

Redefinir la ruta: una propuesta para regular las aplicaciones tecnológicas de transporte en Colombia

Ana Sofía Rivera Osorio y Juan Andrés Álvarez Mejía¹

Resumen

Este trabajo propone una alternativa de solución para mitigar la tensión entre el servicio público de taxis y las aplicaciones de transporte como Uber, Didi e InDrive en Colombia. Se sugiere implementar una regulación experimental y progresiva de estas aplicaciones para atenuar fallas de mercado, mejorar la competencia entre ambos servicios y garantizar condiciones de calidad para conductores y usuarios. Nuestro estudio se basa en la revisión de literatura académica, legislación, jurisprudencia y artículos de prensa, empleando como metodología preponderante el análisis textual y el método de *agenda setting* para entender el contexto del mercado y la inseguridad jurídica actual.

Palabras clave: Aplicaciones tecnológicas de transporte, Estado, marco jurídico, mercado, movilidad, legislación, Uber.

I. Introducción

El mercado de movilidad en Colombia enfrenta una disyuntiva entre formalizar o prohibir las aplicaciones de transporte. Según Gil (2023), estas aplicaciones movilizan alrededor de 8 millones de usuarios, y Pulzo (2019) indica que aproximadamente 250.000 conductores dependen económicamente de ellas. La respuesta del gobierno colombiano ha sido variada, aunque mayormente reactiva y punitiva. En este contexto se plantean varias hipótesis para responder a la pregunta: ¿Debería el Estado colombiano regular o prohibir las aplicaciones de transporte? Las primeras dos hipótesis consideran las dinámicas de las tecnologías de la información: **H1**: El Estado carece de capacidad suficiente para hacer efectiva una prohibición; y **H2**: La prohibición no es eficaz, ya que no asegura que los usuarios dejen de usar las aplicaciones. No ha prosperado ningún proyecto de

¹ Estudiantes del pregrado en Ciencias Políticas de la Universidad EAFIT. Trabajo presentado para la materia de Economía política, con el profesor Santiago Tobón, y culminado como entrega final de Métodos cualitativos, con el profesor Leonardo García Jaramillo. Contacto: asriverao@eafit.edu.co | jaalvarezm@eafit.edu.co

ley concreto que aborde la inseguridad jurídica causada por la falta de regulación. Esta disyuntiva está influenciada por problemas de economía política en el mercado de movilidad en Colombia, como el poder de los taxis tradicionales, los altos costos de entrada a ese mercado, la regulación tarifaria del gobierno y las asimetrías informacionales. Así, se formula la **H3**: Eliminar la tarjeta de operación reduce significativamente los costos de entrada al mercado. La alta demanda de aplicaciones de transporte se debe a que satisfacen necesidades no atendidas por el mercado tradicional y proporcionan empleo flexible a muchas personas. Por ello, se postula la **H4**: La regulación de las aplicaciones mejora las condiciones de vida de usuarios y conductores.

Encontrar una solución parcial a esta disyuntiva es crucial debido a los efectos sociales y económicos de la falta de regulación. Se argumentará inicialmente contra la prohibición de las aplicaciones y se defenderán los beneficios de una regulación flexible que iguale las condiciones de competencia para todos los actores. A nivel metodológico, las hipótesis se probarán mediante análisis textual de documentos jurídicos (sentencias, leyes, resoluciones) y fuentes secundarias (artículos de investigación). También se utilizará el método de *agenda setting*, analizando artículos de prensa y columnas de opinión del medio digital *Semana* entre 2017 y 2023, con datos sistematizados usando el software Orange Data Mining. Nuestro objetivo general es proponer una solución al problema regulatorio de las aplicaciones tecnológicas de transporte en Colombia. Por su parte, nuestros objetivos específicos, son identificar los principales argumentos a favor y en contra de la prohibición; analizar las respuestas del Estado colombiano a la entrada de las aplicaciones de transporte; concretar el estado de la cuestión sobre la materia; destacar los principales argumentos a favor y en contra de una regulación experimental o flexible; y enmarcar el cubrimiento periodístico de la *Revista Semana* respecto de la operación de las aplicaciones tecnológicas de transporte durante el periodo 2017-2023.

