Descargado el: 29-11-2026 ISSN 2500-7718

Artículos Originales

Problemas generados a un grupo de taxistas por el uso de las plataformas digitales internacionales en Bogotá

roblems generated by a group of taxi drivers due to the use of international digital platforms in Bogota

Danna Carolay Morales López[1] Yeimi Natalia López Pulido [1] Santiago Andrés Hernández Romero[1] Juan Pablo Basabe Marsiglia[1]

[1] Facultad de Ciencasa Administrativas, Bogotá, Bogota D.C., Colombia

Cómo citar este artículo:
Morales López, D., López Pulido , Y., Hernández Romero, S., & Basabe Marsiglia, J. (2025). Problemas generados a un grupo de taxistas por el uso de las plataformas digitales internacionales en Bogotá. *GestióN Ingenio Y Sociedad, 5*(2), 1-6. Recuperado de http://gis.unicafam.edu.co/index.php/gis/article/view/165

Resumen

La controversia entre el gremio de los conductores de taxi y las plataformas digitales de transporte como Uber, Didi y Beat en Colombia ha sido ampliamente discutida desde diferentes perspectivas. Desde la llegada de estas plataformas al país en el año 2013, la situación se ha convertido en un tema de discordia, desacuerdo y polémicas.Los conductores de taxis se han visto económicamente afectados, especialmente durante la pandemia cuando las plataformas digitales tuvieron un gran auge y confiabilidad entre los usuarios. Los taxistas argumentan que enfrentan altos costos operativos como cuotas, seguros, mantenimiento y otros gastos, lo que les deja poco margen de ganancia. Los conductores de las plataformas digitales defienden que ofrecen más seguridad y comodidad a los usuarios, pero también tienen que asumir gastos como seguros y mantenimiento.En diversas ciudades del país se han implementado regulaciones y restricciones a las aplicaciones de transporte, lo que ha generado controversias significativas. Algunos lugares han optado por imponer impuestos y tarifas a estas aplicaciones, mientras que en otros casos se ha llegado a prohibirlas por completo.Los taxistas y otros servicios de transporte tradicionales han criticado a estas aplicaciones por considerarlas competidores desleales, argumentando que los conductores deberían cumplir con las mismas normas y requisitos que los taxistas.Esta controversia refleja la tensión entre los intereses de los taxistas, las plataformas digitales y los usuarios, sin que hasta ahora se haya encontrado una solución satisfactoria para todas las partes.Ante esta problemática, surge la propuesta de una investigación exhaustiva para comprender las causas y efectos surgidos tras esta situación. Esta investigación se basaría en diferentes puntos de vista, opiniones, marcos normativos y datos relevantes. De esta manera, se buscará documentar y obtener la perspectiva de los taxistas para informar de manera completa sobre su posición y opiniones al respecto.La investigación se basará en un enfoque cualitativo y narrativo, utilizando entrevistas semiestructuradas con un grupo de 10 taxistas de Colombia.La elección de este enfoque se justifica por el objetivo de la investigación, que es comprender las experiencias y percepciones de los taxistas sobre el impacto de las plataformas digitales. El enfoque cualitativo permite explorar las experiencias y percepciones de los participantes en profundidad, mientras que el enfoque narrativo permite comprender las experiencias de los participantes desde su propia perspectiva.

Palabras clave: Impuestos, Fiscalidad, Régimen fiscal, Normalización

Abstract

The controversy between the guild of taxi drivers and digital transportation platforms like Uber, Didi, and Beat in Colombia has been widely discussed from different perspectives. Since the arrival of these platforms in the country in 2013, the situation has become a topic of discord, disagreement, and controversies. Taxi drivers have been economically affected, especially during the pandemic when digital platforms experienced a significant boom and reliability among users. Taxi drivers argue that they face high operating costs such as fees, insurance, maintenance, and other expenses, leaving them with little profit margin. On the other hand, drivers from digital platforms argue that they offer more security and comfort to users, but at the same time, they also must bear expenses such as insurance and maintenance. In various cities across the country, regulations and restrictions on transportation applications have been implemented, leading to significant controversies. Some places have chosen to impose taxes and fees on these applications, while in other cases, they have been completely banned. Taxi drivers and other traditional transportation services have criticized these applications as unfair competitors, arguing that drivers should comply with the same rules and requirements as taxi drivers. This controversy reflects the tension between the interests of taxi drivers, digital platforms, and users, with no satisfactory solution found for all parties so far. In response to this issue, the proposal arises to carry out a comprehensive investigation to understand the causes and effects that have arisen because of this situation. This investigation would be based on different perspectives, opinions, regulatory frameworks, and relevant data. In this way, the aim is to document and obtain the perspective of taxi drivers to provide a complete understanding of their position and opinions on the matter. The research will be based on a qualitative and narrative approach, using semi-structured interviews with a group of 10 taxi drivers from Colombia. The choice of this approach is justified by the research objective, which is to understand the experiences and perceptions of taxi drivers regarding the impact of digital platforms. The qualitative approach allows for an in-depth exploration of participants' experiences and perceptions, while the narrative approach helps to understand participants' experiences from their own perspective.

