

“¡Eso le pasa por incumplido!”, significado de la reciente movilización social

Por: Mauricio Archila, Martha Cecilia García, Leonardo Parra y Ana María Restrepo*

El panorama social y político del país no es muy claro a casi un año de terminar el mandato de Juan Manuel Santos. A la virulenta oposición al Proceso de Paz y al inicio temprano de la campaña electoral de 2018, se suma la baja popularidad del gobierno y ahora, para rematar, una creciente oleada de protesta social. Aunque no hay indicios de que estos eventos se conecten, pues en general los movimientos sociales han apoyado el Proceso de Paz y están muy distantes del uribismo, es cierto que la resultante es el arrinconamiento de un —de por sí— débil gobierno.

Los motivos de las recientes protestas confirman que algunas responden a procesos de vieja data, como el abandono de las fronteras —una de ellas, la región Pacífica— o a los históricos incumplimientos del Estado, incluso, con sus trabajadores. Pero claro que a Santos le cabe responsabilidad por esta crisis social, en parte porque, al estar tan débil, trata de contener los reclamos con promesas que no puede cumplir o intenta quedar bien con todo el mundo, lo cual es imposible en una sociedad tan polarizada, no solo política, sino socialmente. Además, la firma del acuerdo de paz con las FARC-EP y la apertura de diálogos con el ELN crean una oportunidad política para impulsar la agenda social que no se resolvió en los acuerdos con la insurgencia. Lo que nos propone-

mos en este artículo es analizar la actual coyuntura para lo cual nos apoyamos en el seguimiento que hacemos de las protestas desde la Base de Datos de Luchas Sociales del Cinep/PPP.

Agitación en el magisterio

Uno de los casos más emblemáticos y que nunca pasará de moda, independientemente del ambiente político que se esté viviendo en el país, es el del magisterio. Desde el 11 de mayo del año en curso, los maestros, convocados por la Federación Colombiana de Educadores (Fecode) entraron en paro indefinido porque, después de tres semanas de negociación con el Ministerio de Educación, no pudieron llegar a un acuerdo sobre un pliego de peticiones radicado por Fecode a finales de febrero¹. Es así

como cerca de 330.000 maestros, entre los afiliados a la Federación y a otras asociaciones, pararon sus actividades y ocho millones de estudiantes no están asistiendo a clases.

Para poder hablar de esta protesta hay que remontarse a mayo de 2015,

“

la firma del acuerdo de paz con las FARC-EP y la apertura de diálogos con el ELN crean una oportunidad política para impulsar la agenda social que no se resolvió en los acuerdos con la insurgencia.

”

cuando los maestros pararon casi por un mes para exigir, principalmente, el mejoramiento del servicio de salud y de sus condiciones salariales. En ese momento los maestros llegaron a un acuerdo con el Ministerio de Educación en ocho temas, a saber: el escalafón, la evaluación docente, el servicio de salud, la nivelación salarial, el bienestar, la situación de los educadores escalafonados en el grado 14, la etno-educación y, por último, un punto que obligaba al gobierno al cumplimiento de otros acuerdos, entre otros, relacionados con las prestaciones económicas reconocidas en procesos jurídicos al sector docente².

Un año después, en junio de 2016, hubo otro paro de cobertura nacional, en el que participaron 80.000 docentes. Las peticiones giraron alrededor del pésimo servicio de salud para el sector, la intención del Ministerio de Hacienda de recortar recursos para ese fin, la negativa del Ministerio de Educación a ser fideicomitente del contrato para dignificar dicha prestación y la nula acción de la Fiduprevisora para hacer cumplir el contrato a los operadores del servicio.

