-accel-and-atomico-to-take-on-uber-in-the-u-s/>, consultado el 12 de agosto de 2017.

¹⁹³ Laura June, “Uber Launches Lower-Priced Taxi Service in Chicago”, *The Verge*, 18 de abril de 2012, <https://www.theverge.com/2012/4/18/2957508/uber-taxi-service-chicago>, consultado el 12 de agosto de 2017.

¹⁹⁴ B. Stone, *The Upstarts. How Uber... op cit.*, p. 187.

¹⁹⁵ Brian X. Chen, “Uber, an App That Summons a Car, Plans a Cheaper Service Using Hybrids”, *The New York Times*, 1 de julio de 2012, <http://www.nytimes.com/2012/07/02/technology/uber-a-car-service-smartphone-app-plans-cheaper-service.html>, consultado el 12 de agosto de 2017.

¹⁹⁶ Alexia Tsotsis, “Uber Opens Up Platform To Non-Limo Vehicles With “Uber X”, Service Will Be 35% Less Expensive”, *TechCrunch*, 1 de julio de 2012, <https://techcrunch.com/2012/07/01/uber-opens-up-platform-to-non-limo-vehicles-with-uber-x-service-will-be-35-less-expensive/>, consultado el 12 de agosto de 2017.

Los anuncios anteriores provocaron nuevos conflictos con las autoridades, especialmente en DC, donde se intentó poner un precio base para los servicios de Uber muy superior al precio de los taxis.

La respuesta de Uber, especialmente de su CEO fue pedir de nuevo el apoyo a sus usuarios y mandaron un correo electrónica en el que aseguraron que las autoridades pretendían hacer ilegal para Uber el poder bajar sus precios, compartieron los datos de los miembros del consejo municipal, pidieron escribirles o marcarles para presionarlos y evitar la imposición de la tarifa mínima.¹⁹⁷ De nuevo, la estrategia funcionó: los usuarios mandaron más de 50,000 mails y escribieron casi 40,000 tweets con el hashtag #UberDCLove¹⁹⁸, provocando no sólo que se eliminara la parte del precio mínimo, sino que en diciembre de ese mismo año, se aprobó una legislación que le daba certeza jurídica a Uber al reconocer una nueva clase de transporte mediante automóviles que podían ser pedidos mediante una aplicación de teléfono inteligente y cobrando de acuerdo al tiempo y la distancia.¹⁹⁹

Uber logró importantes victorias políticas, pero, la que quizá fue la más importante, fue ganada por otras compañías con un modelo de negocio un tanto diferente. Recordemos que a principios de 2012 surgió Sidecar y muy pronto Zimride lanzó Lyft. Estas empresas se enfocaron en los viajes compartidos y desarrollaron aplicaciones móviles mediante las cuáles conectaban a conductores y pasajeros. La principal diferencia era que mientras Uber trabajaba

¹⁹⁷ Travis Kalanick, "Strike Down the Minimum Fare Language in the DC Uber Amendment", *Uber Blog*, 9 de julio de 2012, <https://www.uber.com/blog/washington-dc/strike-down-the-minimum-fare/>, consultado el 12 de agosto de 2017.

¹⁹⁸ Chirstine Lagorio-Chafkin, "Resistance is Futil", *Inc.*, julio 2013, <https://www.inc.com/magazine/201307/christine-lagorio/uber-the-car-service-explosive-growth.html>, consultado el 12 de agosto de 2017.

¹⁹⁹ B. Stone, *The Upstarts. How Uber... op cit.*, p. 194.

con conductores con una licencia especial, Lyft y Sidecar impulsaban a cualquier persona a compartir su automóvil.

En agosto, tanto Lyft como Sidecar recibieron órdenes de cese por parte de las autoridades de California.²⁰⁰ Ambas compañías lograron seguir operando aunque comenzaron un diálogo con las autoridades de California. En enero de 2013 se aprobó que estas empresas pudieran funcionar si cumplían con algunos requisitos básicos de seguridad como que los conductores tuvieran un seguro y no antecedentes penales.²⁰¹

Al darse estas condiciones, los ejecutivos de Uber decidieron entrar al negocio de los viajes compartidos, dejando de lado a los conductores con licencia y modificaron el servicio de Uber X, el cual ya no sería exclusivo de automóviles híbridos, sino que cualquier persona con un automóvil propio podría registrarse como conductor.²⁰²

De este modo, Uber encontró un mercado en el que sus preocupaciones para satisfacer la demanda se veían solucionadas al no tener que depender de los taxis o de conductores con licencia, pudiendo expandirse rápidamente por el mundo.

Al igual que su primera experiencia en San Francisco, la empresa ha tenido problemas prácticamente en cada país y ciudad en la que ha abierto operaciones, generando una intensa discusión e innumerables quejas y protestas por parte de los taxistas, quienes argumentan que la nueva empresa representa una competencia desleal²⁰³.

²⁰⁰ Tomio Geron, "Ride-Sharing Startups Get California Cease-and-Desist" Letters", *Forbes*, 8 de octubre de 2012, <https://www.forbes.com/sites/tomiogeron/2012/10/08/ride-sharing-startups-get-california-cease-and-desist-letters/#265bed2951d3>, consultado el 12 de agosto de 2017.

²⁰¹ B. Stone, *The Upstarts. How Uber... op cit.*, p. 204.

²⁰² Brian X. Chen, "Uber to Roll Out Ride Sharing in California", *The New Yorker*, 31 de enero de 2013, <https://bits.blogs.nytimes.com/2013/01/31/uber-rideshare/>, consultado el 13 de agosto de 2017.

²⁰³ Jenny Che, "9 Countries that Aren't Giving Uber an Inch", *The Huffington Post*, 12 de agosto de 2015, http://www.huffingtonpost.com/entry/uber-countries-governments-taxi-drivers_us_55bfa3a9e4b0d4f33a037a4b, consultado el 29 de octubre de 2016.

Uber se autodenomina “una plataforma tecnológica que pone en contacto a socios conductores con pasajeros gracias a una aplicación para teléfonos inteligentes.”²⁰⁴ Esto significa que no se definen como una empresa de transporte de pasajeros, sino que su negocio es la plataforma mediante la cual los conductores ofrecen sus servicios a cualquiera que tenga la aplicación en su celular. Esto ha permitido a Uber poder crecer rápidamente alrededor del mundo debido a que no tiene que invertir ni siquiera en la adquisición de los vehículos. Cada vehículo que se encuentra inscrito en la plataforma es propiedad de los conductores o de algún socio que contrató a un conductor certificado por la empresa.

También, Uber ha demostrado tener una gran capacidad para atraer inversores y desde su fundación ha logrado obtener más de 18 mil millones de dólares en capital y deuda, teniendo una valuación cercana a los 70 mil millones de dólares, lo que la convierte en la empresa de tecnología que más fondos ha recaudado antes de cotizar en bolsa²⁰⁵.

En estos años su negocio se ha diversificado y hoy en día ofrecen otros servicios como UberPool (una opción de taxi compartido que cuesta relativamente menos que un viaje normal), UberEats (entrega de comida a domicilio, muchas veces mediante el uso de bicicletas o motocicletas) e incluso ha experimentado con el uso de automóviles autónomos²⁰⁶ y prometido un servicio de taxis voladores para 2020²⁰⁷.

²⁰⁴ Uber Technologies Inc., “¿Cómo funciona Uber?”, <https://help.uber.com/h/738d1ff7-5fe0-4383-b34c-4a2480efd71e>, consultado el 25 de septiembre de 2016.

²⁰⁵ “From zero to ..., *op cit.*, p. 17.

²⁰⁶ “Uber libera sus primeros coches sin conductores en Pittsburg”, *Forbes*, 14 de septiembre de 2016, <http://www.forbes.com.mx/uber-despliega-primeros-coches-autonomos-pittsburgh/>, consultado el 29 de noviembre de 2016.

²⁰⁷ “Los coches voladores de Uber llegarán para 2020”, *Forbes*, 25 de abril de 2017, <https://www.forbes.com.mx/los-coches-voladores-de-uber-llegaran-para-2020/>, consultado el 23 de mayo de 2017.

Uber, ¿Un modelo de economía compartida?

Generalmente suele asociarse a Uber con un término bastante popular en estos últimos años: economía compartida o *sharing economy*. Este término es bastante difuso y bajo él conviven muchas ideas y, más precisamente, modelos de negocio que pueden parecer muy diferentes entre sí.²⁰⁸ Para incrementar aún más la confusión, han surgido términos como “economía colaborativa”, “economía de iguales”, “consumo colaborativo”, “economía por encargo”, “economía de acceso”, “capitalismo basado en la multitud”, etc²⁰⁹, que son usados, por lo general, para referirse al mismo fenómeno; pero ¿a qué nos referimos entonces y cómo podemos clasificar el modelo de negocio de Uber?

Los antecedentes directos de las empresas de la economía compartida los podemos encontrar a mediados de la década de 1990, cuando en 1995 se fundó la compañía eBay²¹⁰ la cual puede ser considerada como la más exitosa de las primeras compañías que basaron su modelo de negocio enteramente en internet. eBay es básicamente una página web donde los vendedores pueden ofertar sus productos, generalmente mediante subastas, y los compradores pueden adquirir un sinnúmero de mercancías que serán enviadas hasta sus hogares.

²⁰⁸ Rachel Botsman, “The Sharing Economy Lacks a Shared Definition”, *Collaborative Consumption*, 22 de noviembre de 2013, <http://www.collaborativeconsumption.com/2013/11/22/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition/>, consultado el 17 de abril de 2017.

²⁰⁹ Suelen usarse más los términos en inglés: “collaborative economy”, “peer economy”, “collaborative consumption”, “on-demand economy”, “access economy” y “crowd-based capitalism”. En el presente trabajo usaré el término economía compartida, en español, por ser el más difundido, aunque no necesariamente porque considere que sea el que mejor se aproxima al tipo de fenómeno del que estamos hablando.

²¹⁰ El nombre inicial de la compañía fue AuctionWeb. La historia de la primera venta a través de esta página es muy conocida y sirvió en parte como mito fundador para lo que sería una empresa que procesa ventas por más de 80 millones de dólares al año: El primer producto que alguien compró en esta web fue un puntero láser roto. Pierre Omidyar, fundador de AuctionWeb, decidió preguntar al comprador si sabía lo que había comprado y este respondió que sí y que se dedicaba a coleccionar punteros láser rotos. Su respuesta hizo ver a Omidyar el gran potencial que tenía su idea. Véase: “Our History”, eBay, <https://www.ebayinc.com/our-company/our-history/>, consultado el 24 de abril de 2017.

Si bien el modelo de negocios de esta empresa no es precisamente lo que conocemos como economía compartida, si representó el primer paso necesario: ayudó a que las personas se familiarizaran con la idea de hacer compras y ventas por internet y, sobre todo, a que aceptaran la idea de confiar aquellos que se encontraban al otro lado de la interfaz digital.²¹¹

Unos años más tarde, en 1999, otra empresa cambiaría la forma de compartir contenido a través de internet: Napster. Creada por Shawn Fannig, Napster permitía a sus usuarios encontrar archivos de música que los otros miembros tuvieran almacenados en sus equipos y descargarlos en sus propias computadoras. Esto provocaría que un año más tarde la compañía se enfrentara a la primera gran batalla legal de la era del internet, luego de que el grupo Metallica descubriera que una canción que aún no lanzaban oficialmente estaba siendo compartida en la plataforma e incluso sonaba en algunas estaciones de radio²¹².

En julio del año 2000 un grupo de diversos artistas formaron *Artist Against Piracy* y junto con la *Recording Industry Association* emprendieron una fuerte batalla legal contra Napster que culminó con el cierre de la plataforma con el argumento de que violaba los derechos de autor de las principales compañías disqueras.²¹³ La historia de Napster fue importante para lo que vendría después, no solamente porque fue el precedente de las luchas entre las empresas de internet contra los gobiernos, sino que las consecuencias de esta decisión tendrían un impacto importante en un joven emprendedor llamado Travis Kalanick.

²¹¹ Arun Sundararajan, *The Sharing Economy. The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism*, Cambridge, The MIT Press, 2016, pp. 48 – 49.

²¹² *Ibid.*, p. 58.

²¹³ Isabel Piquer, “Las discográficas logran que un juez cierre Napster, un servidor de música en Internet”, *El País*, 21 de julio del 2000, http://elpais.com/diario/2000/07/28/cultura/964735201_850215.html, consultado el 25 de mayo de 2017.

Kalanick se integró a un grupo de compañeros universitarios de UCLA quienes habían trabajado desde 1997 en un proyecto llamado Scour, un programa que buscaba música u otro tipo de archivos multimedia en todos los equipos conectados en una red y permitía enviar una solicitud al dueño del archivo para que este pudiera ser descargado por los usuarios.²¹⁴

La plataforma consiguió en 1999 una financiación por más de 4 millones de dólares²¹⁵ pero no tuvo el éxito esperado, especialmente por la aparición de Napster.²¹⁶ Scour fue acusada con los mismos cargos que fueron imputados a Napster, por lo que a finales del año 2000 se declaró en banca rota. Esta fue una dura derrota para Kalanick y los otros fundadores de Scour, pero sin duda fue una importante experiencia para quien, unos años más tarde, sería el CEO de Uber.

Aún pasaron algunos años más para que surgieran las empresas de la llamada economía compartida. Mientras tanto, muchas otras compañías preparaban el terreno: En 2004 se fundó Facebook, probablemente la red social más importante en la mayoría de los países, la cual permitió que las personas formaran una identidad virtual y compartieran información en línea. Google desarrolló su herramienta Google Maps y permitió que otras compañías la integraran a sus propias aplicaciones, por lo que se crearon mapas virtuales de prácticamente todas las ciudades en el mundo. Apple lanzó en 2007 su primer teléfono inteligente llamado iPhone que revolucionó la telefonía celular e incentivó a que un gran número de personas tuvieran acceso a un teléfono inteligente con el que podían estar

²¹⁴ Adam Lashinsky, *Wild Ride... op cit.*, pp. 25 -28.

²¹⁵ *Ibid.*, p. 33.

²¹⁶ De hecho, los fundadores de Napster eran usuarios de Scour. Creían que el sistema no era lo suficientemente ágil y diseñaron su versión que eliminaba la necesidad de autorización por parte del dueño del archivo y únicamente mostraba los archivos que aquellos quienes se encontraban conectados en ese momento. *Ibid.*, p. 34.

conectados en cualquier lugar, además de permitir la opción de que otros desarrolladores crearan software que podía ser utilizado en los iPhone. Google creó un sistema operativo móvil llamado Android y permitió que diferentes compañías lo instalaran en sus teléfonos celulares, ampliando aún más el mercado de los teléfonos inteligentes.

Estos y algunos otros avances tecnológicos provocaron uno de los mayores cambios en la historia de la computación desde la invención del navegador web: “En el lapso de 10 años, una parte importante de la población en el mundo moderno comenzó a usar grandes porciones de su tiempo en línea, generalmente a través de delgadas placas de plástico, vidrio y silicón que pueden sostener en sus manos y guardar en sus bolsillos.”²¹⁷

En el terreno teórico, algunos comenzaron a notar que los cambios tecnológicos podían tener repercusiones importantes en la sociedad. En 2004 Yochai Benkler, motivado en parte por el rápido crecimiento de Wikipedia desde 2001, pronosticó que el intercambio pronto estaría en el corazón de las economías más avanzadas del mundo y que estaríamos experimentando un nuevo modelo económico que combinaría comportamientos que habían quedado marginados bajo el capitalismo. También notó que este cambio no se debía necesariamente a que la sociedad hubiera decidido repentinamente alzar la bandera del intercambio por razones éticas, sino que las nuevas plataformas digitales permitían intercambiar recursos que no estaban siendo utilizados a su máxima capacidad²¹⁸.

Michael Bauwens fue un poco más lejos y en su ensayo de 2005 comenzó con el siguiente manifiesto:

²¹⁷ Brad Stone, *The Upstarts... op cit.*, p. 7. Traducción propia

²¹⁸ Yochai Benkler, “Sharing Nicely: On shareable Goods and the Emergence of Sharing as a Modality of Economic Production”, *Yale Law Journal*, 2004, núm. 114, pp. 273 – 358, cit. por A. Sundararajan, *op. cit.*, pp. 30 – 31.

“Desde que Marx identificara las plantas de manufactura de Manchester como el modelo para la nueva sociedad capitalista, no ha habido una transformación tan profunda en los cimientos de nuestra vida social. Debido a que los sistemas políticos, económicos y sociales se transforman en redes distribuidas, una nueva dinámica humana está emergiendo: relaciones entre iguales o peer to peer (P2P). Al igual que las relaciones entre iguales dan origen a un tercer modo de producción, a un tercer modo de gobernanza y a un tercer modo de propiedad, están a punto de reformar nuestra economía política de una manera sin precedentes.”²¹⁹

Si bien Bauwens se refiere a lo que él llama proyectos peer to peer, o entre iguales, que no son precisamente lo que hoy conocemos como economía compartida, me parece importante retomarlo porque él estaba vislumbrando la creación de una comunidad que, mediante el uso del internet, podría “libremente determinar su comportamiento y sus relaciones sin la necesidad de un intermediario.”²²⁰ Sin embargo, muchos de los negocios que hoy día se identifican con el modelo de la economía compartida son justo lo contrario, pues las empresas se han convertido en un gran intermediario que regula las relaciones entre sus usuarios.

Las primeras nociones de la economía compartida suelen atribuírsele a Lisa Gansky, quien en 2010 publicó un libro muy influyente: *The Mesh*, en el que aseguraba que el futuro de los negocios era proveer a las personas con bienes y servicios en el momento exacto que los necesiten sin la necesidad de poseerlos.²²¹

Rachel Botsman identificó cinco ingredientes claves que deben tener las empresas para calificarlas como verdaderamente parte de la economía compartida:

²¹⁹ Michael Bauwens, “The Political Economy of Peer Production”, *Post-autistic economics review*, 2006, núm. 37, p. 33.

²²⁰ *Ibid.*, p. 2.

²²¹ Lisa Gansky, *The Mesh*, New York, Portafolio Penguin, 2012.

1. La idea central del negocio tiene que ver con aprovechar el valor de los activos no utilizados o sub utilizados (capacidad ociosa).
2. La compañía debe tener una misión clara, guiada por valores y principios significativos.
3. Los proveedores deben ser valorados, respetados y empoderados, buscando hacer sus vidas económica y socialmente mejores.
4. Los consumidores deben beneficiarse con la posibilidad de obtener productos y servicios de manera más eficiente, pagando por el acceso en lugar de por la propiedad.
5. El negocio debe construirse en mercados o redes descentralizadas que creen un sentimiento de pertenencia, responsabilidad colectiva y beneficio mutuo entre la comunidad.²²²

Como podemos ver, esta es una clasificación más bien normativa de cómo deberían ser las empresas para que las podamos clasificar dentro de este concepto, pero resulta que en la realidad existen muchas empresas que se asociación, o se autodenominan, parte de la economía compartida, pero nada tienen que ver con estos cinco puntos que propone Botsman, especialmente Uber.

Algunos más han centrado su estudio de la economía compartida como una especie de intermedio entre dos extremos económicos. Para Lawrence Lessing, por ejemplo, existen dos extremos en las formas en que las personas intercambian bienes y servicios. En un extremo tenemos la economía comercial en la cual el precio es la única métrica de

²²² Rachel Botsman, "Defining the sharing economy: What is collaborative consumption-And what isn't?", *Fast Company*, 27 de mayo de 2015, <https://www.fastcompany.com/3046119/defining-the-sharing-economy-what-is-collaborative-consumption-and-what-isnt>, consultado el 20 de abril de 2017.

intercambio; en el otro extremo se encuentra la economía compartida en la que el acceso a los bienes o servicios está controlado no por el precio, sino por un conjunto complejo de relaciones sociales.²²³

Lessing sugirió que el modelo de negocios que sería dominante en los comercios en Internet sería un híbrido entre estas dos formas de entender la economía, en el que tanto las compañías comerciales intentarían tomar valores de la economía compartida, como la economía compartida crearían entidades comerciales para apoyar sus objetivos comunes.²²⁴

Del mismo modo, Arun Sundararajan estableció dos extremos en un continuum. En un extremo coloca a la economía del regalo y en el otro a la economía del mercado²²⁵. Para la economía del regalo el verdadero propósito de cualquier intercambio es incrementar la cohesión social, lo que contrasta con la naturaleza puramente comercial de la economía de mercado.

Es decir, en un extremo tenemos la economía del regalo donde lo que verdaderamente importa es la creación o mantenimiento de complejas relaciones sociales, en la que el valor comercial del objeto no es lo más importante y en el otro extremo tenemos una relación de mercado que se basa únicamente en un intercambio comercial y no busca establecer relaciones sociales: cuando vamos a una tienda departamental a comprar unos zapatos no buscamos entablar una relación social con el vendedor más allá de que nos atienda y nos dé un par de zapatos a cambio de pagar el precio establecido. Para Sundararajan las empresas que se asocian a la economía compartida pueden clasificarse en algún punto dentro del continuum entre estos dos extremos.

²²³ Lawrence Lessing, *Remix: Making art and Commerce Thrive in the Hybrid Economy*, Nueva York, Penguin, 2009, p. 145 cit. por A. Sundararajan, *op. cit.*, p. 33.

²²⁴ *Ibid.*, p. 34.

²²⁵ A. Sundararajan, *op. cit.*, p. 38.

Esta clasificación permite un rango más amplio en el que podemos integrar a las empresas que son asociadas a la economía compartida, aunque en cierto sentido deja abierta la posibilidad a que muchos tipos de organizaciones entren en el medio de los dos extremos. Por tanto, creo que es necesario recordar que cuando hablamos de economía compartida hoy día, forzosamente nos referimos a empresas que hacen uso de las tecnologías de información para ofrecer sus servicios, ya sea mediante páginas web o aplicaciones para teléfonos inteligentes.

Esto ha permitido una gran reducción de costos de transacción, haciendo que las personas puedan “compartir” sus bienes de manera sencilla y económica²²⁶, logrando que muchos se sumen, ya sea como consumidores o como vendedores, pues permite desagregar los bienes, servicios o experiencias en pequeñas unidades que son compradas, vendidas o donadas por casi cualquier persona²²⁷.

Uber puede clasificarse también dentro de la categoría de empresas de redes peer-to-peer que conectan a muchos posibles compradores con muchos otros posibles vendedores o empleados y, a cambio, reciben una cuota por cada transacción realizada²²⁸. Así, Uber puede ser visto como una especie de intermediario, el cual se ve envuelto en un mercado doble: sus consumidores son tanto los conductores como los pasajeros.

Esto puede crearle grandes ventajas, como el hecho de que cada nuevo conductor hace más valioso el mercado para los pasajeros y viceversa; aunque también existe el riesgo de

²²⁶ “Peer-to-peer rental. The rise of the sharing economy. On internet, everything is for hire.”, *The Economist*, 9 de marzo de 2013, <http://www.economist.com/news/leaders/21573104-internet-everything-hire-rise-sharing-economy>, consultado el 17 de abril de 2017.

²²⁷ Daniel E. Rauch y David Schleicher., *Like Uber, but for local governmental policy: The future of local regulation of the “sharing economy”*, George Mason University, Law and Economics Research Paper Series (15-01), p. 11.

²²⁸ D. E. Rauch y D. Schleicher., *op cit.*, p. 14.

llegar a una “deseconomía de escala” al hacer que entre más miembros se unan a su red, más difícil será diferenciarse y generar valor para ambos clientes²²⁹. Por ejemplo, cada nuevo conductor representa un competidor potencial para todos los demás y la llegada de un número significativo de nuevos conductores puede disminuir la calidad del servicio, lo que tendría un impacto importante en el valor percibido por los pasajeros, quienes podrían buscar nuevas plataformas.

También podemos decir que Uber es una empresa que ha verticalizado sus productos, es decir, que se ha adueñado de gran parte, sino es que de todo, el sistema que representa la movilidad en un automóvil particular, pues a través de la plataforma se gestionan los pagos, tanto el cobro del pasajero como el pago al conductor, también Uber es quien establece el precio que tendrá el viaje, administra el sistema de puntuación de pasajeros y conductores, establece las políticas de entrada y salida e integra el servicio de geolocalización.

Por tanto, podemos decir que, si bien Uber ha sido asociada a la economía compartida, este es un concepto aún bastante difuso, que parece más apelar a un buen deseo que a lo que podemos ver en la realidad, al menos con las empresas que lo representan. Podemos decir que, especialmente Uber, tiene poco que ver con compartir, y más con ser una plataforma que hace uso de los avances tecnológicos, especialmente el internet y la masificación de los teléfonos inteligentes, con lo que ha logrado construir una empresa de fácil expansión debido a que los activos no les pertenecen a ellos, sino que hace uso de los activos de terceras personas y cobra una comisión por servir de *intermediario* entre los usuarios y proveedores.

²²⁹ *Ibid.*, p. 16.

Eliminando la ventaja competitiva de los taxistas.

Siguiendo a James Wilson, podemos decir que la regulación de a los taxistas se mantuvo sin grandes cambios debido a que, en la realidad, representa una distribución de beneficios concentrados y costos difusos; es decir, que los taxistas, al ser un grupo relativamente pequeño, fácil de organizar y con grandes incentivos para hacerlo, se organizaran para crear y mantener una regulación favorable, y si los costos que esa regulación son repartidos en cantidades pequeñas entre un gran número de personas, en este caso entre los clientes que hacen uso de un taxi, estos últimos tendrán pocos incentivos para organizarse y exigir cambios en la regulación²³⁰.

Wilson argumenta que esta situación puede cambiar cuando aparece un *watchdog*, es decir, un vigilante u organismo de control; o en su defecto una asociación que busque el interés público y vele por los intereses de aquellos afectados por la política pública. Si bien Uber ha apelado a que la restricción de su servicio atenta contra las posibilidades de elección de los consumidores, me parece es mucho más claro si lo analizamos desde una perspectiva de análisis del sector industrial y de competencias, para poder definir por qué Uber representa una amenaza tan seria al gremio de los taxistas y provocado innumerables manifestaciones a nivel mundial.

Siguiendo a Porter, “la estructura de un sector industrial tiene una fuerte influencia al determinar las reglas del juego competitivo así como las posibilidades estratégicas potencialmente disponibles [...]”²³¹. Para este autor, la situación de competencia en un sector industrial depende de cinco fuerzas competitivas básicas: (1) el poder negociador de los

²³⁰ James Q. Wilson, “The Politics of regulation... *op cit.*, p. 369.

²³¹ Michael E. Porter, *Estrategia competitiva, técnicas para el análisis de los sectores industriales y de la competencia*, México, Compañía editorial continental, 1982, p. 23.

proveedores, (2) el poder negociador de los clientes, (3) la rivalidad entre los competidores existentes, (4) la amenaza de nuevos participantes y (5) la amenaza de productos o servicios sustitutos²³².

Estas cinco fuerzas determinarán la rentabilidad y la competencia del sector, y dependen de las circunstancias particulares de cada uno. Por tanto, ubicar el sector industrial dentro de su contexto nos permitirá conocer las estrategias competitivas que rigen al sector. Para el caso de los taxis, el análisis del sector nos permitirá conocer los motivos por los que la llegada de un competidor como Uber repercute de manera importante, aun cuando se pueda argumentar que no representa una competencia directa con los taxistas.

Para analizar el sector del taxi, tendremos que detenernos en cada una de las cinco fuerzas y analizar su estructura. Comencemos pues, con el análisis del poder de negociación de los proveedores. Los proveedores pueden ejercer poder de negociación sobre el sector con las amenazas de elevar los precios o reducir la calidad de los productos o servicios²³³. En el caso específico de la industria del taxi, podemos encontrar que su principal materia prima para el trabajo diario es la gasolina. En el caso específico de México, al menos hasta antes de 2017, el único proveedor de este insumo era Pemex, un organismo estatal que mantenía el monopolio de la venta de combustible.

La carencia de un sustituto que pudiera eliminar la necesidad de combustible, hace que los taxistas dependan de las acciones de Pemex y se encuentren en una posición muy precaria, con prácticamente nulas opciones de negociación. Sin embargo, es importante hacer notar que este sector no es el único dependiente de las gasolinas.

²³² *Ibid.*, p. 26.

²³³ *Ibid.*, p. 47.

Básicamente todos los transportes requieren del insumo (con algunas muy pocas excepciones como los transportes eléctricos). Esto provoca que, si bien los taxistas no tienen un poder negociador con su proveedor, si existe una presión constante de muchos grupos de interés que ven afectados sus intereses con el precio de las gasolinas.

Por lo tanto, podemos decir que el poder de negociación con Pemex es ambiguo, pues si bien el sector no tiene una fuerza real de negociación, el contexto hace que el proveedor no tenga un control total sobre los precios, pues al ser un sector estratégico para el país, el cambio de precios tiene importantes consecuencias para toda la economía en su conjunto.

En segundo lugar, podemos mencionar que es necesario tomar en cuenta la proveeduría del mismo vehículo automotor. En el caso de México, a pesar de que existen muy diversas legislaciones en cuantos a movilidad se trata, no se requiere de una marca o modelo particular, por lo que los taxistas tienen una amplia gama de posibilidades para la elegir el tipo de vehículo²³⁴, apeándose únicamente a los requerimientos mínimos que varían de acuerdo a la entidad.

Por último, debemos recordar que si bien los proveedores suelen ser empresas que surten de materia prima a las empresas, la mano de obra también debe ser considerada en este apartado²³⁵. En el caso de los taxistas, esto no representa un problema mayor, pues para ser conductor de un taxi no se requieren de conocimientos especializados o de certificaciones más allá de la licencia de conducir apropiada. Por lo tanto, el conseguir personal para manejar los taxis no representa una amenaza para la industria.

²³⁴ Ivet Rodríguez, “¿Cuál es el taxi ideal para México?”, 27 de septiembre de 2013, <http://www.manufactura.mx/automotriz/2013/09/27/cual-es-el-taxi-ideal-para-mexico>, consultado el 25 de marzo de 2017.

²³⁵ M. E. Porter, *Estrategia competitiva... op cit.*, p. 48.

Por tanto, podemos decir que el poder que tienen los proveedores en la industria no juega un papel importante para la misma. Si bien la obtención de la gasolina es sumamente importante para la industria en su conjunto, y no cuentan con ningún poder de negociación, la propia naturaleza del sector energético provoca que los cambios afecten a toda la economía en su conjunto y por tanto se ve minimizada su capacidad de alterar los precios o limitar su disponibilidad.

En cuanto al poder de negociación de los compradores, como vimos con el análisis sobre las asimetrías de información, es bastante limitado, pues cada usuario en particular no tiene un peso relativamente importante en la industria, además de verse limitado en las opciones de elección más allá de tomar el primer taxi que aparezca o, en todo caso, llamar a un sitio cercano al punto de partida del viaje. En este sentido, podría decirse que los compradores tienen un poder de negociación muy bajo, lo que fortalece al propio sector industrial.

La rivalidad entre los competidores existentes se da cuando uno o más de los competidores sienten presión o ven la oportunidad de mejorar su posición²³⁶. Para los taxistas este no suele ser un problema principal en su sector, pues los precios son fijados por las autoridades estatales, por lo que los taxistas no pueden ofrecer un precio diferente. Las diferencias en servicio suelen no ser perceptibles, pues las personas muy pocas veces elegirán un taxi con este criterio, sino más bien de acuerdo a la disponibilidad del mismo.

Esto provoca que la competencia dentro del mismo sector no sea una fuerza muy presente en esta industria. Del mismo modo, al no tratarse de una industria en la que existan grandes empresas, sino más bien pequeños propietarios que trabajan o contratan conductores,

²³⁶ *Ibid.*, p. 37.

no existen grandes campañas de mercadotecnia que inclinen la balanza en favor de algún o algunos grupos privilegiados. Este principio también aparece en el caso de los taxis de sitio; pues, aunque el cliente puede tener una mayor información y capacidad de decisión, el factor geográfico suele tener un papel mucho mayor que la calidad del servicio.

Las amenazas de ingreso es una de las principales fuerzas en las que se ha basado la industria del taxi para lograr mantener su ventaja competitiva. De acuerdo a Porter, existen seis barreras principales en el ingreso de nuevos competidores en una industria: economías de escala, diferenciación del producto, costos cambiantes, acceso a los canales de distribución y políticas gubernamentales²³⁷. Las barreras de entrada han sido uno de las principales ventajas competitivas de este sector, especialmente la que tiene que ver con políticas gubernamentales, pues en todas las entidades de la República Mexicana se encuentra regulado el sector, es decir, los gobiernos limitan el ingreso con requisitos tales como las placas especiales que limitan el número de taxis que pueden operar dentro de una determinada área geográfica.

La amenaza de sustitutos está siempre presente en cualquier industria y se refiere a aquellos productos o servicios que puedan desempeñar la misma función²³⁸. En el caso de los taxis, los servicios sustitutos son numerosos, pues podemos contar cualquier forma de transporte público o privado que cumpla con la función de trasladar a las personas de un punto a otro. En esta categoría entran servicios como los camiones, el sistema de transporte colectivo Metro, el Metrobus, la venta de automóviles particulares, etc.

Sin embargo, en general se pueden identificar características específicas que distinguen a estos servicios de un taxi, como son el compartir o no el servicio, la posibilidad

²³⁷ *Ibid.*, pp. 27 – 33.

²³⁸ *Ibid.*, p. 42.

de elegir una ruta y no depender de paradas preestablecidas, el tiempo de desplazamiento, etc. No sería posible prestar una atención detallada a todos los posibles sustitutos, pues por lo general no representan un riesgo importante para el sector; no obstante, hay dos situaciones que obligan a estar alertas ante una posible amenaza. La primera es si estos sustitutos están sujetos a tendencias que mejoran el desempeño y precio de la industria, y, segunda, si los productos o servicios sustitutos ofrecen rendimientos muy elevados con respecto al sector analizado²³⁹.

Con la llegada de Uber y empresas similares, el sector del taxi se encuentra ante una amenaza muy visible y directa en este sentido, pues los nuevos competidores están mejorando el servicio y manteniendo precios competitivos, muchas veces incluso por debajo de un taxi tradicional.²⁴⁰

En resumen, el sector industrial del taxi encuentra en las barreras de ingreso su mayor ventaja competitiva, debido a que los consumidores no cuentan con una capacidad real de decisión, no se puede presentar una competencia en precios pues los mismos son fijados por las autoridades y no existen incentivos reales para mejorar la calidad del servicio, pues esto no se ve reflejado en las ganancias del sector. El poder de los proveedores, como ya vimos es importante, pero limitado, por lo que no representa un riesgo o amenaza especialmente grave.