Key words: Taxes, Taxation, Tax regime, Standardization

Aprobado: 2024-11-20 09:41:46

Correspondencia: Danna Carolay Morales López. Fundacion Universitaria Cafam dannamorales69@yahoo.com

INTRODUCCIÓN

En los últimos años, la industria del transporte urbano en Colombia ha experimentado una transformación significativa con la llegada de plataformas digitales internacionales como Uber, Didi y Beat. Estas aplicaciones han revolucionado la forma en que los usuarios acceden a los servicios de movilidad, ofreciendo una alternativa novedosa y conveniente al tradicional sistema de taxis. Sin embargo, esta innovación tecnológica ha generado una controversia persistente entre los taxistas y las plataformas digitales.

El gremio de los conductores de taxis ha expresado su preocupación por el impacto económico que estas nuevas modalidades de transporte han tenido en su sector. Argumentan que enfrentan una competencia desigual, ya que los conductores de las plataformas digitales no están sujetos a las mismas regulaciones y requisitos que los taxis tradicionales. Esto les permite operar con tarifas más competitivas y menores costos operativos, lo que ha afectado significativamente la demanda y los ingresos de los taxistas.

Además, los taxistas han manifestado inquietudes sobre la seguridad y la calidad del servicio ofrecido por las plataformas digitales, alegando que no cumplen con los estándares establecidos para el transporte público.

Ante este escenario, es crucial comprender las perspectivas y experiencias de los taxistas, quienes han sido directamente afectados por la llegada de estas plataformas. Una investigación exhaustiva que documente sus percepciones e implicaciones económicas, sociales y laborales que han enfrentado, puede brindar información valiosa para informar las políticas públicas y encontrar soluciones equilibradas que protejan los intereses de todos los actores involucrados.

Por lo tanto, el objetivo general de este estudio es explorar y analizar las experiencias y percepciones de un grupo de taxistas en Bogotá, con al menos 10 años de servicio, sobre el impacto de las plataformas digitales de transporte internacionales en su actividad laboral y sus condiciones económicas.

MÉTODO

La finalidad del proyecto de investigación es conocer cuáles han sido los cambios y las afectaciones que han generado para los taxistas la llegada de las plataformas de transporte de procedencia internacional a través de la documentación de experiencias y punto de vista de un grupo seleccionado de 10 taxistas que prestan el servicio desde hace más de 10 años en la ciudad de Bogotá.

Se buscarán 10 taxistas que actualmente residan en la ciudad de Bogotá, en la localidad de Usme, principalmente en los barrios Danubio y Gran Yomasa. Deben poseer 10 años de experiencia trabajando en este medio, comprobables, además de un pronóstico de seguir laborando por lo menos 1 año más, el tiempo que dura la investigación.

Para la recolección de información en esta investigación, se utilizarán entrevistas semiestructuradas como principal instrumento.

Las entrevistas semiestructuradas permiten a los participantes expresar sus experiencias y percepciones de forma libre, lo que facilita la comprensión de sus perspectivas. Este tipo de entrevista cuenta con una guía de preguntas previamente establecida, pero también da la flexibilidad de profundizar en temas relevantes que surjan durante la conversación.

Las entrevistas semiestructuradas se realizaron a través de la plataforma Teams, una plataforma de videollamadas popular y ampliamente utilizada en Colombia. Esta herramienta agilizó la interacción entre el investigador, entrevistador y los participantes, permitiendo una comunicación fluida y la recopilación de información detallada.

La elección de Teams como la plataforma en donde se realizaron las entrevistas se debe a su amplia adopción en el país, lo que garantizó una experiencia familiar y cómoda para los taxistas participantes. Además, esta herramienta permite grabar las entrevistas, lo que facilitó el posterior análisis de toda la información recopilada.