Ahora, un año después, los maestros entraron otra vez en paro y tenían como principal argumento que el servicio de salud no ha mejorado y que los procesos administrativos para cambiar el modelo se han estancado. Hay que recordar que se está intentando modificar un monopolio que hace más de 20 años está en manos de unas empresas que no han cumplido con sus obligaciones, lo que ha dejado como resultado uno de los peores servicios de salud del país. En la revista *Semana* se puede leer que,

... el nuevo modelo está paralizado. La calificadora D&G Consultores, junto con la Fiduprevisora, responsable del manejo de los recursos del magisterio, declaró este proceso de contratación inconcluso en enero de 2017. En audiencia pública, la firma consultora anunció que los proponentes no cumplían con todos los requisitos técnicos y, por lo tanto, no eran aptos para responsabilizarse de la atención del gremio. Desde el Fomag (Fondo Nacional de Prestaciones del Magisterio) se decidió prorrogar los contratos con los actuales prestadores del servi-

“

otros sectores oficiales también expresan molestia ante incumplimientos de su patrón, que es el mismo Estado, en cuanto a ajustes salariales.

”

cio, una decisión que sigue vigente al cierre de esta edición. (20 de abril de 2017, ¶ 2)

El horizonte de la protesta magisterial no es esperanzador si se observa desde la óptica, no ya de los paros nacionales, sino de las protestas municipales y departamentales. Desde la segunda mitad de 2015 y la primera de 2016, hay protestas en los departamentos de Córdoba, Sucre, La Guajira, Meta, Bolívar, que ya no son grandes marchas, sino pequeños mítines de unos cuantos maestros que pretenden que les paguen sus salarios a tiempo o las primas de navidad medio año después. Vale la pena resaltar el caso de las cinco protestas realizadas por los maestros de Sucre en la segunda mitad de 2015 por los graves problemas de seguridad que tuvieron que afrontar: robo, amenazas y homicidio por parte de delincuencia común.

Los directivos de Fecode intentan ponerse de acuerdo en al menos un aumento salarial digno para levantar la protesta, pero el gobierno, aparte de llamarlos a dialogar, no parece ceder en los temas centrales de reclamo. De modo que, por ahora, ese conflicto sigue sin resolverse.

Inconformidad en otros sectores laborales

Mientras que el magisterio vive esta agitación, otros sectores oficiales también expresan molestia ante incumplimientos de su patrón, que es el mismo Estado, en cuanto a ajustes salariales. Hablamos del sector judicial y de los propios empleados del Ministerio de Trabajo. Y, como si fuera poco, las centrales sindicales están inconformes porque parece que el gobierno no les va a cumplir la promesa de aumentar las

horas de recargo nocturno, —es decir, contabilizarlas desde las 8:00 p. m. y no a partir de las 10:00 p. m—. El presidente Santos y su saliente ministra Clara López se habían comprometido a revertir la ley 789 expedida en 2002, la cual cambió el inicio del horario del recargo nocturno de las 6:00 p. m. a las 10:00 p. m. Pero el proyecto de ley está estancado, no solo por la falta de consenso entre los sectores involucrados (gremios empresariales, sindicatos y gobierno), sino por la clara oposición del Ministro de Hacienda, quien aduce que aumentar el horario de recargo nocturno incrementaría el pago de horas extras, lo cual, a su juicio, produciría desempleo (*El Espectador*, 9 de mayo de 2017). Así las cosas, y con la salida de la ministra que impulsaba la iniciativa, ese proyecto, al parecer, también se va a hundir. Pero el malestar con el actual gobierno no se agota aquí; por el contrario, se extiende a otros actores sociales.

Nuevo paro cívico en Chocó

En el seguimiento que los medios de comunicación han hecho sobre el paro cívico en Chocó, parece evidente que el motivo de la movilización es el incumplimiento de los acuerdos de 2016. Dice una nota de prensa:

Del pliego de 10 peticiones presentado entonces por el Comité Cívico por la Dignidad y la Salvación del Chocó —que representó a los habitantes, se lograron acuerdos en todos los temas, y ante lo que parecía un triunfo, la protesta se levantó. Sin embargo hoy, nueve meses después, la crisis persiste, las causas siguen siendo las mismas y la historia se repite. (Osorio, 9 de mayo de 2017, ¶ 2)

“

Los directivos de Fecode intentan ponerse de acuerdo en al menos un aumento salarial digno para levantar la protesta, pero el gobierno, aparte de llamarlos a dialogar, no parece ceder en los temas centrales de reclamo.