El verdadero problema es que la llegada de Uber representa una amenaza de gran calibre para al sector en su conjunto, pues si bien podemos tratarlo como un sustituto, más que un competidor directo, elimina la ventaja competitiva que existía en el sector. Con un

²³⁹ *Ibid.*, p. 44.

²⁴⁰ Haide Ambriz Padilla, "Misma distancia, muchas diferencias: Uber vs Taxi", 2 de agosto de 2016, http://www.milenio.com/region/Servicio_Uber-Uber_en_Torreon-Taxistas_Torre_Comarca_Lagunera_16_785481449.html, consultado el 25 de marzo de 2017.

sustituto que mejora las condiciones del servicio e incluso del precio, las barreras de entrada que privilegiaban, y aun privilegian, a los taxistas dejan de ser importantes y eliminan su ventaja competitiva.

Los inicios de Uber en el país: El caso de la Ciudad de México.

El hashtag #UberSeQueda es equívoco. Creo que nadie quiere que Uber se vaya. Sólo se pide su regulación. ¿Es mucho pedir?

*Gerardo Esquivel (@esquivelgerardo)
25 de mayo de 2015*

La historia de Uber en México comienza el 2 de agosto de 2013, fecha en la que lanza sus servicios en la capital del país²⁴¹. Es importante señalar que no fue la primera empresa de su tipo en México, pues Cabify ya ofrecía un servicio similar y existían, por lo menos, otras dos empresas a través de las cuales el usuario podía pedir un taxi oficial mediante una aplicación móvil para teléfonos inteligentes²⁴².

Durante su primer año de operación en el país la compañía no enfrentó problemas ni con las autoridades locales ni con los gremios de taxistas, como ya había ocurrido en otras ciudades alrededor del mundo como Berlín, Nueva York o París²⁴³. Podríamos decir que el comienzo de Uber en México fue modesto y no llamó la atención de gran parte de la población; sin embargo, logró tener un crecimiento de entre 20 y 25 por ciento semanalmente²⁴⁴, lo que, sin duda, pronto comenzaría a ser notado tanto por los usuarios como por los taxistas.

²⁴¹ La propia empresa dice haber lanzado “Ubers secretos” a mediados de junio de 2013. Véase: “¡Ya llegamos a México!”, *Uber Newsroom*, 2 de agosto de 2013, <https://newsroom.uber.com/mexico/uber-ya-esta-en-mexico/>, consultado el 16 de mayo de 2017.

²⁴² “3 apps para pedir taxi desde tu móvil ¡Las probamos!”, *Unocero*, 28 de mayo de 2013, <https://www.unocero.com/2013/05/28/3-aplicaciones-para-pedir-taxi-desde-tu-movil/>, consultado el 16 de mayo de 2017.

²⁴³ Julio Sánchez Onofre, “Uber, en expansión y sin resistencias en México”, *El Economista*, 17 de septiembre de 2014, <http://eleconomista.com.mx/tecnociencia/2014/09/17/uber-expansion-sin-resistencias-mexico>, consultado el 13 de mayo de 2017.

²⁴⁴ *Loc. cit.*

En este capítulo abordaré el caso de Uber en la Ciudad de México. Son varios los motivos por lo que considero importante y conveniente el estudio a profundidad de éste: En primer lugar, fue la primera Ciudad en la que Uber prestó sus servicios en el país y también la primera en la que los taxistas comenzaron a manifestarse. En segundo lugar, el contexto institucional de la capital del país, especialmente la participación del Laboratorio para la Ciudad y la aprobación de la Ley de Ciudad Abierta, permitió que se integraran al proceso de creación de la regulación una gama importante de actores con diferentes intereses que tuvieron incidencia en el resultado final. En tercer lugar, el caso de Uber en la Ciudad de México representa la primera ciudad en Latino América en regular este tipo de servicios. Por último, y no menos importante, es el hecho de que la capital del país es una de las ciudades más importantes para la compañía; por ejemplo, en octubre de 2016 Bloomberg reportó que la Ciudad de México se convirtió en la ciudad con mayor actividad a nivel mundial para Uber.²⁴⁵

Para analizar con detalle la historia de Uber en la Ciudad de México realicé una investigación hemerográfica en los principales diarios del país. Al ser un tema reciente, la información se encuentra en las páginas web de los periódicos; lo que permitió una búsqueda eficiente pues muchos cuentan con buscadores avanzados que me permitieron ir consultado la información relacionada con el tema de manera cronológica.

De manera especial me enfoqué en aquellos artículos que recogen entrevistas, declaraciones o conferencias de prensa de los principales involucrados, como el Secretario de Movilidad del DF, el Secretario de Gobierno del DF, el Jefe de Gobierno capitalino, los

²⁴⁵ Eric Newcomer, "Can Uber conquer Latin America?", *Bloomberg*, 13 de octubre de 2016, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-10-13/can-uber-conquer-latin-america>, consultado el 23 de junio de 2017.

representantes de los grupos de taxistas y los directivos de Uber. Cuando fue posible, consulté las fuentes primarias a las que se hacía referencia en las notas periodísticas como comunicados de prensa, leyes, propuestas legislativas, etc.

Por tratarse de un tema que despertó un gran interés social, también existen algunos blogs y revistas digitales, especialmente aquellos relacionados con tecnología, que documentaron algunos sucesos como las grandes marchas o el Debate Digital CDMX. También existen muchos artículos de opinión sobre el tema, los cuáles únicamente utilicé si ofrecían algún dato concreto, provocaron alguna reacción de los principales interesados o que incluyera cualquier otra información que consideré importante para la narración.

La propia empresa Uber cuenta con algunos sitios de comunicación oficial como *Uber Blog* y *Uber NewsRoom* en los que es posible encontrar los comunicados que fueron surgiendo en el proceso y permiten conocer la postura oficial de la empresa respecto a la regulación y el conflicto con los taxistas.

La primera fase del Debate CDMX, es decir el debate público, se encuentra disponible de manera íntegra en la plataforma de video en streamig YouTube. Este debate fue de gran importancia para el proceso de regulación y representa una fuente primaria de información útil, pues recoge la postura de los distintos grupos involucrados y el intercambio de ideas entre ellos.

La pretensión de este capítulo es desarrollar la historia de Uber en la Ciudad de México a partir de tres pilares principales. 1) La llegada y operación de la empresa Uber en la Ciudad de México, 2) las acciones de los grupos de taxistas ante esta plataforma y 3) la respuesta de las autoridades capitalinas sobre el tema. El objetivo de reconstruir los hechos con base en estos tres puntos es mostrar la interacción que hubo entre los principales grupos

de interés y estudiar la influencia de los mismos en la inclusión del tema en la agenda de gobierno y su posterior regulación.

Por último, desarrollo las conclusiones que podemos obtener con el caso de Uber en la Ciudad de México y la participación de los diferentes actores que se vieron involucrados en el proceso de regulación de esta nueva forma de movilidad urbana.

La Llegada de Uber a la Ciudad de México.

Uber comenzó a operar en la Ciudad de México de manera oficial el 2 de agosto de 2013 con un total de 20 conductores.²⁴⁶ Durante sus primeros meses en el país únicamente se ofrecía el servicio conocido como Uber Black con automóviles de gama alta y un precio muy por encima de un viaje en taxi. No fue sino hasta marzo de 2014 que la empresa decidió lanzar UberX, definido como “Nuestro servicio de bajo costo: la misma calidad de Uber, pero a un precio mucho menor; de hecho, UberX es 20% más barato que un taxi.”²⁴⁷

Después de casi un año de operar sin mayores problemas en el país, el 27 de octubre de 2014 los taxistas del entonces Distrito Federal salieron a manifestarse por primera vez en contra de las nuevas plataformas de transporte,²⁴⁸ calificándolas como ilegales y exigiendo a las autoridades la suspensión definitiva de Uber y Cabify ya que, según el vocero de la

²⁴⁶ Gabriela Chávez y Sofía Sánchez Morales, “El costo de tener Uber en México”, *Expansión*, 2017, núm 1217, p. 80.

²⁴⁷ Rodrigo Arévalo, “UberX transformando ciudades”, *Uber Blog*, 12 de marzo de 2014, <https://www.uber.com/es-MX/blog/mexico-city/uberx-transformando-ciudades/>, consultado el 17 de agosto de 2017.

²⁴⁸ Jaime Villasana Dávila, “Taxistas de Ciudad de México también se alzan contra Uber y Cabify”, *Xataka México*, 28 de octubre de 2014, <https://www.xataka.com.mx/analisis/taxistas-de-ciudad-de-mexico-tambien-se-alzan-contra-uber-y-cabify>, consultado el 20 de abril de 2017.

Asociación de Taxistas Regulares del Distrito Federal, Daniel Medina, estas empresas representaban una merma de cerca del 30% de los ingresos de los taxistas²⁴⁹.

De hecho, desde antes de la primera protesta de taxistas, el director de Servicios de Transporte Público Individual de Pasajeros de la SEMOVI, Jonathan Verazaluce Silva, aseguró a finales de septiembre del 2014 durante el anuncio de la segunda edición de la Expo Taxi que Uber y empresas similares “son servicios fuera de la legalidad y van a desaparecer.”²⁵⁰

Esta primera manifestación no tuvo el impacto mediático que tendrían las protestas posteriores, aunque sí provocó reacciones de algunos funcionarios, como el entonces titular de la Secretaría de Movilidad del Distrito Federal (SEMOVI), Rufino León Tovar, quien después de la movilización afirmó que buscarían que los vehículos que ofrecieran servicios en Uber tuvieran concesiones de taxis y que fueran considerados como un servicio público²⁵¹.

Del mismo modo, la entonces presidenta de la comisión de movilidad de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF), Claudia Cortés, mostró su preocupación sobre la falta de control de los vehículos que operaban bajo la plataforma de Uber, pidiendo que estas aplicaciones se homologaran con los taxistas para evitar una competencia desleal²⁵².

²⁴⁹ Julio Sánchez Onofre, “Taxistas del DF piden frenar a Uber y Cabify por afectaciones”, *El Economista*, 27 de octubre de 2014, <http://eleconomista.com.mx/tecnociencia/2014/10/27/taxistas-df-piden-frenar-uber-cabify-afectaciones>, consultado el 20 de abril de 2017.

²⁵⁰ Laura Gómez Flores, “Alrededor de 20 mil taxis pirata circulan en el DF: Semovi”, *La Jornada*, 24 de septiembre de 2014, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2014/09/24/alrededor-de-20-mil-taxis-pirata-circulan-en-el-df-semovi-9830.html>, consultado el 21 de abril de 2017.

²⁵¹ Paola Alín, “Uber en México: ¿por qué los taxistas del DF protestan contra esta app?”, *Animal Político*, 31 de octubre de 2014, <http://www.animalpolitico.com/2014/10/uber-en-el-df-por-que-los-taxistas-protestan-contra-esta-app/>, consultado el 21 de abril de 2017.

²⁵² Diana Villavicencio, “Alertan falta de control por plataforma Uber”, 29 de octubre de 2014, *El Universal*, <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2014/impreso/alertan-falta-de-control-por-plataforma-uber-127364.html>, consultado el 21 de abril de 2017.

La SEMOVI anunció que presentaría una regulación para este tipo de servicios de transporte mediante aplicaciones móviles para la primera semana del mes de noviembre (sólo una semana después de la primera manifestación en el zócalo capitalino) y que consideraba que “todo vehículo que no tenga placas y no tenga cromática es pirata y estos vehículos [Uber y Cabify] no lo tienen.”²⁵³

No obstante, días después el Secretario aclaró que no habría operativos en contra de las unidades hasta que una nueva reglamentación fuera publicada, aplazando la fecha de la misma a diciembre de ese mismo año²⁵⁴ y anunció que tendría reuniones con representantes de estas nuevas empresas para conocer la forma en que operan para poder tener una regulación más precisa y beneficiosa para la ciudadanía.²⁵⁵

Ante la falta de una respuesta a sus peticiones, el 10 de diciembre de 2014 diversos grupos de taxistas de la ciudad de México, que dijeron representar a 10 mil concesionarios, presentaron una denuncia por omisión ante la Procuraduría de Justicia del DF (PGJDF) contra el Secretario de Movilidad, así como contra los responsables de las empresas Uber y Cabify por prestar un servicio fuera de la ley.²⁵⁶

Al día siguiente, personal del Instituto de Verificación Administrativa (INVEA) y elementos de la Secretaría de Seguridad Pública realizaron un operativo “contra taxistas

²⁵³ Rafael Montes, “Taxis de Uber son piratas, dice secretario de movilidad del DF”, *El Financiero*, 30 de octubre de 2014, <http://www.elfinanciero.com.mx/sociedad/taxis-de-uber-son-piratas-dice-secretario-de-movilidad-del-df.html>, consultado el 21 de abril de 2017.

²⁵⁴ Laura Gómez Flores, “Regulará movilidad del DF aplicaciones móviles que ofrecen servicio de transporte”, *La Jornada*, 6 de noviembre de 2014, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2014/11/06/regulara-movilidad-del-df-aplicaciones-moviles-que-ofrecen-servicios-de-transporte-9475.html>, consultado el 21 de abril de 2017

²⁵⁵ Rafael Montes, “Sin reglamentos, no habrá operativos contra Uber: SEMOVI”, *El Economista*, 6 de noviembre de 2014, <http://www.elfinanciero.com.mx/sociedad/sin-reglamentos-no-habra-operativos-contra-uber-semovi.html>, consultado el 21 de abril de 2017.

²⁵⁶ Rafael Montes, “Taxistas denuncian a Semovi, Uber y Cabify por transportación ilegal”, *El Financiero*, 10 de diciembre de 2014, <http://www.elfinanciero.com.mx/sociedad/taxistas-denuncian-a-semovi-uber-y-cabify-por-transportacion-ilegal.html>, consultado el 22 de abril de 2017.

irregulares que prestan servicio a través de aplicaciones como Uber” en el que decomisaron 8 vehículos por prestar servicio de transporte de personas sin contar con la concesión y cobrar tarifas diferentes a las establecidas por el Gobierno del DF.²⁵⁷

El 2014 terminó y la nueva reglamentación prometida por SEMOVI no vio la luz. Lo único que se anunció a mediados de diciembre fue que estas empresas podrían ser auditadas “cibernéticamente” y que sólo se aceptarían si las unidades fueran taxis oficiales; es decir, con placas, concesión y cromática avalada por el gobierno; aunque se mantuvieron las pláticas con representantes de al menos 6 aplicaciones, entre las que se encontraba Uber.²⁵⁸

Los primeros dos meses del 2015 fueron relativamente tranquilos tanto para los taxistas, Uber y las autoridades en la Ciudad de México, aunque las exigencias continuaron. Por ejemplo, el 4 de febrero de 2015 alrededor de 100 taxis del Grupo Pantera, conocidos porque la mayoría de sus miembros operan en la ilegalidad, realizaron un plantón frente a la SEMOVI para exigir la salida de Uber por no contar con autorización. La declaración de Álvaro Castillo, presidente de este grupo, parece por demás irónica: “Si somos piratas es porque ellos no nos han dado la oportunidad de regularizarnos, mientras establece acuerdos con empresas extranjeras como Uber, para reconocer la prestación del servicio que realiza, cuando no se tiene ningún antecedente de sus vehículos y menos de sus conductores, representando un riesgo para los usuarios.”²⁵⁹

²⁵⁷ Ilich Valdez, “Realiza GDF operativo contra taxis que dan servicio a través de apps”, *Milenio*, 11 de diciembre de 2014, http://www.milenio.com/df/operativo_taxis_irregulares-servicio_Uber-taxis_a_corralon-app_Uber_Cabify_0_425357778.html, consultado el 24 de abril de 2017.

²⁵⁸ Rafael Montes, “Inicia 2015 sin reglas para el servicio de Uber y Cabify”, *El Financiero*, 1 de enero de 2015, <http://www.elfinanciero.com.mx/sociedad/inicia-2015-sin-reglas-para-el-servicio-de-uber-y-cabify.html>, consultado el 24 de abril de 2017.

²⁵⁹ Laura Gómez Flores, “Taxistas del DF exigen salida de Uber”, *La Jornada*, 4 de febrero de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/02/04/taxistas-del-df-exigen-la-salida-de-uber-1604.html>, consultado el 24 de abril de 2017.

Uber comienza a ser popular en la CDMX.

En este contexto, Uber anunció que a partir del 18 de marzo de 2015 bajaría en un 10% sus tarifas para el servicio UberX, así como que la tarifa mínima, que entonces era de \$50, bajaría a \$40 con el propósito de incrementar su negocio y atraer a nuevos clientes.²⁶⁰

De nueva cuenta, el 22 de abril los taxistas se manifestaron y bloquearon las calles aledañas a la PGJDF con el propósito de presionar sobre la resolución de las denuncias que presentaron el 10 de diciembre de 2014.²⁶¹ El mismo día por la tarde, Uber respondió a las declaraciones de taxistas con el siguiente mensaje: “En Uber, creemos que los defechos merecen el derecho de decidir cómo quieren moverse en su ciudad.”²⁶² Un día después, durante la inauguración del Congreso Internacional de Transporte y Movilidad, el Secretario Rufino León anunció que una posible regulación en la que se definiría la situación de las empresas como Uber podría estar lista en un máximo de 15 días.²⁶³

El 28 de abril, los taxistas volvieron a manifestarse en el zócalo capitalino, exigiendo que las autoridades realizaran operativos para detener a las unidades particulares que prestaran servicio mediante aplicaciones móviles, reiterando que su petición no era que este

²⁶⁰ Raúl Álvarez, “Uber quiere competir aún más y baja los precios de su servicio UberX en el D.F.”, *Xacata México*, 18 de marzo de 2015, <https://www.xataka.com.mx/gadgets-y-coches/uber-quiere-competir-aun-mas-y-baja-los-precios-de-su-servicio-uberx-en-el-d-f>, consultado el 20 de mayo de 2017.

²⁶¹ Diana Delgado, “Taxistas protestan contra Uber en la PGJDF”, *El Universal*, 22 de abril de 2015, <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2015/taxistas-protestan-contra-uber-en-la-pgjdf-1094384.html>, consultado el 20 de mayo de 2017.

²⁶² “Los defechos tienen el derecho a decidir cómo quieren moverse: Uber responde a los taxistas”, *El Financiero*, 22 de abril de 2015, <http://www.elfinanciero.com.mx/tech/los-defechos-tienen-el-derecho-a-decidir-como-quieren-moverse-uber-responde-a-taxistas.html>, consultado el 20 de mayo de 2017.

²⁶³ Ilich Valdez, “Gobierno del DF analiza regular a Uber y Cabify”, *Milenio*, 23 de abril de 2015, http://www.milenio.com/df/Uber_y_Cabify-taxis_irregulares-taxis_piratas-taxis_apps-GDF_Semovi_0_505149676.html, consultado el 20 de mayo de 2017.

tipo de plataformas se regulara, sino que saliera del mercado y amenazaron que de no ser escuchados elevarían el tono de sus acciones²⁶⁴.

Es así que los taxistas, representados principalmente por la agrupación Taxistas Organizados de la Ciudad de México (TOCDMX), lograron tener mesas de diálogo los primeros días de mayo con representantes de la SEMOVI, INVEA y la PGJDF para discutir sus peticiones y exigir que se cumpliera la ley.²⁶⁵ Los acuerdo alcanzados, según el TOCDMX, fueron que las autoridades del gobierno del Distrito Federal comenzarían operativos contra Uber y que no habría una regulación para aquellos que circularan sin permiso ni concesiones.²⁶⁶

Al parecer el INVEA, institución que constantemente realiza operativos para impedir que taxis piratas presten servicio, comenzó a incluir dentro de los mismos a los automóviles que prestaban servicios para Uber y Cabify. Aunque las autoridades aseguraron que habían remitido al corralón a algunos automóviles de la empresa,²⁶⁷ Uber mediante su vocera en México, Rocío Paniagua, comentó que no tenía conocimiento de estos hechos y descarto que la empresa hubiera tenido algún incidente reciente relacionado con la detención de vehículos en la capital del país.²⁶⁸ Al mismo tiempo, hubo un intenso debate en las redes sociales,

²⁶⁴ Nicolás Lucas, "En el DF no hay espacio para Uber ni Cabify: taxistas", *El Economista*, 28 de abril de 2015, <http://eleconomista.com.mx/tecnociencia/2015/04/28/df-no-hay-espacio-uber-ni-cabify-taxistas>, consultado el 21 de mayo de 2017.

²⁶⁵ "Taxistas se reunirán con autoridades del DF por caso Uber", *El Universal*, 4 de mayo de 2015, <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2015/taxistas-se-reuniran-con-autoridades-del-df-por-caso-uber-1097298.html>, consultado el 23 de mayo de 2017.

²⁶⁶ Josefina Quintero, "Habrá operativos contra taxis piratas y Uber: transportistas", *La Jornada*, 7 de mayo de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/05/07/habra-operativos-contr-taxi-piratas-y-uber-transportistas-7215.html>, consultado el 23 de mayo de 2017.

²⁶⁷ Teresa Moreno, "GDF enviará al corralón "taxis" Uber y Cabify", *24 Horas*, 7 de mayo de 2015, <http://www.24-horas.mx/gdf-enviara-al-corralon-taxis-uber-y-cabify/>, consultado el 23 de mayo de 2017.

²⁶⁸ Carlos Gutiérrez, "Uber desmiente que sus autos estén siendo detenidos por el gobierno de la Ciudad de México", *FayerWayer*, 7 de mayo de 2015, <https://www.fayerwayer.com/2015/05/uber-desmiente-que-sus-autos-esten-siendo-multados-por-el-gobierno-de-la-ciudad-de-mexico/>, consultado el 23 de mayo de 2017.

especialmente en Twitter, donde la mayoría de los usuarios defendieron a Uber y sus servicios, haciendo tendencia por primera vez el hashtag #UberSeQueda.²⁶⁹

Ante tales circunstancias, el jefe de gobierno, Miguel Ángel Mancera dio sus primeras declaraciones públicas sobre el tema el 9 de mayo de 2015, negando que existiera una persecución contra Uber y asegurando que tendrían una propuesta lista para la semana siguiente. Parte de sus declaraciones fueron las siguientes:

“Es un hecho que todos los prestadores de un servicio público deben estar dentro de la ley, pero también es un hecho que nosotros estamos para construir y no sé de donde pudo salir el rumor de que tenemos un objetivo específico como Uber, pero no es así, lo quiero aclarar. Nuestra función es que cualquier empresa, llámese como se llame, que preste los servicios en esta ciudad, esté dentro de la ley y si quiere prestar esa labor, pues lo que tiene que hacer es estar en contacto con la Secretaría de Movilidad y simplemente llevar a cabo una regularización”²⁷⁰

Las declaraciones anteriores iban en completa contradicción con los acuerdos que los taxistas dijeron haber alcanzado unos días antes, pues no sólo no respaldaba los operativos que supuestamente habían acordado con el INVEA y la SEMOVI, sino que daba paso a que este tipo de servicios fuera regularizado. Por tal motivo, cuatro días después de las declaraciones de Mancera, los taxistas volvieron a manifestarse enfrente del edificio sede del gobierno capitalino para exigir respeto a los acuerdos alcanzados. También declararon que, de no cumplirse sus exigencias, acudirían a la justicia federal para escalar el conflicto hasta

²⁶⁹ Rodrigo Garrido, “Uber y Cabify en problemas, según reportes GDF entra en acción deteniendo a sus conductores”, 8 de mayo de 2015, <https://www.xataka.com/otros-1/uber-y-cabify-en-problemas-segun-reportes-gdf-entra-en-accion-deteniendo-a-sus-conductores>, consultado el 22 de mayo de 2017.

²⁷⁰ Sandra Hernández, “Alistan en GDF propuesta sobre Uber”, *El Universal*, 9 de mayo de 2015, <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2015/alistan-en-gdf-propuesta-sobre-uber-1098733.html>, consultado el 23 de mayo de 2017.

la Suprema Corte de Justicia de la Nación²⁷¹ y aseguraron que la campaña de apoyo en redes sociales “a todas luces fue pagada por Uber.”²⁷²

En respuesta, el secretario de la SEMOVI anunció que se estaba avanzando en un proyecto de regulación, no sólo para Uber, sino para cualquier empresa similar: “Desde luego buscaremos un escenario que beneficie a la ciudadanía sobre todo, lo que yo he comentado y lo reitero ahora, lo que he dicho es que en la ciudad tenemos que regular este tipo de fenómenos, este tipo de servicios, por encima de los intereses de un gremio, de una persona, de un grupo.”²⁷³

El 14 de mayo se anunciaron los pasos que seguiría el gobierno capitalino con respecto al tema. La SEMOVI y el Laboratorio para la Ciudad organizarían mesas de diálogo a las que se convocaron a “empresas operadoras, concesionarios, ONG’s, académicos, expertos y representantes de la sociedad civil, con el objetivo de tomar en cuenta sus opiniones en el diseño de políticas públicas”²⁷⁴

Se anunció también, que previo a estas mesas de dialogo el Laboratorio para la Ciudad organizaría un debate digital para discutir el tema, el cual sería transmitido por internet y

²⁷¹ Josefina Quintero, “Taxistas recurrirán a la justicia federal para evitar que se regule lo ilegal”, *La Jornada*, 13 de mayo de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/05/13/taxistas-recurriran-a-la-justicia-federal-para-evitar-que-se-regule-lo-ilegal-9526.html>, consultado el 24 de mayo de 2017.

²⁷² Diana Delgado, “Taxistas no cesarán protestas si regularizan a Uber”, *El Universal*, 13 de mayo de 2015, <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2015/taxistas-protestan-en-el-zocalo-contra-uber-1099616.html>, consultado el 24 de mayo de 2017.

²⁷³ Pedro Domínguez, “GDF afina regulación de taxis vía app”, *Milenio*, 13 de mayo de 2015, <http://www.milenio.com/df/regulacion-taxis-app-regulacion-uber-cabify-rufino-tovar-movilidad-ley-movilidad-DF-0-517148649.html>, consultado el 24 de mayo de 2017.

²⁷⁴ Ilich Valdez, “A consulta, servicio de Uber y Cabify”, *Milenio*, 14 de mayo de 2015, <http://www.milenio.com/df/consulta-gdf-uber-operacion-gdf-taxis-uber-taxis-ilegales-operan-df-0-517748573.html>, consultado el 24 de mayo de 2017.

contaría con la participación de líderes de opinión a favor y en contra de las aplicaciones y estaría abierto a la participación ciudadana a través de redes sociales²⁷⁵.

Pero antes de que esto sucediera, los taxistas volvieron a manifestarse. El 20 de mayo, frente a las SEMOVI, el presidente de la Asociación de Taxis Regulares, Ignacio Rodríguez, argumentó que “no se puede someter a una discusión ciudadana si se regulariza o no lo que es ilegal” y que esto era sólo una distracción para que las autoridades no aplicaran la ley.²⁷⁶ Además, advirtieron que iniciarían movilizaciones en la ciudad para evitar que las mesas de discusión se llevaran a cabo pues no reconocía la validez de las empresas que prestan servicios de taxi por medio de aplicaciones a las que llamaron *delincuencia protegida*.²⁷⁷

Manifestación y viajes gratis #MexicoNoPara #UberNoPara.

Cinco días después cumplieron su promesa y cerraron las principales avenidas de la ciudad por más de 7 horas, entre las que se encontraban las entradas y salidas a Santa Fe, la zona del aeropuerto, Periférico, Tlalpan, Calzada de Guadalupe y la zona centro; en lo que se convirtió en la manifestación más grande que realizó el gremio de taxistas de la Ciudad de México respecto a este tema, la cual contó con al menos 5,000 taxistas inconformes que básicamente mantenían la misma exigencia: no regular lo ilegal.²⁷⁸

²⁷⁵ Diana Delgado, “Analizarán en mesas de diálogo apps para transporte”, *El Universal*, 15 de mayo de 2015, <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2015/analizaran-en-mesas-de-dialogo-apps-para-transporte-1100265.html>, consultado el 24 de mayo de 2017.

²⁷⁶ Ilich Valdez, “Taxistas se oponen a que Uber y Cabify sean regularizadas”, *Milenio*, 20 de mayo de 2015, http://www.milenio.com/df/Taxistas_organizados-taxis_por_app-Uber_y_Cabify-regularizacion_transporte_0_521348036.html, consultado el 24 de mayo de 2017.

²⁷⁷ Mirna Servín, “Taxistas de la Ciudad amagan con movilizaciones por Uber”, *La Jornada*, 20 de mayo de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/05/20/taxistas-de-la-ciudad-de-mexico-amagan-con-movilizaciones-por-uber-5168.html>, consultado el 24 de mayo de 2017.

²⁷⁸ Eduardo Hernández, “Taxistas anuncian series de bloqueos”, *El Universal*, 25 de mayo de 2015, <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/2015/05/25/taxistas-anuncian-serie-de-bloqueos>, consultado el 24 de mayo de 2017.

Durante estas protestas Uber anunció que, para no afectar a los ciudadanos, y sin duda como una excelente estrategia de marketing, regalaría dos viajes gratis de hasta \$150. El comunicado fue el siguiente:

“La Ciudad de México es de las más grandes y movidas del mundo. Las calles desde el Centro y La Condesa, hasta Satélite, Santa Fé y Pedregal están llenas de gente que no deja de moverse día y noche: chambeando o disfrutando de las miles de cosas que se pueden hacer en la Ciudad. De hecho, Uber llegó a México para hacerle la vida más fácil a los chilangos, precisamente porque sabemos que ellos no paran. Por eso hoy que es un día tan complicado para trasladarse hemos decidido regalar viajes en Uber a todos nuestros usuarios, porque si #MexicoNoPara, #UberNoPara.”²⁷⁹

La estrategia pareció funcionar bastante bien para Uber pues, según datos ofrecidos por la misma empresa, las descargas de su aplicación se elevaron en un 800% ese día en la capital mexicana²⁸⁰.

Por su parte, los taxistas aseguraron que una comisión pudo dialogar con autoridades del DF y dieron a conocer que tanto la SEMOVI como el INVEA se comprometieron a realizar operativos contra taxis piratas y las empresas Uber y Cabify,²⁸¹ además que empezarían unas mesas de diálogo entre la SEMOVI, la Subsecretaría de Gobierno, el INVEA y los taxistas para subir la calidad del transporte de taxi en la Ciudad de México.²⁸²

²⁷⁹ “Porque México no para, hoy Uber es gratis”, *Uber Blog*, 25 de mayo de 2015, <https://www.uber.com/es-MX/blog/mexico-city/porque-mexico-no-para-hoy-uber-es-gratis/>, consultado el 26 de mayo de 2017.

²⁸⁰ Daniel Villalobos, “Descargas de Uber crecieron 800% en la Cd. de México después de protestas”, *FayerWayer*, 26 de mayo de 2015, <https://www.fayerwayer.com/2015/05/descargas-de-uber-crecieron-800-en-la-cd-de-mexico-despues-de-protestas/>, consultado el 26 de mayo de 2017.

²⁸¹ Mirna Servín, “Operativos contra Uber, ofrece GDF a taxistas”, *La Jornada*, 25 de mayo de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/05/25/x-9708.html>, consultado el 26 de mayo de 2017.

²⁸² Ilich Valdez, “Mancera: Foro y debate sobre taxis, tras elecciones”, *Milenio*, 26 de mayo de 2015, http://www.milenio.com/df/Mancera-foro_y_debate_dobre_taxis_despues_de_elecciones-Uber-Cabify-taxis-Movilidad_0_524947548.html, consultado el 26 de mayo de 2017.

No obstante, la SEMOVI rechazó ese mismo día que se fueran a implementar operativos contra las empresas Uber y Cabify.²⁸³ El propio Mancera desmintió que se tuvieran planeados operativos contra las plataformas, asegurando que: “No vamos a realizar en este momento ningún operativo, lo hemos ya reiterado, va a haber mesas y a mí me parece que el mensaje que debe haber es que todos debemos voltear a la ciudadanía, la ciudadanía quiere que haya una mejora en general en el transporte público.”²⁸⁴

Otro tema importante fue que se acercaban las elecciones para jefes delegacionales y las diputaciones de la Asamblea Legislativa del DF, que se llevarían a cabo el 7 de junio. Por tal motivo, el jefe de gobierno aseguró que seguía en pie la realización de foros para escuchar a todas las voces, pero que este se realizará una vez concluido el proceso electoral.²⁸⁵

El titular de la SEMOVI reiteró que la regulación se tendría lista a finales de junio, una vez realizados los foros que se llevarían a cabo durante la segunda semana de ese mismo mes para “no contaminar el tema y para evitar que en la víspera de la elección se pueda montar otro tipo de interés, que no sería conveniente para la ciudad.”²⁸⁶

El 27 de mayo por la mañana, Rufino León dijo en una entrevista con Ciro Gómez Leyva que no estaban buscando cambiar el esquema de negocio de Uber, que es el atractivo

²⁸³ Ilich Valdez, “GDF echa para atrás operativos contra Uber y Cabify”, *Milenio*, 25 de mayo de 2015, http://www.milenio.com/df/operativo_contra_uber-regularizacion_uber_cabify-protestas_contra_uber_DF_0_524347895.html, consultado el 26 de mayo de 2017.

²⁸⁴ Pedro Domínguez, “No iremos contra Uber y Cabify: Mancera”, *Milenio*, 26 de mayo de 2015, http://www.milenio.com/df/No_habra_operativos_contra_Uber-Cabify-Mancera-taxis-aplicaciones_0_524947664.html, consultado el 26 de mayo de 2017.

²⁸⁵ “Se discutirá el conflicto taxistas-Uber, pero después de elecciones: Mancera”, *El Financiero*, 25 de mayo de 2015, <http://www.elfinanciero.com.mx/nacional/se-discutira-el-conflicto-taxistas-uber-pero-despues-de-elecciones-mancera.html>, consultado el 26 de mayo de 2017.

²⁸⁶ Ilich Valdez, “SEMOVI: se decidirá sobre Uber y Cabify a finales de junio”, *Milenio*, 26 de mayo de 2015, http://www.milenio.com/df/Semovi_taxis_app-Uber_y_Cabify-regulacion_servicio-transporte_irregular_0_524947696.html, 26 de mayo de 2017.

de estas nuevas plataformas, sino que buscaría el registro de conductores y vehículos por medios electrónicos y que incluso tendrían que pagar un derecho al erario de la ciudad²⁸⁷.