El debate sobre la regulación de las aplicaciones de transporte (en adelante, aplicaciones) se centra en teorías de la economía política y el desarrollo de tecnologías de la información. Según Alfonso (2016), la economía colaborativa se basa en nuevos sistemas de producción y consumo facilitados por los avances tecnológicos que permiten intercambiar y compartir bienes y servicios. Las aplicaciones se han clasificado dentro de este concepto, destacándose por reducir costos operativos, conectar eficientemente a los actores del mercado y disminuir asimetrías informativas.

Por otro lado, existen teorías que apoyan una fuerte intervención estatal en la economía para justificar regulaciones rígidas, citando el bienestar social y las fallas de mercado. Estas regulaciones incluyen tarifas y tarjetas de operación para evitar la congestión vehicular, considerada una externalidad negativa de permitir la operación libre de taxis.

En contraste, las teorías liberales argumentan que las fallas de mercado pueden solucionarse en una economía competitiva, donde la oferta y la demanda regulen los precios y la oferta de taxis de manera más eficaz que el Estado. Nuestro trabajo se funda en parte en elementos de la teoría de la justicia de Rawls, en su versión del liberalismo igualitario, incorporando principios deontológicos como la libertad de los consumidores, su derecho a los avances tecnológicos, la libertad de empresa y la protección a la competencia.

II. Estado de la cuestión

La regulación actual conlleva a que las empresas tradicionales de taxi acumulen un elevado poder del mercado, pues las exigencias vigentes se traducen en barreras de acceso que sólo las empresas —o particulares— con suficiente capital pueden superar, prueba de ello es que tan solo el 10% de los conductores de taxi en Colombia son a su vez propietarios del vehículo que conducen (El Tiempo, 2015, 1:36; Orozco, 2015, p.14), pues si quisieran adquirir el vehículo y la tarjeta de operación —necesaria para operar legalmente— necesitarían entre 120 y 160 millones de pesos. Adicionalmente, los conductores que trabajan para terceros le deben pagar diariamente una renta diaria al dueño del taxi, cercana a los 70.000 pesos (Noticias Caracol, 2016, 5:39)

a. ¿Regular mucho, poco, o prohibir?

Diagnóstico del problema. Autores como Orozco y Velásquez (2015), Narvaez et al. (2018) y Meliti (2020) señalan que la llegada de aplicaciones de transporte como Uber se debe a la insatisfacción con el mercado tradicional de taxis. Los usuarios en Colombia se quejan del estado de los vehículos, la falta de seguridad, asimetrías de información sobre precios y la limitada diversidad en los medios de pago (Romero y Parra, 2016, p.73; Orozco, 2015, pp.16-17).

Alternativas de solución. Bamberger y Lobel (2017) destacan los beneficios sociales de permitir aplicaciones de transporte, subrayando su fácil acceso en comparación con las barreras del mercado tradicional debido a *regulaciones anticompetitivas* como la regulación tarifaria (p.1058). Bludyan (2021) también se opone a la regulación tarifaria, señalando que en EE. UU. los taxistas ganan menos cuando el Estado regula las tarifas (p.440).

Defensores de aplicaciones como Uber, InDrive, Didi o Cabify, sostienen que las regulaciones actuales son obsoletas y no aplicables a nuevas formas de movilidad (Meliti, 2020, p.475; Posen, 2015; Acosta y Espinosa, 2015; Cepeda, 2016; Romero y Parra, 2016; Torres, 2016; Velandia et al., 2020; Cangas, 2020).

Mientras la mayoría aboga por una regulación laxa, Sánchez Salazar et al. (2016) creen que la regulación no debe ser más flexible que la existente para los taxis, en pro de la seguridad de los usuarios (p.29). Cangas (2020) sugiere una regulación equilibrada como en Chile. Pocos trabajos apoyan la prohibición total de aplicaciones, pero esta ha sido la postura del gobierno colombiano (Velandia et al., 2020, pp.34-35), influenciada por el lobby de los taxistas (Torres, 2016, pp.30-34).

b. Características de la producción académica sobre el tema

La mayoría de los estudios son jurídicos, abordando descripciones del fenómeno, competencia desleal, comparaciones regulatorias y análisis legales sobre el modelo operativo de Uber en Colombia. Escasamente se encuentra literatura que trate la cuestión con un enfoque politológico o de política pública.