Se siguieron una serie de pasos a la hora de realizar la investigación para garantizar el éxito y precisión de esta:

- Recolección de datos: Realizar entrevistas en profundidad a los 10 taxistas seleccionados, recopilando información sobre sus experiencias antes y después de la llegada de las plataformas digitales.
- Análisis de datos: Organizar y analizar la

información obtenida en las entrevistas, identificando patrones, tendencias y categorías temáticas.

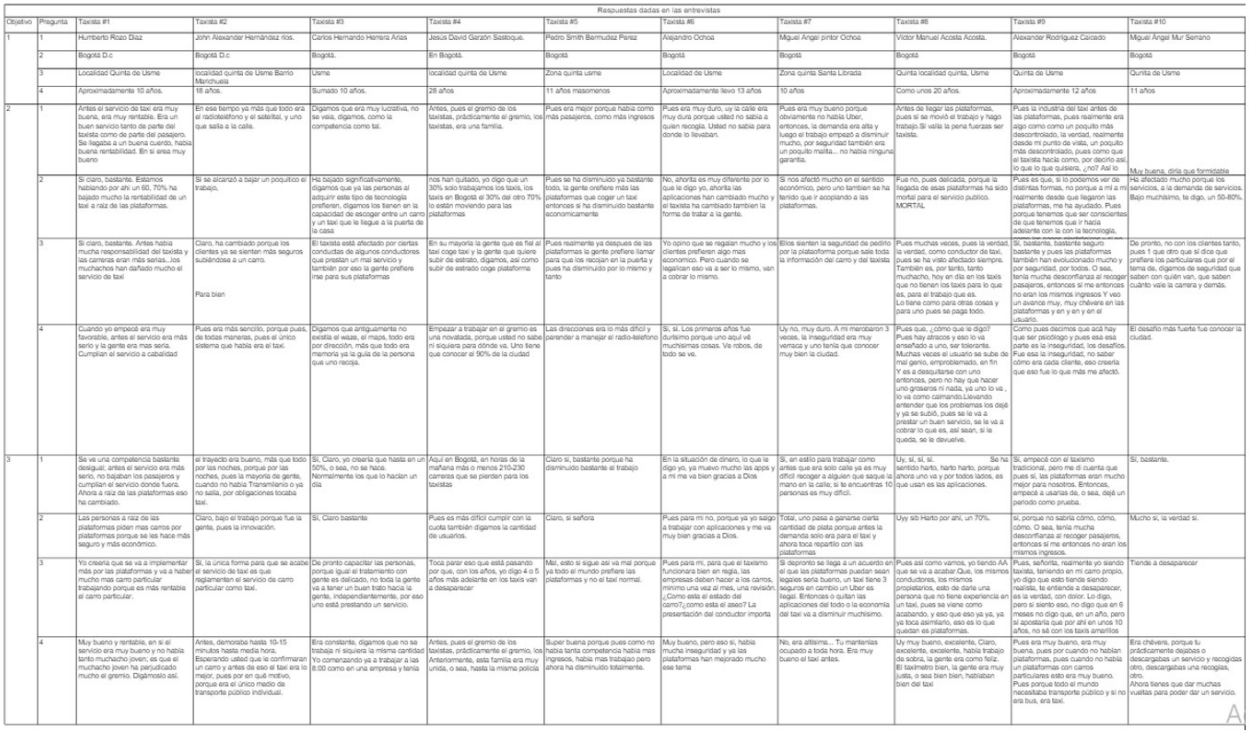
- Comparación y contraste: Comparar la situación de los taxistas antes y después de la llegada de las plataformas digitales, destacando los cambios e impactos experimentados.
- Elaboración del informe: Redactar un informe que presente los resultados de la investigación, incluido el análisis comparativo, las conclusiones y las recomendaciones.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Frente al sector taxista, la investigación muestra que las plataformas digitales de transporte desde su llegada a Bogotá han generado un impacto negativo, ya que inicialmente la demanda de los servicios de los taxis se redujo significativamente por la intensificación de la competencia y la saturación del mercado. Además, las plataformas digitales dictan precios y horarios, lo que limita la autonomía de los taxistas y amenaza su sustento por esta razón se establecieron una serie de preguntas las cuales fueron respondidas por el grupo de estudio obteniendo resultados ante la percepción de una afectación económica radicada en el servicio prestado por las plataformas digitales de transporte entre otras variables muy interesantes para tener en cuenta.