Ese mismo día por la tarde, después de una de las reuniones acordadas con los taxistas, el titular de la SEMOVI anunció que no se implementarían operativos contra las plataformas, pero sí contra los choferes que prestaban el servicio sin una concesión.²⁸⁸ Sin embargo, por la noche, el Gobierno de DF aclaró que los operativos no serían contra Uber, Cabify o cualquier otra empresa similar, pero sí contra todos los taxis ilegales.²⁸⁹

Al día siguiente, de nuevo en entrevista con Ciro Gómez, el secretario de movilidad reiteró que no habría operativos contra Uber ni Cabify, que buscarían que la regulación no fuera excesiva y que en su reunión con los taxistas se habían tratado únicamente los puntos relativos a la aplicación de la ley de movilidad y el mejoramiento del transporte de taxis.²⁹⁰

Como se puede ver, a finales del mes de mayo de 2015 las autoridades del DF no tenían una posición clara al respecto y las declaraciones cambiaban radicalmente en cuestión de horas. La seguridad que aparentaba, especialmente la SEMOVI, sobre la ilegalidad del servicio, parecía desvanecerse con el paso de los días. Estas actitudes no pasaron desapercibidas por los taxistas, quienes el 29 de mayo manifestaron su inconformidad con lo que llamaron los engaños y contradicciones del gobierno de la ciudad, argumentando que las

²⁸⁷ “GDF no cambiará esquema de Uber; busca tener registro de conductores”, *Milenio*, 27 de mayo de 2015, http://www.milenio.com/df/taxis_piratas-taxis_contra_Uber-servicio_Uber-servicio_de_taxis_privados_0_525547528.html, consultado el 27 de mayo de 2017.

²⁸⁸ “GDF dice perdonar a Uber, pero irá contra sus choferes”, *El Financiero*, 27 de mayo de 2015, <http://www.elfinanciero.com.mx/nacional/gdf-perdona-a-uber-y-cabify-ira-contra-sus-choferes.html>, consultado el 27 de mayo de 2017.

²⁸⁹ “Operativo no es contra Uber ni Cabify, aclara GDF”, *Milenio*, 27 de mayo de 2015, http://www.milenio.com/df/descartan_operativos_uber_cabify-protestas_taxistas_DF-operativos_taxis_ilegales_0_525547853.html, consultado el 27 de mayo de 2017.

²⁹⁰ Regulación de Uber respetará lo que le gusta a la gente: GDF, *Milenio*, 28 de mayo de 2015, http://www.milenio.com/df/secretaria_de_Movilidad_regulara_a_Uber-no_habra_operativos_contra_uber_0_526147472.html, consultado el 2 de junio de 2017.

autoridades se estaban desdiciendo de los acuerdos alcanzados en las mesas de diálogo, aunque aclararon que mantendrían las reuniones previstas.²⁹¹

En esos días, se llevó a cabo el Foro Internacional de Transporte en Alemania, en el que el vicepresidente de política y estrategia de Uber, David Plouffe, aplaudió que el gobierno de la Ciudad de México estuviera abierto a “adoptar nuevas soluciones de transporte impulsadas por la tecnología” y expresó el deseo de la compañía a entrar a otras ciudades de México en las que no existen suficientes opciones de transporte.²⁹² Ante tales declaraciones, el vocero de los Taxistas Organizados de la Ciudad de México aseguró que estaban alistando un frente común con organizaciones en otros estados de la República, e incluso con unidades del aeropuerto de la capital del país, para formar una oposición general contra este tipo de servicios.²⁹³

La ALDF también se involucró en el asunto y el coordinador de los diputados del PAN, Federico Döring Casar, presentó una iniciativa para la regulación de empresas como Uber y Cabify ya que consideraba que la SEMOVI estaba tomando un papel pasivo que no ayudaba a solucionar el conflicto.²⁹⁴ Ante esta propuesta, la ALDF aprobó un punto de

²⁹¹ Josefina Quintero, “Autoridades protegen a Uber, acusan taxistas”, *La Jornada*, 29 de mayo de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/05/29/autoridades-protejen-a-uber-acusan-taxistas-927.html>, consultado el 27 de mayo de 2017.

²⁹² Carmen Luna, “Uber ve que el DF trata de modernizar su regulación”, *Expansión*, 29 de mayo de 2015, <http://expansion.mx/negocios/2015/05/29/uber-quiere-expandirse-en-mexico-pese-a-la-oposicion>, consultado el 4 de junio de 2017.

²⁹³ Pedro Domínguez, “Taxistas alistan frente nacional contra Uber”, *Milenio*, 31 de mayo de 2015, http://www.milenio.com/region/Taxistas-alistan-frente-nacional-Uber-taxis-DF-abuso-regulacion-trabajo_0_527947221.html, consultado el 4 de junio de 2017.

²⁹⁴ Ilich Valdez, “Pan anuncia iniciativa para regular a Uber y Cabify en el DF”, *Milenio*, 1 de junio de 2015, http://www.milenio.com/df/Regulacion_Uber_y_Cabify-iniciativa_PAN-PAN_Asamblea_Legislativa-PAN_ALDF_0_528547368.html, consultado el 4 de junio de 2017.

acuerdo para urgir a las dependencias del gobierno capitalino a instalar mesas de trabajo con los involucrados a fin de evitar que el conflicto con los taxistas escalara.²⁹⁵

“Autodefensas” y el llamado a la anarquía.

Mientras tanto, dos agrupaciones que forman parte de Taxistas Organizados de la Ciudad de México: Organización Quetzales A.C. y Confederación Nacional de Taxistas, anunciaron que comenzarían a crear grupos para hacer sus propios operativos contra Uber, en los cuales personas anónimas pedirían un taxi por medio de la aplicación y cuando llegara a prestar el servicio serían bajados para presentarlos ante la policía capitalina, el INVEA o el ministerio público²⁹⁶, denominándose como un grupo de autodefensa²⁹⁷ y amenazando de manera muy clara y directa a los conductores de esta plataforma: “Cómo van a saber si quien los llama no es un líder de taxis que los va a denunciar. Es una ruleta rusa, un ‘¿adivina quién?’. Te vamos a corretear Uber, si al gobierno le pesa la mano, nosotros defenderemos nuestro patrimonio.”²⁹⁸

Si bien esta idea no fue compartida por Taxistas Organizados de la Ciudad de México, pues la postura oficial era no realizar marchas ni actos violentos contra Uber, un vocero de la organización señaló que no se podrían controlar las acciones de los más de 136 mil

²⁹⁵ Ilich Valdez, “ALDF legislará sobre servicios de Uber y Cabify”, *Milenio*, 3 de junio de 2015, http://www.milenio.com/df/conflicto_taxistas_Uber-regular_Uber_DF-Cabify_Uber_taxistas_0_529747263.html, consultado el 4 de junio de 2017.

²⁹⁶ Jonás López, “Amagan taxistas con operativos anti-Uber”, *Terra Noticias*, 2 de junio de 2015, <https://noticias.terra.com.mx/mexico/estados/amagan-taxistas-con-operativos-anti-uber,157b959a73a3f6093894c0d91441f873lo8gRCD.html>, consultado el 5 de junio de 2017.

²⁹⁷ “Taxistas amagan con engañar y detener a los Uber”, *La Razón*, 3 de junio de 2015, <http://razon.com.mx/spip.php?article263436>, consultado el 4 de junio de 2017.

²⁹⁸ “Taxistas anuncian sus propios operativos contra Uber”, *Sopitas*, 3 de junio de 2015, <http://www.sopitas.com/484988-taxistas-anuncian-sus-propios-operativos-contra-uber/>, consultado el 4 de junio de 2017.

concesionarios que operan en la Ciudad de México y que este tipo de acciones eran responsabilidad de cada organización.²⁹⁹

Esta amenaza no pasó desapercibida para las autoridades, por lo que el entonces Secretario de Gobierno de la Ciudad de México, Héctor Serrano, declaró que no permitiría que los taxistas llevaran a cabo operativos contra Uber: “cualquier agresión a cualquier ciudadano, sea Uber o cualquiera, o querer hacer justicia por propia mano, será sancionada con todo el rigor de la ley. No se va a permitir ninguna actuación de ningún sector de la población contra otro sector por cualquier argumento.”³⁰⁰ También señaló que habría una reunión con los grupos de taxistas inconformes en la que se trataría el tema de las nuevas empresas que prestan sus servicios a través de aplicación para teléfono móviles.³⁰¹

El 9 de junio de 2015 se llevó a cabo la reunión acordada entre taxistas y el Secretario de Gobierno del DF, la cual se vio precedida por una manifestación de cerca de un centenar de taxistas vinculados con la organización *Taxistas y Líderes Unidos contra la Ilegalidad*, los cuales mostraron su malestar por la falta de aplicación de la ley de movilidad y advirtieron que “de no existir un acuerdo para acabar con este servicio [Uber] iremos por la vía legal para hacerlo, porque están en riesgo nuestros ingresos y patrimonio.”³⁰² La reunión no tuvo

²⁹⁹ Jonás López, “Amagan taxistas ... *op cit.*”

³⁰⁰ Pedro Domínguez, “GDF no permitirá acciones de taxistas contra Uber: Serrano”, *Milenio*, 3 de junio de 2015, http://www.milenio.com/df/operativos_contra_uber- Hector_serrano_gdf-uber_cabify_regulacion_0_529747345.html, consultado el 4 de junio de 2017.

³⁰¹ *Loc. cit.*

³⁰² Laura Gómez Flores, “Exigen taxistas a Mancera ponerle un alto a Uber”, *La Jornada*, 9 de junio de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/06/09/exigen-taxistas-a-mancera-poner-un-alto-a-uber-2273.html>, consultado el 5 de junio de 2017.

ningún resultado y únicamente los taxistas presentaron sus planteamientos al Secretario de Gobierno del DF, el cual se comprometió a tener una respuesta formal para el 15 de junio³⁰³.

Por su parte, al día siguiente, la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) dio a conocer una opinión sobre el tema dirigida a los gobernadores de los estados, el jefe de gobierno del Distrito Federal y a las legislaturas de las entidades federativas³⁰⁴ en la que aseguró que “la normativa vigente en nuestro país no contempla esta nueva modalidad de servicios de transporte que deriva de los avances tecnológicos y de los esfuerzos de innovación”³⁰⁵ y recomendó que “se reconozca, a través de la vía que corresponda, una nueva categoría o modalidad para la prestación de este servicio innovador que tiene un impacto relevante en la dinámica social.”³⁰⁶ También sugirió que “mientras no exista modificación al marco jurídico, cualquier interpretación puede resolverse en favor del interés general, es decir, permitiendo actividades que generan opciones eficientes en beneficio del consumidor.”³⁰⁷

El anuncio provocó las reacciones del Jefe de Gobierno capitalino, quien reconoció que a pesar de que Uber había sido expulsado de algunas ciudades en el mundo “la Ciudad de México debe contar con su propia experiencia y, conforme a sus necesidades, encontrar

³⁰³ Pedro Dominguez, “Concluye sin acuerdos reunión entre GDF y taxistas”, *Milenio*, 9 de junio de 2015, http://www.milenio.com/df/taxistas-taxistas_contra_Uber-reunion_GDF_taxistas-servicio_Uber_0_533346973.html, consultado el 5 de junio de 2017.

³⁰⁴ “COFECE da el visto bueno a Uber y Cabify”, *El Financiero*, 10 de junio de 2015, <http://www.elfinanciero.com.mx/tech/cofece-recomienda-reconocer-a-uber-y-cabify-como-medios-de-transporte.html>, consultado el 5 de junio de 2017.

³⁰⁵ Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, *Opinión OPN-008-2015*, México, 4 de junio de 2015, p. 7.

³⁰⁶ *Loc cit.*

³⁰⁷ *Ibid.*, p. 8.

el punto que beneficie a la ciudadanía”³⁰⁸ y aseguró que la recomendación de la COFECE ayuda “en la construcción de un andamiaje que puede ser tanto normativo como operativo.”³⁰⁹

Si bien las opiniones emitidas por la COFECE no son de carácter obligatorio ni vinculantes, si representó otro golpe más a los grupos de taxistas y un fuerte respaldo a Uber y otras empresas similares. La respuesta de los taxistas no se hizo esperar y descalificaron la recomendación: “Claramente se trata de que les hagan un traje a la medida, por eso le ponemos tache a la COFECE”,³¹⁰ dijo Daniel Medina, vocero de la TOCDMX.

La respuesta de los taxistas no quedó ahí y al día siguiente frente al palacio de gobierno de la ciudad anunciaron que “si el gobierno permite la burla y la transgresión al marco regulatorio, si el consentimiento de las autoridades es para que cada quien dé el servicio como quiera, fomentando un ambiente de anarquía, pues vamos a incorporarnos a la anarquía y que cada quien haga lo que se le dé la gana.”³¹¹

De este modo, anunciaron sus planes para no pagar la revista vehicular 2015 ni cumplir con la normativa establecida para la prestación del servicio³¹² por lo que comenzarían a trabajar sin concesión y con choferes sin licencia ni tarjetón, pues consideraban que el

³⁰⁸ Héctor Gutiérrez, “Con Uber, el DF deberá tener su propia experiencia: Mancera”, *El Financiero*, 10 de junio de 2015, <http://www.elfinanciero.com.mx/nacional/con-uber-el-df-debera-tener-su-propia-experiencia-mancera.html>, consultado el 4 de junio de 2017.

³⁰⁹ *Loc cit.*

³¹⁰ Jair López, “Taxistas le ponen tache a la COFECE”, *El Financiero*, 10 de junio de 2015, <http://www.elfinanciero.com.mx/nacional/con-uber-el-df-debera-tener-su-propia-experiencia-mancera.html>, consultado el 4 de junio de 2017.

³¹¹ Mayra Zepeda, “Vamos a incorporarnos a la anarquía, como Uber y Cabify: taxistas del DF”, *Animal Político*, 11 de junio de 2015, <http://www.animalpolitico.com/2015/06/vamos-a-incorporarnos-a-la-anarquia-como-uber-y-cabify-taxistas-del-df/>, consultado el 4 de junio de 2017.

³¹² Laura Gómez Flores, “Amenazan taxistas no pagar revista 2015 si autoridades regularizan a Uber”, *La Jornada*, 11 de junio de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/06/11/amenazan-taxistas-no-pagar-revista-2015-si-autoridades-capitalinas-regularizan-uber-3509.html>, consultado el 4 de junio de 2017.

INVEA no tendría “autoridad moral para sancionar [...] porque no lo hace con los que diariamente están delinquiendo y transgrediendo la ley.”³¹³ También argumentaron que era falsa la opinión de la COFECE al señalar que existía un monopolio en el servicio del taxi pues en la Ciudad de México operaban cerca de 140,000 taxistas concesionarios.³¹⁴

Por su parte, al menos dos diputados del Partido Acción Nacional se sumaron a las recomendaciones de la COFECE e hicieron un llamado tanto al Jefe de Gobierno del DF como al gobernador del Estado de México para no dejarse presionar por los grupos de taxistas y procurar el bienestar de los ciudadanos a través de permitir servicios de calidad y considerando a las nuevas tecnologías como aliados para mejorar el transporte público.³¹⁵

El 15 de junio el Laboratorio para la Ciudad anunció que el día 17 del mismo mes se llevaría a cabo el llamado “Debate Digital CDMX: Tecnología y Movilidad” el cual sería transmitido por internet y en el que cualquier persona podría expresar sus opiniones y hacer preguntas a través de la página web del Laboratorio, vía telefónica a través de Locatel o mediante Twitter con el hashtag #DebateCDMX.³¹⁶

Antes de analizar en qué consistió el debate, me parece importante conocer las reacciones que su anuncio generó. Recordemos que un mes antes ya se había anunciado que el debate y las mesas de diálogo se llevarían a cabo, lo que ocasionó un gran descontento de

³¹³ Ilich Valdez, “Taxistas anuncian que operarán sin concesión ni licencia”, *Milenio*, 11 de junio de 2015, http://www.milenio.com/df/taxistas_organizados-taxis_sin_concesion-uber_y_cabify-anarquia_taxis-GDF_taxis_0_534546813.html, consultado el 4 de junio de 2017.

³¹⁴ Nicolás Lucas, “Cofece está en complicidad con Uber y Cabify: Taxistas”, *El Economista*, 11 de junio de 2015, <http://eleconomista.com.mx/industrias/2015/06/11/cofece-complicidad-uber-cabify-taxistas>, consultado el 4 de junio de 2017.

³¹⁵ Fernando Damián, “Piden panistas reconocer servicios de Uber y Cabify”, *Milenio*, 11 de junio de 2015, http://www.milenio.com/politica/uber_df-uber_edomex-uber_contra_taxis_df_0_534546959.html, consultado el 7 de junio de 2017.

³¹⁶ Laura Gómez Flores, “Laboratorio para la Ciudad organizará un debate sobre tecnología y movilidad”, *La Jornada*, 15 de junio de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/06/15/organiza-laboratorio-para-la-ciudad-un-debate-sobre-tecnologia-y-movilidad-6384.html>, consultado el 7 de junio de 2017.

los taxistas, quienes argumentaban que el servicio de Uber era ilegal y buscaban que el gobierno tomara acciones contra la empresa, no que la regulara. También los taxistas acudieron ante el secretario de gobierno del DF al considerar que no había avances en las negociaciones con la SEMOVI. El secretario de gobierno capitalino escuchó las demandas de los taxistas y se comprometió a tener una respuesta formal para el 15 de junio.

Ese día, hubo una reunión entre los taxistas y la Secretaría de Gobierno en la que no hubo muchos acuerdos, aunque los taxistas se comprometieron a participar en las mesas de diálogo, asegurando que eso no significaba que estaban aceptando la regularización de Uber y Cabify³¹⁷ y que no pensaban “hacer algún favor al gobierno de que vamos a regularizar un servicio a todas luces ilegal, que no cubre el marco de la ley y no lo vamos a consentir, por lo que las movilizaciones no están descartadas y podrían realizarse la próxima semana de ser necesario.”³¹⁸

Los acuerdos se firmaron al día siguiente, 16 de junio, y los taxistas lograron que fueran cuatro representantes, y no dos como se había previsto en un principio, los que hablaran a nombre del gremio. Igualmente, aprovecharon para mostrar su descontento y ciertas reservas para el debate pues temían que *los dados estuvieran cargados* para favorecer a Uber.³¹⁹

³¹⁷ Laura Gómez Flores, “Concluye sin acuerdos reunión entre GDF y taxistas”, *La Jornada*, 15 de junio de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/06/15/concluye-reunion-sin-acuerdos-entre-secretaria-de-gobierno-y-taxistas-6070.html>, consultado el 8 de junio de 2017.

³¹⁸ Laura Gómez Flores, “Firman acuerdos taxistas con la Secretaría de Gobierno”, *La Jornada*, 16 de junio de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/06/16/firman-acuerdo-taxistas-con-la-secretaria-de-gobierno-9405.html>, consultado el 8 de junio de 2017.

³¹⁹ Ilich Valdes, “Taxistas esperan debate «sin manipulaciones» sobre Uber”, *Milenio*, 16 de junio de 2015, http://www.milenio.com/df/taxistas_organizados-taxistas_DF-Uber_y_Cabyfy-GDF_taxistas_0_537546583.html, consultado el 8 de junio de 2017.

En contestación a las declaraciones de la titular del Laboratorio para la Ciudad, Gabriela Gómez Mont, quien señaló que “Lo que se quiere ahondar en realidad en este debate es cómo hacemos un piso de competencia justo y parejo, no tanto si se queda o se va [Uber]”³²⁰, los taxistas respondieron: “Iremos al debate y seguiremos buscando que el piso parejo que pretenden brindar sea, si con aplicaciones, pero con unidades concesionadas.”³²¹ Por su parte Miguel Ángel Mancera señaló que la meta del debate era mejorar el servicio de taxis en la Ciudad de México y que, a través de una competencia real, los ciudadanos tuvieran la opción de elegir lo que más les convenga.³²²

El Debate Digital CDMX.

Ahora bien, para entender en qué consistió el Debate Digital CDMX, es importante conocer algunos antecedentes que permitieron que un ejercicio como este se pudiera dar en la capital del país. El 28 de abril de 2015 la ALDF aprobó la *Ley para Hacer de la Ciudad de México una Ciudad Abierta*³²³, la cual tiene como objeto “establecer un marco jurídico para mejorar la disponibilidad de información sobre las actividades del Gobierno para toda la población; fortalecer la participación cívica; y favorecer el acceso de la población a nuevas tecnologías que faciliten la apertura gubernamental, la rendición de cuentas y la promoción de los Derechos Humanos.”³²⁴ Un punto importante de esta nueva ley lo podemos encontrar en su

³²⁰ Phenélope Aldaz, “Busca GDF piso parejo para taxis y apps”, *El Universal*, 16 de junio de 2015, <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/2015/06/16/busca-gdf-piso-parejo-para-taxis-y-apps>, consultado el 8 de junio de 2017.

³²¹ I. Valdés, “Taxistas esperan ... *op cit.*”

³²² Laura Gómez y Alejandro Cruz, “Mancera: Uber podría proporcionar real competencia”, *La Jornada*, 16 de junio de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/06/16/mancera-uber-podria-propiciar-real-competencia-9731.html>, consultado el 8 de junio de 2017.

³²³ “ALDF aprueba Ley de Ciudad Abierta”, *El Economista*, 28 de abril de 2015, <http://eleconomista.com.mx/distrito-federal/2015/04/28/aldf-aprueba-ley-ciudad-abierta>, consultado el 7 de junio de 2017.

³²⁴ Ley para hacer de la Ciudad de México una ciudad abierta, art. 1°, 2° párrafo.

artículo segundo, el cual reconoce “...el derecho de los particulares de colaborar en la conformación, desarrollo y evaluación de sus programas, políticas y acciones.”³²⁵

Así mismo, el propio Laboratorio para la Ciudad es una institución de reciente creación³²⁶ con objetivos que parecen salir del contexto institucional tan rígido al que estamos acostumbrados. El Laboratorio para la Ciudad se define como “un espacio de especulación y ensayo, donde lanzamos provocaciones que plantean nuevas formas de acercarse a temas relevantes para la ciudad, incubamos proyectos piloto y promovemos encuentros multidisciplinarios en torno a la innovación cívica y la creatividad urbana.”³²⁷

Con estos dos antecedentes, es posible un escenario donde ejercicios como el debate tengan cabida y el proceso de políticas públicas sea más incluyente, de modo tal que permita la participación de diversos actores interesados en el tema. Como se señalan desde el Laboratorio, este tipo de trabajos “representan un experimento de co-creación e innovación, enmarcado en una estrategia de gobernanza ágil”³²⁸ que busca romper el paradigma de las decisiones gubernamentales a puerta cerrada y explorar nuevas formas de incorporar voces e ideas ciudadanas en el diseño de política pública.³²⁹

Los objetivos generales que se establecieron para el debate fueron:

1. Reunir a actores relevantes y de diferentes ámbitos para intercambiar ideas y reflexiones, así como generar recomendaciones para fortalecer la política de transporte individual taxi-empresas.

³²⁵ Ley para hacer de la Ciudad de México una ciudad abierta, art. 2°.

³²⁶ Se anunció su creación en febrero de 2013 y comenzó actividades de manera oficial en junio de ese mismo año.

³²⁷ Laboratorio para la Ciudad, “Acerca de”, <http://labcd.mx/el-laboratorio/>, consultado el 27 de mayo de 2017.

³²⁸ Laboratorio para la Ciudad, “Metodología del Debate Digital CDMX”, <http://labcd.mx/wp-content/uploads/2015/06/DebateDigitalCDMX.pdf>, p. 4, consultado el 9 de junio de 2017.

³²⁹ *Ibid.*, p. 5.

2. Nutrir la construcción del innovador marco regulatorio que el gobierno de la ciudad ha estado diseñando de manera exhaustiva, a través de entidades como la Secretaría de Movilidad, la Secretaría de Desarrollo Económico y la Consejería Jurídica y de Servicios Legales del Distrito Federal.
3. Compilar recomendaciones para alimentar la política de regulación transporte individual taxi-empresas.
4. Contribuir a la inclusión de voces de actores diversos en el proceso de construcción política de transporte individual.
5. Experimentar con nuevas plataformas para hacer partícipes a los ciudadanos de las decisiones que impactan la vida pública de la ciudad.³³⁰

El Debate Digital CDMX constó de dos fases generales: La primera fase consistió en el debate propiamente dicho, que se llevó a cabo el 17 de junio a las 10:00 a.m. en la azotea del Laboratorio para la Ciudad³³¹ y fue transmitido en vivo a través de YouTube, y después tres mesas de trabajo en la que participaron expertos de diversos temas. Las mesas de trabajo versaron sobre 1) Competencia justa e innovación, 2) Tecnología inclusiva y 3) Retribución cívica.

Durante el debate los taxistas mantuvieron su posición sobre la ilegalidad de los servicios de Uber y Cabify, basando sus intervenciones especialmente en lo escrito en la Ley de Movilidad del Distrito Federal, la cual en su artículo 258 establece que “Comete el delito de transportación ilegal de pasajeros o de carga, el que sin contar con la concesión o permiso

³³⁰ *Ibid.*, p. 6.

³³¹ De acuerdo a información del Laboratorio para la Ciudad, “La azotea es la casa pública del Laboratorio. Alberga actividades que van desde juntas de trabajo hasta talleres, mesas de trabajo o incluso conferencias de gran aforo.” *Ibid.*, p. 4.

expedidos por la Secretaría para tales efectos, preste el servicio público, privado o mercantil de transporte de pasajeros o de carga en el Distrito Federal.”³³²

El argumento de ilegalidad, dado el marco jurídico operante en aquel momento, fue apoyado por Paula Sofía Vázquez, abogada invitada al debate,³³³ aunque aseguro que estas empresas representan una mejoría innegable para el consumidor en materia de servicio, percepción de seguridad y costos, por lo que una regulación para incluir este tipo de plataformas era necesaria y urgente.

Por su parte, representantes de Uber y Cabify exaltaron los beneficios que esta nueva forma de movilidad traía a las ciudades, enfatizando los aspectos de seguridad, los beneficios al medio ambiente y las fuentes de empleo generadas.

Los otros invitados fueron el Director General Adjunto del IMCO, Manuel Molano, el vocero del capítulo mexicano de Creative Commons, Emilio Saldaña y el Director en México del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, Xavier Treviño; quienes también hicieron un llamado para regular los nuevos servicios y establecer un piso parejo, aunque aclararon que ese piso parejo debería ser en beneficio de los consumidores y no precisamente mantener las reglas vigentes.

En general, las ideas desarrolladas en el debate y las mesas de trabajo se encaminaron a buscar una regulación para legalizar la operación de estas plataformas, con la clara oposición de los taxistas quienes se mantuvieron sus argumentos sobre la ilegalidad de Uber y empresas similares. Por tal motivo, días después los taxistas denunciaron que el debate

³³² Ley de movilidad del Distrito Federal, art. 258, frac. I

³³³ El argumento de ilegalidad de estas empresas ya había sido expuesto por Sofía Vázquez en un artículo publicado unos meses antes: Marco Ávalos y Paula Sofía Vázquez, “Baby, you can (‘t) drive my car. El caso de Uber en México.”, *Economía Informa*, 2015, núm. 390, pp. 109 - 111.

digital había sido una farsa que pretendía establecer una regulación *light* para unas empresas que burlaban la ley y que no se les había escuchado lo suficiente.³³⁴

La regulación.

El 25 de junio se entregaron los resultados del Debate Digital CDMX, un total de 52 propuestas que en su mayoría se encaminaban a implementar la regulación de las plataformas,³³⁵ y se comenzó a trabajar en la propuesta. El 8 de julio se dio a conocer la existencia de un primer borrador en el que se proponía el pago de una licencia anual y una cuota del 1.5% del total de los ingresos para un nuevo fondo destinado a mejorar el transporte.³³⁶ Días después se especuló que la nueva regulación podría limitar el número de unidades en servicio y que los automóviles que prestaran el servicio deberían costar al menos \$250,000.³³⁷

La regulación se hizo oficial el 15 de julio de 2015 con la publicación en la Gaceta Oficial del Distrito Federal del “Acuerdo por el que se crea el Registro de Personas Morales que Operen y/o Administren Aplicaciones y Plataformas Informáticas para el Control, Programación y/o Geolocalización en Dispositivos Fijos o Móviles, a través de las cuales los Particulares pueden Contratar el Servicio Privado de Transporte con Chofer en el Distrito Federal.”

³³⁴ “Debate sobre la regulación de Uber y Cabify fue una farsa: taxistas”, *Forbes México*, 22 de junio de 2015, <https://www.forbes.com.mx/debate-sobre-regulacion-de-uber-y-cabify-fue-una-farsa-taxistas/>, consultado el 20 de agosto de 2017.

³³⁵ Rubén Torres, “Hoy entregan resultados de Debate Digital CDMX sobre Uber”, *El Economista*, 25 de junio de 2015, <http://eleconomista.com.mx/sociedad/2015/06/25/hoy-entregan-resultados-debate-digital-cdmx-sobre-uber>, consultado el 20 de agosto de 2017.

³³⁶ Max De Haldevang, “Exclusive: Mexico City to regulate Uber with Licences Fees, Ride Levy-Draft”, *Reuters*, 8 de julio de 2015, <http://www.reuters.com/article/us-mexico-uber-idUSKCN0PI17420150708>, consultado el 20 de agosto de 2017.

³³⁷ Max De Haldevang, “Exclusive: Mexico City Could Be the First Globally to Limit Uber Cars – Draft”, *Reuters*, 10 de julio de 2015, <http://www.reuters.com/article/us-mexico-uber-idUSKCN0PK22Y20150710>, consultado el 20 de agosto de 2017.

En el acuerdo se establecieron algunos requisitos para prestar el servicio como que los automóviles deben tener calcomanía cero, cuatro puertas, aire acondicionado, cinturones de seguridad, bolsas de aire delanteras, radio, portar una identificación visible, que el precio sea de al menos \$200,000; así como la prohibición para estas empresas de recibir pagos en efectivo, subarrendar los vehículos concesionados o hacer base. Del mismo modo, obligó a las empresas a aportar 1.5 % de cada viaje para un fondo bautizado como “Fondo del Taxi, la Movilidad y el Peatón.”

El acuerdo anterior convirtió a la Ciudad de México en la primera ciudad en América Latina en regular este tipo de plataformas,³³⁸ lo cual fue aplaudido por la empresa, quien mediante un comunicado manifestó su agradecimiento con las autoridades capitalinas por “convertirse en la ciudad más grande del mundo en aprobar una regulación de vanguardia para plataformas como Uber”, así como a los usuarios a quienes agradecieron por “cada tweet, cada firma y cada muestra de apoyo.”³³⁹

Un dato curioso es que un día después de la publicación del acuerdo, el jefe de gobierno anunció algunos cambios en su gabinete, entre los cuales removió de su cargo como titular de la SEMOVI a Rufino Tovar, dejando el cargo a Héctor Serrano, quien antes se desempeñaba como secretario de gobierno.³⁴⁰

³³⁸ Sonia Corona, “El DF es la primera ciudad que regula a Uber en América Latina”, *El País*, 16 de julio de 2015, https://elpais.com/internacional/2015/07/16/actualidad/1437073257_032569.html, consultado el 20 de agosto de 2017.

³³⁹ Rodrigo Arévalo, “Uber se queda en la Ciudad de México”, *Uber Blog*, 15 de julio de 2015, <https://www.uber.com/es-MX/blog/mexico-city/uber-se-queda-en-la-ciudad-de-mexico/>, consultado el 20 de agosto de 2017.

³⁴⁰ Phenélope Aldaz y Sandra Hernández, “Mancera hace 9 cambio en el gabinete”, *El Universal*, 16 de julio de 2015, <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2015/07/16/mancera-hace-9-cambios-en-gabinete>, consultado el 20 de agosto de 2017.

Por su parte, los taxistas demostraron su descontento con la regulación y anunciaron que mantendrían reuniones con el nuevo secretario de movilidad y que no descartaban emprender acciones legales para contrarrestar la regulación e impedir el funcionamiento de Uber y Cabify o, al menos, hacer que la regulación fuera mucho más severa,³⁴¹ pero poco o nada pudieron hacer para detener el crecimiento de Uber en la Ciudad.

La empresa ha tenido otros incidentes en la Ciudad de México, como la agresión por parte de taxistas y vecinos del aeropuerto,³⁴² manifestaciones por parte de los mismos conductores de Uber por las bajas tarifas y la introducción del servicio UberPool,³⁴³ controversias generadas por el uso de tarifas dinámicas durante la contingencia ambiental de abril de 2016³⁴⁴ que derivaron en un acuerdo entre la empresa y la SEMOVI para limitar el aumento de tarifas³⁴⁵ e incluso acusaciones de abuso sexual de sus conductores.³⁴⁶

Si bien el análisis de la Ciudad de México nos da indicios de las razones por las cuales el gobierno tomó la decisión de regular estas nuevas plataformas, es cierto que las características propias de la ciudad nos impiden generar conclusiones que puedan generalizarse para estudiar lo que paso en los demás estados de la República, en donde se

³⁴¹ Pedro Domínguez, "Taxistas analizan ampararse por regulación de Uber", *Milenio*, 17 de julio de 2015, http://www.milenio.com/df/Taxistas_organizados-taxistas_DF_amparo-uber_y_cabify-regulacion_uber-GDF_uber_0_556144518.html, consultado el 20 de agosto de 2017.

³⁴² Nancy Escobar Cardoso, "Con piedras y palos destruyen 10 autos de Uber", *El Financiero*, 29 de julio de 2015, <http://www.elfinanciero.com.mx/nacional/con-piedras-y-palos-taxistas-destruyen-10-autos-de-uber.html>, consultado el 21 de agosto de 2017.

³⁴³ Jair López, "Conductores de Uber protestan por baja de tarifas", *El Financiero*, 18 de enero de 2016, <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/conductores-promueven-undiasinuber-y-anuncian-manifestacion-ante-reduccion-en-tarifas.html>, consultado el 21 de agosto de 2017.

³⁴⁴ Alonso Cedeño, "La #Contingencia ambiental y la tarifa dinámica de Uber", *El Universal*, 9 de abril de 2016, <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/2016/04/9/la-contingencia-ambiental-y-la-tarifa-dinamica-de-uber>, consultado el 21 de agosto de 2017.

³⁴⁵ "Uber y la CDMX acuerdan tarifas durante la contingencias", *Uber Blog*, 3 de mayo de 2016, <https://www.uber.com/es-MX/blog/mexico-city/uber-y-la-cdmx-acuerdan-tarifas-durante-contingencias/>, consultado el 21 de agosto de 2017.