”



Tiene razón la noticia sobre la repetición de la historia y así lo han señalado los convocantes del paro, pero una mirada tan solo a los paros cívicos anteriores (sin revisar otro tipo de movilizaciones como bloqueos de vías o marchas) habla de promesas que se han ido reiterando de protesta en protesta por más de 30 años. El paro iniciado oficialmente el pasado 9 de mayo³ tiene como principales motivos las altas tarifas de energía, la falta de agua potable, la pésima condición de las vías que conectan a Quibdó con Medellín y Pereira, el deficiente servicio de salud en todo el departamento y el retraso en la legitimación, a través de la representación cartográfica, del fallo que reconoce que Belén de Bajirá sí pertenece al departamento de Chocó y no al de Antioquia.

Pero valga recordar que desde 1979, un paro departamental fue convocado en noviembre debido a la pésima calidad de servicios públicos (si es que los había). En mayo de 1981, los chochoanos entraron nuevamente en paro cívico por el mal estado del acueducto y la contaminación de las aguas que usaban para su consumo. En el mismo mes, pero de 1987, el Comité Cívico Departamental, apoyado por concejales, la Iglesia católica y representantes políticos, lideró de nuevo un cese de actividades para exigir

que el Plan Nacional de Rehabilitación se hiciera efectivo en todo el departamento; dicho plan debía responder a los problemas o la ausencia de la prestación de los servicios públicos y de infraestructura de transporte, y propendería por la desmilitarización del Alto Andagueda.

En 1994, nuevamente fueron las demandas de servicios públicos y vías las que convocaron a las comunidades ribereñas del San Juan a un cese de actividades que duró 9 días. En el año 2000, los incumplimientos de pactos aparecen como el motivo principal del paro de 5 días, convocado por el Comité Cívico por la Salvación y la Dignidad del Chocó, que desempolvó las actas de compromisos del año 87 y recogió en 24 puntos las necesidades del departamento, entre ellas: línea de energía, rectificación y pavimentación de vías (a Medellín, Cali, Pereira y Nuquí), terminación del acueducto de Quibdó, ampliación de cien mil cupos para el régimen subsidiado de salud, reparación y construcción de nuevos centros escolares, finalización de la ciudadela de la Universidad Tecnológica del Chocó, servicios públicos y mejoramiento de la calidad de vida de la población. En 2009, el abandono del departamento por parte del gobierno central, representado sobre todo en el mal estado de la carretera Quib-

dó-Medellín, fue la principal denuncia que hicieron los chochoanos durante el 19 y 20 de febrero. Estos paros precedentes no fueron los únicos. Si ahondáramos en movilizaciones más locales, encontraríamos muchos de los motivos que convocan la actual protesta, con la particularidad de que las denuncias por la grave situación de derechos humanos en el departamento se dan en medio de la negociación con las guerrillas.

Ante este breve panorama histórico queda solo preguntar cuáles serán los incumplimientos que darán origen al próximo paro. Llama además la atención que, en el Pacífico colombiano, sobre todo por parte de las comunidades negras y afrocolombianas, los paros cívicos se han convertido en la mejor estrategia para, al menos, llamar la atención de los medios de comunicación sobre los problemas en sus territorios. En los últimos seis años, se ha realizado anualmente un paro cívico en municipios como López de Micay, Timbiquí y Guapi (Cauca) o Acaandí, Unguía y el Alto y Bajo Baudó (Chocó), entre muchos otros.

Es así como más de 61 organizaciones comunitarias, sindicales y sociales de Buenaventura están organizando un paro cívico para el 16 de mayo, con el fin de llamar la atención del gobierno para que responda por el abandono en el que se encuentra la comunidad. Las demandas presentadas por el Comité del paro cívico “Para vivir con dignidad y en paz en el territorio” son: 1) cobertura en prevención y atención en salud de baja, media y alta complejidad, y medicina tradicional; 2) recuperación y conservación de cuencas y otros ecosistemas estratégicos degradados; 3)

“

Llama además la atención que, en el Pacífico colombiano, sobre todo por parte de las comunidades negras y afrocolombianas, los paros cívicos se han convertido en la mejor estrategia para, al menos, llamar la atención de los medios de comunicación sobre los problemas en sus territorios.