Algunos trabajos, como los de Torres (2016), Cepeda (2016), Velandia et al. (2020), Acosta y Espinosa (2015), Meliti (2020), Cangas (2020) y Posen (2015), ofrecen análisis más complejos sobre el mercado de transporte y propuestas de regulación.

c. Modalidad del contrato laboral

El debate regulatorio global se centra en las condiciones laborales de los conductores. Meliti (2020) señala demandas en EE.UU. que exigen la contratación directa de conductores, pero la mayoría de los tribunales han sostenido la categoría de trabajadores independientes (Peterson y Steinbaum, 2023, p.624; Cherry, 2022, pp.706-715). El lobby de las aplicaciones ha influido en regulaciones laborales favorables en EE.UU.², aunque esto no parece ser el caso en Colombia. Peterson y Steinbaum (2023) abogan por una regulación laboral para proteger a los conductores (p.646), argumentando que las aplicaciones utilizan incentivos coercitivos (p.628). Cherry (2022) resalta la precariedad laboral y propone mantener derechos laborales obtenidos durante la pandemia, como licencias remuneradas y protecciones al desempleo (p.735).

d. Mercado colaborativo

Existe un debate sobre si las aplicaciones de transporte se enmarcan en la economía colaborativa. Cangas (2020) define este mercado como un espacio virtual que reduce costos de transacción a través de tecnologías de la información (p.13). Sin embargo, Amaya y Cano (2020) aducen que las aplicaciones no se ajustan a este concepto, ya que retienen ingresos y ofrecen condiciones laborales inadecuadas (p.12). Quintero (2019) destaca que las plataformas digitales reducen asimetrías de información y costos de transacción (p.43).

III. Estudio de caso

Se realiza un estudio de caso compuesto por tres partes: **(A)** que analiza el proceso regulatorio de las aplicaciones tecnológicas de transporte en Colombia, **(B)** que detalla la estructura de costos operativos de los taxis frente a vehículos particulares, y **(C)**, en donde se presentan con profundidad los beneficios sociales que producen las aplicaciones.

a. El proceso regulatorio de las aplicaciones tecnológicas de transporte en Colombia

Inicialmente, se presenta una tabla que resume las medidas tomadas o consideradas por el Estado colombiano respecto a las aplicaciones de transporte desde 2014³ hasta 2023. Posteriormente, se analizan estos documentos en detalle para contrastarlos con las hipótesis planteadas al inicio del trabajo.

Establecimos una serie de enfoques que nos permiten categorizar las decisiones adoptadas por el Estado colombiano, y que explicamos a continuación.

² En el caso de California, aunque se aprobó una ley (AB5) que obliga a las plataformas a contratar como empleados a los conductores, se adelantó un referéndum (Proposition 22) que derogó dicha obligación. (Cherry, 2022, pp.709-715)

³ Año posterior a la entrada en operación de Uber

Punitivo y Prohibición. Este enfoque parte de la premisa de que la operación de las aplicaciones está fuera del ordenamiento jurídico colombiano, por lo que está prohibida y conlleva la imposición de multas u otras sanciones. (Portafolio, 2018)

Regulación parcial y No flexibilización. Este enfoque incluye medidas que, sin referirse explícitamente a las aplicaciones de transporte, establecen un marco legal en el que estas podrían encajar parcialmente (por ejemplo, regulaciones sobre el servicio de transporte especial (Ardila, 2015). Estas medidas son insuficientes para permitir la libre operación de las aplicaciones, ya que están vinculadas a otras normas que siguen siendo incompatibles con su naturaleza, como las regulaciones tarifarias (Silva, 2015).

Regulación. Incluye medidas que buscan regular explícitamente la operación de las aplicaciones de transporte, abarcando tanto regulaciones rígidas como más laxas.

Adaptación y flexibilización. Este enfoque busca permitir la libre operación de las aplicaciones de transporte en Colombia, sugiriendo adaptar el ordenamiento jurídico vigente a las dinámicas de estas aplicaciones, procurando flexibilizar las exigencias actuales para la prestación del servicio público de transporte (Doménech Pascual, 2015). Alternativamente, puede haber medidas de adaptación o flexibilización parcial, siendo más moderadas o conservadoras en la modificación de la normativa.