³⁴⁶ "Detienen a conductor de Uber por presunto abuso sexual en la CDMX", *El Financiero*, 7 de mayo de 2016, <http://www.elfinanciero.com.mx/nacional/detienen-a-conductor-de-uber-por-presunto-abuso-sexual-en-la-cdmx.html>, consultado el 21 de agosto de 2017.

dieron resultados muy diferentes en la relación entre Uber, los taxistas y los gobiernos estatales.

Es por ello, que en el siguiente capítulo se analizarán de manera comparada, utilizando la metodología del análisis cualitativo comparado, todos los estados en los que la empresa presta sus servicios. La intención principal de esto es poder responder que condiciones crearon, o no, un clima político favorable para Uber. Sin embargo, este primer análisis a profundidad de la Ciudad de México nos da un punto de partida para establecer las condiciones que buscaremos en las demás entidades del país.

El caso de Uber en México: Un análisis cualitativo comparado.

Presidente Enrique Peña Nieto: Apague el switch satelital a nivel nacional “Fuera Uber”

Taxistas de Tabasco

Luego de analizar el caso de Uber en la Ciudad de México, cabe preguntarnos qué pasó en las demás ciudades de México en las que Uber ofrece sus servicios, pues las respuestas de los gobiernos estatales no han sido iguales. Es importante mencionar que en México, al igual que en muchos otros países, el asunto del transporte público es una materia que corresponde a los gobiernos estatales, por lo que cada entidad federativa es libre de legislar sobre el tema.³⁴⁷

En la mayoría de las entidades federativas no existe una regulación que contemple la operación de este tipo de servicios, por lo que la empresa opera en una especie de vacío legal. En algunas ciudades las autoridades han anunciado que tienen contemplado la creación de un marco normativo que permita regular a este tipo de compañías, pero no han concretado ninguna acción en específico.

También existen ciudades en las cuales la respuesta de las autoridades ha sido invocar a la normatividad vigente y han mantenido una lucha abierta contra la compañía, imponiendo multas y reteniendo los vehículos que prestan el servicio. Finalmente, algunas entidades ya han regulado el servicio, creando reglamentos específicos que dan certeza jurídica para la

³⁴⁷ La Suprema Corte de Justicia de la Nación resolvió el 22 de mayo de 2017 que es competencia de la autoridad legislativa del estado, en este caso, de Yucatán, regular sobre las cuestiones de las empresas de redes de transporte, dentro de las que se encuentra Uber.

operación de estas empresas, aunque en algunos casos la regulación parece tener tintes de proteccionismo para los taxistas.

Principalmente, las demandas de los taxistas se han enfocado en que estos servicios no tienen que cumplir con la legislación relativa al transporte público en cada entidad federativa, lo que implica una competencia desleal con los taxis tradicionales regulados, además de que con esto se rompen las barreras de entrada que tienen los taxistas, como la obtención de placas especiales, tarjetón de circulación o engomados especiales. Del mismo modo, al no contar con ningún distintivo, es casi imposible detectar si están estacionados “haciendo base” o recogiendo pasaje en aeropuertos.³⁴⁸

En este capítulo, propongo un estudio utilizando la metodología análisis cualitativo comparado para analizar la situación de Uber en los estados de la República Mexicana en los que la compañía opera hasta antes del 2017. Únicamente se ha lanzado el servicio en otras cuatro ciudades mexicanas a finales de junio de 2017 (Puerto Vallarta, Nuevo Vallarta, Tepic y Ciudad Obregón)³⁴⁹, pero considero que aún es muy poco tiempo para poder analizarlas. La lista de los Estados y ciudades en los que es posible pedir un Uber en México, así como la fecha de lanzamiento en cada una, puede consultarse en el Anexo I.

Análisis cualitativo comparado (QCA) como metodología de estudio.

Para poder estudiar el caso de Uber en México y las diferentes respuestas de los gobiernos estatales, es necesario establecer una metodología que nos permita aproximarnos al objeto de estudio, pues para los fines y con los recursos que se cuentan para esta investigación no sería

³⁴⁸ “La batalla de Uber en México”, *Law@Tec, Blog*, 24 de junio de 2016, <https://posgradoderecho.itesm.mx/blog/Uber-en-Mexico/>, consultado el 29 de noviembre de 2016.

³⁴⁹ *Uber México*, “Puerto Vallarta, Nuevo Vallarta, Tepic y Ciudad Obregón ¡Tu Uber está llegando!”, 26 de junio de 2017, <https://www.uber.com/es-MX/blog/vallarta-tepic-obregon/>, consultado el 30 de agosto de 2017.

posible realizar un estudio a detalle de cada estado de la República, además que no podríamos establecer generalidades, sino que nos quedaríamos en una descripción detallada de los casos.

Una de las principales limitantes que tiene la investigación para elegir la metodología a usar es el número de casos con los que se cuenta. Al tratarse de un asunto que involucra investigación empírica a nivel “macro”, es decir, de formaciones sociales complejas, como lo son los gobiernos estatales, el número de casos (N) se encuentra limitado, en este caso a las 32 entidades federativas que conforman la República Mexicana. Esta N no es lo suficientemente grande para optar por un análisis estadístico, ni lo suficientemente pequeña para adentrarnos a profundidad en cada caso.

El Análisis Cualitativo Comparado o QCA por sus siglas en inglés (*Qualitative Comparative Analysis*) es una estrategia de investigación creada por Charels C. Ragin en 1987 con su libro *The comparrative method. Moving beyond qualitative and quantitative strategies* y que se ha perfeccionado con los años, buscando combinar el conocimiento a profundidad de los diferentes casos, pero generando un cierto nivel de generalización³⁵⁰.

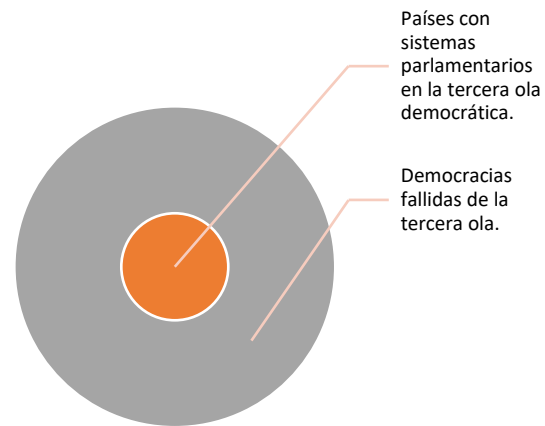
El QCA es un método idóneo cuando la investigación trata con una N pequeña o intermedia, aunque también se ha probado exitosamente en investigaciones con N grande³⁵¹ y por lo tanto, es adecuado para la presente investigación. Además, el QCA se basa en premisas que difieren de los métodos cuantitativos (estadísticos) que me parece importante explicitar, así como tener la posibilidad de argumentar su utilidad para esta investigación.

³⁵⁰ Benoît Rihoux y Bojana Lobe, “The Case for Qualitative Comparative Analysis (QCA): Adding Leverage for Thick Cross-Case Comparison”, en David Byerne y Charles C. Ragin (eds.), *The SAGE Handbook of Case-Based Methods*, Bangalore, SAGE, 2009, p. 223.

³⁵¹ Dirk Berg-Schlosser *et al.*, “Qualitative Comparative Analysis (QCA) as an Approach, en Benoît Rihoux y Charles C. Ragin (eds.), *Configurational Comparative Methods*, California, SAGE, 2009, p.4.

Puede decirse que, en cierto modo, el QCA intenta combinar las ventajas de los métodos de investigación cuantitativo y cualitativo, pero, en sus bases, es más similar a los estudios cualitativos pues se enfoca más en los casos, considerando cada uno de ellos como un todo con propiedades complejas específicas, por lo que requiere que el investigador tenga un conocimiento profundo de cada uno de ellos, al contrario de lo que suele pasar con los métodos estadísticos que hacen uso de grandes bases de datos, en las que muchas veces el investigador trabaja con encuestas anónimas de una muestra representativa de la población³⁵².

El QCA usa el análisis de relación de conjuntos en lugar de un análisis de correlaciones. La forma más simple y básica de relacionar conjuntos es el subconjunto, que puede ser un subconjunto de definición, como por ejemplo los perros son un subconjunto del conjunto mamíferos³⁵³. Un subconjunto también puede ser teórico y



Esquema 2. **Subconjunto teórico.** Elaboración propia con base en Charles C. Ragin, *Redesigning Social Inquiry, Fuzzy Sets and Beyond*, Chicago, University Press, 2008, p. 14.

usarse para describir fenómenos sociales conectados causalmente o de cualquier otra manera esencial, por ejemplo si consideramos que de los países que formaron la llamada tercera ola democrática, aquellos que adoptaron un sistema parlamentario fracasaron, podemos decir que

³⁵² *Ibid.*, p. 6.

³⁵³ Charles C. Ragin, "Comparative Methods" en William Outwaite y Stephen P. Turner (eds.), *The SAGE Handbook of Social Science Methodology*, Trowbridge, SAGE, 2007, p.69.

los países de la tercera ola democrática con sistemas parlamentarios forman un subconjunto de las democracias fallidas de la tercera ola³⁵⁴.

A diferencia de los subconjuntos de definición, un subconjunto teórico requiere ser explicado de alguna manera. ¿Cómo es que se relaciona el subconjunto con el conjunto? Para lo anterior se requiere del uso de la teoría y el conocimiento de los casos para hacer explícito el mecanismo causal de conexión. De hecho, como argumenta Ragin, casi toda teoría en ciencias sociales está basada en este tipo de relación de conjuntos³⁵⁵.

Por lo tanto, podemos decir que las principales características de las relaciones de conjuntos en la investigación social son:

- Involucra conexiones causales o cualquier otra conexión importante que ligue fenómenos sociales.
- Es dependiente de la teoría y el conocimiento de los casos, pues se requiere de una explicación.
- Es central para teorizar en ciencias sociales, pues la teoría social es principalmente verbal en su naturaleza, y las declaraciones verbales son frecuentemente conjuntos teóricos³⁵⁶.

Otra característica importante de esta metodología es la noción de múltiple causalidad coyuntural; es decir, se parte de la idea de que diferentes combinaciones de factores pueden originar el mismo resultado³⁵⁷. Como podemos ver en el *Esquema 1* que ilustra un subconjunto teórico, el subconjunto de los países con sistema parlamentario de la tercera ola democrática no cubren todo el subconjunto de las democracias fallidas de la tercera ola, pues

³⁵⁴ Charles C. Ragin, *Redesigning Social Inquiry, Fuzzy Sets and Beyond*, Chicago, University Press, 2008, p. 14.

³⁵⁵ *Loc cit.*

³⁵⁶ *Ibid.*, p. 17.

³⁵⁷ D. Berg-Schlosser *et al.*, *op cit.*, p.8.

existe la posibilidad de que se llegue a ese mismo resultado mediante caminos alternativos.

Los postulados básicos de la múltiple causalidad coyuntural son:

1. Frecuentemente, es una combinación de condiciones causales relevantes los que generan un resultado. $(AB \rightarrow Y)$.
2. Diversas combinaciones de condiciones pueden generar el mismo resultado. $(AB + CD \rightarrow Y)$. [+ indica la operación o]
3. Dependiendo el contexto, un determinado resultado puede producirse cuando una condición está presente, pero también cuando se encuentra ausente; por ejemplo, A combinado con B produce el resultado Y, pero también lo produce la ausencia de A (a) combinada con C. $(AB \rightarrow Y, \text{ pero también } aC \rightarrow Y)$.³⁵⁸

Todo lo anterior implica un rompimiento importante con los supuestos que requieren la mayoría de las técnicas estadísticas más usadas, como la regresión lineal. En primer lugar, podemos observar que no se asume una causalidad permanente, pues el contexto modifica el resultado y por lo tanto el investigador no busca especificar un único modelo causal, sino que intenta determinar el número y características de los diferentes modelos causales que existen a través de los diversos casos comparables³⁵⁹.

Otra implicación importante es que no se asume *aditividad*, es decir, rechaza la idea de que cada condición tiene un impacto independiente en el resultado y es remplazada por la suposición de que varias condiciones presentes simultáneamente constituyen una combinación causal que provoca que ocurra un cierto resultado; lo que implica a su vez, junto con el primer supuesto, que no se presuponga una uniformidad de los efectos causales de una

³⁵⁸ *Loc cit.*

³⁵⁹ *Loc cit.*

condición, pues de acuerdo al contexto una condición puede favorecer un resultado o impedirlo³⁶⁰.

Finalmente, en oposición a la correlación, las conexiones de los conjuntos teóricos son asimétricas. Lo anterior implica que, siguiendo el ejemplo de los países de la tercera ola democratizadora, afirmar que los países que adoptaron un sistema parlamentario se convirtieron en democracias fallidas, no implica que las democracias fallidas son exclusivamente aquellas que adoptaron un sistema parlamentario. Si aplicamos un análisis de correlación, cualquier caso que implique una democracia fallida, pero no un sistema parlamentario, restará solidez a nuestra afirmación; sin embargo, dentro del QCA, el hecho de que existan caminos diferentes no resta solidez a la afirmación sobre que los países que adoptaron un sistema parlamentario durante la tercera democrática, resultaron en democracias fallidas³⁶¹.

Lo anterior es importante para la presente investigación, pues se parte de la idea de que no existe un único camino para que los diferentes gobiernos estatales hayan tomado decisiones similares en cuanto a su respuesta ante la llegada de la empresa Uber. Esta metodología nos da la posibilidad de encontrar los diferentes caminos que llevaron a determinados gobiernos a actuar de una u otra manera y nos permite conocer el impacto de contextos específicos que pudieron afectar la decisión.

En la mayoría de los análisis cuantitativos se tiende a pensar en función de variables y las variables independientes son vistas como analíticamente separables del resultado, o variable dependiente. Para el caso de la metodología QCA, al tratarse de una metodología

³⁶⁰ *Ibid.*, p. 9.

³⁶¹ C. C. Ragin, *Redesigning Social Inquiry... op cit.*, p. 15.

más orientada a los casos, no se habla de variables, sino de condiciones y resultados que están íntimamente ligados unos a otros y que dependen del contexto³⁶², es decir, el impacto de cada condición se relaciona con su interacción con las demás condiciones presentes. Es por tal motivo que no hablaremos en términos de variables al presentar el modelo de análisis que guiará la investigación, sino de los resultados y las condiciones necesarias o suficientes involucradas.

A grandes rasgos, una condición necesaria es aquella que se encuentra presente cada que aparece un resultado determinado, pero requiere de la interacción con otras, mientras que una condición suficiente se asocia siempre a un resultado, sin importar la presencia o ausencia de otras condiciones.

Ahora bien, cuando hablamos de la metodología QCA, hacemos referencia a diferentes técnicas que comparten los mismos principios analizados hasta aquí, pero que tienen algunas diferencias, principalmente en la manera en que se clasifican los datos para su análisis. La primera técnica se conoce como QCA de conjuntos definidos o por sus siglas csQCA (*crisp set* en inglés).

Esta es la técnica original creada por Charles Ragin a finales de la década de los ochentas, que hace uso del álgebra Booleana³⁶³. Esta técnica únicamente permite que tanto las condiciones como el resultado sean dicotómicos, es decir, únicamente puede usarse en condiciones de presencia y ausencia o de afirmación y negación. Esto implica que debemos simplificar las condiciones y resultado en dos valores: 0 y 1.

³⁶² *Ibid.*, p.112.

³⁶³ Benoît Rihoux y Gisèle De Meur, "Crisp-Set Qualitative Comparative Analysis (csQCA)", en Benoît Rihoux y Charles C. Ragin (eds.), *Configurational Comparative Methods*, California, SAGE, 2009, p. 33.

La dificultad de estudiar los fenómenos sociales únicamente de manera dicotómica, llevó a crear nuevas técnicas que permitieran usar datos con escalas mayores. Así, nació la técnica “multi-value” o mvQCA que permite que las condiciones tengan múltiples valores manteniendo los mismos principios aplicables al csQCA³⁶⁴. Para esta investigación, usaré la técnica mvQCA que me permitirá clasificar las condiciones de tal manera que puedan tener por lo menos tres valores.

Por último, existe una tercer técnica llamada técnica de conjuntos difusos o fsQCA por sus siglas en inglés (Fuzzy Sets), que permite calibrar el resultado y las condiciones en una escala entre 0 y 1, donde 0 significa que el caso carece por completo de la condición o resultado previsto, y el 1 hace referencia a casos en los que la condición o resultado se encuentra plenamente presente³⁶⁵.

El modelo.

Definiendo el resultado: la respuesta estatal ante la llegada de Uber.

Para construir el modelo, primero hay que definir los resultados u *outcome* que esperamos tengan nuestros casos. En este caso nos referimos a la respuesta de las autoridades locales ante la llegada de Uber. Como ya dije antes, las respuestas de las autoridades estatales fueron distintas en los diferentes estados del país y clasificar estas respuestas es el primer paso importante para el modelo.

Se podría pensar que la respuesta estatal puede ser permitir o prohibir las operaciones de la compañía, pero inmediatamente surgen algunas complicaciones: En primer lugar,

³⁶⁴ Lasse Cronqvist y Dirk Berg-Schlosser, “Multi-Value QCA (mvQCA)”, en Benoît Rihoux y Charles C. Ragin (eds.), *Configurational Comparative Methods*, California, SAGE, 2009, p. 70.

³⁶⁵ Charles C. Ragin, “Qualitative Comparative Analysis Using Fuzzy Sets (fsQCA)”, en Benoît Rihoux y Charles C. Ragin (eds.), *Configurational Comparative Methods*, California, SAGE, 2009, p. 90.

debemos recordar que Uber se ha caracterizado por entrar a las ciudades sin antes hablar con las autoridades ni mucho menos arreglar su situación jurídica. La empresa anuncia que abrirá operaciones en determinada ciudad y se ampara en la idea de que lo que ofrecen es una plataforma tecnológica y no un servicio de transporte.

Esta forma de actuar rompe un esquema tradicional en el cual la plataforma llega a una ciudad determinada, habla primero con las autoridades competentes y arregla todo lo necesario para tener sus “papeles en regla”. La forma de actuar de la compañía en México y prácticamente todo el mundo se puede resumir en una frase popular: “pedir perdón en lugar de pedir permiso.”

Este punto es importante no sólo para pensar en la forma de operacionalizar la respuesta de las autoridades, sino que también da entrada a definir los casos que usaremos para la investigación. En un principio, se había pensado que esta investigación tomaría a las 32 entidades federativas y se buscaría analizar por qué funcionaba en unas y no en otras. Con el paso del tiempo se ha hecho evidente que la empresa ha entrado en ciudades en las cuales las autoridades claramente se han opuesto a su llegada; por ejemplo, en el caso de Cancún en Quintana Roo.

Por tanto, no podemos decir que Uber opera en las ciudades en las que las autoridades se lo han permitido y se ha abstenido de iniciar actividades en las localidades en las cuales las autoridades se han mostrado contrarias al servicio. Más aún, no existe forma de saber si la empresa tiene la intención de abrir operaciones en las ciudades en las que aún no se encuentra presente y posiblemente su decisión se encuentre basada más en factores de mercado que en la situación política.

Lo anterior nos lleva a delimitar el estudio únicamente a los 20 estados en los que es posible solicitar el servicio de Uber hasta principios del año 2017. En esta dinámica, podemos

analizar entonces que respuesta han tenido los gobiernos estatales cuando la compañía comienza operaciones en sus territorios.

¿Por qué los estados y no las ciudades? Porque los estados son los responsables de legislar sobre la materia de transporte y según lo dicho por la Suprema Corte de Justicia de la Nación cuando se pronunció en torno a la acción de inconstitucionalidad promovida por diputados integrantes de la sexagésima primera legislatura del Estado de Yucatán sobre algunas disposiciones de la Ley de transporte de la entidad, el tema de las empresas de redes de transporte, como lo es Uber, es un asunto en el que la autoridad legislativa del estado es quien tiene competencia para regular estas cuestiones.³⁶⁶

No obstante lo anterior, es importante mencionar que en el Estado de Baja California, la respuesta ha venido más bien de las autoridades municipales de Tijuana, Ensenada y Mexicali y el gobierno estatal poco o nada ha intervenido. Eso ha provocado que Tijuana tenga una regulación para empresas como Uber, mientras que Ensenada y Mexicali no. De cualquier modo, las tres ciudades comparten las características básicas analizadas en el modelo, razón por la cual se analizan de forma conjunta.

Ahora bien, sigue quedando pendiente la cuestión de la operacionalización de la respuesta gubernamental. Otra forma sería ver si la autoridad ha regulado o no el servicio de taxi ejecutivo brindado a través de plataformas móviles, o cómo sea que se le haya llamado al servicio prestado por Uber, Cabify o empresas similares. El problema viene en que la situación se vuelve ambigua pues hay estados que no tienen regulación, pero tampoco muestran una actitud hostil hacia estas empresas, simplemente las dejan trabajar como Morelos. Otros, también sin regulación, se han confrontado directamente con la compañía y

³⁶⁶ Suprema Corte de Justicia de la Nación, *Versión taquigráfica de la sesión pública ordinaria del pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, celebrada el lunes 22 de mayo de 2017*, México, p. 59.

han implementado operativos para retener las unidades, como en el caso de Campeche. Del mismo modo, en algunos estados que ya han regulado sobre la materia sigue habiendo confrontaciones con la empresa, mientras que en otros parece funcionar con total libertad.

Es importante decir que, si bien podríamos pensar en una clasificación que considere estas cuatro respuestas (regulación a favor, regulación en contra, no regulación con conflicto y no regulación sin conflicto), existe un problema que me hizo descartar esta opción: Para poder hacerlo, necesitaríamos colocar estas opciones dentro de un continuum, es decir, asignarle un valor a cada una que identifique una mayor o menor pertenencia al conjunto. Este hipotético conjunto podríamos definirlo como apertura a este nuevo tipo de plataformas, en donde, el valor 1 sería apertura total y 0 rechazo total. El problema viene al tratar de clasificar las distintas situaciones dentro de este parámetro: ¿Cuándo no hay regulación ni conflicto la respuesta pertenece en mayor grado al conjunto apertura que cuando existe una regulación que favorece a la empresa? Considero que no hay una forma objetiva para solucionar lo anterior.

Para evitar estas ambigüedades, me parece que lo mejor es únicamente contemplar si las autoridades mantienen una confrontación contra Uber o no. Esta forma de analizar los casos nos da ciertas ventajas: Podemos entender de manera más sencilla el papel de los grupos opositores; es decir, los taxistas, pues una actitud de confrontación, independientemente del instrumento utilizado por el gobierno, nos da señales de la eficacia de sus demandas. También, nos ayuda a tener un modelo mucho más parsimonioso, que nos ayudará a buscar generalizaciones en lugar de meras descripciones. Por último, al tener una variable dicotómica, es decir que sólo se mueve entre dos valores que podemos considerar opuestos (confrontación y no confrontación) podemos usar la herramienta mvQCA, la cual requiere que el resultado tenga esta característica.

Por tanto, el resultado o la respuesta de los gobiernos estatales se operacionalizará dentro del conjunto confrontación con Uber, de la siguiente manera:

0 = No confrontación con Uber

1 = Confrontación con Uber

Para clasificar los diferentes casos de acuerdo a su resultado se analizó si las autoridades han realizado operativos en contra de esta empresa, si existe una regulación y el sentido de la misma, si existen declaraciones de los funcionarios encargados del tema a favor o en contra de la empresa o cualquier otro indicio que nos ayude a saber si hay confrontación o si se está dejando operar a la empresa.

La información se obtuvo principalmente de fuentes hemerográficas y, en su caso, la revisión de las leyes, modificaciones o cualquier otro documento oficial que haya resultado de la llegada y operación de la compañía. Los datos a detalle por cada entidad federativa pueden consultarse en el Anexo II.

Confrontación con Uber	
0	1
Aguascalientes	
Baja California	Campeche
Chihuahua	Guanajuato*
Ciudad de México*	Querétaro*
Coahuila*	Quintana Roo
Estado de México*	San Luis Potosí*
Jalisco*	Sinaloa
Morelos	Sonora
Nuevo León	Tabasco
Puebla*	Yucatán*
Zacatecas	

Tabla 3: Clasificación de las Entidades Federativa de acuerdo al conjunto Confrontación con Uber.

Fuente: Elaboración propia.

Nota: Los Estados con asterisco (*) ya aprobaron una regulación específica sobre el tema.

Es importante mencionar que, a excepción del estado de Puebla, en todos los demás estados se han presentado por lo menos algunos indicios de confrontación de las autoridades con Uber, especialmente después de que los taxistas hayan realizado alguna manifestación o protesta.

Para esta clasificación no se toma en cuenta si hubo actos aislados de confrontación entre Uber y las autoridades estatales, sino si las autoridades estatales mantuvieron de forma constante una actitud de confrontación contra la plataforma. También se consideró como confrontación si se generó una regulación que afecta directamente el modelo de negocio de Uber, especialmente si se limita el número de unidades, como en Guanajuato, o si se exige qué únicamente el propietario del vehículo pueda manejarlo, como en Yucatán.

En el caso de Coahuila, aunque la empresa objetó la regulación, esta fue casi idéntica que en la Ciudad de México, impidiendo el cobro en efectivo, que si bien provocó molestia a Uber, no se consideró como una afectación real para otorgar el servicio.

[Las condiciones: Taxistas y participación ciudadana.](#)

Ahora, pasemos a las condiciones que nos ayudarán a conocer cómo es que se llegó a determinado resultado; es decir, a la respuesta de las autoridades respecto al tema de Uber. Para poder seleccionar que condiciones influyen en la respuesta de la autoridad habrá que volver a la teoría, la historia de Uber y el análisis del caso de la Ciudad de México. ¿Cómo podemos crear un modelo de estudio para las entidades del país y verificar si es posible hacer una generalización, al menos para el caso mexicano?

Lo primero que podemos observar es que la operación de Uber y su conflicto con las autoridades no se generaron de forma automática. Tanto en sus primeros días en San Francisco, como en su llegada a la ciudad de México, fueron los taxistas quienes presionaron

a las autoridades para tomar partido. Esto lo podemos entender desde la teoría de Schattsneider sobre la ampliación del alcance del conflicto: Un grupo industrial que se ve superado por otro, recurre a las autoridades para que intervengan y cambien el balance de fuerzas.

Por tanto, una condición que debe contemplar el modelo es la forma en que los taxistas reaccionaron ante la llegada de Uber. La tarea aquí es analizar si estos grupos tienen una influencia tal que permita que los gobiernos intervengan en el conflicto, ampliar su alcance y, en última instancia, mantener la ventaja competitiva del sector.

¿Cómo podemos saber si un grupo tiene los recursos suficientes, ya sean materiales, técnicos y humanos, para poder influir en las decisiones de política pública? Es importante aclarar que, para términos de esta investigación, utilizaremos el concepto de *influir* como el poder de determinar, cambiar o impedir el cambio de una política pública³⁶⁷.

Para Berry, existen cuatro estrategias que los grupos de interés pueden seguir para alcanzar sus objetivos, y su éxito dependerá de la combinación de las capacidades organizativas (cantidad de recursos financieros y de personal, características de los miembros, experiencia acumulada, reputación, objetivos, impedimentos legales, etc.) y la estructura del medio (receptividad de los actores involucrados, oportunidades de actuación, apoyo de los medios y otras plataformas, valores y creencias dominantes, número de actores involucrados, etc.)³⁶⁸. Las cuatro estrategias son:

³⁶⁷ Beth L. Leech, "Lobbying and influence" en Sandy Maisel *et al.*, *The Oxford Handbook of American Political Parties and Interest Groups*, Oxford, University Press, 2010, p. 536.

³⁶⁸ Iván Medina Iborra, *¿Cómo medir la influencia de los grupos de interés? Propuestas desde el pluralismo, el elitismo y el nuevo institucionalismo* [Documento de trabajo 279], Institut de Ciències Polítiques i Socials, Barcelona, 2009, p. 26.

- 1) Legal. - Optar por una estrategia que involucre el uso de medios jurídicos involucra, al menos, la participación de personal especializado y una idea clara de los objetivos que se quieren alcanzar.
- 2) Confrontación. - Suele llevarse a cabo cuando existe una asimetría entre los actores, por lo que se busca movilizar a terceros que se unan a la causa. La exposición mediática hace manifiestas las posturas de los actores y se ven expuestas al escrutinio público.
- 3) Información. - Esta estrategia consiste en ser capaz de construir la opinión de los tomadores de decisiones con base en datos y estudios que demuestren la pertinencia de sus proposiciones. Puede involucrar la participación de personajes destacados en el ámbito correspondiente, como son académicos, intelectuales o personajes destacados del entorno cultural.
- 4) Ámbito electoral.- Esta última categoría es muy amplia, e incluye desde las promesas de apoyo a la carrera política de los tomadores de decisiones si apoyan los objetivos del grupo de presión, los financiamientos a campañas (de manera legal cuando el sistema lo permite, o de manera ilegal si esto no es posible) hasta el ofrecimiento directo de sobornos³⁶⁹.

Con lo anterior, para analizar el nivel de influencia de los taxistas, se buscará si han hecho uso de alguna de estas estrategias. Principalmente me enfocaré en la confrontación, aunque también veré si han promovido algún instrumento legal ya sea contra Uber o contra las autoridades. Para encontrar la información, me baso en una búsqueda hemerográfica para

³⁶⁹ *Loc cit.*

saber el número y tipo de manifestaciones que llevaron a cabo los taxistas antes, si es el caso, y después de que Uber llegara a cada estado.

Después de analizar la reacción de los taxistas en todos los estados, encontré que en todas las entidades federativas existen o existieron reacciones de los taxistas, por lo que la división de conflicto y no conflicto no es útil en este caso, pero sí existe una variación en el grado en que los taxistas respondieron y los mecanismos de influencia que utilizaron. Por tal motivo considero una clasificación con tres categorías:

0 = Conflicto débil.- Muy pocas manifestaciones o intentos por bloquear las operaciones de Uber.

1 = Conflicto medio.- Algunas manifestaciones o intentos por bloquear las operaciones de Uber, posibles eventos aislados o amenaza de violencia entre taxistas y conductores de la aplicación y amenaza o uso de instrumentos legales.

2 = Conflicto fuerte.- Manifestaciones e intentos por bloquear las operaciones de Uber de forma constante, uso de instrumentos legales contra Uber o las autoridades, enfrentamientos violentos constantes entre taxistas y conductores de la aplicación y pertenencia o apoyo de grupos de poder (grupos políticos, organizaciones nacionales de taxistas, grupos sindicales, etc.).

La explicación de cada caso y los criterios que tome para su clasificación se puede encontrar en el Anexo II. Es importante decir que no sólo tomé en cuenta el número, sino las características de las protestas y otros factores que me parecieron importantes, como la creación del frente único peninsular de taxistas que reunió a organizaciones de los estados de Yucatán, Campeche y Quintana Roo con el objetivo de luchar juntos contra Uber.

Conflicto con los taxistas		
Débil = 0	Medio = 1	Fuerte = 2
Morelos Puebla	Aguascalientes Baja California Coahuila Chihuahua Jalisco Nuevo León Zacatecas Estado de México Guanajuato Querétaro	Campeche Ciudad de México Quintana Roo San Luis Potosí Sinaloa Sonora Tabasco Yucatán

Tabla 4: Clasificación de las Entidades Federativas de acuerdo al conflicto con los grupos de taxistas
Fuente: Elaboración propia.

Sin embargo, la influencia de los taxistas no es la única condición que interviene de manera significativa en la respuesta gubernamental. Como podemos notar, Uber no se ha quedado con las manos cruzadas y ha emprendido una serie de batallas políticas con las autoridades. Para eso, ha pedido a sus usuarios presionar a las autoridades para que permitan la operación de la empresa y lo ha hecho mediante un discurso que aboga por la defensa de los intereses generales de los ciudadanos.

Si retomamos el caso de la Ciudad de México, parece ser que fue el reclamo popular por un mejor medio de transporte y, en especial, de los medios institucionales adecuados que permitieron la participación ciudadana como la *Ley para hacer de la Ciudad de México una ciudad abierta* y la intervención del Laboratorio para la Ciudad, lo que influyó para que las autoridades regularan en favor de esta plataforma.

Ahora bien, ¿cómo podemos medir el grado en que cada entidad federativa permite o no la participación de diversos actores en la toma de decisiones? Lo anterior requiere de un análisis, estado por estado, sobre sus leyes e instituciones. Afortunadamente, dentro del

Índice de Desarrollo Democrático de México (IDD – Mex)³⁷⁰ podemos encontrar un indicador llamado “Participación en las decisiones públicas”.

Este indicador, que pertenece a la segunda dimensión del índice conocida como calidad institucional y eficiencia política, “se mide por el grado de injerencia que tiene la población en los asuntos públicos, participando en programas, planes de planificación y promoción del desarrollo local. [...] Se mide a partir de la existencia de instancias o mecanismos institucionales de participación, y si efectivamente éstos se están aplicando: presupuesto participativo, juntas vecinales, diseño o discusión de planes urbanísticos, consejeros locales de planificación, mesas de negociación, entre otros.”³⁷¹

Además, la asignación de puntaje de este indicador únicamente contempla 3 posibilidades 10, 5 y 0; por lo que no hace falta establecer ningún otro criterio de clasificación. Para esta investigación usaré los siguientes valores:

0 = Participación débil.- Si la jurisdicción no contempla mecanismos de participación de la población en las decisiones públicas.

1 = Participación media.- Si la jurisdicción contempla mecanismos de participación de la población en las decisiones públicas, pero no se han ejercido.

2 = Participación fuerte.- Si la jurisdicción contempla mecanismos de participación de la población en las decisiones públicas y estos se han aplicado efectivamente.

³⁷⁰ El Índice de Desarrollo Democrático es un programa para evaluar el desarrollo democrático de los 32 estados mexicanos elaborado desde 2010 por Poli Lat y la Fundación Konrad Adanauer con el patrocinio de la Confederación Patronal de la República Mexicana y el apoyo del Instituto Nacional Electoral y El Colegio de México. Véase: <http://www.idd-mex.org>

³⁷¹ Fundación Konrad Adanauer *et al*, “Índice de desarrollo democrático de México 2015”, México, 2015, p. 283.

Participación de la población en las decisiones públicas		
Débil = 0	Medio = 1	Fuerte = 2
Morelos Guanajuato Querétaro Campeche	Puebla Aguascalientes Baja California Coahuila Chihuahua Jalisco Nuevo León Zacatecas Quintana Roo San Luis Potosí Sinaloa Sonora Tabasco Yucatán	Estado de México Ciudad de México

Tabla 5: Clasificación de las Entidades Federativas de acuerdo al nivel de participación de la población en las decisiones públicas.