”

cobertura, calidad y pertinencia de la educación básica, media, técnica y universitaria; 4) fortalecimiento y promoción masiva de las prácticas culturales, recreativas y deportivas; 5) saneamiento básico e infraestructura y operación pública y comunitaria de los servicios públicos domiciliarios; y 6) acceso a la justicia y reparación a las víctimas individuales y colectivas.

Marchan los esmeralderos

Pasando a otro escenario de conflicto social, el 28 de abril, mineros y comerciantes de esmeraldas marcharon por las calles de Bogotá para protestar contra las políticas de formalización (*El País*, 28 de abril de 2017) que, no sólo expulsan a los comerciantes locales del circuito de compra y venta de estas piedras, sino que afectan la explotación tradicional en el occidente de Boyacá y alteran los circuitos de intercambio y las relaciones sociales, políticas, económicas y culturales sustentadas en dichas formas tradicionales de explotación y comercio. Los esmeralderos llamaban la atención sobre la forma en que estas políticas de regulación no permiten la participación de pequeños y medianos mineros en el mercado y mucho menos garantizan el beneficio regional, pues fomentan el control de todo el proceso para las multinacionales que sí pueden cumplir con los estándares técnicos y burocráticos contemplados en el proyecto de regulación de la actividad. Al lado de esta protesta hubo una más visible, que también gira en torno a la legalidad o no de una actividad económica vital; en este caso, en el sector del transporte.

La disputa por Uber

“Unidos por la dignidad de los taxistas, No más transporte ilegal”, fue uno de los llamados a la movilización del 10 de mayo, para “erradicar Uber, la piratería, la inseguridad y los altos precios de los combustibles”. Esta acción también tiene su historia. Desde junio de 2014, y en la medida en que Uber iba llegando a ciudades capitales, crecía el malestar de los taxistas por dicha presencia. Ese año,



Participación de taxistas en la marcha del primero de mayo Día Internacional de los Trabajadores en Medellín. Cortesía de Ana María Restrepo

se registraron 10 protestas contra la nueva modalidad de transporte de pasajeros en Cali, Medellín, Bucaramanga, Neiva y Barranquilla. Los taxistas pidieron a las respectivas alcaldías tomar medidas concretas para combatir el transporte “pirata”, que aumentaba en número y en modalidades (Uber, taxis blancos, mototaxis, tricitaxis, taxis colectivos) y los tenía en bancarrota. Reclamaron un censo de taxistas, pico y placa para los particulares y mayores controles al transporte especial (como las furgonetas blancas). Las oficinas de tránsito de los lugares donde se produjeron las protestas alegaron que tales asuntos eran de orden nacional y no municipal.

En 2015, bajó el número de protestas a cuatro, pero aumentaron las agresiones y peleas callejeras entre conductores de los “amarillos”⁴ y los de Uber. En marzo, la Ministra de Transporte, ante el anuncio de paro de los taxistas contra Uber, el precio de la gasolina y el decreto 1047 que les exige afiliarse a la seguridad social, declaró que no se permitiría ilegalidad ni informalidad en el servicio. Por su parte, el Ministro de las TIC ya se había pronunciado al respecto: la plataforma no podía ser declarada ilegal, ¡pero sí el uso que se derivaba de ella! Y Uber estaba utilizando carros de servicio especial —restringidos a contratos con empresas, colegios, agencias de turismo y hoteles— para el transporte

“

Las demandas de los taxistas se concentraron en exigir su derecho al trabajo, pedirle al gobierno que declarara ilegal tanto la aplicación Uber como otras formas de transporte que les hacían competencia desleal, y que trabajaran en ello el Ministerio de Transporte y las alcaldías de manera mancomunada.

”

individual de pasajeros, limitado en ese momento a taxis, como manifestó el Superintendente de Puertos y Transportes.