Objetivos	Preguntas para entrevista
1. Determinar el grupo de 10 taxistas que participaran en la investigación cumpliendo con las características y perfil determinado.	1. ¿Cual es su nombre? 2. ¿En que ciudad esta ubicado? 3. ¿En que localidad? 4.¿Cuántos años lleva trabajando como taxista en Bogota?
2. Identificar los factores en las diferentes dimensiones sociales (Afectaciones a raíz de la llegada de las plataformas digitales) manifestadas por el grupo de estudio (10 taxistas).	1. ¿Cómo describiria la industria del taxi antes de la llegad de las plataformas digitales de transporte? 2. ¿Cómo ha afectado su trabajo desde entonces? 3. ¿Cómo se ha visto afectada la relacion con los clientes debido a la competencia de las plataformas? 4. ¿Qué desafios enfrentaste en los primero años como taxista?
3. Generar un informe comparativo en el que se evidencie las afectaciones de un grupo de 10 taxistas, evidenciando el antes y después desde la llegada de las plataformas digitales internacionales a Bogotá.	1. ¿Ha notado cambios en la demanda de servicios de taxi desde que estas plataformas se volvieron populares? 2. ¿Ha notado una disminucion en sus ingresos debido a la competencia con estas plataformas? 3. ¿Cómo visualiza el futuro de la industria del taxi en Bogota en los proximos años? 4. ¿Cómo era la demanda de servicios de taxi cuando inicio?

Al presentar los resultados de las entrevistas realizadas se logra evidenciar que en su mayoría los taxistas entrevistados tienen un pensamiento muy similar en varios aspectos ya que nos relatan que durante sus primeros años de trabajo el sector taxista era muy diferente a los que conocemos hoy día ya que este ha sufrido cambios en aspectos culturales, tecnológicos, sociales, etc. Teniendo muy presente las respuestas obtenidas durante las entrevistas se evidencia que actualmente hay una percepción general por la seguridad tanto de los pasajeros como del conductor ya que los requisitos de seguridad para los conductores son menos estrictos que para los taxistas tradicionales adicional se logra percibir como la demanda ante el servicio de los taxis se ha visto reducida por la gran oferta de servicios que hay actual mente. Las plataformas digitales también se consideran competencia aleve y tienen una ventaja sobre los taxistas que deben cumplir con regulaciones más estrictas.