Fuente: Elaboración propia con datos del Índice de Desarrollo Democrático 2015.

Por tanto, el modelo de investigación quedaría de la siguiente manera:

Conflicto con los taxistas * Participación de la población en las decisiones públicas
 → **Confrontación estatal con Uber**

Entonces, las dos condiciones a analizar por el modelo son, por una parte, que tanta influencia tiene o tuvieron los grupos de taxistas, quienes, como vimos en los capítulos dos y tres, fueron los principales involucrados para incluir el tema de Uber y empresas similares en la agenda de gobierno. Se espera que mientras más fuerte fue la confrontación y las acciones para impedir la llegada y/o operación de Uber, se asocie a que los gobiernos estatales hayan respondido confrontando las acciones de la empresa. Al contrario, la condición de participación de la población en las decisiones públicas se espera se asocie a una actitud más permisiva hacia este nuevo tipo de plataformas.

Los datos.

Ya que definimos el modelo de investigación, podemos realizar el análisis mvQCA. El método requiere de la elaboración de la llamada “tabla de verdad”, una tabla en la que se colocan todas las combinaciones posibles entre las diferentes condiciones. Una vez hecho esto, se procede a recabar los datos empíricos de los casos y clasificarlos en la tabla de verdad, así como el resultado que esta combinación de configuraciones obtuvo.

En nuestro modelo, la tabla de verdad debe incluir todas las combinaciones posibles entre la condición conflicto con los taxistas y participación de la población en las decisiones públicas, del siguiente modo:

Taxistas	Participación ciudadana	Confrontación con las autoridades	
		0	1
0	0		
0	1		
0	2		
1	0		
1	1		
1	2		
2	0		
2	1		
2	2		

Tabla 6 Formato de tabla de verdad
Fuente: Elaboración propia

El siguiente paso es llenar la tabla con los casos a analizar; es decir, con lo que se observa en cada una de las entidades federativas de la República Mexicana. Lo que se hace es identificar el valor que tiene cada caso en cada condición y el resultado observado. Por ejemplo, para la Ciudad de México tenemos que el valor en la condición de conflicto con los taxistas es 2, al igual que en participación ciudadana en la toma de decisiones públicas. El resultado observado es que se reguló la operación de Uber y empresas similares y por tanto no hay una confrontación con las autoridades, por lo que se clasifica dentro de la última fila

con el resultado cero. Del mismo modo se hace con cada uno de los casos y se eliminan las filas que no presenten ningún ejemplo empírico. Nuestra tabla de verdad queda de la siguiente manera:

Taxistas	Participación ciudadana	Confrontación con las autoridades	
		0	1
0	0	Morelos	
0	1	Puebla*	
1	0		Guanajuato* Querétaro*
1	1	Aguascalientes Baja California Coahuila* Chihuahua Jalisco* Nuevo León Zacatecas	
1	2	Estado de México*	
2	0		Campeche
2	1		Quintana Roo San Luis Potosí* Sinaloa Sonora Tabasco Yucatán*
2	2	Ciudad de México*	

Tabla 7 Tabla de verdad.

Fuente: Elaboración propia

Nota: Las entidades con asterisco (*) ya cuentan con una regulación al respecto

En la tabla de verdad nos podemos dar cuenta rápidamente de varias cosas. La primera, es que o tenemos ninguna fila con resultado contradictorio, es decir, que ninguna combinación de condiciones tiene resultados distintos, lo que es muy bueno para nuestro modelo y nos indica que es consistente.

Los resultados.

El paso siguiente es analizar cada resultado por separado para conocer que combinación de condiciones se asocia a cada uno. Este análisis puede hacerse mediante el uso de diferentes softwares diseñados para trabajar con la metodología mvQCA, o incluso, debido a que es un modelo simple con pocos casos, de forma manual. Para esta investigación utilicé el software Tosmana 1.5.2.2. Los resultados son los siguientes:

Para el resultado 0; es decir, cuando los gobiernos estatales han sido tolerantes con la operación de Uber ya sea regulando para permitir este tipo de plataformas o aceptando *de facto* la prestación de sus servicios, tenemos que:

Taxistas (0) + Ciudadanía (2) + Taxistas (1) Ciudadanía (1) → (0)

Lo anterior quiere decir que hay tres combinaciones de condiciones que tienen como resultado asociado el que las autoridades sean tolerantes con la operación de Uber. Estas combinaciones son:

- 1) Cuando el conflicto con los taxistas es bajo, sin importar el grado de participación de la ciudadanía en la toma de decisiones públicas. (Morelos y Puebla)
- 2) Cuando el grado de participación de la ciudadanía en la toma de decisiones es alto, sin importar el nivel de conflicto con los taxistas. (Estado de México y Ciudad de México)
- 3) Cuando el nivel de conflicto con los taxistas es medio y también lo es la participación de la ciudadanía en la toma de decisiones públicas. (Aguascalientes, Baja California, Coahuila, Chihuahua, Jalisco, Nuevo León y Zacatecas)

Para el resultado 1; es decir, cuando los gobiernos estatales se han enfrentado a Uber y buscan detener su operación ya sea con nuevas regulaciones o apelando al marco normativo vigente, tenemos que:

Taxistas (1,2) Ciudadanía (0) + Taxistas (2) Ciudadanía (1) → (1)

Lo anterior quiere decir que hay dos combinaciones de condiciones que tienen como resultado asociado el que las autoridades sean tolerantes con la operación de Uber. Estas combinaciones son:

- 1) Cuando el conflicto con los taxistas es medio o fuerte y la participación de la ciudadanía en la toma de decisiones públicas es baja. (Querétaro, Guanajuato y Campeche)
- 2) Cuando el conflicto con los taxistas es fuerte y la participación de la ciudadanía en la toma de decisiones públicas es media. (Quintana Roo, San Luis Potosí, Sinaloa, Sonora, Tabasco y Yucatán)

Lo que sigue es verificar si los resultados obtenidos son congruentes con la teoría y las expectativas. Podemos observar que, si hay un conflicto débil con los taxistas, las autoridades no se enfrentan a estas nuevas plataformas. Este resultado va en concordancia con la teoría, pues los gobiernos, al tener múltiples asuntos que atender, no pueden prestar atención a todos los problemas públicos. La mayoría de los conflictos entre industriales se llevan a cabo en la esfera de lo privado, pero si uno de los involucrados se ve en seria desventaja, puede intentar utilizar al gobierno para expandir el alcance del conflicto y así modificar las fuerzas de cada grupo.

La estrategia anterior parece tener sentido cuando no existen o no se aplican efectivamente los mecanismos de participación ciudadana en la toma de decisiones, pues los

resultados nos indican que si los taxistas presionan en un nivel medio al gobierno para eliminar esta nueva plataforma y la participación ciudadana es baja, la respuesta de las autoridades es confrontar a la plataforma. También si los taxistas escalan el conflicto a un nivel más alto, únicamente una fuerte participación ciudadana puede hacer que se acepten o regulen estas plataformas.

De hecho, la alta participación ciudadana en la toma de decisiones parece una condición suficiente para que los gobiernos sean tolerantes ante la llegada de las nuevas plataformas tecnológicas. La afirmación anterior da por hecho que la ciudadanía en general está a favor de empresas como Uber, pero esto no tiene que ser así. Si bien existen indicios de que la llegada de esta empresa representa un beneficio en el bienestar general de los consumidores,³⁷² la imagen de la empresa puede no ser favorable para todos los ciudadanos e incluso puede modificarse con el tiempo si los beneficios que el cliente percibía durante su lanzamiento comienzan a desdibujarse.³⁷³

³⁷² Carlos Enrique García Tejeda, “La regulación de Uber en la Ciudad de México, la ganancia de los consumidores y el problema público de la movilidad”, *The Latin American and Iberian Journal of Law and Economics*, 2016, núm. 2, pp. 39 – 63.

³⁷³ Durante el 2017 Uber ha tenido varias crisis que han afectado su imagen tanto a nivel mundial como en México. Véase: Biz Carson y Skye Gould, “Uber’s Bad Year: The Stunning String of Blows that Upended the World’s most Valuable Startup”, *Business Insider*, 26 de junio de 2017, <http://www.businessinsider.com/uber-scandal-crisis-complete-timeline-2017-6>, consultado el 29 de agosto de 2017 y David Fuentes, “Malos tratos, acoso y cobros altos, nuevos hits de Uber”, *El Universal*, 14 de agosto de 2017, <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2017/08/14/malos-tratos-acoso-y-cobros-altos-nuevos-hits-de-uber>, consultado el 29 de agosto de 2017.

Conclusiones

Uber no es sólo una empresa que entró al mercado ofreciendo un nuevo producto de manera exitosa, sino que se convirtió en parte de la agenda pública y gubernamental de muchos estados a nivel mundial. Sus características peculiares la llevaron a enfrentarse con autoridades, taxistas y a ganarse el apoyo de sus clientes.

La intención de este apartado es analizar los hallazgos presentado en los capítulos 2, 3 y 4 a la luz del marco teórico presentado en el primer capítulo. ¿Qué tanto nos dice en análisis del caso Uber sobre la forma en que los gobiernos atraen determinados temas a sus agendas y cómo los resuelven?

¿Por qué Uber se convirtió en un problema público? La historia de la industria del taxi nos puede ayudar a responder esta pregunta. Los taxistas han tenido una fuerte regulación, desde sus inicios, en prácticamente todas las ciudades del mundo y existen razones históricas y de mercado que justificaban este marco jurídico.

Lamentablemente, esta regulación ocasionó que el servicio de taxi fuera deficiente en muchas ciudades y que el número de unidades en servicio se volviera insuficiente para atender la creciente demanda. Podemos decir, siguiendo la clasificación de James Q. Wilson, que la regulación de los taxis seguía un comportamiento de política clientelar, en la cual los taxistas concentraban los beneficios de la misma a cambio de costos distribuidos entre los pasajeros, un grupo mucho más grande y heterogéneo.

Como sabemos, este tipo de coalición es muy estable pues los grupos beneficiados tienen grandes incentivos para mantener la política, mientras que ningún grupo o persona percibirá perder demasiado como para organizarse. Para poder romper este tipo de política se necesita que aparezca un emprendedor de política; es decir, una persona o grupo que hable

en nombre de la mayoría afectada. Podemos decir que Uber entendió muy bien el juego y logro convertirse en ese emprendedor de política.

Los grupos de taxistas fueron los más afectados por esta empresa, pues rompió su esquema competitivo que mantuvieron durante muchos años. Los consumidores también se vieron afectados, aunque de una manera muy diferente. En general recibieron un mejor servicio por un menor precio. También se incrementó la oferta de medios para transportarse en las ciudades, aunque para un segmento muy particular de la población y logro aumentar la sensación de seguridad al viajar en transporte. Esto hizo que la compañía ganara apoyo popular y se construyera una imagen pública muy favorable. Las imágenes compartidas por redes sociales en los momentos más álgidos del conflicto, dan una clara idea de lo que la gran mayoría pensaba:





Como pudimos ver en el capítulo dos, muchas de las cosas que se dicen sobre Uber y, en general, todas aquellas empresas que se clasifican dentro de ese concepto borroso de economía compartida, suelen estar cargadas de una importante carga ideológica. Como bien señala Arun Sundararajan al intentar explicar por qué este término se ha hecho tan popular:

“Detrás de los esfuerzos de relaciones públicas de plataformas como Uber o Airbnb, pueden existir razones más profundas de porque el término economía compartida es tan popular: éste captura parte del pensamiento e idealismo de los primeros defensores del enfoque de una economía compartida. Sugiere un cambio ante el capitalismo sin rostro e impersonal del siglo 20 hacia un intercambio que esta, de algún modo, más conectado e incrustado en la comunidad y que refleja un propósito compartido”³⁷⁴

No obstante, debemos aceptar que muchos de estas compañías, y especialmente Uber, poco o nada tienen para compartir. Son plataformas que han utilizado recursos de terceros para poder expandirse a nivel mundial a una velocidad sin precedentes. Esto no significa, de modo alguno, que debemos detener los avances tecnológicos o favorecer a grupos que por

³⁷⁴ A. Sundararajan, *op. cit.*, p. 35. Traducción propia

años se han favorecido de un mercado sobre regulado y protegido que únicamente favorece a unos cuantos.

La historia de la regulación de los taxis y el surgimiento de Uber, así como su combinación con el concepto de viajes compartidos, se apega al modelo de equilibrio puntuado. Podemos ver como el monopolio de política se mantuvo mucho tiempo dentro de un mismo contexto institucional y con ideas similares respecto a los problemas y soluciones. Podemos decir que las políticas públicas en relación al servicio de taxis se mantuvieron en un proceso de retroalimentación negativo.

La llegada de Uber rompió el monopolio de política establecido, dejando entrar a más instituciones y cambiando la forma en que se define el problema y las soluciones posibles. En la Ciudad de México, podemos ver cómo las primeras declaraciones sobre su ilegalidad provienen de la Dirección de Servicios de Transporte Público Individual de Pasajeros de la SEMOVI, aunque pronto fue el propio Secretario de Movilidad quien toma las riendas del tema. Después de varios meses sin avances se involucró el jefe de gobierno capitalino y el conflicto llega a la Secretaría de Gobernación de la Ciudad de México y entra el Laboratorio para la Ciudad, perteneciente al órgano desconcentrado “Agencia de Gestión Urbana de la Ciudad de México”.

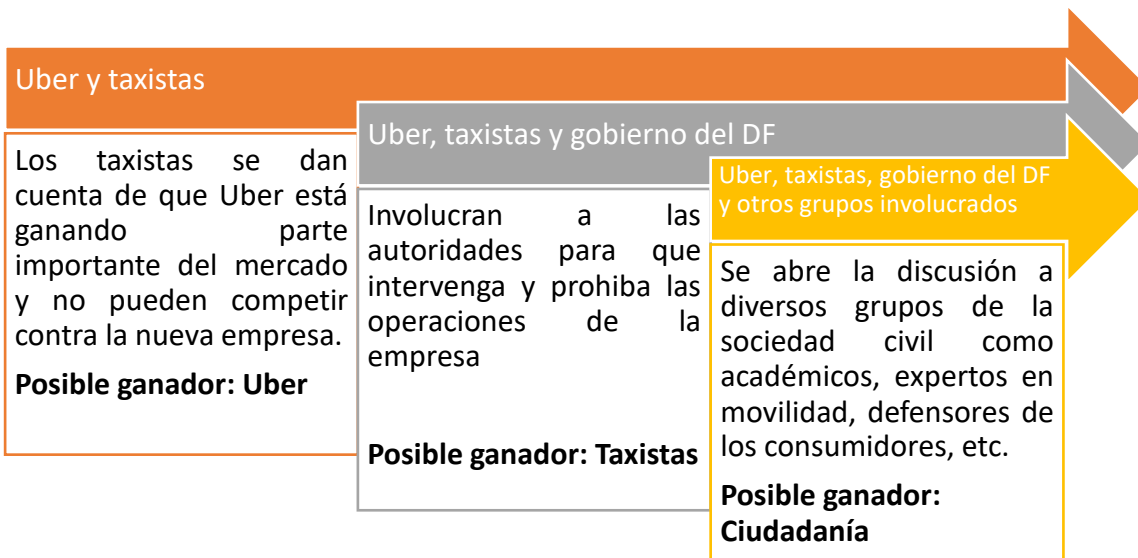
Así como el gobierno de la Ciudad de México, los demás gobiernos estatales y, en general, las autoridades ciudadanas de todo el mundo, se enfrentan a nuevos retos con la llegada de estas nuevas plataformas y será fundamental que puedan prever las consecuencias, en todos los ámbitos, que estas nuevas formas de intercambio comercial traerán. La presente investigación aporta algunos datos empíricos que parecen sugerir que la forma en que se están comportando los gobiernos estatales mexicanos están en sincronía con lo formulado hace más de cincuenta años por Schattschneider, quien supo ver que el alcance de un

conflicto, es decir, el número de involucrados en el mismo, tiene una repercusión importante en su resolución, por la que la estrategia más importante de los grupos de interés será ampliar o mantener el conflicto, de acuerdo a sus posibilidades de éxito o fracaso.

El caso de la Ciudad de México es bastante explicativo al respecto. Las primeras reacciones de las autoridades respecto a las operaciones de Uber en México vinieron después de que los grupos de taxistas denunciaran pérdidas importantes en sus ingresos. Lo que siguió fue una serie de protestas y manifestaciones que parecían ayudarían a lograr los objetivos de los taxistas y prohibir, o al menos deteriorar de manera significativa, el modelo de negocio de Uber.

Al momento en que las autoridades capitalinas incluyeron a Uber y otras empresas similares a la negociación, las declaraciones comenzaron a cambiar, aunque seguían manteniendo una postura en la que únicamente los automóviles con concesión expresa del gobierno podían prestar el servicio. Cuando se involucra el Laboratorio para la Ciudad y se crean mesas de trabajo y un debate que amplía aún más el alcance del conflicto, el resultado es una regulación, la primera en América Latina que da certeza jurídica a las empresas de redes de transporte, entre las que se encuentra Uber.

El proceso de amplificación del conflicto en la Ciudad de México lo podemos resumir de manera gráfica de la siguiente forma:



Los resultados en los demás estados de la república, parecen sugerir un comportamiento parecido. Al analizar los datos podemos confirmar que en los estados del país en los que los taxistas fueron tuvieron una mayor presencia en cuanto a manifestaciones y otro tipo de instrumentos para presionar al gobierno, la respuesta fue un conflicto entre los gobiernos estatales y la empresa, pero que la participación ciudadana en la toma de decisiones públicas es una condición que puede modificar patrones de políticas clientelares y optar por medidas que beneficien a la población en general.

Por último, no debemos olvidar que los procesos de políticas públicas son dinámicos y tiendan a cambiar con el tiempo. Siguiendo a Baumgartner y Jones, podemos decir que hubo un rompimiento en el monopolio de políticas públicas relativas al transporte individual de pasajeros y que después de un periodo frenético de cambios y de retroalimentación positiva, el tema irá perdiendo protagonismo en la agenda pública, hasta construir un nuevo monopolio con un contexto institucional definido con conceptos y problemáticas comunes, sujeto, ahora, a cambios generados por medio de la retroalimentación negativa.

Bibliografía.

Adam Lashinsky, *Wild Ride: Inside Uber's Quest for World Domination*, Nueva York, Portafolio-Penguin, 2017.

Adam Smith, *Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones*, trad. Gabriel Franco, México, Fondo de cultura económica, 2º ed., 19º reimp., 2014.

Alexia Tsotsis, "Uber Opens Up Platform To Non-Limo Vehicles With "Uber X", Service Will Be 35% Less Expensive", *TechCrunch*, 1 de julio de 2012, <https://techcrunch.com/2012/07/01/uber-opens-up-platform-to-non-limo-vehicles-with-uber-x-service-will-be-35-less-expensive/>, consultado el 12 de agosto de 2017.

Alonso Cedeño, "La #Contingencia ambiental y la tarifa dinámica de Uber", *El Universal*, 9 de abril de 2016, <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/2016/04/9/la-contingencia-ambiental-y-la-tarifa-dinamica-de-uber>, consultado el 21 de agosto de 2017.

Alvin E. Roth, *Who Gets What and Why? The New Economics of Matchmaking and Market Design*, New York, Houghton Mifflin Harcourt, 2015.

Andrea Gutiérrez, "¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte.", *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 2012, núm. 2, pp. 61-74.

Arun Sundararajan, *The Sharing Economy. The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism*, Cambridge, The MIT Press, 2016.

Benjamin R. Freed, "Linton Stings Uber After Calling Livery Service 'Illegal'", *Dcist*, 13 de enero de 2012, http://dcist.com/2012/01/linton_stings_uber_leaves_driver_ho.php, consultado el 11 de agosto de 2017.

Benoît Rihoux y Bojana Lobe, "The Case for Qualitative Comparative Analysis (QCA): Adding Leverage for Thick Cross-Case Comparison", en David Byrne y Charles C. Ragin (eds.), *The SAGE Handbook of Case-Based Methods*, Bangalore, SAGE, 2009.

Benoît Rihoux y Gisèle De Meur, "Crisp-Set Qualitative Comparative Analysis (csQCA)", en Benoît Rihoux y Charles C. Ragin (eds.), *Configurational Comparative Methods*, California, SAGE, 2009.

Beth L. Leech, "Lobbying and influence" en Sandy Maisel *et al.*, *The Oxford Handbook of American Political Parties and Interest Groups*, Oxford, University Press, 2010.

Bianca Carretto, "Las autoridades de Quintana Roo dicen no a Uber en Cancún", 27 de septiembre de 2016, <http://expansion.mx/politica/2016/09/27/las-autoridades-de-quintana-roo-dicen-a-no-a-uber-en-cancun>, consultado el 28 de septiembre de 2016.

Biz Carson y Skye Gould, "Uber's Bad Year: The Stunning String of Blows that Upended the World's most Valuable Startup", *Business Insider*, 26 de junio de 2017,

<http://www.businessinsider.com/uber-scandal-crisis-complete-timeline-2017-6> , consultado el 29 de agosto de 2017.

Brad Stone, *The Upstarts. How Uber, Airbnb, and the Killer Companies of the New Silicon Valley Are Changing the World*, Nueva York, Little Brown and Company, 2017.

Brian Kahrs, *Notice to Cease and Desist*, San Francisco, Public Utilities Commission, 19 de octubre de 2010.

Brian X. Chen, “Uber, an App That Summons a Car, Plans a Cheaper Service Using Hybrids”, *The New York Times*, 1 de julio de 2012, <http://www.nytimes.com/2012/07/02/technology/uber-a-car-service-smartphone-app-plans-cheaper-service.html>, consultado el 12 de agosto de 2017.

Brian X. Chen, “Uber to Roll Out Ride Sharing in California”, *The New Yorker*, 31 de enero de 2013, <https://bits.blogs.nytimes.com/2013/01/31/uber-rideshare/>, consultado el 13 de agosto de 2017.

C. Wright Mills, *La élite del poder*, trad. Florentino M. Torner y Ernestina de Champourcín, México, Fondo de Cultura Económica, 2º edición, 2012.

Carlos Enrique García Tejeda, “La regulación de Uber en la Ciudad de México, la ganancia de los consumidores y el problema público de la movilidad”, *The Latin American and Iberian Journal of Law and Economics*, 2016, núm. 2, pp. 39 – 63.

Carlos Gutiérrez, “Uber desmiente que sus autos estén siendo detenidos por el gobierno de la Ciudad de México”, *FayerWayer*, 7 de mayo de 2015, <https://www.fayerwayer.com/2015/05/uber-desmiente-que-sus-autos-estén-siendo-multados-por-el-gobierno-de-la-ciudad-de-mexico/>, consultado el 23 de mayo de 2017.

Carlos Villasana y Ruth Gómez, “Cuando aparecieron los taxis en la Ciudad de México”, *El Universal*, 19 de abril de 2017, <http://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/colaboracion/mochilazo-en-el-tiempo/nacion/sociedad/2017/04/19/cuando-aparecieron>, consultado el 25 de junio de 2017.

Carmen Luna, “Uber ve que el DF trata de modernizar su regulación”, *Expansión*, 29 de mayo de 2015, <http://expansion.mx/negocios/2015/05/29/uber-quiere-expandirse-en-mexico-pese-a-la-oposicion>, consultado el 4 de junio de 2017.

Charles C. Ragin, “Comparative Methods” en William Outwaite y Stephen P. Turner (eds.), *The SAGE Handbook of Social Science Methodology*, Trowbridge, SAGE, 2007.

Charles C. Ragin, “Qualitative Comparative Analysis Using Fuzzy Sets (fsQCA)”, en Benoît Rihoux y Charles C. Ragin (eds.), *Configurational Comparative Methods*, California, SAGE, 2009.

Charles C. Ragin, *Redesigning Social Inquiry, Fuzzy Sets and Beyond*, Chicago, University Press, 2008.

Charles D. Elder y Riger W. Cobb, “Formación de la agenda. El caso de la política de los ancianos”, en Luis F. Aguilar Villanueva (ed.), *Problemas públicos y agenda de gobierno*, México, Miguel Ángel Porrúa, 3° edición, 2014.

Charles E. Lindblom, *Politics and Markets: The World’s Economic Systems*, New York, Basic Books, 1977.

Chirstine Lagorio-Chafkin, “Resistance is Futil”, *Inc.*, julio 2013, <https://www.inc.com/magazine/201307/chirstine-lagorio/uber-the-car-service-explosive-growth.html>, consultado el 12 de agosto de 2017.

Daniel E. Rauch y David Schleicher., *Like Uber, but for local governmental policy: The future of local regulation of the “sharing economy”*, George Mason University, Law and Economics Research Paper Series (15-01), pp. 1 – 60.

Daniel Villalobos, “Descargas de Uber crecieron 800% en la Cd. de México después de protestas”, *FayerWayer*, 26 de mayo de 2015, <https://www.fayerwayer.com/2015/05/descargas-de-uber-crecieron-800-en-la-cd-de-mexico-despues-de-protestas/>, consultado el 26 de mayo de 2017.

David Coen *et al.*, “Political Science: Perspectives on Business and Government”, en su libro (eds.) *The Oxford Handbook of Business and Government*, Oxford, University Press, 2010.

David Fuentes, “Malos tratos, acoso y cobros altos, nuevos hits de Uber”, *El Universal*, 14 de agosto de 2017, <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2017/08/14/malos-tratos-acoso-y-cobros-altos-nuevos-hits-de-uber>, consultado el 29 de agosto de 2017.

David Harvey, Breve historia del neoliberalismo, trad. Ana Varela Materos, Madrid, Akal, 2007.

David L. Weimer y Aidan R.Vining, *Policy analysis: Concepts and Practice*, Estados Unidos de América, Pearson, 5° ed., 2015.

Diana Delgado, “Analizarán en mesas de diálogo apps para transporte”, *El Universal*, 15 de mayo de 2015, <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2015/analizaran-en-mesas-de-dialogo-apps-para-transporte-1100265.html>, consultado el 24 de mayo de 2017.

Diana Delgado, “Taxistas no cesarán protestas si regularizan a Uber””, *El Universal*, 13 de mayo de 2015, <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2015/taxistas-protestan-en-el-zocalo-contra-uber-1099616.html>, consultado el 24 de mayo de 2017.

Diana Delgado, “Taxistas protestan contra Uber en la PGJDF”, *El Universal*, 22 de abril de 2015, <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2015/taxistas-protestan-contra-uber-en-la-pgjdf-1094384.html>, consultado el 20 de mayo de 2017.

Diana Villavicencio, “Alertan falta de control por plataforma Uber”, 29 de octubre de 2014, *El Universal*, <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad->

metropoli/2014/impreso/alertan-falta-de-control-por-plataforma-uber-127364.html, consultado el 21 de abril de 2017.

Dirk Berg-Schlosser *et al.*, “Qualitative Comparative Analysis (QCA) as an Approach, en Benoît Rihoux y Charles C. Ragin (eds.), *Configurational Comparative Methods*, California, SAGE, 2009.

Ed Healy, “TAC III Part 2”, *The Phantom Cab Driver Phites Back*, 16 de septiembre de 2010, <http://phantomcabdriverphites.blogspot.mx/2010/09/tac-iii-part-2.html>, consultado el 10 de agosto de 2017.

Eduardo Hernández, “Taxistas anuncian series de bloqueos”, *El Universal*, 25 de mayo de 2015, <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/2015/05/25/taxistas-anuncian-serie-de-bloqueos>, consultado el 24 de mayo de 2017.

Elmer. E. Schattschneider, *The Semisovereign People. A realist View of Democracy in America*, Boston, Wadsworth Cengage Learning, 1975.

Eric Newcomer, “Can Uber conquer Latin America?”, *Bloomberg*, 13 de octubre de 2016, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-10-13/can-uber-conquer-latin-america>, consultado el 23 de junio de 2017.

Evelyn Rusli, “Hitching a Ride with UberCab, 5 Minutes with the CEO”, *Tech Crunch*, 15 de octubre de 2010, <https://techcrunch.com/2010/10/15/hitching-a-ride-with-ubercab-5-minutes-with-the-ceo-tctv/>, consultado el 10 de agosto de 2017.

Fernando Damián, “Piden panistas reconocer servicios de Uber y Cabify”, *Milenio*, 11 de junio de 2015, http://www.milenio.com/politica/uber_df-uber_edomex-uber_contra_taxis_df_0_534546959.html, consultado el 7 de junio de 2017.

Frank R. Baumgartner y Bryan D. Jones, *Agendas and Instability in American Politics*, Chicago, University Press, 1993.

Frank R. Baumgartner, Bryan D. Jones y Peter B. Mortensen, “Punctuated equilibrium: Explaining stability and change in public policy making” en Paul A. Sabatier y Christopher M. Weible, *Theories of policy process*, Denver, Westview Press, 3° ed., 2014.

Fundación Konrad Adanauer *et al.*, “Índice de desarrollo democrático de México 2015”, México, 2015.

Gabriela Chávez y Sofía Sánchez Morales, “El costo de tener Uber en México”, *Expansión*, 2017, núm 1217, pp. 78 – 89.

George A. Akerlof, “The Market for “Lemons”: Quality Uncertainty and the Market Mechanism”, *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. 84 (1970), pp. 488 – 500.

Haide Ambriz Padilla, “Misma distancia, muchas diferencias: Uber vs Taxi”, 2 de agosto de 2016, http://www.milenio.com/region/Servicio_Uber-Uber_en_Torreon-

[Taxistas Torre Comarca Lagunera 16 785481449.html](#), consultado el 25 de marzo de 2017.

Héctor Gutiérrez, “Con Uber, el DF deberá tener su propia experiencia: Mancera”, *El Financiero*, 10 de junio de 2015, <http://www.elfinanciero.com.mx/nacional/con-uber-el-df-debera-tener-su-propia-experiencia-mancera.html>, consultado el 4 de junio de 2017.

Henrique Schneider, *Creative Destruction and the Sharing Economy. Uber as Disruptive Innovation*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 2017.

Ilich Valdes, “Taxistas esperan debate «sin manipulaciones» sobre Uber”, *Milenio*, 16 de junio de 2015, http://www.milenio.com/df/taxistas_organizados-taxistas_DF-Uber_y_Cabyfy-GDF_taxistas_0_537546583.html, consultado el 8 de junio de 2017.

Ilich Valdez, “Mancera: Foro y debate sobre taxis, tras elecciones”, *Milenio*, 26 de mayo de 2015, http://www.milenio.com/df/Mancera-foro_y_debate_dobre_taxis_despues_de_elecciones-Uber-Cabify-taxis-Movilidad_0_524947548.html, consultado el 26 de mayo de 2017.

Ilich Valdez, “A consulta, servicio de Uber y Cabify”, *Milenio*, 14 de mayo de 2015, http://www.milenio.com/df/consulta_gdf_uber_operacion-gdf_taxis_uber-taxis_ilegales_operan_df_0_517748573.html, consultado el 24 de mayo de 2017.

Ilich Valdez, “ALDF legislará sobre servicios de Uber y Cabify”, *Milenio*, 3 de junio de 2015, http://www.milenio.com/df/conflicto_taxistas_Uber-regular_Uber_DF-Cabify_Uber_taxistas_0_529747263.html, consultado el 4 de junio de 2017.

Ilich Valdez, “GDF echa para atrás operativos contra Uber y Cabify”, *Milenio*, 25 de mayo de 2015, http://www.milenio.com/df/operativo_contra_uber-regularizacion_uber_cabify-protestas_contra_uber_DF_0_524347895.html, consultado el 26 de mayo de 2017.

Ilich Valdez, “Gobierno del DF analiza regular a Uber y Cabify”, *Milenio*, 23 de abril de 2015, http://www.milenio.com/df/Uber_y_Cabify-taxis_irregulares-taxis_piratas-taxis_apps-GDF_Semovi_0_5051496.76.html, consultado el 20 de mayo de 2017.

Ilich Valdez, “Pan anuncia iniciativa para regular a Uber y Cabify en el DF”, *Milenio*, 1 de junio de 2015, http://www.milenio.com/df/Regulacion_Uber_y_Cabify-iniciativa_PAN-PAN_Asamblea_Legislativa-PAN_ALDF_0_528547368.html, consultado el 4 de junio de 2017.

Ilich Valdez, “Realiza GDF operativo contra taxis que dan servicio a través de apps”, *Milenio*, 11 de diciembre de 2014, http://www.milenio.com/df/operativo_taxis_irregulares-servicio_Uber-taxis_a_corralon-app_Uber_Cabify_0_425357778.html, consultado el 24 de abril de 2017.

Ilich Valdez, “SEMOVI: se decidirá sobre Uber y Cabify a finales de junio”, *Milenio*, 26 de mayo de 2015, http://www.milenio.com/df/Semovi_taxis_app-Uber_y_Cabify-regulacion_servicio-transporte_irregular_0_524947696.html, 26 de mayo de 2017.

Ilich Valdez, “Taxistas anuncian que operarán sin concesión ni licencia”, *Milenio*, 11 de junio de 2015, http://www.milenio.com/df/taxistas_organizados-taxis_sin_concesion-uber_y_cabify-anarquia_taxis-GDF_taxis_0_534546813.html, consultado el 4 de junio de 2017.

Ilich Valdez, “Taxistas se oponen a que Uber y Cabify sean regularizadas”, *Milenio*, 20 de mayo de 2015, http://www.milenio.com/df/Taxistas_organizados-taxis_por_app-Uber_y_Cabify-regularizacion_transporte_0_521348036.html, consultado el 24 de mayo de 2017.

Isabel Piquer, “Las discográficas logran que un juez cierre Napster, un servidor de música en Internet”, *El País*, 21 de julio del 2000, http://elpais.com/diario/2000/07/28/cultura/964735201_850215.html, consultado el 25 de mayo de 2017.

Iván Medina Iborra, *¿Cómo medir la influencia de los grupos de interés? Propuestas desde el pluralismo, el elitismo y el nuevo institucionalismo* [Documento de trabajo 279], Institut de Ciències Polítiques i Socials, Barcelona, 2009.

Ivet Rodríguez, “¿Cuál es el taxi ideal para México?”, 27 de septiembre de 2013, <http://www.manufactura.mx/automotriz/2013/09/27/cual-es-el-taxi-ideal-para-mexico>, consultado el 25 de marzo de 2017.

Jackson Marshall, “Electric Taxicabs for All Large Cities Soon”, *The New York Times*, 9 de mayo de 1915.