El paro se realizó a mediados del año y tuvo lugar en Cartagena, Soledad y Bogotá, y en las ciudades donde hubo protestas el año anterior. Las demandas de los taxistas se concentraron en exigir su derecho al trabajo, pedirle al gobierno que declarara ilegal tanto la aplicación Uber como otras formas de transporte que les hacían competencia desleal, y que trabajaran en ello el Ministerio de Transporte y las alcaldías de manera mancomunada.

En 2016, se presentaron ocho protestas y se sumaron taxistas de Cúcuta e Ibagué para rechazar el ingreso de Uber a esas ciudades, por considerar que esa era otra manifestación de la piratería en el transporte que les quitaba empleo. En Barranquilla, el gremio reclamó porque

la reina del carnaval ayudó a publicitar, a través de Internet, este “servicio ilegal, que perjudica a los taxistas”. En Cartagena, con un plantón, intentaron suspender la prestación del servicio de Uber a los clientes de un centro comercial. Además, se llevaron a cabo tres movilizaciones nacionales contra toda forma de transporte pirata y contra el incumplimiento del gobierno de bloquear o desactivar las plataformas relacionadas con transporte de pasajeros.

La animadversión entre conductores de taxis y de Uber fue subiendo de tono, en 2016, y “usaron las calles de las ciudades como arenas de boxeo. Disparos con pistolas de balines, peleas y choques de los vehículos hicieron parte del día a día” (*Semana*, 17 de enero de 2017, ¶ 14). “[Los taxistas] han cercado a los Uber, insultando y agrediendo a sus conductores, estropeando sus vehículos, colocándoles letreros injuriosos con aerosol y generando situaciones de orden público en las cuales no siempre se hace presente de manera oportuna la autoridad” (Prado, 17 de noviembre de 2016). En Cali, conductores de Uber denunciaron que los taxistas habían conformado “bloques de búsqueda” para detenerlos y, a mediados de noviembre, un grupo de taxistas intimidó con amenazas a un conductor; al día siguiente, otro grupo pintó un carro. En Medellín, según la Fiscalía, se presentaron seis denuncias por lesiones personales de taxistas hacia conductores de Uber (*El Tiempo*, 19 de diciembre de 2016). El escalamiento de la agresividad llegó a un punto muy alto en la madrugada del 17 de enero de 2017, cuando un grupo de taxistas hostigó, persiguió y terminó quemando un

“

Uber hace parte de los negocios digitales y ha afectado el mercado del transporte hasta convertirse en un problema para este sector, así como para el propio gobierno que no ha logrado acuerdos entre el Ministerio de Transporte y el de las TIC.

”

automóvil que prestaba el servicio de Uber en la localidad de Suba en Bogotá.

Un mes antes del paro del 10 de mayo de 2017, hubo un plantón en Medellín. En ambos casos, los taxistas adujeron que protestaban contra Uber⁵ porque seguía afiliando carros particulares, sin cumplir con los requisitos de ley y, por eso, es ilegal, como ha sostenido la Superintendencia de Transportes⁶, entidad que recientemente pidió a los alcaldes sancionar a los particulares que presten el servicio de transportes a través de la plataforma Uber. Los “amarillos” insisten en que el funcionamiento de esta plataforma propicia una competencia desleal que les ha disminuido su producción laboral entre 60 y 70%. Y el asunto puede empeorar, pues, según Fenalco, desde la llegada de Uber ha aumentado de manera abrupta el número de carros particulares que prestan servicio de transporte ilegal en el país, que hoy se calculan en 150.000, frente a 300.000 taxis inscritos en el Registro Único Nacional de Transporte (RUNT).

Pero, ¿qué es Uber? A través de internet se informa que “es una aplicación que te permite solicitar un servicio de transporte únicamente desde tu *smartphone* con una cuenta asociada a una tarjeta de crédito”. Y ofrece: “Para las mujeres y hombres que conducen con Uber, nuestra *app* representa una nueva forma flexible de ganar dinero. Para las ciudades, ayudamos a fortalecer las economías locales, mejorar el acceso al transporte y aumentar la seguridad de las calles” (Uber, s.f., ¶ 3).