Respuestas dadas en las entrevistas											
Objetivo	Pregunta	Taxista #1	Taxista #2	Taxista #3	Taxista #4	Taxista #5	Taxista #6	Taxista #7	Taxista #8	Taxista #9	Taxista #10
1	1	Humberto Rozo Diaz	John Alexander Hernández ríos.	Carlos Hernando Herrera Arias	Jesus David Garzón Sastoque.	Pedro Smith Barmudez Perez	Alejandro Ochoa	Miguel Ángel pintor Ochoa	Victor Manuel Acosta Acosta.	Alexander Rodríguez Caicedo	Miguel Ángel Mur Serrano
	2	Bogotá D.c	Bogotá D.c	Bogotá.	En Bogotá.	Bogotá	Bogotá	Bogotá	Bogotá	Bogotá	Bogotá
	3	Localidad Quinta de Usme	localidad quinta de Usme Barrio Marichuela	Usme	localidad quinta de Usme	Zona quinta usme	Localidad de Usme	Zona quinta Santa Librada	Quinta localidad quinta, Usme	Quinta de Usme	Quinta de Usme
	4	Aproximadamente 10 años.	18 años.	Sumado 10 años.	28 años	11 años masomenos	Aproximadamente llevo 13 años	10 años	Como unos 20 años.	Aproximadamente 12 años	11 años
2	1	Antes el servicio de taxi era muy buena, era muy rentable. Era un buen servicio tanto de parte del taxista como de parte del pasajero. Se llegaba a un buena cuando, había buena rentabilidad. En si erea muy bueno	En esa tiempo ya más que todo era al radiotelefono y el satelital, y unos que salia a la calle.	Digamos que era muy lucrativa, no se veia, digamos, como la competencia como tal.	Antes, pues el gremio de los taxistas, prácticamente el gremio, los taxistas, era una familia.	Pues era mejor porque había como más pasajeros, como más ingresos	Pues era muy duro, uy la calle era muy dura porque usted no sabia a quien recogía. Usted no sabia para donde lo llevaban.	Pues era muy bueno porque obviamente no habia Uber, entonces, la demanda era alta y luego el trabajo empezó a disminuir mucho, por seguridad también era un poquito malita... no habia ninguna garantia.	Antes de llegar las plataformas, pues si se movió el trabajo y hago trabajo.Si valia la pena fuerzas ser taxista.	Pues la industria del taxi antes de las plataformas, pues realmente era algo como un poquito más descontrolado, la verdad, realmente desde mi punto de vista, un poquito más descontrolado, pues como que el taxista hacia como, por decirlo así, lo que lo que quisiera, ¿no? Así lo	Muy buena, dirá que formidable
	2	Si claro, bastante. Estamos hablando por ahí un 60, 70% ha bajado mucho la rentabilidad de un taxi a raiz de las plataformas.	Si se alcanzó a bajar un poquitico el trabajo.	Ha bajado significativamente, digamos que ya las personas al adquirir este tipo de tecnología prefieren, digamos los tienen en la capacidad de escoger entre un carro y un taxi que le llegue a la puerta de la casa	nos han quitazo, yo digo que un 30% solo trabajamos los taxis, los taxis en Bogotá el 30% del otro 70% lo están moviendo para las plataformas	Pues se ha disminuido ya bastante todo, la gente prefiere más las plataformas que coger un taxi entonces si ha disminuido bastante económicamente	No, ahorita es muy diferente por lo que le digo yo, ahorita las aplicaciones han cambiado mucho y el taxista ha cambiado tambien la forma de tratar a la gente.	Si nos afectó mucho en el sentido económico, pero uno tambien se ha tenido que ir acoplando a las plataformas.	Fue no, pues delicada, porque la llegada de esas plataformas ha sido mortal para el servicio publico. MORTAL	Pues es que, si lo podemos ver de distintas formas, no porque a mí a mi realmente desde que llegaron las plataformas, me ha ayudado. Pues porque tenemos que ser conscientes de que tenemos que ir hacia adelante con la con la tecnologia,	Ha afectado mucho porque los servicios, a la demanda de servicios. Bajo muchisimo, te digo, un 50-80%.
	3	Si claro, bastante. Antes habia mucha responsabilidad del taxista y las camaras eran más serias...los muchachos han dañado mucho el servicio de taxi	Claro, ha cambiado porque los clientes ya se sienten más seguros subiéndose a un carro. Para bien	El taxista está afectado por ciertas conductas de algunos conductores que prestan un mal servicio y también por eso la gente prefiere irse para sus plataformas	En su mayoria la gente que es fiel al taxi coge taxi y la gente que quiere subir de estrato, digamos, así como subir de estrado coge plataforma	Pues realmente ya despues de las plataformas la gente prefiere llamar para que los recojan en la puerta y pues ha disminuido por lo mismo y tanto	Yo opino que se regalan mucho y los clientes prefieren algo mas economico. Pero cuando se legalicen eso va a ser lo mismo, van a cobrar lo mismo.	Ellos sienten la seguridad de pedirlo por la plataforma porque sale toda la información del carro y del taxista	Pues muchas veces, pues la verdad, la verdad, como conductor de taxi, pues se ha visto afectado siempre. También es, por tanto, tanto muchacho, hoy en dia en los taxis que no tienen los taxis para lo que es, para el trabajo que es. Lo tiene como para otras cosas y para uno pues se paga todo.	Si, bastante, bastante seguro bastante y pues las plataformas también han evolucionado mucho y por seguridad, por todos. O sea, tenia mucha desconfianza al recoger pasajeros, entonces si me entonces no eran los mismos ingresos Y veo un avance muy, muy chévere en las plataformas y en y en el usuario.	De pronto, no con los clientes tanto, pues 1 que otro que si dice que prefiere los particulares que por el tema de, digamos de seguridad que saben con quién van, que saben cuánto vale la camara y demás.