Jaime Villasana Dávila, “Taxistas de Ciudad de México también se alzan contra Uber y Cabify”, *Xataka México*, 28 de octubre de 2014, <https://www.xataka.com.mx/analisis/taxistas-de-ciudad-de-mexico-tambien-se-alzan-contra-uber-y-cabify>, consultado el 20 de abril de 2017.

Jair López, “Conductores de Uber protestan por baja de tarifas”, *El Financiero*, 18 de enero de 2016, <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/conductores-promueven-undiasinuber-y-anuncian-manifestacion-ante-reduccion-en-tarifas.html>, consultado el 21 de agosto de 2017.

Jair López, “Taxistas le ponen tache a la COFECE”, *El Financiero*, 10 de junio de 2015, <http://www.elfinanciero.com.mx/nacional/con-uber-el-df-debera-tener-su-propia-experiencia-mancera.html>, consultado el 4 de junio de 2017.

James Cooper *et al*, *Taxi! Urban Economies and the Social and Transport Impacts of the Taxicab*, Surrey, Ashgate, 2010.

James Q. Wilson *et al.*, *American Government: Institutions and Policies*, Boston, Cengage Learning, 15^a ed., 2017.

James Q. Wilson, “The Politics of regulation” en su libro *The Politics of Regulation*, New York, Basic Books Inc, 1980.

James Q. Wilson, *American Government: Brief Version*, California, University of California Los Angeles, 4a ed., 1997.

James Q. Wilson, *Political Organizations*, New York, Princeton University Press, 1995.

Jared Meyer, *Uber-Positive: Why Americans Love the Sharing Economy*, New York, Encounter Books, 2016.

Jarvis Murray, *Notice to cease and desist*, San Francisco, MTA, 20 de octubre de 2010.

Jason Kincaid, “Zimride: A Carpooling Stratup That Actually Makes Money”, *Tech Crunch*, 25 de marzo de 2009, <https://techcrunch.com/2009/03/25/zimride-a-carpooling-startup-that-actually-makes-money/>, consultado el 29 de julio de 2017.

Jef Cozza, “The history of Carpooling, from Jitneys to Ridesharing”, *Shareable*, 7 de febrero de 2012, <http://www.shareable.net/blog/the-history-of-carpooling-from-jitneys-to-ridesharing>, consultado el 25 de julio de 2017.

Jenny Che, “10 países que no ceden ni un milímetro a Uber”, http://www.huffingtonpost.es/2015/08/19/uber-gobiernos-mundo_n_7987296.html, consultado el 20 de septiembre de 2016.

Jenny Che, “9 Countries that Aren’t Giving Uber an Inch”, *The Huffington Post*, 12 de agosto de 2015, http://www.huffingtonpost.com/entry/uber-countries-governments-taxi-drivers_us_55bfa3a9e4b0d4f33a037a4b, consultado el 29 de octubre de 2016.

Jon Terje Bekken and Frode Longva, *Impact of Taxi Market Regulation: And International Comparison*, Oslo, Institute of Transport Economics, 2003.

Jonás López, “Amagan taxistas con operativos anti-Uber”, *Terra Noticias*, 2 de junio de 2015, <https://noticias.terra.com.mx/mexico/estados/amagan-taxistas-con-operativos-anti-uber.157b959a73a3f6093894c0d91441f873lo8gRCRD.html>, consultado el 5 de junio de 2017.

Jorge Fernández Ruiz, *Servicios Públicos Municipales*, México, UNAM-INAP, 2002.

Josefina Quintero, “Autoridades protegen a Uber, acusan taxistas”, *La Jornada*, 29 de mayo de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/05/29/autoridades-protejen-a-uber-acusan-taxistas-927.html>, consultado el 27 de mayo de 2017.

Josefina Quintero, “Habrá operativos contra taxis piratas y Uber: transportistas”, *La Jornada*, 7 de mayo de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/05/07/habra-operativos-contra-taxis-piratas-y-uber-transportistas-7215.html>, consultado el 23 de mayo de 2017.

Josefina Quintero, “Taxistas recurrirán a la justicia federal para evitar que se regule lo ilegal”, *La Jornada*, 13 de mayo de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/05/13/taxistas-recurriran-a-la-justicia-federal-para-evitar-que-se-regule-lo-ilegal-9526.html>, consultado el 24 de mayo de 2017.

Joseph Stiglitz, “Regulación y fallas”, trad. Alberto Supelano, *Revista de Economía Institucional*, 2010, N° 23, pp. 13 – 28.

Josh Constine, “Hail a Fellow Human, Not a Taxi With Sidecar. The New P2P Uber.”, *Tech Crunch*, 26 de junio de 2012, <https://techcrunch.com/2012/06/26/sidecar/>, consultado el 1 de agosto de 2017.

Josh Pigford, “Find a Carpool Buddy with Carticipate”, *Gigaom*, 3 de agosto de 2008, <https://gigaom.com/2008/08/03/find-a-carpool-buddy-with-carticipate/>, consultado el 1 de agosto de 2017.

Julio Sánchez Onofre, “Taxistas del DF piden frenar a Uber y Cabify por afectaciones”, *El Economista*, 27 de octubre de 2014, <http://eleconomista.com.mx/tecnociencia/2014/10/27/taxistas-df-piden-frenar-uber-cabify-afectaciones>, consultado el 20 de abril de 2017.

Julio Sánchez Onofre, “Uber, en expansión y sin resistencias en México”, *El Economista*, 17 de septiembre de 2014, <http://eleconomista.com.mx/tecnociencia/2014/09/17/uber-expansion-sin-resistencias-mexico>, consultado el 13 de mayo de 2017.

Kim-Mai Cutler, “Zimerides’s Lyft is Going To Give Uber Some Lower-Priced Competition.”, *Tech Crunch*, 22 de mayo de 2012, <https://techcrunch.com/2012/05/22/zimrides-lyft-is-going-to-give-uber-some-lower-priced-competition/>, consultado el 1 de agosto de 2017.

Laboratorio para la Ciudad, “Acerca de”, <http://labcd.mx/el-laboratorio/>, consultado el 27 de mayo de 2017.

Laboratorio para la Ciudad, “Contexto. Debate Digital CDMX”, <http://pubpub.labcd.mx/context>, consultado el 24 de septiembre de 2016.

Laboratorio para la Ciudad, “Metodología del Debate Digital CDMX”, <http://labcd.mx/wp-content/uploads/2015/06/DebateDigitalCDMX.pdf>, p. 4, consultado el 9 de junio de 2017.

Lasse Cronqvist y Dirk Berg-Schlosser, “Multi-Value QCA (mvQCA)”, en Benoît Rihoux y Charles C. Ragin (eds.), *Configurational Comparative Methods*, California, SAGE, 2009.

Laura Gómez Flores, “Alrededor de 20 mil taxis pirata circulan en el DF: Semovi”, *La Jornada*, 24 de septiembre de 2014, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2014/09/24/alrededor-de-20-mil-taxis-pirata-circulan-en-el-df-semovi-9830.html>, consultado el 21 de abril de 2017.

Laura Gómez Flores, “Amenazan taxistas no pagar revista 2015 si autoridades regularizan a Uber”, *La Jornada*, 11 de junio de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/06/11/amenazan-taxistas-no-pagar-revista-2015-si-autoridades-capitalinas-regularizan-uber-3509.html>, consultado el 4 de junio de 2017.

Laura Gómez Flores, “Concluye sin acuerdos reunión entre GDF y taxistas”, *La Jornada*, 15 de junio de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/06/15/concluye-reunion-sin-acuerdos-entre-secretaria-de-gobierno-y-taxistas-6070.html>, consultado el 8 de junio de 2017.

Laura Gómez Flores, “Destrozan vehículos de Uber cerca del aeropuerto”, 28 de julio de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/07/28/vecinos-y-taxistas-del-penon-de-los-banos-destrozan-vehiculos-de-uber-y-cabify-9864.html>, consultado el 27 de septiembre de 2016.

Laura Gómez Flores, “Exigen taxistas a Mancera ponerle un alto a Uber”, *La Jornada*, 9 de junio de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/06/09/exigen-taxistas-a-mancera-poner-un-alto-a-uber-2273.html>, consultado el 5 de junio de 2017.

Laura Gómez Flores, “Firman acuerdos taxistas con la Secretaría de Gobierno”, *La Jornada*, 16 de junio de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/06/16/firman-acuerdo-taxistas-con-la-secretaria-de-gobierno-9405.html>, consultado el 8 de junio de 2017.

Laura Gómez Flores, “Laboratorio para la Ciudad organizará un debate sobre tecnología y movilidad”, *La Jornada*, 15 de junio de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/06/15/organiza-laboratorio-para-la-ciudad-un-debate-sobre-tecnologia-y-movilidad-6384.html>, consultado el 7 de junio de 2017.

Laura Gómez Flores, “Regulará movilidad del DF aplicaciones móviles que ofrecen servicio de transporte”, *La Jornada*, 6 de noviembre de 2014, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2014/11/06/regulara-movilidad-del-df-aplicaciones-moviles-que-ofrecen-servicios-de-transporte-9475.html>, consultado el 21 de abril de 2017.

Laura Gómez Flores, “Taxistas del DF exigen salida de Uber”, *La Jornada*, 4 de febrero de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/02/04/taxistas-del-df-exigen-la-salida-de-uber-1604.html>, consultado el 24 de abril de 2017.

Laura Gómez y Alejandro Cruz, “Mancera: Uber podría proporcionar real competencia”, *La Jornada*, 16 de junio de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/06/16/mancera-uber-podria-propiciar-real-competencia-9731.html>, consultado el 8 de junio de 2017.

Laura June, “Uber Launches Lower-Priced Taxi Service in Chicago”, *The Verge*, 18 de abril de 2012, <https://www.theverge.com/2012/4/18/2957508/uber-taxi-service-chicago>, consultado el 12 de agosto de 2017.

Leena Rao, “Mobile Taxi Network Hailo Raises \$17M from Accel and Atomico to Take On Uber in the U.S.”, *TechCrunch*, 29 de marzo de 2012, <https://techcrunch.com/2012/03/29/mobile-taxi-network-hailo-raises-17m-from-accel-and-atomico-to-take-on-uber-in-the-u-s/>, consultado el 12 de agosto de 2017.

Leena Rao, “UberCab Takes the Hassle Out of Booking a Car Service”, *Tech Crunch*, 5 de julio de 2010, <https://techcrunch.com/2010/07/05/ubercab-takes-the-hassle-out-of-booking-a-car-service/>, consultado el 10 de agosto de 2017.

Lester M. Salamon, “Economic Regulation”, en su libro: *The tools of government, A Guide to the New Governance*, Oxford University Press, 2002.

Ley para hacer de la Ciudad de México una ciudad abierta.

London Vintage Taxi Association, “London Taxi History”, <https://lvta.co.uk/history.htm>, consultado el 20 de julio de 2017.

Lora Kolodny, “Avego debuts go520 Mobile App in Seattle To Encourage Carpooling, Ease Traffic.”, *Tech Crunch*, 27 de junio de 2011, <https://techcrunch.com/2011/01/27/seattle-avego-go520-carpool-app/>, consultado el 1 de agosto de 2017.

Lora Kolodny, “Ubercab, Now Just Uber, Shares Cease and Desist Orders”, *TechCrunch*, 25 de octubre de 2010, <https://techcrunch.com/2010/10/25/ubercab-now-just-uber-shares-cease-and-desist-orders/>, consultado el 11 de agosto de 2017.

Luis F. Aguilar Villanueva, “Estudio Introductorio”, en su libro *Problemas públicos y agenda de gobierno*, México, Miguel Ángel Porrúa, 3º edición, 2014.

Marco Ávalos y Paula Sofía Vázquez, “Baby, you can (‘t) drive my car. El caso de Uber en México.”, *Economía Informa*, 2015, núm. 390, pp. 104 – 112.

María del Carmen Pardo, *Una introducción a la administración pública*, México, El Colegio de México, 2016.

Max De Haldevang, “Exclusive: Mexico City Could Be the First Globally to Limit Uber Cars – Draft”, *Reuters*, 10 de julio de 2015, <http://www.reuters.com/article/us-mexico-uber-idUSKCN0PK22Y20150710>, consultado el 20 de agosto de 2017.

Max De Haldevang, “Exclusive: Mexico City to regulate Uber with Licences Fees, Ride Levy-Draft”, *Reuters*, 8 de julio de 2015, <http://www.reuters.com/article/us-mexico-uber-idUSKCN0PI17420150708>, consultado el 20 de agosto de 2017.

Mayra Zepeda, “Vamos a incorporarnos a la anarquía, como Uber y Cabify: taxistas del DF”, *Animal Político*, 11 de junio de 2015, <http://www.animalpolitico.com/2015/06/vamos-a-incorporarnos-a-la-anarquia-como-uber-y-cabify-taxistas-del-df/>, consultado el 4 de junio de 2017.

Michael Arrington, “I’ll Never Let Canada Live this Down: Evil Carpooling Startup Fined”, *TechCrunch*, 12 de noviembre de 2008, <https://techcrunch.com/2008/11/12/ill-never-let-canada-live-this-down/>, consultado el 1 de agosto de 2017.

Michael Bauwens, “The Political Economy of Peer Production”, *Post-autistic economics review*, 2006, núm. 37, pp. 33 – 44.

Michael E. Porter, *Estrategia competitiva, técnicas para el análisis de los sectores industriales y de la competencia*, México, Compañía editorial continental, 1982.

Michael Fraen *et al.*, *Rethinking Taxi Regulation: The case for Fundamental Reform*, Virginia, Mercatus Center George Mason University, 2016.

Miguel Barrón Sesma, *Transporte de pasajeros en taxi en la Ciudad de México*, tesis, México, ITAM, 1985.

Mirna Servín, “Operativos contra Uber, ofrece GDF a taxistas”, *La Jornada*, 25 de mayo de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/05/25/x-9708.html>, consultado el 26 de mayo de 2017.

Mirna Servín, “Taxistas de la Ciudad amagan con movilizaciones por Uber”, *La Jornada*, 20 de mayo de 2015, <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/05/20/taxistas-de-la-ciudad-de-mexico-amagan-con-movilizaciones-por-uber-5168.html>, consultado el 24 de mayo de 2017.

Nancy Escobar Cardoso, “Con piedras y palos destruyen 10 autos de Uber”, *El Financiero*, 29 de julio de 2015, <http://www.elfinanciero.com.mx/nacional/con-piedras-y-palos-taxistas-destruyen-10-autos-de-uber.html>, consultado el 21 de agosto de 2017.

Nick Gonzalez, “eBay’s StumbleUpon Acquisition: Confirmed at \$75 Million”, *Tech Crunch*, 30 de mayo de 2007, <https://techcrunch.com/2007/05/30/eBays-stumbleupon-acquisition-confirmed-at-75-million/>, consultado el 6 de agosto de 2017.

Nicolás Lucas, “Cofece está en complicidad con Uber y Cabify: Taxistas”, *El Economista*, 11 de junio de 2015, <http://eleconomista.com.mx/industrias/2015/06/11/cofeca-complicidad-uber-cabify-taxistas>, consultado el 4 de junio de 2017.

Nicolás Lucas, “En el DF no hay espacio para Uber ni Cabify: taxistas”, *El Economista*, 28 de abril de 2015, <http://eleconomista.com.mx/tecnociencia/2015/04/28/df-no-hay-espacio-uber-ni-cabify-taxistas>, consultado el 21 de mayo de 2017.

Norberto Bobbio, *Estado, gobierno y sociedad: por una teoría general de la política*, México, Fondo de Cultura Económica, 2004.

Paola Alín, “Uber en México: ¿por qué los taxistas del DF protestan contra esta app?”, *Animal Político*, 31 de octubre de 2014, <http://www.animalpolitico.com/2014/10/uber-en-el-df-por-que-los-taxistas-protestan-contra-esta-app/>, consultado el 21 de abril de 2017.

Pedro Alvarez y Gasea, *La Plaza de Santo Domingo de México*, México, Patria, 1971, cit. por Pedro Irigoyen Reyes y Carlos González Rodríguez, “Los coches de providencia de la plaza de Santo Domingo”, *Revista del centro de investigación de la Universidad de La Salle*, 1994, núm. 3.

Pedro Dominguez, “Concluye sin acuerdos reunión entre GDF y taxistas”, *Milenio*, 9 de junio de 2015, http://www.milenio.com/df/taxistas-taxistas-contr-Uber-reunion_GDF_taxistas-servicio_Uber_0_533346973.html, consultado el 5 de junio de 2017.

Pedro Domínguez, “GDF afina regulación de taxis vía app”, *Milenio*, 13 de mayo de 2015, http://www.milenio.com/df/regulacion_taxis_app-regulacion_uber_cabify-rufino_tovar_movilidad-ley_movilidad_DF_0_517148649.html, consultado el 24 de mayo de 2017.

Pedro Domínguez, “GDF no permitirá acciones de taxistas contra Uber: Serrano”, *Milenio*, 3 de junio de 2015, http://www.milenio.com/df/operativos_contra_uber-hector_serrano_gdf-uber_cabify_regulacion_0_529747345.html, consultado el 4 de junio de 2017.

Pedro Domínguez, “No iremos contra Uber y Cabify: Mancera”, *Milenio*, 26 de mayo de 2015, http://www.milenio.com/df/No_habra_operativos_contra_Uber-Cabify-Mancera-taxis-aplicaciones_0_524947664.html, consultado el 26 de mayo de 2017.

Pedro Domínguez, “Taxistas alistan frente nacional contra Uber”, *Milenio*, 31 de mayo de 2015, http://www.milenio.com/region/Taxistas-alistan-frente-nacional-Uber-taxis-DF-abuso-regulacion-trabajo_0_527947221.html, consultado el 4 de junio de 2017.

Pedro Domínguez, “Taxistas analizan ampararse por regulación de Uber”, *Milenio*, 17 de julio de 2015, http://www.milenio.com/df/Taxistas_organizados-taxistas_DF_amparo-uber_y_cabify-regulacion_uber-GDF_uber_0_556144518.html, consultado el 20 de agosto de 2017.

Phenélope Aldaz y Sandra Hernández, “Mancera hace 9 cambio en el gabinete”, *El Universal*, 16 de julio de 2015, <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2015/07/16/mancera-hace-9-cambios-en-gabinete>, consultado el 20 de agosto de 2017.

Phenélope Aldaz, “Busca GDF piso parejo para taxis y apps”, *El Universal*, 16 de junio de 2015, <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/2015/06/16/busca-gdf-piso-parejo-para-taxis-y-apps>, consultado el 8 de junio de 2017.

Philip Selznick, “Focusing organizational Research on Regulation”, en Roger Noll, *Regulatory Policy and the Social Sciences*, Berkeley, University of California Press, 1985.

Pino G. Audia y Christopher I. Rider, “A Garage and an Idea: What More Does an Entrepreneur Need?”, *California Management Review*, Vol. 48 (2005), núm. 1, pp. 6 – 27.

Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, *Opinión OPN-008-2015*, México, 4 de junio de 2015.

Rachel Botsman, “Defining the sharing economy: What is collaborative consumption-And what isn’t?”, *Fast Company*, 27 de mayo de 2015, <https://www.fastcompany.com/3046119/defining-the-sharing-economy-what-is-collaborative-consumption-and-what-isnt>, consultado el 20 de abril de 2017.

Rachel Botsman, “The Sharing Economy Lacks a Shared Definition”, *Colaborative Consumption*, 22 de noviembre de 2013,

<http://www.collaborativeconsumption.com/2013/11/22/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition/>, consultado el 17 de abril de 2017.

Rafael Montes, “Inicia 2015 sin reglas para el servicio de Uber y Cabify”, *El Financiero*, 1 de enero de 2015, <http://www.elfinanciero.com.mx/sociedad/inicia-2015-sin-reglas-para-el-servicio-de-uber-y-cabify.html>, consultado el 24 de abril de 2017.

Rafael Montes, “Sin reglamentos, no habrá operativos contra Uber: SEMOVI”, *El Economista*, 6 de noviembre de 2014, <http://www.elfinanciero.com.mx/sociedad/sin-reglamentos-no-habra-operativos-contra-uber-semovi.html>, consultado el 21 de abril de 2017.

Rafael Montes, “Taxis de Uber son piratas, dice secretario de movilidad del DF”, *El Financiero*, 30 de octubre de 2014, <http://www.elfinanciero.com.mx/sociedad/taxis-de-uber-son-piratas-dice-secretario-de-movilidad-del-df.html>, consultado el 21 de abril de 2017.

Rafael Montes, “Taxistas denuncian a Semovi, Uber y Cabify por transportación ilegal”, *El Financiero*, 10 de diciembre de 2014, <http://www.elfinanciero.com.mx/sociedad/taxistas-denuncian-a-semovi-uber-y-cabify-por-transportacion-ilegal.html>, consultado el 22 de abril de 2017.

Raúl Álvarez, “Uber quiere competir aún más y baja los precios de su servicio UberX en el D.F.”, *Xacata México*, 18 de marzo de 2015, <https://www.xataka.com/gadgets-y-coches/uber-quiere-competir-aun-mas-y-baja-los-precios-de-su-servicio-uberx-en-el-d-f>, consultado el 20 de mayo de 2017.

Regulación de Uber respetará lo que le gusta a la gente: GDF, *Milenio*, 28 de mayo de 2015, http://www.milenio.com/df/secretaria_de_Movilidad_regulara_a_Uber-no_habra_operativos_contra_uber_0_526147472.html, consultado el 2 de junio de 2017.

Rideshare Research, “Defining ridesharing”, MIT Real Time Rideshare Research, 24 de enero de 2009, <http://ridesharechoices.scripts.mit.edu/home/histstats/#post111>, consultado el 26 de julio de 2017.

Robert A. Dahl, *Who governs? Democracy and power in an American city*, New Haven, Yale University Press, 1961.

Robert Baldwin *et al.* (eds.), *Oxford handbook of regulation*, Oxford University Press, 2010.

Rodrigo Arévalo, “Uber se queda en la Ciudad de México”, *Uber Blog*, 15 de julio de 2015, <https://www.uber.com/es-MX/blog/mexico-city/uber-se-queda-en-la-ciudad-de-mexico/>, consultado el 20 de agosto de 2017.

Rodrigo Arévalo, “UberX transformando ciudades”, *Uber Blog*, 12 de marzo de 2014, <https://www.uber.com/es-MX/blog/mexico-city/uberx-transformando-ciudades/>, consultado el 17 de agosto de 2017.

Rodrigo Garrido, “Uber y Cabify en problemas, según reportes GDF entra en acción deteniendo a sus conductores”, 8 de mayo de 2015, <https://www.xataka.com/otros-1/uber-y-cabify-en-problemas-segun-reportes-gdf-entra-en-accion-deteniendo-a-sus-conductores> , consultado el 22 de mayo de 2017.

Rubén Torres, “Hoy entregan resultados de Debate Digital CDMX sobre Uber”, *El Economista*, 25 de junio de 2015, <http://eleconomista.com.mx/sociedad/2015/06/25/hoy-entregan-resultados-debate-digital-cdmx-sobre-uber>, consultado el 20 de agosto de 2017.

Ryan Graves, “An Uber Surprise in DC”, *Uber News Room*, 13 de enero de 2012, <https://newsroom.uber.com/us-dc/an-uber-surprise-in-dc/>, consultado el 12 de agosto de 2017.

Ryan Lawler, “Zimride Becomes Lyft, Launched its Mustachioed Ride-Sharing Service in Chicago!”, *Tech Crunch*, 9 de mayo de 2013, <https://techcrunch.com/2013/05/09/zimride-no-more-lyft-chicago/>, consultado el 1 de agosto de 2017.

Sam Frizel, “A Historical Argument against Uber: Taxi Regulations are There for a Reason”, <http://time.com/3592035/uber-taxi-history/>, consultado el 28 de septiembre de 2016.

Sandra Hernández, “Alistan en GDF propuesta sobre Uber”, *El Universal*, 9 de mayo de 2015, <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2015/alistan-en-gdf-propuesta-sobre-uber-1098733.html>, consultado el 23 de mayo de 2017.

Sonia Corona, “El DF es la primera ciudad que regula a Uber en América Latina”, *El País*, 16 de julio de 2015, https://elpais.com/internacional/2015/07/16/actualidad/1437073257_032569.html, consultado el 20 de agosto de 2017.

Stanley I. Been y Gerald F. Gaus (eds.), *Public and private in Social Life*, New York, St. Martin's Press, 1983.

Stephen Wilks, “Competition policy”, en David Coen *et al.* (eds.), *The Oxford Handbook of Business and Government*, Oxford, University Press, 2010.

Steven Lukes, *Power: a radical view*, Wales, Palgrave Macmillan, 2º edición, 2005.

Suprema Corte de Justicia de la Nación, *Versión taquigráfica de la sesión pública ordinaria del pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, celebrada el lunes 22 de mayo de 2017*, México.

Taxi and Limousine Commission, *2014 Taxicab Fact Book*, New York, TLC, 2014.

Taxi and Limousine Commission, *2016 TLC Factbook*, New York, TLC, 2016.

Teresa Moreno, “GDF enviará al corralón “taxis” Uber y Cabify”, *24 Horas*, 7 de mayo de 2015, <http://www.24-horas.mx/gdf-enviara-al-corralon-taxis-uber-y-cabify/>, consultado el 23 de mayo de 2017.

Theodore J. Lowi, “Políticas públicas, estudio de caso y teoría política” en Luis F. Aguilar Villanueva, *La hechura de las políticas*, México, Miguel Ángel Porrúa, 3º edición, 2014.

Tomio Geron, “Ride-Sharing Startups Get California Cease-and-Desist” Letters”, *Forbes*, 8 de octubre de 2012, <https://www.forbes.com/sites/tomiogeron/2012/10/08/ride-sharing-startups-get-california-cease-and-desist-letters/#265bed2951d3>, consultado el 12 de agosto de 2017.

Travis Kalanick, “Strike Down the Minimum Fare Language in the DC Uber Amendment”, *Uber Blog*, 9 de julio de 2012, <https://www.uber.com/blog/washington-dc/strike-down-the-minimum-fare/>, consultado el 12 de agosto de 2017.

Uber México, “Puerto Vallarta, Nuevo Vallarta, Tepic y Ciudad Obregón ¡Tu Uber está llegando!”, 26 de junio de 2017, <https://www.uber.com/es-MX/blog/vallarta-tepic-obregon/>, consultado el 30 de agosto de 2017.

Uber Technologies Inc., “¿Cómo funciona Uber?”, <https://help.uber.com/h/738d1ff7-5fe0-4383-b34c-4a2480efd71e>, consultado el 25 de septiembre de 2016.

Uber Technologies Inc., *Fast-Forwarding to a Future of On-Demand Urban Air Transportation*, 27 de octubre de 2016, <https://www.uber.com/elevate.pdf>, consultado el 20 de mayo de 2017.

Wayne Parsons, *Políticas públicas. Una introducción a la teoría y la práctica del análisis de políticas públicas*, trad. Atenea Acevedo, México, FLACSO, 2007.

“¡Ya llegamos a México!”, *Uber Newsroom*, 2 de agosto de 2013, <https://newsroom.uber.com/mexico/uber-ya-esta-en-mexico/>, consultado el 16 de mayo de 2017.

“3 apps para pedir taxi desde tu móvil ¡Las probamos!”, *Unocero*, 28 de mayo de 2013, <https://www.unocero.com/2013/05/28/3-aplicaciones-para-pedir-taxi-desde-tu-movil/>, consultado el 16 de mayo de 2017.

“A partir de mañana, los nuevos taxis del DF se pintan de rosa”, *Animal Político*, 26 de agosto de 2014, <http://www.animalpolitico.com/2014/08/partir-de-manana-los-nuevos-taxis-del-df-se-pintan-rosa/>, consultado el 26 de junio de 2017.

“ALDF aprueba Ley de Ciudad Abierta”, *El Economista*, 28 de abril de 2015, <http://eleconomista.com.mx/distrito-federal/2015/04/28/aldf-aprueba-ley-ciudad-abierta>, consultado el 7 de junio de 2017.

“COFECE da el visto bueno a Uber y Cabify”, *El Financiero*, 10 de junio de 2015, <http://www.elfinanciero.com.mx/tech/cofece-recomienda-reconocer-a-uber-y-cabify-como-medios-de-transporte.html>, consultado el 5 de junio de 2017.

“Debate sobre la regulación de Uber y Cabify fue una farsa: taxistas”, *Forbes México*, 22 de junio de 2015, <https://www.forbes.com.mx/debate-sobre-regulacion-de-uber-y-cabify-fue-una-farsa-taxistas/>, consultado el 20 de agosto de 2017.

“Detienen a conductor de Uber por presunto abuso sexual en la CDMX”, *El Financiero*, 7 de mayo de 2016, <http://www.elfinanciero.com.mx/nacional/detienen-a-conductor-de-uber-por-presunto-abuso-sexual-en-la-cdmx.html>, consultado el 21 de agosto de 2017.

“From zero to seventy (billions)”, *The economist*, Londres, 2016, núm. 9005, pp. 17 – 19.

“GDF dice perdonar a Uber, pero irá contra sus choferes”, *El Financiero*, 27 de mayo de 2015, <http://www.elfinanciero.com.mx/nacional/gdf-perdona-a-uber-y-cabify-ira-contra-sus-choferes.html>, consultado el 27 de mayo de 2017.

“GDF no cambiará esquema de Uber; busca tener registro de conductores”, *Milenio*, 27 de mayo de 2015, http://www.milenio.com/df/taxis_piratas-taxis_contra_Uber-servicio_Uber-servicio_de_taxis_privados_0_525547528.html, consultado el 27 de mayo de 2017.

“La batalla de Uber en México”, *Law@Tec, Blog*, 24 de junio de 2016, <https://posgradoderecho.itesm.mx/blog/Uber-en-Mexico/>, consultado el 29 de noviembre de 2016.

“La historia de nuestro viaje”, *Uber*, <https://www.uber.com/es-MX/our-story/>, consultado el 5 de agosto de 2017.

“Los coches voladores de Uber llegarán para 2020”, *Forbes*, 25 de abril de 2017, <https://www.forbes.com.mx/los-coches-voladores-de-uber-llegaran-para-2020/>, consultado el 23 de mayo de 2017.

“Los defechos tienen el derecho a decidir cómo quieren moverse: Uber responde a los taxistas”, *El Financiero*, 22 de abril de 2015, <http://www.elfinanciero.com.mx/tech/los-defenos-tienen-el-derecho-a-decidir-como-quieren-moverse-uber-responde-a-taxistas.html>, consultado el 20 de mayo de 2017.

“Operativo no es contra Uber ni Cabify, aclara GDF”, *Milenio*, 27 de mayo de 2015, http://www.milenio.com/df/descartan_operativos_uber_cabify-protestas_taxistas_DF-operativos_taxis_ilegales_0_525547853.html, consultado el 27 de mayo de 2017.

“Our History”, *EBay*, <https://www.ebayinc.com/our-company/our-history/>, consultado el 24 de abril de 2017.

“Peer-to-peer rental. The rise of the sharing economy. On internet, everything is for hire.”, *The Economist*, 9 de marzo de 2013, <http://www.economist.com/news/leaders/21573104-internet-everything-hire-rise-sharing-economy>, consultado el 17 de abril de 2017.

“Porque México no para, hoy Uber es gratis”, *UberBlog*, 25 de mayo de 2015, <https://www.uber.com/es-MX/blog/mexico-city/porque-mexico-no-para-hoy-uber-es-gratis/>, consultado el 26 de mayo de 2017.

“Se discutirá el conflicto taxistas-Uber, pero después de elecciones: Mancera”, *El Financiero*, 25 de mayo de 2015, <http://www.elfinanciero.com.mx/nacional/se-discutira-el-conflicto-taxistas-uber-pero-despues-de-elecciones-mancera.html>, consultado el 26 de mayo de 2017.

“Sidecar Connects Drivers and Passengers One Ride at a Time”, *Sidecar*, 26 de junio de 2012, <https://www.side.cr/2012/06/>, consultado el 1 de agosto de 2017.

“Taxistas amagan con engañar y detener a los Uber”, *La Razón*, 3 de junio de 2015, <http://razon.com.mx/spip.php?article263436>, consultado el 4 de junio de 2017.

“Taxistas anuncian sus propios operativos contra Uber”, *Sopitas*, 3 de junio de 2015, <http://www.sopitas.com/484988-taxistas-anuncian-sus-propios-operativos-contra-uber/>, consultado el 4 de junio de 2017.

“Taxistas se reunirán con autoridades del DF por caso Uber”, *El Universal*, 4 de mayo de 2015, <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2015/taxistas-se-reuniran-con-autoridades-del-df-por-caso-uber-1097298.html>, consultado el 23 de mayo de 2017.

“Uber alista autos voladores para 2020”, *El Financiero*, 25 de abril de 2017, <http://www.elfinanciero.com.mx/tech/uber-creara-aparatos-voladores-para-2020.html>, consultado el 20 de mayo de 2017.

“Uber libera sus primeros coches sin conductores en Pittsburg”, *Forbes*, 14 de septiembre de 2016, <http://www.forbes.com.mx/uber-despliega-primeros-coches-autonomos-pittsburgh/>, consultado el 29 de noviembre de 2016.

“Uber y la CDMX acuerdan tarifas durante la contingencias”, *Uber Blog*, 3 de mayo de 2016, <https://www.uber.com/es-MX/blog/mexico-city/uber-y-la-cdmx-acuerdan-tarifas-durante-contingencias/>, consultado el 21 de agosto de 2017.

Anexo I

Estados y ciudades con servicio de Uber en México.

La presente lista se encuentra actualizada al 1 de junio de 2017.

Estado	Ciudad	Inicio de operaciones
Aguascalientes	Aguascalientes	8-marzo-2016
Baja California	Tijuana Ensenada Mexicali	14-agosto-2014 25-septiembre-2015 8-marzo-2016
Campeche	Campeche	5-septiembre-2016
Coahuila	Saltillo Torreón	2-agosto-2016 2-agosto-2016
Chihuahua	Chihuahua Ciudad Juárez	24-junio-2016 24-junio-2016
Ciudad de México	Ciudad de México	2-agosto-2013
Guanajuato	Celaya Guanajuato Irapuato León Salamanca San Miguel de Allende	2-agosto-2016 2-agosto-2016 2-agosto-2016 27-octubre-2015 2-agosto-2016 2-agosto-2016
Jalisco	Guadalajara	3-julio-2014
Estado de México	Toluca	11-diciembre-2015
Morelos	Cuernavaca	8-marzo-2016
Nuevo León	Monterrey	24-octubre-2014
Puebla	Puebla	2-septiembre-2015
Querétaro	Querétaro	15-junio-2015
Quintana Roo	Cancún	14-septiembre-2016
San Luis Potosí	San Luis Potosí	8-marzo-2016
Sinaloa	Culiacán Los Mochis Mazatlán	4-octubre-2016 4-octubre-2016 4-octubre-2016
Sonora	Hermosillo	8-marzo-2016
Tabasco	Villahermosa	5-septiembre-2016
Yucatán	Mérida	8-marzo-2016
Zacatecas	Zacatecas	5-septiembre-2016

Nota: El 26 de junio se anunció el lanzamiento de Uber en Puerto Vallarta (Jalisco), Nuevo Vallarta (Nayarit), Tepic (Nayarit) y Ciudad Obregón (Sonora).