Tabla 1: Medidas adoptadas o consideradas por el Estado colombiano respecto de las plataformas tecnológicas de transporte (2014-2023)

Año	Descripción de la medida	Medida	Entidad	Enfoque
2014	Resalta que “no se podrá desarrollar la actividad de transporte de pasajeros, como un servicio público especial por fuera de lo estipulado por fuera del Decreto 174 de 2001”	Circular n.º 13 del 09 de Julio de 2014	Superintendencia de Puertos y Transporte	Punitivo Prohibición
2015	“Por el cual se modifica el decreto 1079 del 2015 en relación con la prestación del servicio especial de transporte terrestre se estipula que al gobierno le compete toda la operación de este tipo de transporte”	Decreto 2297/2015	Ministerio de Transporte	Regulación parcial No flexibilización
2015	“Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones”	Decreto 248/2015	Ministerio de Transporte	Regulación parcial No flexibilización
2016	Propende por “la intermediación de plataformas tecnológicas de modo que se pudieran utilizar en el servicio de transporte especial y servicio individual de pasajeros”	PL 198/2016*	Gonzalo Antonio Araújo Muñoz Senado de la República	Regulación Adaptación Flexibilización
2016	“Por la cual se reglamenta el Decreto 2297 de 2015 y se dictan otras disposiciones” Plataformas tecnológicas para transporte de lujo	Resolución 2163/2016	Ministerio de Transporte	Regulación parcial No flexibilización

2016	Se conmina a Uber a cesar su operación so pena de imposición de multas de hasta 500 SMMLV	Resolución No. 40313 / 2016	Superintendencia de Transporte	Punitivo Prohibición
2017	Modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015	Decreto 431/2017	Ministerio de Transporte	Regulación parcial No flexibilización
2017	“Deja en firme la sanción impuesta el pasado 4 de mayo por la Delegada de Tránsito y Transporte a la empresa Cabify Colombia, consistente en una multa de \$516.401.900, por facilitar la violación de las normas de transporte al permitir que se preste el servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículos de transporte especial o particular”	Sanción	Superintendencia de Industria y Comercio	Punitivo Prohibición
2017	Uber Colombia S.A.S. deberá pagar una multa de \$344.727.000 por facilitar y promocionar –a través de medios masivos y de publicidad– la prestación de servicios de transporte no autorizado en el país, desconociendo una orden de la Superintendencia de Puertos y Transporte, que la conminó a cesar esta conducta antijurídica.	Sanción	Superintendencia de Industria y Comercio	Punitivo Prohibición
2018	“Se suspenderá [hasta por 25 años] la licencia de conducción por prestar servicio público de transporte con vehículos particulares. Cuando exista reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa, la licencia de conducción se cancelará”	Circular 12/12/2018	Ministerio de Transporte	Punitivo Prohibición
2019	Declara que UBER incurrió en actos de competencia desleal. Ordena el cese inmediato de la operación de Uber en Colombia	Acta 2383/2019	Superintendencia de Industria y Comercio	Punitivo Prohibición
2019	“Por medio de la cual se regula el servicio privado de transporte intermediado por plataformas digitales”	PL 292/2019 C *	Cámara de Representantes	Regulación
2019	Se impone multa de 500 SMMLV a Uber “por no dar cumplimiento la orden impartida por la entidad mediante la Resolución No. 40313 del 19 de agosto de 2016”	Sanción	Superintendencia de Transporte	Punitivo Prohibición
2020	La presente Ley tiene por objeto crear y regular la categoría de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas.	PL 003/2020 C*	Cámara de Representantes	Regulación Flexibilización parcial Adaptación
2020	Revoca la decisión proferida por la SIC mediante Acta 2383/2019	Sentencia Proceso 110013199001201602106 03	Tribunal Superior de Bogotá	N/A