Al principio se creyó que Uber era otra empresa de transporte que ofrecía un servicio de lujo, un poco más caro,

pero más seguro y confortable. Pero pronto lanzó una campaña por América Latina para insistir en que no es una empresa de transporte, pues no emplea a ningún conductor ni es dueño de ningún vehículo; tampoco es una aplicación de taxi, sino una empresa de tecnología que desarrolló una aplicación que conecta a “socios conductores” con usuarios que desean un conductor privado. Los socios aumentan sus rendimientos mientras los usuarios encuentran conductores confiables y disfrutan de viajes seguros (Uber Blog, 29 de julio de 2015).

Uber hace parte de los negocios digitales y ha afectado el mercado del transporte hasta convertirse en un problema para este sector, así como para el propio gobierno que no ha logrado acuerdos entre el Ministerio de Transporte y el de las TIC. Ante las asimetrías económicas, los taxistas reclaman condiciones de igualdad entre uno y otro servicio. Los taxistas deben pagar alrededor de cien millones de pesos por un cupo para operar, mientras que los Uber y otros vehículos de servicio especial pagan unas diez veces menos. Los costos operacionales de Uber son bajos porque el servicio se basa en la relación directa consumidor-conductor y no requiere de intermediarios ni despachadores. La propia compañía estima que un conductor de esa plataforma en Bogotá gana, en promedio, cuatro veces más que un chofer de taxi y, además, se queda con el 80% de la carrera. Un 70% de los conductores de Uber son propietarios de sus vehículos (Larraz y Guevara, 15 de marzo de 2015), mientras que, aproximadamente, 83% de los conductores de taxi no son dueños de los vehículos⁷.

Pero no solo los taxistas temen que Uber los saque del negocio. Las empresas a las cuales están afiliados los “amarillos” no quieren perder el negocio de cobrarle a cada taxi entre \$30.000 y \$80.000 mensuales por la afiliación que genera, como única obligación para la empresa, expedir el tarjetón regularmente y tramitar una vez al año la tarjeta de operación. Las empresas de telecomunicaciones quieren que se declaren ilegales las aplicaciones para no perder el negocio del radioteléfono. Y los propietarios

“

Pero, ¿qué es Uber? A través de internet se informa que “es una aplicación que te permite solicitar un servicio de transporte únicamente desde tu *smartphone* con una cuenta asociada a una tarjeta de crédito”.

”

de taxis temen que el valor del cupo se vaya al suelo (Rodríguez, 16 de marzo de 2015), como efectivamente ha sucedido: en 2015 el precio del cupo era de 120 millones y en 2017 es de 70 millones (*El Espectador*, 10 de mayo de 2017).

Como vemos, el panorama social no es halagüeño para el gobierno de Santos, que ya está en la recta final y siente que muchos de sus seguidores, especialmente de la clase política, le están dando la espalda. Aparentemente, eso mismo están haciendo algunas organizaciones y movimientos sociales, pero, en realidad, como hemos analizado en estas páginas, las actuales protestas responden a otras lógicas, más relacionadas con procesos históricos de abandono estatal o de incumplimientos, alimentados por la incapacidad del actual gobierno de solucionarlos. Lo que nos espera es un incremento de la movilización social por esos motivos y no porque se quiera tumbar este gobierno o hacer trizas los acuerdos firmados con las FARC-EP y cerrar los diálogos con el ELN. Ante eso hay un sólido acuerdo sociopolítico que, si bien sufrió un golpe con el plebiscito del 2 de octubre de 2016, se ha reanimado para impedir que se eche para atrás la historia y volvamos a las épocas de brutal violencia.

***Mauricio Archila, Martha Cecilia García, Leonardo Parra y Ana María Restrepo**
 Investigadores del equipo de Movimientos Sociales del CINEP/PPP.