Anexo II

Tablas de información por Entidad Federativa.

Aguascalientes			
Aguascalientes			
Inicio de operaciones	8 - Marzo - 16		Partido en el gobierno
		PAN*	
Nota:			Nota: Cuando Uber llega a Aguascalientes gobernaba el PRI. Hubo elecciones el 5 de junio de 2016 en las que ganó el PAN y gobierna desde el 1° de diciembre de 2016.
Datos Google Trends			
<p style="text-align: center;">Aguascalientes</p>			
¿Conflicto con las autoridades?			No
Regulación			No
Nota:	<p>Hay acuerdos y negociaciones de la Secretaría de Gestión Urbanística y Ordenamiento Territorial. (Administración del PAN). (1)</p> <p>Antes de que llegara Uber a la entidad hubo declaraciones del entonces gobernador Carlos Lozano de la Torre (PRI) y de su secretario de gestión urbanística que advertían de corralón y fuertes multas a quien prestara el servicio. (2)</p> <p>En espera de una regulación por parte del congreso del Estado, después del fallo de la corte sobre en el caso de Yucatán. (3)</p>		
Fuente (s)	<p>(1) http://www.hidrocalidadigital.com/local/articulo.php?idnota=119766 http://luceroalvarez.com.mx/index.php/aguascalientes/8660-regularan-uber-como-taxi-tradicional</p> <p>(2) http://www.cronica.com.mx/notas/2016/948066.html http://www.lja.mx/2015/06/uber-no-gobierno-de-aguascalientes-no-tolerara-competencia-desleal-a-taxistas/</p> <p>(3) http://www.lja.mx/2017/05/abordara-congreso-del-regulacion-uber-cabify/</p>		
Conflicto con los taxistas:			Medio

17 – Mar – 2016	Manifestación contra Uber.		
	Fuente:	http://www.heraldo.mx/arrecian-taxistas-sus-protestas-contra-uber/ http://www.lja.mx/2016/03/se-manifiestan-taxistas-contra-uber-no-quieren-que-se-regularice-el-transporte/	
14 – Nov – 16	Conflicto con taxistas del aeropuerto.		
	Fuente:	http://www.excelsior.com.mx/nacional/2016/11/14/1128175	
17 – Mar - 2017	Petición por escrito de agrupaciones de taxistas para prórroga para renovación de vehículos. Argumentan mala situación económica por servicio de Uber y piratas.		
	Fuente:	http://www.heraldo.mx/piden-los-taxistas-prorrogas-para-uber-mano-dura/	
27 – Mar – 2017	Se agrupan taxistas contra Uber y piratas .		
	Fuente:	http://www.heraldo.mx/ante-los-retos-se-reagrupan-los-taxistas/	
Porcentaje de taxis sobre el padrón electoral			0.485%
Padrón electoral	900,007	Automóviles públicos	4,361
Fuente:		Fuente:	
Distribución de ciudadanos por entidad de origen a nivel nacional al 17 de marzo de 2017, Estadísticas del Padrón Electoral y Lista Nominal de Electores, Instituto Nacional Electoral.		Vehículos de motor registrados en circulación, 2015, Instituto Nacional de Geografía y Estadística.	
Participación en las decisiones públicas			Media
Fuente	Índice de Desarrollo Democrático México, 2015; II Dimensión: Democracia de las Instituciones, Indicador: Participación en las decisiones públicas.		

Baja California			
Tijuana (1) Ensenada (2)* Mexicali (3)		Partido en el gobierno	Estatal: PAN Tijuana: PAN* Ensenada: PRI Mexicali: PAN
Inicio de operaciones	(1) 14 – Marzo – 2014 (2) 25 – Septiembre – 2015 (3) 8 – Marzo - 2016		
Nota:	En el caso del Estado de Baja California, han sido las autoridades municipales las que se han encargado de la regulación y/o prohibición de las operaciones de Uber y empresas similares. *En el caso de Ensenada, la propia empresa lo considera como parte de sus operaciones en Tijuana; es decir, no aparece en su catálogo de ciudades, pero si se busca “Ensenada Baja California” en su buscador de ciudades, aparece como parte de “Tijuana”; aunque se anunció su lanzamiento de forma independiente casi un año y medio después que en Tijuana. Veasé: https://www.uber.com/es-MX/blog/tijuana/ensenada/	Nota:	*El PRI gobernó Tijuana de diciembre de 2013 a noviembre de 2016, periodo en el que hubo confrontaciones con Uber.
Datos Google Trends			
<p style="text-align: center;">Baja California</p>			
¿Conflicto con las autoridades?			Tijuana: No* (1) Ensenada: No* (2) Mexicali: No*
Regulación			Tijuana: Si Ensenada: En espera Mexicali: En espera
Nota:	* En las tres ciudades hubo algún tipo de conflicto entre las autoridades y la empresa Uber, pero para agosto de 2017 la situación parece haber cambiado y las		

	<p>tres ciudades aceptan la operación de Uber y empresas similares; siendo Tijuana la única hasta el momento en aprobar una regulación sobre el tema.</p> <p>(1)</p> <p>(1.1) 1 – Mar – 17 *Se aprueba el uso de plataformas digitales que brinden en servicio de transporte público.</p> <p>(1.2) 19 – Dic – 16 *Nuevo gobierno municipal (PAN) retiene cerca de 50 unidades de Uber por no estar regularizadas y operar de forma irregular.</p> <p>(1.3) 9 – Jul – 16 *Cabildo de regidores facultan al alcalde para abrir participación a Uber, y se anuncia una regulación y 90 días para definir el nuevo reglamento y mediante un comunicado de prensa Uber aplaude la decisión; pero la regulación no se concreta en su totalidad.</p> <p>(1.4) 3 – Nov – 15 *Cabildo aprueba modificaciones al Reglamento de Transporte Público Municipal para “poner freno” a Uber.</p> <p>(2)</p> <p>(2.1) 15 – Jun – 17 *El Presidente Municipal de Ensenada asegura que se está trabajando en la regulación del servicio.</p> <p>(2.2) 31 – Mar – 17 *El Presidente Municipal ordena la suspensión de los operativos contra Uber.</p> <p>(2.3) 29 – Mar – 17 *La Unidad Municipal de Transporte y Transito retiene al menos 7 unidades de Uber por prestar un servicio público sin permiso ni concesión.</p> <p>(3)</p> <p>(3.1) 17 – Ago – 17 *Hay avances que apuntan a una posible regulación en la operación de Uber.</p> <p>(3.2) 24 – Mar – 16 *Algunos decomisos de unidades durante los primeros días de operación, luego el alcalde declaró que lo que no está prohibido, está permitido.</p> <p>(3.3) 1 – Sep – 15 *Antes de que llegara a Mexicali, el entonces Alcalde aseguró que Uber no podría operar en la ciudad por no cumplir con el reglamento.</p>
Fuente (s)	<p>(1.1) http://www.sandiegored.com/es/noticias/139186/Cabildo-en-Tijuana-aprueba-modalidad-de-Uber-y-otros-servicios-similares</p> <p>(1.2) http://www.jornada.unam.mx/2016/12/19/estados/030n1est</p> <p>(1.3) http://www.milenio.com/estados/Uber_en_Tijuana-aprobacion_Uber_Tijuana-transporte_Uber_Baja_California_0_770923038.html https://www.uber.com/es-MX/blog/tijuana/hoy-tijuana-abrazo-la-innovacion/ http://www.sandiegored.com/es/noticias/129575/Carros-de-Uber-son-remolcados-de-nuevo-en-Tijuana</p> <p>(1.4) http://www.frontera.info/EdicionEnLinea/Notas/Noticias/03112015/1022858-Ponen-freno-a-circulacion-de-autos-UBER.html</p> <p>(2) http://www.frontera.info/EdicionEnLinea/Notas/Noticias/15062017/1225909-Regularizaran-Uber-en-Ensenada.html</p>

	(2.2) http://www.uniradioinforma.com/noticias/ensenada/472795/suspenderan-operativos-contra-uber.html
	(2.3) http://www.el-mexicano.com.mx/informacion/noticias/1/3/estatal/2017/03/29/1021451/r-emolcaron-siete-uber-en-ensenada
(3)	(3.1) http://www.lacronica.com/EdicionEnLinea/Notas/Noticias/17082017/1246784-Avanza-propuesta-de-regulacion-de-UBER-Simutra.html http://zetatijuana.com/2017/04/taxistas-no-quieren-uber-en-mexicali-ayuntamiento-no-regula/
	(3.2) http://www.uniradionoticias.com/noticias/mexicali/400837/reversa-del-municipio-uber-no-esta-prohibido-dice-alcalde-de-mexicali.html
	(3.3) http://jornadabc.mx/tijuana/01-09-2015/bloquean-uber-en-mexicali
Conflicto con los taxistas:	
	Medio
8 – Mar - 16	Se manifiestan taxistas contra Uber en Mexicali.
	Fuente: http://www.lacronica.com/EdicionEnLinea/Notas/Noticias/08032016/1060524-Taxistas-de-Mexicali-se-manifiestan-por-entrada-de-UBER.html
2 – Jul - 16	Se manifiestan taxistas y choferes de Uber en Tijuana.
	Fuente: http://www.sandiegored.com/es/noticias/121776/Duelo-de-manifestaciones-entre-choferes-de-Uber-y-taxistas-en-Tijuana http://www.el-mexicano.com.mx/informacion/noticias/1/22/policiaca/2016/07/02/977354/bloquean-taxis-amarillos-manifestacion-uber
5 – Jul - 16	Manifestación de camioneros y taxistas contra la ruta troncal y la operación de Uber en Tijuana.
	Fuente: http://www.sandiegored.com/es/noticias/121904/Entre-Uber-y-la-Ruta-Troncal-este-gobierno-nos-quiere-acabar-Manifestacion-de-transportistas
22– Mar - 17	Taxistas bloquean vialidades en Mexicali en protesta contra Uber.
	Fuente: http://www.uniradioinforma.com/noticias/mexicali/471359/taxis-bloquean-vialidades-en-mexicali-se-manifiestan-contra-uber.html
1– May - 17	Taxistas protestan contra Uber durante desfile del 1 de mayo en Mexicali.
	Fuente: http://www.uniradioinforma.com/noticias/mexicali/476448/taxis-protestaron-contra-uber-en-desfile-del-1-de-mayo.html
27 – Jun - 17	Manifestación contra “sitios” de Uber en Tijuana.
	Fuente: http://psn.si/protestan-taxis-uber/2017/06/
2 – Jul - 17	Taxistas agreden a personas por pedir Uber en la zona fronteriza, Tijuana.
	Fuente: http://www.excelsior.com.mx/nacional/2017/07/02/1173225
30 – Ago - 17	Taxistas se manifiestan contra Uber. Interponen demanda en contra de las autoridades municipales de Mexicali.

	Fuente:	https://www.debate.com.mx/mexico/Taxistas-de-Mexicali-se-manifiestan-contra-Uber-20170830-0327.html http://www.el-mexicano.com.mx/informacion/noticias/1/3/estatal/2017/08/30/1038234/taxistas-demandan-al-gobierno-local-por-uber	
Porcentaje de taxis sobre el padrón electoral			0.196%
Padrón electoral	2,599,168	Automóviles públicos	5,104
Fuente:		Fuente:	
Distribución de ciudadanos por entidad de origen a nivel nacional al 17 de marzo de 2017, Estadísticas del Padrón Electoral y Lista Nominal de Electores, Instituto Nacional Electoral.		Vehículos de motor registrados en circulación, 2015, Instituto Nacional de Geografía y Estadística.	
Participación en las decisiones públicas			Media
Fuente	Índice de Desarrollo Democrático México, 2015; II Dimensión: Democracia de las Instituciones, Indicador: Participación en las decisiones públicas.		

Campeche			
Campeche			
Inicio de operaciones	5 – Septiembre - 2016	Partido en el gobierno	PRI
Nota:		Nota:	
Datos Google Trends			
<p style="text-align: center;">Campeche</p>			
¿Conflicto con las autoridades?			Si
Regulación			No
Nota:	Desde su lanzamiento en el Estado las autoridades han retenido automóviles que prestan el servicio de Uber y se han reportado más de 300 unidades retenidas.		
Fuente (s)	http://sipse.com/milenio/detencion-taxis-uber-campeche-autos-placas-yucatan-220913.html http://tribunacampeche.com/policia/2017/07/21/aseguran-uber-ahora-la-colosio/ http://expresocampeche.com/notas/estado/2016/11/03/uber-se-mantiene-esta-aniquilado/ http://expresocampeche.com/notas/estado/2017/04/04/operativos-cesaran-uber-cumpla-la-ley/ http://expresocampeche.com/notas/estado/2016/10/13/uber-ha-funcionado-en-campeche-dice-iet/		
Conflicto con los taxistas:			Alto
Forman parte del FUTV y el Frente Único Peninsular de Taxistas			
http://sipse.com/novedades/se-arman-taxistas-en-contra-de-uber-en-el-sureste-sindicato-empresa-trabajadores-volante-cancun-222946.html			
14 – Sep – 16	Manifestación y bloqueo de calles.		
	Fuente:	http://expresocampeche.com/sin-categoria/2016/09/15/regana-iet-a-taxis-del-futv-mejoren-servicio/	
28 – Sep – 16	Manifestación contra Uber, marcha regional FUTV.		
	Fuente:	http://campecheyoy.mx/nota/336516/taxistas-se-manifiestan-contra-uber	
12 – Oct - 16	Manifestación y apoyo en marcha del FUTV.		
	Fuente:	http://tribunacampeche.com/local/2016/10/13/nueva-manifestacion-del-futv-uber/	

3 – Feb - 17	Exigen renuncia del director del Instituto Estatal del Transporte en Campeche.		
	Fuente:	https://www.lajornadamaya.mx/2017-02-03/Exigen-salida-del-director-del-IET-en-Campeche	
Porcentaje de taxis sobre el padrón electoral			0.450%
Padrón electoral	624,520	Automóviles públicos	2,812
Fuente:		Fuente:	
Distribución de ciudadanos por entidad de origen a nivel nacional al 17 de marzo de 2017, Estadísticas del Padrón Electoral y Lista Nominal de Electores, Instituto Nacional Electoral.		Vehículos de motor registrados en circulación, 2015, Instituto Nacional de Geografía y Estadística.	
Participación en las decisiones públicas			Baja
Fuente	Índice de Desarrollo Democrático México, 2015; II Dimensión: Democracia de las Instituciones, Indicador: Participación en las decisiones públicas.		

Coahuila			
Saltillo Torreón			
Inicio de operaciones	2 – Agosto - 2016	Partido en el gobierno	PRI
Nota:		Nota:	
Datos Google Trends			
<p style="text-align: center;">Coahuila</p>			
¿Conflicto con las autoridades?			No*
Regulación			Si
Nota:	<p>En marzo de 2017 se aprobó en el Congreso estatal la regulación para la operación de Uber. (1)</p> <p>La empresa no estuvo de acuerdo del todo con la regulación y lanzó una campaña para modificar algunas partes, como el impedimento para el cobro en efectivo. (2)</p> <p>Hubo otros intentos para regular el servicio, pero no fructificaron. En general hay mucha más permisibilidad para Uber en Torreón que en Saltillo. (3)</p>		
Fuente (s)	(1)	http://www.vanguardia.com.mx/articulo/congreso-de-coahuila-regula-operacion-de-uber http://www.milenio.com/region/uber-uber-torreon-luis-moran-impuesto-coahuila-choferes-uber-taxis-torreon-milenio-0-912509159.html http://www.vanguardia.com.mx/articulo/uber-es-legal-pero-no-debe-cobrar-en-efectivo-ruben-moreira	
	(2)	https://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/1324393.busca-uber-dar-marcha-atras-a-regulacion-del-gobierno-de-coahuila.html http://www.vanguardia.com.mx/articulo/uber-lanza-peticion-contra-reforma-de-ley-de-transito-y-transporte-del-estado-de-coahuila	
	(3)	https://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/1295569.regulan-uber-en-coahuila.html https://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/1251128.avalan-servicio-de-uber-en-torreon.html http://www.vanguardia.com.mx/articulo/avienta-la-pelotita-estado-municipio-de-saltillo-por-caso-uber	
Conflicto con los taxistas:			Medio

8 – Ago – 16	Taxistas exigen a las autoridades hagan cumplir la ley. Aseguran que no actuarán en contra de los conductores de Uber.		
	Fuente:	http://www.vanguardia.com.mx/articulo/truenan-taxistas-de-saltillo-contra-uber	
22 – Feb - 17	Manifestación en la Plaza Mayor de Torreón contra Uber.		
	Fuente:	http://laguna.multimedios.com/laguna/taxistas-muestran-su-inconformidad-con-manifestacion-en-la-plaza-mayor	
30 – Mar - 17	Se enfrentan taxistas y Uber en Plaza Mayor de Torreón.		
	Fuente:	http://www.milenio.com/policia/uber_torreon-taxis_torreon-policia_de_torreon-plaza_mayor-manifestacion-milenio_0_929307286.html	
Porcentaje de taxis sobre el padrón electoral			0.389%
Padrón electoral	2,076,039	Automóviles públicos	8,078
Fuente:		Fuente:	
Distribución de ciudadanos por entidad de origen a nivel nacional al 17 de marzo de 2017, Estadísticas del Padrón Electoral y Lista Nominal de Electores, Instituto Nacional Electoral.		Vehículos de motor registrados en circulación, 2015, Instituto Nacional de Geografía y Estadística.	
Participación en las decisiones públicas			Media
Fuente	Índice de Desarrollo Democrático México, 2015; II Dimensión: Democracia de las Instituciones, Indicador: Participación en las decisiones públicas.		

<h1>Chihuahua</h1>			
Chihuahua Ciudad Juárez			
Inicio de operaciones	2 – Agosto - 2016	Partido en el gobierno	PRI
Nota:		Nota:	
Datos Google Trends			
<p style="text-align: center;">Chihuahua</p>			
¿Conflicto con las autoridades?			No
Regulación			No
Nota:	Las autoridades no han regulado, incluso argumentan que no hay motivos para ir contra Uber,		
Fuente (s)	https://www.elheraldodechihuahua.com.mx/chihuahua/673716-uber-un-ano-cumplido-en-el-limbo-legal http://diario.mx/Estado/2016-12-05_5cc92af3/uber-seguira-en-chihuahua-gobernacion/ http://tiempo.com.mx/noticia/60007-uber-opera-fuera-de-la-ley-tra/1		
Conflicto con los taxistas:			Medio
12 – Ago - 16	Manifestación contra Uber.		
	Fuente:	http://tiempo.com.mx/noticia/48479-taxistas-liberan-el-centro-tra/1	
10 – Nov - 16	Manifestación contra Uber.		
	Fuente:	http://diario.mx/Estado/2016-11-10_ce03c1e8/marchan-taxistas-contra-uber-en-chihuahua/	
29 – Nov – 16	Manifestación contra Uber.		
	Fuente:	http://puentelibre.mx/noticia/62670-transmision-marchan-taxistas-e/2	
1 – May - 17	Manifestación contra Uber durante marcha del día del trabajo.		
	Fuente:	http://laopcion.com.mx/noticia/173910/piden-taxistas-que-detengan-a-uber-por-piratas	
Porcentaje de taxis sobre el padrón electoral			0.114%
Padrón electoral	2,633,588	Automóviles públicos	3,003
Fuente:		Fuente:	

Distribución de ciudadanos por entidad de origen a nivel nacional al 17 de marzo de 2017, Estadísticas del Padrón Electoral y Lista Nominal de Electores, Instituto Nacional Electoral.	Vehículos de motor registrados en circulación, 2015, Instituto Nacional de Geografía y Estadística.
Participación en las decisiones públicas	
Fuente	Media
	Índice de Desarrollo Democrático México, 2015; II Dimensión: Democracia de las Instituciones, Indicador: Participación en las decisiones públicas.

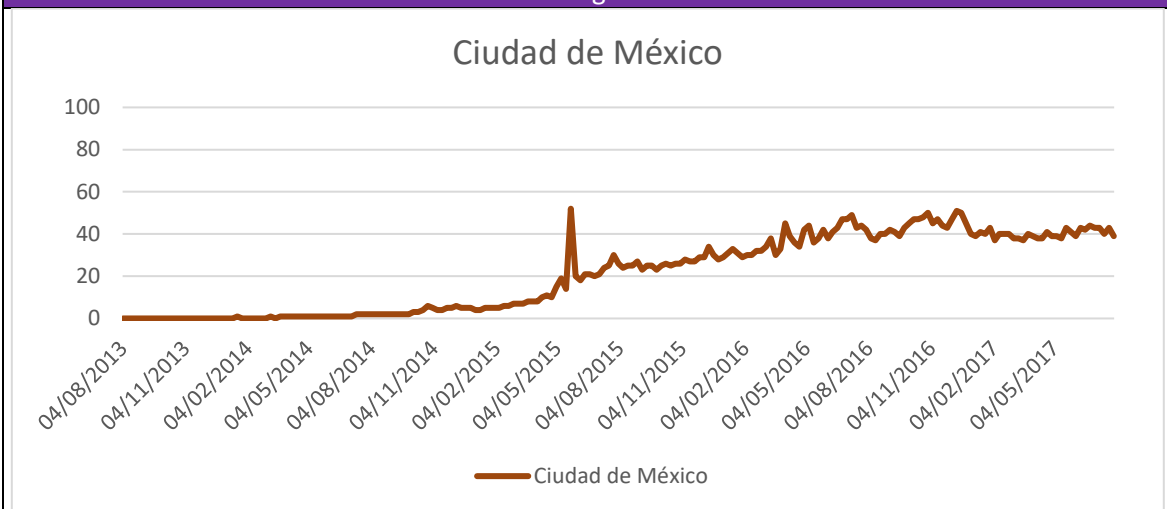
Ciudad de México

Ciudad de México

Inicio de operaciones	2 – Agosto - 2013	Partido en el gobierno	PRD
-----------------------	-------------------	------------------------	-----

Nota:		Nota:	
-------	--	-------	--

Datos Google Trends



¿Conflicto con las autoridades?	No
---------------------------------	----

Regulación	Si
------------	----

Nota:	La CDMX aprobó la regulación de plataformas para contratar el servicio privado de transporte con chofer el 15 de julio de 2015, después de realizar diversos foros y mesas de trabajo con diferentes actores involucrados.
-------	--

Fuente (s)	https://www.uber.com/es-MX/blog/mexico-city/uber-se-queda-en-la-ciudad-de-mexico/ https://elpais.com/internacional/2015/07/16/actualidad/1437073257_032569.htm Véase el tercer capítulo: “Los inicios de Uber en el país: El caso de la Ciudad de México.
------------	--

Conflicto con los taxistas:	Fuerte
-----------------------------	--------

27 – Oct – 14	Manifestación contra los servicios de Uber y Cabify.
---------------	--

Fuente:	http://www.milenio.com/df/Protestan-servicio-taxi-solicitado-app_0_398960131.html
---------	---

10 – Dic - 14	Denuncia contra la SEMOVI por permitir operación de Uber en la CDMX.
---------------	--

Fuente:	http://www.elfinanciero.com.mx/sociedad/taxistas-denuncian-a-semovi-uber-y-cabify-por-transportacion-ilegal.html
---------	---

22 – Abr - 15	Manifestación contra Uber.
---------------	----------------------------

Fuente:	http://www.chilango.com/tecnologia/taxistas-del-df-protestan-contra-uber-y-cabify/
---------	---

29 – Abr - 15	Manifestación contra Uber.
---------------	----------------------------

Fuente:	http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/04/29/1021204
---------	---

25 – May - 15	Manifestación contra Uber. La empresa regala dos viajes gratis.
---------------	---

Fuente:	http://aristeguinoticias.com/2505/mexico/taxistas-vs-ubersequeda-protestas-y-polarizacion-en-la-ciudad/
---------	---

12 – Oct - 16	Manifestación de taxistas provenientes de 27 Estados de México.		
	Fuente:	http://www.proceso.com.mx/458533/cientos-taxistas-se-manifiestan-en-gobernacion-contra-uber	
13 – Dic - 16	Taxistas en contra de Uber y Cabify bloquean avenidas de la Ciudad de México y el Estado de México.		
	Fuente:	http://www.milenio.com/df/bloqueos-taxistas-uber-cabify-indios-verdes-avenida-central-ciudad-mexico-milenio-0-865113595.html	
Porcentaje de taxis sobre el padrón electoral			1.778%
Padrón electoral	7,457,603	Automóviles públicos	132,595
Fuente:		Fuente:	
Distribución de ciudadanos por entidad de origen a nivel nacional al 17 de marzo de 2017, Estadísticas del Padrón Electoral y Lista Nominal de Electores, Instituto Nacional Electoral.		Vehículos de motor registrados en circulación, 2014, Instituto Nacional de Geografía y Estadística.	
Participación en las decisiones públicas			Alta
Fuente	Índice de Desarrollo Democrático México, 2015; II Dimensión: Democracia de las Instituciones, Indicador: Participación en las decisiones públicas.		

Guanajuato			
León		Partido en el gobierno	PAN
Inicio de operaciones	27 –Octubre - 2015		
Celaya Guanajuato Irapuato Salamanca San Miguel de Allende			
Inicio de operaciones	2 –Agosto – 2016		
Nota:	Llegó primero a León y luego se expandió a 5 ciudades más. https://newsroom.uber.com/mexico/uber-celebrando-guanajuato/	Nota:	
Datos Google Trends			
<p style="text-align: center;">Guanajuato</p> <p style="text-align: center;">— Guanajuato</p>			
¿Conflicto con las autoridades?			Si
Regulación			Si
Nota:	Uber opera con un amparo otorgado por la autoridad judicial federal que suspende los efectos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato. (1) Se reguló el 17 de marzo de 2016 y se limitó el número de unidades que pueden prestar el servicio. (2) Desde que se anunció la llegada a León, las autoridades aseguraban que no podría entrar al Estado. (3)		
Fuente (s)	(1)	https://www.elsoldeleon.com.mx/local/conceden-amparo-definitivo-a-uber	
	(2)	https://www.am.com.mx/2017/04/30/leon/opinion/amparan-a-uber--355350 http://archivo.unionguajuato.mx/articulo/2016/03/17/transporte/otros-municipios/congreso-de-guanajuato-aprueba-ley-de-movilidad	
	(3)	http://www.elfinanciero.com.mx/bajo/guanajuato-le-cierra-la-puerta-a-uber.html http://www.elfinanciero.com.mx/bajo/cerrar-el-paso-a-uber-piden-taxistas-de-guanajuato.html	
Conflicto con los taxistas:			Medio

4 – Oct - 16	Taxistas se manifiestan contra Uber.		
	Fuente:	http://periodicocorreo.com.mx/ruleteros-protestan-vs-servicio-ejecutivo/	
4 – Abr - 17	Protestan cerca de 200 taxistas contra Uber.		
	Fuente:	https://www.am.com.mx/2017/04/04/leon/local/protestan-200-taxistas-contra-uber--352355	
16 – Jun - 17	Bloqueos de taxistas en protesta contra Uber.		
	Fuente:	https://periodicocorreo.com.mx/alistan-taxistas-verdes-protesta/	
5 – Jul - 17	Manifestación contra Uber.		
	Fuente:	http://www.milenio.com/leon/taxistas-uber-protesta-guanajuato-servicio-ejecutivo-milenio-noticias-leon_0_987501374.html	
17 – Ago - 17	Conductores de Uber se manifiestan contra operativos de movilidad. Llegan taxistas a confrontar a los conductores.		
	Fuente:	https://www.am.com.mx/2017/08/17/irapuato/sucesos/uber-y-taxistas-se-confrontan-en-irapuato-370429	
Porcentaje de taxis sobre el padrón electoral			0.243%
Padrón electoral	4,227,926	Automóviles públicos	10,288
Fuente:		Fuente:	
Distribución de ciudadanos por entidad de origen a nivel nacional al 17 de marzo de 2017, Estadísticas del Padrón Electoral y Lista Nominal de Electores, Instituto Nacional Electoral.		Vehículos de motor registrados en circulación, 2015, Instituto Nacional de Geografía y Estadística.	
Participación en las decisiones públicas			Baja
Fuente	Índice de Desarrollo Democrático México, 2015; II Dimensión: Democracia de las Instituciones, Indicador: Participación en las decisiones públicas.		

<h1>Jalisco</h1>			
Guadalajara			
Inicio de operaciones	3 – Julio - 2014	Partido en el gobierno	PRI
Nota:		Nota:	
Datos Google Trends			
<p style="text-align: center;">Jalisco</p>			
¿Conflicto con las autoridades?			No*
Regulación			Sí
Nota:	Uber opera con un amparo debido a que no se registró como empresa de redes de transporte por desacuerdos con el gobierno. (1) El 18 de marzo de 2016 se aprueba la llamada “Ley Uber” que regula a las empresas de redes transporte. (2)		
Fuente (s)	(1)	http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/uber-consigue-amparo-para-seguir-operando-en-jalisco.html http://www.informador.com.mx/jalisco/2017/718907/6/uber-confronta-a-la-semov-por-registro.htm	
	(2)	http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2016/03/18/congreso-de-jalisco-aprueba-la-ley-uber-8373.html http://www.elfinanciero.com.mx/nacional/jalisco-avala-ley-uber.html	
Conflicto con los taxistas:			Medio
26 – Ene - 15	Manifestación en contra de “taxi piratas” de empresas de taxis ejecutivos.		
	Fuente:	http://www.informador.com.mx/jalisco/2015/572810/6/taxistas-toman-el-centro-de-guadalajara.htm	
27 – Jul - 15	Manifestación contra Uber.		
	Fuente:	http://www.proyectodiez.mx/habra-hoy-manifestacion-taxistas-uber/	
8 – Mar - 16	Mega manifestación en Guadalajara. Uber regala viajes. Algunos indicios de violencia por parte de los taxistas.		
	Fuente:	http://www.excelsior.com.mx/nacional/2016/03/08/1079649#imagen-2	
Porcentaje de taxis sobre el padrón electoral			0.306%
Padrón electoral	5,735,951	Automóviles públicos	17,566

Fuente:		Fuente:	
Distribución de ciudadanos por entidad de origen a nivel nacional al 17 de marzo de 2017, Estadísticas del Padrón Electoral y Lista Nominal de Electores, Instituto Nacional Electoral.		Vehículos de motor registrados en circulación, 2015, Instituto Nacional de Geografía y Estadística.	
Participación en las decisiones públicas		Media	
Fuente	Índice de Desarrollo Democrático México, 2015; II Dimensión: Democracia de las Instituciones, Indicador: Participación en las decisiones públicas.		

Estado de México

Zona metropolitana CDMX
Toluca

Inicio de operaciones	11 – Diciembre - 2015	Partido en el gobierno	PRI
Nota:	<p>La fecha del 11 de diciembre pertenece a la llegada de Uber a Toluca.</p> <p>En los municipios del área metropolitana de la Ciudad de México es difícil establecer cuando comenzó operaciones.</p> <p>Por lo menos desde agosto de 2015 se tiene registro de las operaciones de la empresa en la zona metropolitana.</p> <p>http://www.elfinanciero.com.mx/tech/conductores-de-uber-pisan-el-acelerador-hacia-estado-de-mexico.html</p>	Nota:	

Datos Google Trends



¿Conflicto con las autoridades?		No
Regulación		Si
Nota:	<p>Se ha ido modificando la regulación para que Uber aporte 1.5% de cada viaje al gobierno del Estado así como para permitir el pago en efectivo. (1)</p> <p>En agosto de 2015 se aprueba la regulación para empresas de servicio de transporte particular. (2)</p> <p>Hay declaraciones del gobernador por lo menos desde finales de mayo de 2009, que apuntaban sobre la ilegalidad del servicio, pero unos días después aseguró que buscaría regular el servicio. Esto sucedió al mismo tiempo que las autoridades de la CDMX preparaban la regulación. (3)</p>	
Fuente (s)	<p>(1) http://expansion.mx/empresas/2017/03/10/uber-aportara-15-de-cada-viaje-al-gobierno-del-estado-de-mexico</p> <p>(2) http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/11/23/1130025</p> <p>(3) https://lopezdoriga.com/nacional/aprueban-operacion-de-uber-en-el-estado-de-mexico/</p>	

	(3)	https://www.xataka.com.mx/mercado/es-oficial-uber-ha-dejado-de-operar-en-el-estado-de-mexico https://www.xataka.com.mx/mercado/finalmente-d-f-y-edo-de-mexico-regularizaran-uber-y-cabify-pero-solo-el-d-f-dice-como	
Conflicto con los taxistas:			Medio
25 – Oct – 16	Taxistas realizan bloqueos en Periférico Norte.		
	Fuente:	http://www.unotv.com/noticias/estados/distrito-federal/detalle/caravana-de-taxistas-causa-caos-en-periferico-norte-692433/	
13 – Dic – 16	Taxistas realizan bloqueos en Ecatepec contra Uber.		
	Fuente:	http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/edomex/2016/12/13/taxistas-de-ecatepec-realizan-bloqueos-en-protesta-contra-uber	
Porcentaje de taxis sobre el padrón electoral			0.369%
	Padrón electoral	11,371,307	Automóviles públicos
			41,995
Fuente:		Fuente:	
Distribución de ciudadanos por entidad de origen a nivel nacional al 17 de marzo de 2017, Estadísticas del Padrón Electoral y Lista Nominal de Electores, Instituto Nacional Electoral.		Vehículos de motor registrados en circulación, 2015, Instituto Nacional de Geografía y Estadística.	
Participación en las decisiones públicas			Alta
	Fuente:	Índice de Desarrollo Democrático México, 2015; II Dimensión: Democracia de las Instituciones, Indicador: Participación en las decisiones públicas.	