	4	Cuando yo empecé era muy favorable, antes el servicio era más serio y la gente era mas seria. Cumplian el servicio a cabalidad	Pues era más sencillo, porque pues, de todas maneras, pues el único sistema que había era el taxi.	Digamos que antiguamente no existia el waze, el mapa, todo era por dirección, más que todo era memoria ya la guia de la persona que uno recoja.	Empezar a trabajar en el gremio es una novatada, porque usted no sabe ni siquiera para dónde va. Uno tiene que conocer el 90% de la ciudad	Las direcciones era lo más difícil y parender a manejar el radio-telefono	Si, si. Los primeros años fue durísimo porque uno aquí vé muchisimas cosas. Ve robos, de todo se ve.	Uy no, muy duro. A mi meroboron 3 veces, la inseguridad era muy versaca y uno tenia que conocer muy bien la ciudad.	Pues que, ¿cómo que le digo? Pues hay atracos y eso lo va enseñado a uno, ser tolerante. Muchas veces el usuario se sube de mal genio, emproblemado, en fin Y es a desquitarse con uno entonces, pero no hay que hacer uno groseros ni nada, ya uno lo va , lo va como calmando.Llevando entender que los problemas los dejé y ya se subió, pues se le va a prestar un buen servicio, se le va a cobrar lo que es, así sean, si la queda, se le devuelve.	Como pues decimos que acá hay que ser psicólogo y pues esa esa parte es la inseguridad, los desafíos. Fue esa la inseguridad, no saber cómo era cada cliente, eso creería que eso fue lo que más me afectó.	El desafío más fuerte fue conocer la ciudad.
3	1	Se ve una competencia bastante desigual; antes el servicio era más serio, no bajaban los pasajeros y cumplian el servicio donde fuera. Ahora a raiz de las plataformas eso ha cambiado.	el trayecto era bueno, más que todo por las noches, porque por las noches, pues la mayoría de gente, cuando no habia Transmilenio o ya no salia, por obligaciones tocaba taxi.	Si, Claro, yo creería que hasta en un 50%, o sea, no se hace. Normalmente los que lo hacian un dia	Aquí en Bogotá, en horas de la mañana más o menos 210-230 carreras que se pierden para los taxistas	Claro si, bastante porque ha disminuido bastante el trabajo	En la situación de dinero, lo que le digo yo, ya mueve mucho las apps y a mi me va bien gracias a Dios	Si, en estilo para trabajar como antes que era solo calle ya es muy difícil recoger a alguien que saque la mano en la calle, si le encuentras 10 personas es muy difícil.	Uy, si, si. Se ha sentido harto, harto harto, porque ahora uno va y por todos lados, es que usan es las aplicaciones.	Si, empecé con el taxismo tradicional, pero me di cuenta que pues si, las plataformas eran mucho mejor para nosotros. Entonces, empecé a usarlas de, o sea, dejé un periodo como prueba.	Si, bastante.
	2	Las personas a raiz de las plataformas piden mas carros por plataformas porque se las hace más seguro y más económico.	Claro, bajo el trabajo porque fue la gente, pues la innovación.	Si, Claro bastante	Pues es más difícil cumplir con la cuota también digamos la cantidad de usuarios.	Claro, si señora	Pues para mi no, porque ya yo salgo a trabajar con aplicaciones y me va muy bien gracias a Dios.	Total, uno pasa a ganarse cierta cantidad de plata porque antes la demanda solo era para el taxi y ahora toca repartirlo con las plataformas	Uyy sb Harto por ahí, un 70%.	si, porque no sabría cómo, cómo, cómo. O sea, tenía mucha desconfianza al recoger pasajeros, entonces si me entonces no eran los mismos ingresos.	Mucho si, la verdad si.
	3	Yo creería que se va a implementar más por las plataformas y va a haber mucho mas carro particular trabajando porque es más rentable el carro particular.	Si, la única forma para que se acabe el servicio de taxi es que reglamenten el servicio de carro particular como taxi.	De pronto capacitar las personas, porque igual el tratamiento con gente es delicado, no toda la gente va a tener un buen trato hacia la gente, independientemente, por eso uno está prestando un servicio.	Toca parar eso que está pasando por que, con los años, yo digo 4 o 5 años más adelante en los taxis van a desaparecer	Mal, esto si sigue así va mal porque ya todo el mundo prefiere las plataformas y no el taxi normal.	Pues para mi, para que el taxismo funcionara bien en regla, las empresas deben hacer a los carros, mínimo una vez al mes, una revisión. ¿Como esta el estado del carro?¿ como esta el aseo? La presentación del conductor importa	Si depronto se llega a un acuerdo en el que las plataformas puedan sean legales sería bueno, un taxi tiene 3 seguros en cambio un Uber es ilegal. Entonces o quitan las aplicaciones del todo o la economía del taxi va a disminuir muchísimo.	Pues así como vamos, yo tiendo AA que se va a acabar.Que, los mismos conductores, los mismos propietarios, esto de darle una persona que no tiene experiencia en un taxi, pues se viene como acabando, y eso que eso ya ya, ya ya toca asimilarlo, eso es lo que quedan es plataformas.	Pues, señoría, realmente yo siendo taxista, teniendo en mi carro propio, yo digo que esto tiende siendo realista, te entiende a desaparecer, es la verdad, con dolor. Lo digo, pero si siento eso, no digo que en 6 meses no digo que, en un año, pero si apostaría que por ahí en unos 10 años, no sé con los taxis amarillos	Tiende a desaparecer
	4	Muy bueno y rentable, en si el servicio era muy bueno y no había tanto muchacho joven; es que el muchacho joven ha perjudicado mucho el gremio. Digámoslo así.	Antes, demoraba hasta 10-15 minutos hasta media hora. Esperando usted que le confirmaran un carro y antes de eso el taxi era lo mejor, pues por en qué motivo, porque era el único medio de transporte público individual.	Era constante, digamos que no se trabaja ni siquiera la misma cantidad Yo comenzando ya a trabajar a las 8:00 como en una empresa y tenía	Antes, pues el gremio de los taxistas, prácticamente el gremio, los Anteriormente, esta familia era muy unida, o sea, hasta la misma policía	Super buena porque pues como no había tanta competencia había mas ingresos, había mas trabajo pero ahora ha disminuido totalmente.	Muy bueno, pero eso si, había mucha inseguridad y ya las plataformas han mejorado mucho ese tema	No, era altísima... Tu mantenías ocupado a toda hora. Era muy bueno el taxi antes.	Uy muy bueno, excelente, Claro, excelente, excelente, había trabajo de sobra, la gente era como feliz, El taxímetro bien, la gente era muy justa, o sea bien bien, habiaban bien del taxi	Pues era muy bueno, era muy bueno, pues por cuando no habían plataformas, pues cuando no había un plataformas con carros particulares esto era muy bueno. Pues porque todo el mundo necesitaba transporte público y si no era bus, era taxi.	Era chévere, porque tu ordinariamente dejabas o descargabas un servicio y recogidas otro, descargabas una recogias, otro. Ahora tienes que dar muchas vueltas para poder dar un servicio.