Notas

- 1 La totalidad de dicho documento puede ser consultado en el siguiente enlace: <http://www.fecode.edu.co/images/comunicados/2017/Pliego2017.pdf>
- 2 Esta expresión se refiere a los taxis que en Colombia son de color amarillo.
- 3 Acta de acuerdo entre el Ministerio de Educación Nacional y Fecode. Disponible en: https://www.fecode.edu.co/images/comunicados/2015/ACTA%20de%20acuerdos%20FECODE_MEN.pdf
- 4 Aunque en Riosucio, desde el 3 del mismo mes, las comunidades indígenas y negras se habían declarado en Minga de resistencia permanente por la grave de situación de derechos humanos en su territorio.
- 5 La protesta también fue contra la aplicación de Cabify, compañía española que llegó al país en septiembre de 2015. Al principio, prestaba servicios a empresas, pero desde junio de 2016 inició la competencia con Uber y empezó a prestar servicio a particulares con vehículos de servicio especial lo que, por ahora, es ilegal.
- 6 El 19 de agosto de 2016, la Superintendencia de Puertos y Transporte pidió a Uber dejar de promover, a través de medios masivos y de publicidad, el uso de la plataforma tecnológica, que no está legalizada en el país, y, cuatro meses después, la sancionó con una multa de 344 millones de pesos "por incumplir la orden de cesar la facilitación y promoción de sus servicios en el país" (*El Tiempo*, 19 de diciembre de 2016).
- 7 Datos provistos por el Centro Nacional de Consultoría, a partir de una encuesta realizada entre usuarios y conductores de taxi de Bogotá, Medellín y Cali, revelados por la revista *Dinero*, 28 de febrero de 2016.

Referencias

- El Espectador*. (9 de mayo de 2017). Pesimismo por el cambio del horario nocturno. *El Espectador*.
- El Espectador*. (10 de mayo de 2017). Radiografía del mercado de taxis. Datos provistos por Fenalco. *El Espectador*.
- El País*. (28 de abril de 2017). Esmeralderos protestan contra regulación minera del Gobierno de Santos. *El País*. Recuperado de: <http://www.elpais.com.co/colombia/esmeralderos-protestan-contra-regulacion-minera-del-gobierno-de-santos.html>
- El Tiempo*. (19 de diciembre de 2016). Tratan de frenar la expansión de Uber en el país. *El Tiempo*. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/expansion-de-uber-en-colombia-34728>
- Fecode*. (28 de febrero de 2017). Asunto: Pliego de peticiones. Comunicación dirigida a Janeth Cristina Giha Tovar. Recuperado de: <http://www.fecode.edu.co/images/comunicados/2017/Pliego2017.pdf>
- Larraz, I. y Guevara C. (15 de marzo de 2015). ¿Prohibir o reglamentar? Los puntos calientes de la pelea por Uber. *El Tiempo*. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-15400117>
- Rodríguez, Á. (16 de marzo de 2015). Taxi vs. Uber: lo bueno, lo malo y lo feo. *El Tiempo*. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-15407243>
- Semana*. (17 de enero de 2017). La otra versión de la quema del carro de Uber en Bogotá. *Semana*. Recuperado de: <http://www.semana.com/nacion/articulo/la-otra-VERSION-de-la-quema-del-carro-de-uber-en-bogota/512450>
- Semana*. (20 de abril de 2017). El Game of Thrones de la salud docente. *Semana*. Recuperado de: <http://www.semana.com/educacion/articulo/salud-de-los-docentes-nuevo-modelo-de-salud-de-los-docentes/522390>
- Osorio, M. (9 de mayo de 2017). Vuelve y juega el paro en Chocó. *El Espectador*. Recuperado de: <http://www.elespectador.com/noticias/politica/vuelve-y-juega-el-paro-en-choco-articulo-693054>
- Prado, M. (17 de noviembre de 2016). La guerra taxis vs. Uber. *El Espectador*. Recuperado de: <http://www.elespectador.com/opinion/opinion/la-guerra-taxis-vs-uber-columna-666011>
- Uber. (s.f.). Descubrir el camino. Creamos oportunidades para usuarios, conductores y ciudades. Recuperado de: <https://www.uber.com/es-CO/our-story/>
- Uber Blog. (29 de julio de 2015). Pero al fin de cuentas, ¿Qué es Uber y cómo se usa? Recuperado de: <https://www.uber.com/es-CL/blog/que-es-uber/>