Morelos			
Cuernavaca			
Inicio de operaciones	8 – Marzo - 2016	Partido en el gobierno	PRD
Nota:		Nota:	
Datos Google Trends			
<p style="text-align: center;">Morelos</p> <p style="text-align: center;">— Morelos</p>			
¿Conflicto con las autoridades?			No
Regulación			No
Nota:	No hay regulación y se tolera el servicio siempre y cuando no hagan base. (1) Se han detenido dos unidades, pero parece que fue un operativo aislado. (2)		
Fuente (s)	(1)	https://www.diariodemorelos.com/noticias/reconoce-smyt-que-unos-15-mil-taxis-en-morelos-son-%E2%80%98pirata%E2%80%99	
	(2)	https://www.launion.com.mx/morelos/politica/noticias/86517-la-secretaria-de-movilidad-no-promovera-acciones-legales-contra-uber.html https://www.diariodemorelos.com/noticias/frenan-autoridades-uber-en-cuernavaca	
Conflicto con los taxistas:			Bajo
8 – Mar - 16	El sector del transporte, por medio de la Canacintra amenazó con tomar medidas legales contra Uber.		
	Fuente:	http://www.milenio.com/estados/Impedira_Canacintra_presencia_de_Uber_en_Morelos_0_697130621.html	
12 – Abr - 16	Taxistas se manifiestan para exigir acciones contra Uber.		
	Fuente:	http://www.elfinanciero.com.mx/nacional/taxistas-de-morelos-irrupen-en-congreso-para-exigir-salida-de-uber.html	
29 – Jun - 17	Petición para que las autoridades se pronuncien sobre la legalidad de Uber.		
	Fuente:	https://www.elsoldecautla.com.mx/local/transportistas-contra-uber	
Porcentaje de taxis sobre el padrón electoral			1.200%
Padrón electoral	1,406,511	Automóviles públicos	16,872
Fuente:		Fuente:	
Distribución de ciudadanos por entidad de origen a nivel nacional al 17 de marzo de		Vehículos de motor registrados en circulación, 2015, Instituto Nacional de Geografía y Estadística.	

2017, Estadísticas del Padrón Electoral y Lista Nominal de Electores, Instituto Nacional Electoral.		
Participación en las decisiones públicas		0
Fuente	Índice de Desarrollo Democrático México, 2015; II Dimensión: Democracia de las Instituciones, Indicador: Participación en las decisiones públicas.	

Nuevo León			
Monterrey			
Inicio de operaciones	24 – Octubre - 2014	Partido en el gobierno	Independiente
Nota :			Nota: Jaime Rodríguez Calderón es gobernador independiente en el Estado de Nuevo León desde el 4 de octubre de 2015. Antes militó en el PRI, pero renunció a su partido para su campaña a la gubernatura.
Datos Google Trends			
<p style="text-align: center;">Nuevo León</p> <p style="text-align: center;">— Nuevo León</p>			
¿Conflicto con las autoridades?			No
Regulación			No
Nota:	Hay una iniciativa para regular el transporte privado de pasajeros pero no se ha legislado sobre el tema.		
Fuente (s)	http://www.elfinanciero.com.mx/monterrey/congelan-regulacion-de-transporte-privado.html http://www.reporteindigo.com/reporte/monterrey/regulacion-uber-filtracion-narco-seguridad-fuerza-civil		
Conflicto con los taxistas:			Medio
15 – Ene - 16	Agresiones contra conductores de Uber y sus unidades en el aeropuerto de Monterrey. Al menos dos días de conflicto.		
	Fuente:	http://www.milenio.com/region/Uber_taxistas_aeropuerto-Uber_Aeropuerto_Monterrey_0_665333642.html https://www.publimetro.com.mx/mx/noticias/2016/01/16/se-intensifica-guerra-taxistas-regios-contra-uber.html	
21 – Ene - 16	Decomisan autos que trabajan en Uber en el aeropuerto de Monterrey. Los taxistas son los que avisan a la policía federal.		
	Fuente:	http://www.vanguardia.com.mx/articulo/sigue-acoso-contra-uber-en-monterrey-decomisan-autos-en-aeropuerto	
26 – Abr - 17	Taxistas denuncian ante la Fiscalía Anticorrupción al director de la Agencia Estatal de Transporte por permitir servicio de Uber.		

	Fuente:	http://www.milenio.com/region/denuncia-taxistas-uber-longoria-transporte-milenio-noticias-monterrey_0_945505779.html	
24 - May - 17	Taxistas protestan contra Uber.		
	Fuente:	http://www.milenio.com/region/taxistas-uber-protesta-milenio-monterrey-noticias_0_962304010.html	
15 - Jun - 17	Taxistas protestan contra Uber.		
	Fuente:	http://www.elnorte.com/aplicaciones/articulo/default.aspx?id=1138165	
25 - Jun - 17	Taxistas protestan contra Uber.		
	Fuente:	http://www.milenio.com/region/protesta-taxistas-uber-congreso-monterrey-milenio-noticias_0_983301815.html	
31 - Ago - 17	Manifestación contra Uber .		
	Fuente:	http://www.elnorte.com/aplicaciones/articulo/default.aspx?id=1197661	
Porcentaje de taxis sobre el padrón electoral			0.871%
Padrón electoral	3,739,119	Automóviles públicos	32,572
Fuente:		Fuente:	
Distribución de ciudadanos por entidad de origen a nivel nacional al 17 de marzo de 2017, Estadísticas del Padrón Electoral y Lista Nominal de Electores, Instituto Nacional Electoral.		Vehículos de motor registrados en circulación, 2015, Instituto Nacional de Geografía y Estadística.	
Participación en las decisiones públicas			Media
Fuente	Índice de Desarrollo Democrático México, 2015; II Dimensión: Democracia de las Instituciones, Indicador: Participación en las decisiones públicas.		

Puebla			
Puebla			
Inicio de operaciones	2 – Septiembre - 2015	Partido en el gobierno	PAN
Nota:		Nota:	
Datos Google Trends			
<p style="text-align: center;">Puebla</p>			
¿Conflicto con las autoridades?			No
Regulación			Si
Nota:	Puebla aprobó una regulación para servicios como Uber antes de que la compañía lanzara sus servicios de manera oficial.		
Fuente (s)	https://newsroom.uber.com/mexico/puebla-estamos-aqui-para-aportar/ http://www.milenio.com/estados/aprobacion_uber_puebla-operacion_uber_puebla-uber_puebla_0_577742464.html http://www.eluniversal.com.mx/articulo/estados/2015/08/23/puebla-decreta-reformas-para-regular-uber		
Conflicto con los taxistas:			Bajo
3 –Jun - 15	Taxistas arman frente para competir contra Uber.		
	Fuente:	http://www.e-consulta.com/nota/2015-06-03/economia/arman-frente-taxista-en-puebla-contrainicio-de-uber-y-cabify	
17 – Jun - 15	Un grupo de taxistas anunciaron que lanzarían su propia app para competir contra Uber antes de que llegara a la entidad.		
	Fuente:	http://eleconomista.com.mx/estados/2015/06/17/taxistas-poblanos-se-adelantan-uber	
Nota	El 3 de marzo de 2017 Uber comenzó a aceptar pagos en efectivo, lo que ocasionó una fuerte reacción de los taxistas. https://www.uber.com/es-MX/blog/puebla/porque-tu-lo-pediste-llega-la-opcion-de-pago-en-efectivo/		
17 – Jun – 17	Taxistas destrozan unidades de Uber y golpean a conductores que se encontraban cerca de la central de autobuses.		
	Fuente:	https://www.elsoldepuebla.com.mx/local/video-taxistas-destrozan-con-bates-y-tubos-automoviles-de-choferes-de-uber	

3 – Jul - 17	CTM y taxistas piden sacar a Uber de Puebla por cobrar en efectivo y hacer base.		
	Fuente:	http://www.periodicocentral.mx/2017/municipio/item/10963-ctm-y-consejo-taxista-se-unen-para-sacar-a-uber-de-puebla	
7 – Jul - 17	Taxis amagan con protestas y amparos.		
	Fuente:	https://www.elsoldepuebla.com.mx/uncategorized/taxistas-de-puebla-se-dicen-hartos-de-uber-amagan-con-protestas-y-amparos	
Porcentaje de taxis sobre el padrón electoral			0.666%
Padrón electoral	4,313,563	Automóviles públicos	28,720
Fuente:		Fuente:	
Distribución de ciudadanos por entidad de origen a nivel nacional al 17 de marzo de 2017, Estadísticas del Padrón Electoral y Lista Nominal de Electores, Instituto Nacional Electoral.		Vehículos de motor registrados en circulación, 2015, Instituto Nacional de Geografía y Estadística.	
Participación en las decisiones públicas			Media
Fuente	Índice de Desarrollo Democrático México, 2015; II Dimensión: Democracia de las Instituciones, Indicador: Participación en las decisiones públicas.		

Querétaro			
Querétaro			
Inicio de operaciones	15 – Junio - 2015	Partido en el gobierno	PRI
Nota :		Nota:	
Datos Google Trends			
<p style="text-align: center;">Querétaro</p> <p style="text-align: center;">— Querétaro</p>			
¿Conflicto con las autoridades?			Si
Regulación			Si
Nota:	Uber opera con un amparo en la entidad , el gobernador afirma que la empresa se encuentra en la ilegalidad al no registrar su plataforma.(1) Se aprobó una regulación el 6 de abril de 2016, la cual establece algunas condiciones para las plataformas tecnológicas que ofrezcan el servicio privado de transporte de pasajeros. (2)		
Fuente (s)	(1)	https://www.uber.com/es-MX/blog/queretaro/seguimos-moviendo-queretaro/ http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2017/03/30/uber-obtiene-amparo-en-queretaro-luego-de-prohibicion http://www.elfinanciero.com.mx/bajo/uber-ilegal-en-queretaro-pancho-dominguez.html	
	(2)	http://www.animalpolitico.com/2016/04/queretaro-aprueba-regulacion-para-uber-y-cabify-deben-tener-concesion-y-autos-nuevos/	
Conflicto con los taxistas:			Medio
25 – Feb – 16	Marchan taxistas para regular Uber en Querétaro.		
	Fuente:	http://www.unotv.com/noticias/estados/queretaro/detalle/marcha-n-taxistas-queretaro-piden-seguridad-regulacion-uber-507283/	
14 – Dic – 16	Algunos taxistas amenazan con cerrar vialidades. El sindicato lo niega y las autoridades investigan al taxista que difundió la convocatoria por “apología del delito.”		
	Fuente:	https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/sindicato-de-taxistas-no-participara-en-paro/ http://www.jornada.unam.mx/2016/12/14/estados/031n2est	

20 – Ene - 17	Solicitud ante las autoridades para regular Uber, Cabify y Easy Taxi.		
	Fuente:	http://amqueretaro.com/periodico-hoy/2017/01/20/redoblan-llamado-para-regular-el-taxi-ejecutivo-en-queretaro	
Porcentaje de taxis sobre el padrón electoral			0.497%
Padrón electoral	1,511,251	Automóviles públicos	7,509
Fuente:		Fuente:	
Distribución de ciudadanos por entidad de origen a nivel nacional al 17 de marzo de 2017, Estadísticas del Padrón Electoral y Lista Nominal de Electores, Instituto Nacional Electoral.		Vehículos de motor registrados en circulación, 2015, Instituto Nacional de Geografía y Estadística.	
Participación en las decisiones públicas			Baja
Fuente	Índice de Desarrollo Democrático México, 2015; II Dimensión: Democracia de las Instituciones, Indicador: Participación en las decisiones públicas.		

Quintana Roo			
Cancún			
Inicio de operaciones	14 – Septiembre - 2016	Partido en el gobierno	PAN
Nota :		Nota:	En alianza con el PRD. Inicia el mandato el 25 de septiembre de 2016.
Datos Google Trends			
<p style="text-align: center;">Quintana Roo</p> <p style="text-align: center;">— Quintana Roo</p>			
¿Conflicto con las autoridades?			Si
Regulación			No
Nota:	No hay regulación, pero las autoridades, tanto estatales como municipales, hacen operativos constantes para multar a quien preste este servicio. (1) Quintana Roo es la entidad que más dinero ha recaudado por multas a Uber. (2)		
Fuente (s)	(1)	http://sipse.com/novedades/comision-transporte-plataformas-digitales-taxis-cancun-quintana-roo-266468.html http://sipse.com/novedades/multas-uber-salarios-minimos-cancun-quintana-r-266184.html	
	(2)	http://sipse.com/novedades/multas-sintra-vehiculos-uber-gruas-reglamento-transito-cancun-262849.html http://www.notired.info/?p=4359	
Conflicto con los taxistas:			Fuerte
Forman parte del FUTV y el Frente Único Peninsular de Taxistas			
http://sipse.com/novedades/se-arman-taxistas-en-contra-de-uber-en-el-sureste-sindicato-empresa-trabajadores-volante-cancun-222946.html			
14 – Sep - 16	Marchas contra la llegada de Uber en el estado.		
	Fuente:	http://www.eluniversal.com.mx/articulo/estados/2016/09/14/taxistas-anuncian-marcha-contra-uber-en-quintana-roo	
6 – Dic - 16	Se presentan los taxistas en el Congreso para apoyar la iniciativa del PRD para penalizar a Uber o cualquier transporte público que opere sin concesión.		
	Fuente:	http://www.eluniversal.com.mx/articulo/estados/2016/12/6/apoyan-taxistas-penalizar-uber-en-quintana-roo	

5 – Abr - 17	El subsecretario de trabajo del Estado, afiliado al sindicato de taxistas Andrés Quintana Roo dijo que habría una ola de violencia si Uber no salía de la entidad.		
	Fuente:	http://sipse.com/novedades/empresa-uber-sindicato-taxistas-amenaza-violencia-advertencia-congreso-cancun-quintana-roo-249100.html	
6 – Jun - 17	Entregan a la Secretaría de Infraestructura y Transporte más de 700 firmas de taxistas que piden la salida de Uber del Estado.		
	Fuente:	http://sipse.com/novedades/uniddes-uber-taxistas-operativos-sindicato-sintra-firmas-gobernador-cancun-256530.html	
9 – Jun - 17	Amenazan taxista con buscar por todos los canales la salida de Uber de Quintana Roo.		
	Fuente:	http://yucatan.com.mx/qroo/amenaza-taxista-los-uber-q-roo	
4 – Jul - 17	Aparece “narcomanta” con amenazas de muerte para conductores de Uber y todos los que apoyen a la empresa. Se sospecha de los taxistas, aunque tiene la firma de un cártel de droga (CJNG).		
	Fuente:	http://www.reforma.com/aplicaciones/articulo/default.aspx?id=1153703	
16 – Ago – 17	Presiona el sindicato al ayuntamiento de Cancún para aplicar mano fuerte a Uber.		
	Fuente:	http://noticaribe.com.mx/2017/08/16/asi-presionan-los-taxistas-exige-lider-sindical-mano-dura-del-ayuntamiento-contra-uber-en-cancun/	
Porcentaje de taxis sobre el padrón electoral			3.150%
Padrón electoral	1,138,804	Automóviles públicos	35,874
Fuente:		Fuente:	
Distribución de ciudadanos por entidad de origen a nivel nacional al 17 de marzo de 2017, Estadísticas del Padrón Electoral y Lista Nominal de Electores, Instituto Nacional Electoral.		Vehículos de motor registrados en circulación, 2015, Instituto Nacional de Geografía y Estadística.	
Participación en las decisiones públicas			Media
Fuente	Índice de Desarrollo Democrático México, 2015; II Dimensión: Democracia de las Instituciones, Indicador: Participación en las decisiones públicas.		

<h1>San Luis Potosí</h1>			
Ciudad			
Inicio de operaciones	8 – Marzo - 2016	Partido en el gobierno	PRI
Nota:		Nota:	
Datos Google Trends			
<p style="text-align: center;">San Luis Potosí</p>			
¿Conflicto con las autoridades?			Si
Regulación			Si
Nota:	<p>Hasta los primeros días de septiembre de 2017 Uber no se ha registrado antes la autoridad estatal tal como lo prevé la regulación. (1)</p> <p>Se mantienen los operativos contra los conductores de la empresa. (2)</p> <p>Se aprobó una regulación que exige algunos requisitos y prohíbe el pago en efectivo, la cual fue duramente cuestionada por Uber (3)</p>		
Fuente (s)	(1)	http://laorquesta.mx/defassiu-x-exige-sanciones-uber/	
	(2)	http://www.elfinanciero.com.mx/bajio/sigue-la-caceria-de-uber-en-san-luis-potosi.html	
	(3)	http://www.milenio.com/estados/uber-san_luis_potosi-congreso-regulacion-ley_de_transporte-milenio-noticias_0_866913402.html https://newsroom.uber.com/mexico/uberparatodosenslp/	
Conflicto con los taxistas:			Fuerte
5 – Ene - 16	Protesta de taxistas en el Congreso estatal para impedir la llegada de Uber y empresas similares.		
	Fuente:	https://labrecha.me/?p=77601	
24 – Feb - 16	Taxistas de SLP protestan en CDMX para evitar regulación de transporte.		
	Fuente:	http://www.24-horas.mx/taxistas-de-san-luis-potosi-bloquean-bucareli-urgen-a-segob-intervenir-para-regular-transporte/	
12 –Abr - 16	Taxistas bloquean calles en SLP en protesta por Uber.		
	Fuente:	http://www.radioformula.com.mx/notas.asp?dn=585398&idFC=2016	
7 - Jul - 16	Taxistas agreden unidades de Uber y una persona sale lesionada.		
	Fuente:	http://www.elfinanciero.com.mx/bajio/taxistas-agreden-unidades-de-uber-en-san-luis-potosi.html	

11 – Ago - 16	Taxistas se manifiestan y piden hablar con el gobernador.		
	Fuente:	http://pulsoslp.com.mx/2016/08/11/taxistas-protagonizan-manifestacion-y-bloqueo/	
17 – Dic - 16	Incendian taxistas vehículo de Uber.		
	Fuente:	http://www.milenio.com/estados/uber-incendian_auto-congreso de slp pide seguridad para esta empresa 0 867513370.html	
28 – Dic - 16	Taxistas destruyen automóvil particular al confundirlo con Uber.		
	Fuente:	http://www.sinembargo.mx/28-12-2016/3130469	
2 – Mar - 17	Enfrentamientos entre Uber y taxistas dejan dos automóviles dañados, uno de ellos quemado.		
	Fuente:	http://elheraldoslp.com.mx/2017/03/02/disturbios-entre-uber-y-taxistas/	
15 –Mar - 17	Protesta contra Uber en el Congreso del Estado.		
	Fuente:	https://www.la-prensa.com.mx/republica/159652-taxistas-irrupen-en-el-congreso-para-protestar-contra-uber	
6 – Ago - 17	Se enfrentan taxistas y Uber en feria de SLP.		
	Fuente:	https://www.sdnoticias.com/estados/2017/08/06/se-enfrentan-taxistas-y-conductores-de-uber-en-feria-de-san-luis-potosi	
Porcentaje de taxis sobre el padrón electoral			0.318%
Padrón electoral	1,916,105	Automóviles públicos	6,084
Fuente:		Fuente:	
Distribución de ciudadanos por entidad de origen a nivel nacional al 17 de marzo de 2017, Estadísticas del Padrón Electoral y Lista Nominal de Electores, Instituto Nacional Electoral.		Vehículos de motor registrados en circulación, 2015, Instituto Nacional de Geografía y Estadística.	
Participación en las decisiones públicas			Media
Fuente	Índice de Desarrollo Democrático México, 2015; II Dimensión: Democracia de las Instituciones, Indicador: Participación en las decisiones públicas.		

<h1>Sinaloa</h1>			
Culiacán Los Mochis Mazatlán			
Inicio de operaciones	4 – Octubre - 2016	Partido en el gobierno	PAN
Nota:		Nota:	
Datos Google Trends			
<p style="text-align: center;">Sinaloa</p>			
¿Conflicto con las autoridades?			Si
Regulación			No
Nota:	No hay regulación y la autoridad estatal ha advertido de mano dura para quien preste servicios fuera de la ley. (1) Ha habido operativos en contra de Uber. (2)		
Fuente (s)	(1)	http://www.noroeste.com.mx/publicaciones/view/advierte-vidalidad-a-uber-de-sancion-si-da-servicios-1074790 http://www.noroeste.com.mx/publicaciones/view/gobierno-de-sinaloa-advierte-sanciones-contra-uber-1080427 http://www.eluniversal.com.mx/articulo/estados/2017/04/27/anuncian-mano-dura-contra-taxistas-y-operadores-de-uber-en-mazatlan	
	(2)	https://www.luznoticias.mx/retomadvytoperativoscontrauberensinaloa-16915/ https://www.elsoldemazatlan.com.mx/local/detienen-unidad-de-uber	
Conflicto con los taxistas:			Fuerte
12 – Oct - 16	Manifestación de taxistas de Sinaloa para pedir la salida de Uber.		
	Fuente:	https://www.sdpnoticias.com/estados/2016/10/12/se-manifiestan-taxistas-de-sinaloa-piden-salida-de-uber	
19 – Oct - 16	Marcha en contra de Uber en Los Mochis.		
	Fuente:	http://lineadirectaportal.com/publicacion.php?noticia=311764	
29 – Nov - 16	Taxistas exigen a las autoridades actuar contra Uber.		
	Fuente:	https://lasillarota.com/estados/presionan-taxistas-de-sinaloa-a-autoridades-para-que-actuen-contra-uber/131402	
5 – Abr - 17	Mega marcha contra Uber en Mazatlán.		

	Fuente:	https://www.sdpnoticias.com/estados/2017/04/05/realizan-mega-marcha-sindicatos-de-transportistas-contra-uber-en-mazatlan	
25 – Abr - 17	Taxistas emprenden cacería contra Uber.		
	Fuente:	http://www.noroeste.com.mx/publicaciones/view/emprenden-taxistas-caceria-contra-uber-1080083	
Porcentaje de taxis sobre el padrón electoral			0.178%
Padrón electoral	2,071,220	Automóviles públicos	3,688
Fuente:		Fuente:	
Distribución de ciudadanos por entidad de origen a nivel nacional al 17 de marzo de 2017, Estadísticas del Padrón Electoral y Lista Nominal de Electores, Instituto Nacional Electoral.		Vehículos de motor registrados en circulación, 2015, Instituto Nacional de Geografía y Estadística.	
Participación en las decisiones públicas			Media
Fuente	Índice de Desarrollo Democrático México, 2015; II Dimensión: Democracia de las Instituciones, Indicador: Participación en las decisiones públicas.		

<h1>Sonora</h1>			
Hermosillo			
Inicio de operaciones	8 – Marzo - 2016	Partido en el gobierno	PRI
Nota:		Nota:	
Datos Google Trends			
<p style="text-align: center;">Sonora</p>			
¿Conflicto con las autoridades?			Si
Regulación			No
Nota:	<p>El gobierno no ha regulado y ha multado y retenido unidades a conductores de Uber. (1)</p> <p>Se habla de una regulación para prohibir el servicio de Uber y empresas similares. Incluso se está estudiando la posibilidad de bloquear la aplicación con ayuda de la policía cibernética. (2)</p>		
Fuente (s)	(1)	http://www.expreso.com.mx/seccion/hermosillo/9272-multa-por-80-mil-pesos-y-retiro-de-licencia-para-conductores-uber.html https://lasillarota.com/estados/acoso-a-choferes-de-uber-continua-a-9-meses-en-operaciones-en-sonora/134020#.WJDk5fnhDIV http://www.uniensenada.com/noticias/hermosillo/474918/socios-uber-han-recibido-mas-de-200-multas-en-un-ano.html	
	(2)	http://www.expreso.com.mx/seccion/hermosillo/21222-planear-bloquear-aplicacion-de-uber.html	
Conflicto con los taxistas:			Fuerte
10 – Mar - 16	Taxistas protestan contra Uber.		
	Fuente:	http://www.uniradionoticias.com/noticias/hermosillo/398162/taxistas-hacen-caravana-de-protesta-contra-uber.html	
29 – Sep - 16	Taxistas se manifiestan para exigir la salida de Uber.		
	Fuente:	https://www.elsoldehermosillo.com.mx/sin-categoria/taxistas-se-manifiestan-para-exigir-la-salida-de-uber	
1 – Oct - 16	Taxistas se manifiestan para exigir la salida de Uber.		
	Fuente:	http://aztecasonor.com/2016/10/policias-desalojan-manifestacion-taxistas/	
2 – Mar - 17	Conflicto entre Uber y taxistas del aeropuerto.		

	Fuente:	http://www.expreso.com.mx/seccion/hermosillo/10377-envivo-conflicto-entre-uber-y-taxistas-frente-al-aeropuerto.html	
15 – Mar - 17	Manifestación de taxistas frente a Palacio Municipal para exigir la salida de Uber.		
	Fuente:	https://www.lavozdelafrontera.com.mx/mexicali/manifestaciones-simultaneas-por-parte-de-taxistas	
2 – Jun - 17	Taxistas acuden al Palacio de Gobierno para exigir la salida de Uber.		
	Fuente:	http://www.uniobregon.com/noticias/hermosillo/480821/taxistas-exigen-una-vez-mas-regulacion-de-uber.html	
2 – Jun - 17	Taxistas enfrentan a chofer de Uber.		
	Fuente:	https://meganoticias.mx/hermosillo/noticias-hermosillo/18834-taxistas-se-enfrentan-a-chofer-de-uber-y-apedrean-su-carro.html	
17 – Ago - 17	Manifestación de taxistas frente a Palacio Municipal para exigir la salida de Uber.		
	Fuente:	https://www.elsoldehermosillo.com.mx/hermosillo/bloquean-taxistas-calles-aledanas-al-congreso-del-estado	
Porcentaje de taxis sobre el padrón electoral			0.187%
Padrón electoral	2,028,471	Automóviles públicos	3,800
Fuente:		Fuente:	
Distribución de ciudadanos por entidad de origen a nivel nacional al 17 de marzo de 2017, Estadísticas del Padrón Electoral y Lista Nominal de Electores, Instituto Nacional Electoral.		Vehículos de motor registrados en circulación, 2015, Instituto Nacional de Geografía y Estadística.	
Participación en las decisiones públicas			Media
Fuente	Índice de Desarrollo Democrático México, 2015; II Dimensión: Democracia de las Instituciones, Indicador: Participación en las decisiones públicas.		

<h1>Tabasco</h1>			
Villahermosa			
Inicio de operaciones	5 – Septiembre - 2016	Partido en el gobierno	PRD
Nota:		Nota:	
Datos Google Trends			
<p style="text-align: center;">Tabasco</p>			
¿Conflicto con las autoridades?			Si
Regulación			No
Nota:	No hay regulación y las autoridades han decomisado e impuesto múltiples multas a los conductores de Uber.		
Fuente (s)	http://www.proceso.com.mx/453766/gobierno-tabasco-desata-caceria-contra-uber http://www.tabascohoy.com/nota/394667/abandona-uber-a-sus-socios http://www.tabascohoy.com/nota/383172/a-la-alza-e-irregulares-ldquo-taxis-ejecutivos-rdquo http://www.tabascohoy.com/nota/333002/extiende-la-sct-caceria-contra-uber-en-afueras-de-villahermosa		
Conflicto con los taxistas:			Fuerte
Forman parte del FUTV y el Frente Único Peninsular de Taxistas			
http://sipse.com/novedades/se-arman-taxistas-en-contra-de-uber-en-el-sureste-sindicato-empresa-trabajadores-volante-cancun-222946.html			
23 – Sep - 16	Taxistas se pronuncian en contra de Uber.		
	Fuente:	http://www.tabascohoy.com/nota/330032/declaran-taxis-de-tabasco-guerra-contra-uber	
12 – Oct - 16	Taxistas protestan contra Uber y Cabify.		
	Fuente:	http://www.milenio.com/estados/protesta_taxistas-uber-tabasco-cabify-milenio-noticias_0_827917454.html	
4 – Sep - 17	Taxistas acorralan y amenazan con golpear a conductor de Uber.		
	Fuente:	http://www.tabascohoy.com/nota/407042/taxistas-de-los-amarillos-acorralan-a-supuesto-uber-iban-a-golpearlo	
Porcentaje de taxis sobre el padrón electoral			0.563%
Padrón electoral	1,658,450	Automóviles públicos	9,334

Fuente:		Fuente:	
Distribución de ciudadanos por entidad de origen a nivel nacional al 17 de marzo de 2017, Estadísticas del Padrón Electoral y Lista Nominal de Electores, Instituto Nacional Electoral.		Vehículos de motor registrados en circulación, 2015, Instituto Nacional de Geografía y Estadística.	
Participación en las decisiones públicas		Media	
Fuente	Índice de Desarrollo Democrático México, 2015; II Dimensión: Democracia de las Instituciones, Indicador: Participación en las decisiones públicas.		

Yucatán			
Mérida			
Inicio de operaciones	8 – Marzo – 2016	Partido en el gobierno	PRI
Nota:		Nota:	
Datos Google Trends			
¿Conflicto con las autoridades?			Si
Regulación			Si
Nota:	<p>Existe una regulación para empresas de redes de transporte que fue discutida en la Suprema Corte de Justicia de la Nación al presentarse dudas sobre su constitucionalidad. No se alcanzaron los votos necesarios para declararla inconstitucional, pero si se establecieron algunos puntos importantes, como que es facultad de los Congresos estatales regular este tipo de servicios. Uber sigue operando pero sin acatar la regulación. Se habla de más de 750 unidades retenidas.</p>		
Fuente (s)	(1)	<p>http://www.cronica.com.mx/notas/2017/1031759.html http://yucatan.com.mx/merida/uber-oficialmente-pirata-merida http://eleconomista.com.mx/sociedad/2017/05/25/ley-que-regula-uber-yucatan-constitucional-scn https://newsroom.uber.com/mexico/scjn-reconoce-ley-afecta-economia-colaborativa/</p>	
Conflicto con los taxistas:			Fuerte
Forman parte del FUTV y el Frente Único Peninsular de Taxistas			
http://sipse.com/novedades/se-arman-taxistas-en-contra-de-uber-en-el-sureste-sindicato-empresa-trabajadores-volante-cancun-222946.html			
27 – Sep - 16	Paro de taxistas en Mérida. Uber regala viajes.		
	Fuente:	http://www.milenio.com/estados/uber-merida-yucatan-taxistas-protestas-contr-uber-milenio-noticias_0_818918295.html	
11 – Oct - 16	Taxistas Yucatecos van a CDMX a protestar contra Uber.		
	Fuente:	http://yucatan.com.mx/merida/ciudadanos/taxistas-yucatecos-van-cdmx-protestar-uber	
25 – May - 17	Enfrentamiento entre taxistas de Mérida y conductores de Uber.		

	Fuente:	http://www.milenio.com/estados/Gresca entre taxistas y choferes de Uber en Merida 0 743926077.html	
27 – Ene - 17	Taxistas bloquean calles de Mérida y retienen a operadores de Uber.		
	Fuente:	http://www.eluniversal.com.mx/articulo/estados/2017/01/27/taxistas-bloquean-calles-de-merida-retienen-operadores-de-uber	
27 – Ene - 17	Taxistas bloquean calles de Mérida y retienen a operadores de Uber.		
	Fuente:	http://www.eluniversal.com.mx/articulo/estados/2017/01/27/taxistas-bloquean-calles-de-merida-retienen-operadores-de-uber	
Porcentaje de taxis sobre el padrón electoral			0.410%
Padrón electoral	1,483,443	Automóviles públicos	6,081
Fuente:		Fuente:	
Distribución de ciudadanos por entidad de origen a nivel nacional al 17 de marzo de 2017, Estadísticas del Padrón Electoral y Lista Nominal de Electores, Instituto Nacional Electoral.		Vehículos de motor registrados en circulación, 2015, Instituto Nacional de Geografía y Estadística.	
Participación en las decisiones públicas			Media
Fuente	Índice de Desarrollo Democrático México, 2015; II Dimensión: Democracia de las Instituciones, Indicador: Participación en las decisiones públicas.		

<h1>Zacatecas</h1>			
Zacatecas			
Inicio de operaciones	5 – Septiembre – 2016	Partido en el gobierno	PRI
Nota:		Nota:	
Datos Google Trends			
<p style="text-align: center;">Zacatecas</p>			
¿Conflicto con las autoridades?			No
Regulación			No
Nota:	<p>No hay una regulación al respecto hasta la fecha, pero las autoridades han hablado de una posible regulación y ya se ha presentado una iniciativa. (1) Los propios conductores de Uber, de manera independiente a la empresa, han buscado amparos para evitar que las autoridades retengan sus unidades. (2)</p>		
Fuente (s)	(1)	https://www.elsoldezacatecas.com.mx/finanzas-locales/quiere-cnop-regular-uber-en-zacatecas-presentara-iniciativa https://www.elsoldezacatecas.com.mx/finanzas-locales/presentan-iniciativa-para-regular-a-uber-en-zacatecas http://ntrzacatecas.com/2017/06/30/sin-definir-regulacion-de-uber/	
	(2)	https://www.elsoldezacatecas.com.mx/finanzas-locales/uber-podra-trabajar-libremente-en-zacatecas	
Conflicto con los taxistas:			Medio
30 – Mar - 17	Protestan taxistas afuera del Palacio de Gobierno buscando la eliminación de Uber.		
	Fuente:	http://ntrzacatecas.com/2017/03/30/exigen-taxistas-salida-de-uber-de-zacatecas/	
31 – May - 17	Taxistas presentan demanda contra Uber.		
	Fuente:	http://ntrzacatecas.com/2017/06/11/taxistas-en-zacatecas-demandan-a-uber/	
22 – Jun - 17	Cerca de 400 taxistas protestan frente al Congreso estatal en contra de Uber.		
	Fuente:	http://ntrzacatecas.com/2017/06/22/protestan-taxistas-contra-uber-en-el-congreso/	
29 – Jun - 17	Taxistas protestan contra Uber.		

	Fuente:	https://www.elsoldezacatecas.com.mx/finanzas-locales/taxistas-protestan-contra-uber-en-la-legislatura	
Porcentaje de taxis sobre el padrón electoral			0.188%
Padrón electoral	1,131,733	Automóviles públicos	2,129
Fuente:		Fuente:	
Distribución de ciudadanos por entidad de origen a nivel nacional al 17 de marzo de 2017, Estadísticas del Padrón Electoral y Lista Nominal de Electores, Instituto Nacional Electoral.		Vehículos de motor registrados en circulación, 2015, Instituto Nacional de Geografía y Estadística.	
Participación en las decisiones públicas			Media
Fuente	Índice de Desarrollo Democrático México, 2015; II Dimensión: Democracia de las Instituciones, Indicador: Participación en las decisiones públicas.		