A través de la investigación se logra comprobar de qué forma las plataformas digitales de transporte han presentado un gran desafío para los taxistas de Bogotá. Los hallazgos tienen implicaciones significativas para las políticas públicas, la regulación de la industria y el futuro del sector del taxi en la ciudad.

La investigación mostro como las plataformas digitales de transporte, afectaron negativamente al sector taxista de la Cuidad de Bogotá, ya que al no contar con regulaciones y requisitos exigidos a los taxis que circulan legalmente su tarifa de servicios, tiende a ser más baja afectando la demanda de su servicio. Sera entonces que ¿Es necesario que los taxistas opten por familiarizarse con las plataformas digitales de transporte para nivelar la demanda en el servicio y entrar al mercado actual de forma competitiva o mantener su posición actual exigiendo la regulación para que tengan los mismos requisitos para prestar los servicios de trasporte en la cuidad de Bogotá legalmente?

Con base a los resultados obtenidos a través de la investigación podemos concluir que desde la llegada de las plataformas digitales de transporte a Bogotá se ha generado un choque entre el sistema tradicional (Gremio taxista) y las nuevas tecnologías (Uber,Didi,Beat,ect) ya que estas plataformas al no tener una regulación pueden poner en circulación automóviles particulares prestando el servicio de transporte de una forma mucho más económica y fácil que la del taxi legalmente porque se les exigen seguros, mantenimientos periódicos, tarifas, entre otras cosas.

Inicialmente las plataformas ofrecían descuentos para llamar la atención de los consumidores estableciendo precios muy bajos con los que los taxistas no podían competir además de beneficios como saber la información completa del conductor que de cierta manera generaba un sentimiento de seguridad al tomar este tipo de transporte, a raíz de la inundación del mercado por medio de las plataformas la demanda del sector se vio reducida significativamente al punto de afectar la economía interna de cada taxista.

En este punto, muchos taxistas optaron por establecer una relación amigable con las plataformas para acceder a los beneficios con los que cuentan ya actualmente se reconoce que las plataformas cambiaron el modelo tradicional del transporte en Bogotá al punto de que cualquiera que no se adhiera y opte por seguir en el modelo

tradicional tarde o temprano desaparecerá el negocio.

AGRADECIMIETOS

Primero, queremos expresar nuestro agradecimiento a nuestro tutor, Profesor Fabián Andrés Arevalo Bernal, por si guía, apoyo y dedicación durante la elaboración de este documento investigativo, pues fue la persona que desde un inicio nos apoyó y animando, haciendo comentarios y sugerencias fundamentales para la prestación de nuestro proyecto investigativo.

También queremos agradecer al señor Humberto Rozo, Jhon Hernández, Carlos Herrera, Jesús Garzón, Pedro Smith, Alejandro Ochoa, Miguel Pintor quienes fueron personas involucradas en adquisición de los resultados parciales por permitirnos un poco de su tiempo y disposición para las entrevistas.

Por último, queremos agradecerles a nuestros amigos y padres por apoyo emocional y comprensivo durante el proceso de elaboración del documento.

En resumen, queremos expresar nuestro más grande agradecimiento a las personas y a la institución que representamos ya que de cierta forma lograron contribuir en la realización de este proyecto investigativo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Creswell, J. W. (2014). Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches. Sage Publications.

DeSimone, S. (2020). Remote interviewing: A guide for researchers. Sage Publications.

Kvale, S. (2007). Doing interviews. Sage Publications.

Martínez, A. (2020). Conflictos legales de Uber con el sector del taxi, los conductores y el mercado. La necesidad de una norma específica para regular las empresas de la red de transporte. Editorial Atelier, Barcelona.

Duque, J., & Mejía, J. (2021). Las plataformas de transporte y sus efectos en los taxistas de Bogotá. Revista de Economía del Transporte, 12(1), 33-50.

Espinosa, C. & Plata, L. (2010). La economía de las fusiones [Archivo PDF]. Recuperado de http://publicaciones.eco.uaslp.mx/Libros/Libro5.pdf

García, A. (2021). Nuevas formas de conflicto en las relaciones laborales a causa de la emergencia de las plataformas digitales: análisis del conflicto Taxi vs. VTC. Revista de Derecho Laboral, 43(131), 33-60.

Mejía, J., & Duque, J. (2020). Impacto de las plataformas de movilidad en el sector del taxi en Colombia. Revista de Economía del Transporte, 11(2), 107-127.

Sastre-Centeno, J. & Galiana, E. (2019). La economía colaborativa: un nuevo modelo económico. CIRIEC-España, revista de economía pública, social y cooperativa. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/330380879_La_economia_colaborativa_un_nuevo_modelo_economico

Grandas, J. & Bautista, C. (2021). Confianza en el Uso de Servicio de Taxis Publicos y su Vínculo con la Lealtad de Marca. https://repository.cesa.edu.co/bitstream/handle/10726/4177/MDM_1022398296_2021_1.pdf?sequence=4&isAllowed=y

Cedeño, Á. R. C., & Zamora, O. X. C. (2022). Mejora continua y su impacto en la innovación de servicios en la compañía de taxis GIPCAR en Manta. MQRInvestigar, 6(4), 903-924.

Comisión Europea. (2017). Informe sobre la economía colaborativa. Bruselas: Comisión Europea.

OCDE. (2017). El impacto de las plataformas digitales de transporte en el sector del taxi. París: OCDE.

Universidad de los Andes. (2023). El impacto de las plataformas digitales de transporte en Colombia. Bogotá, Colombia: Universidad de los Andes.

Universidad Javeriana. (2023). Competencia desleal en el sector del transporte: el caso de las plataformas digitales. Bogotá, Colombia: Universidad Javeriana.

Aguas Álvarez, A. M., Argel Salgado, D. M., & Zuluaga Vargas, R. A. (2021). Vulneración de los derechos de los taxistas debido a la operación de

plataformas de transporte no reguladas en Colombia. Recuperado de https://repository.ucc.edu.co/items/594887a2-ebe7-4850-b920-1c9dcad20ecf

Angel, C. (2022). Guía para la integración de las plataformas digitales en el proceso de prestación del servicio individual privado. https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/47316/2022carlosangel.pdf?sequence=5&isAllowed=y

Ministerio de Transporte - Colombia. (2001). Decreto 172 de 2001: Habilitación de las empresas de transporte público terrestre. https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=125

El Tiempo. (2023, 20 de julio). Los taxistas en Colombia ganan un 20% menos que antes de las plataformas digitales. Bogotá: El Tiempo.

Higuera, J. M. (s/f). Más de ocho millones de personas usan las aplicaciones de movilidad en el territorio. Diario La República. Recuperado el 16 de octubre de 2023.

L. N. (s/f). Conozca las diferencias entre las plataformas de videollamadas para reuniones virtuales. Diario La República. Recuperado el 16 de octubre de 2023.

Tamayo, J. (2023, 25 de enero). Grupo de taxistas en Colombia se declara en crisis por culpa de Uber. Com.co; Xataka Colombia.