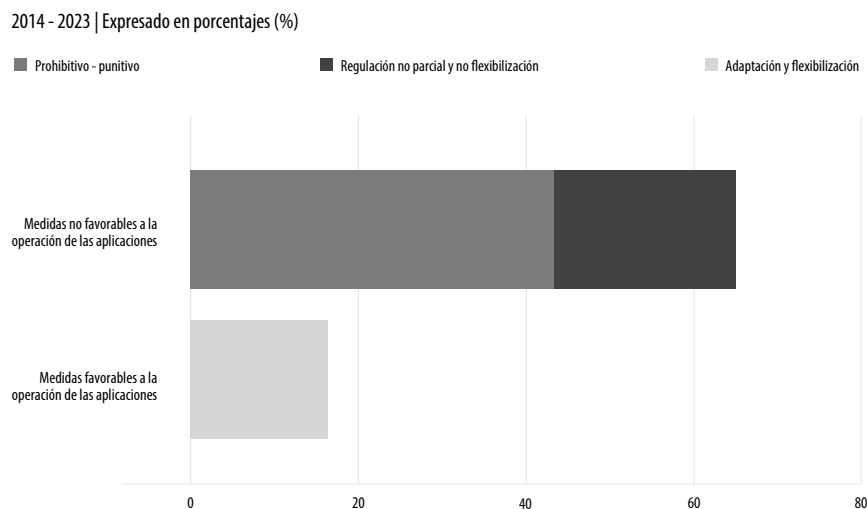
2022	Condena a la Superintendencia de Puertos y Transportes a devolver el valor de la sanción impuesta en 2019	Sentencia Proceso 25000234100020160178000	Tribunal Administrativo de Cundinamarca	N/A
2023	NO CASA la sentencia que el Tribunal Superior de Distrito Judicial de Bogotá, Sala Civil, profirió el 18 de junio de 2020 Condena en costas a la demandante Comunicaciones Tech y Transporte S.A. – Cotech S.A.	Sentencia SC370-2023	Corte Suprema de Justicia	Regulación Adaptación Flexibilización

*Indica que la medida no se materializó, pero fue considerada | NA: No Aplica

Fuente: Elaboración propia con insumos de Velandia Romero et al. (2020)

Así, tenemos un total de —al menos— 17 medidas adoptadas por el Estado colombiano desde el año 2014, de las cuales el 41% tienen un enfoque prohibitivo y punitivo, mientras que el 23% de las medidas tienden a optar por una regulación parcial que usualmente no busca flexibilizar las normas actuales. Por su parte, el 29% de las medidas se catalogan como de regulación, entre aquellas con regulación laxa y severa, y tan solo el 17% buscan una regulación en el marco de la adaptación y flexibilización de la normatividad vigente.

Figura 1: Enfoques adoptados en las medidas tomadas o consideradas por el Estado Colombiano



Fuente: Elaboración propia

La mayoría de las medidas punitivas han sido tomadas por la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) y la Superintendencia de Puertos y Transporte, seguidas por el Ministerio de Transporte. Las medidas de regulación parcial, que no contemplan flexibilización, han sido adoptadas principalmente mediante decretos del mismo ministerio.

Estos decretos suelen reglamentar la modalidad de transporte especial de pasajeros, intentando regular tímidamente las aplicaciones. Sin embargo, estas medidas conminan

a las aplicaciones a adaptarse a la regulación tradicional, la cual impone barreras de acceso al mercado y poca flexibilidad. La prensa especializada afirma que, aunque los requisitos están claramente definidos, el decreto 248/15 no soluciona la controversia sobre Uber y UberX, ni contempla su modalidad de negocio (Silva, 2015).

Por otro lado, las medidas que buscan una regulación más flexible, que garantice la adaptación de la legislación a la realidad de las aplicaciones y la libre operación de estas, han sido contempladas en proyectos de ley que no han prosperado, o en su lugar, en algunas sentencias de distintas cortes. En promedio, la justicia en Colombia se ha mostrado favorable a la operación de las aplicaciones, señalando que dicha actividad económica no es ilícita ni irregular, y que tampoco constituye competencia desleal.

La más reciente decisión judicial fue la Sentencia SC 370-2023 de la Corte Suprema de Justicia (CSJ), que negó un recurso de casación de Cotech —Taxis Libres— contra la decisión del Tribunal Superior de Bogotá que falló a favor de Uber en 2020. La Corte declaró que Uber pertenece a la economía colaborativa y subrayó que los jueces deben actuar con cautela al tratar casos relacionados con esta economía para evitar obstáculos jurídicos irrazonables (SC370-23, p.20).

La CSJ también señaló los retos jurídicos derivados de la economía colaborativa, como la regulación laboral y tributaria, y destacó la precaución necesaria al aplicar la norma en estos contextos. Respecto a las acusaciones de competencia desleal de Cotech, la CSJ afirmó que usar tecnologías de la información no es un medio desleal para atraer clientes, reconociendo el derecho humano a gozar de los avances tecnológicos (p.22).

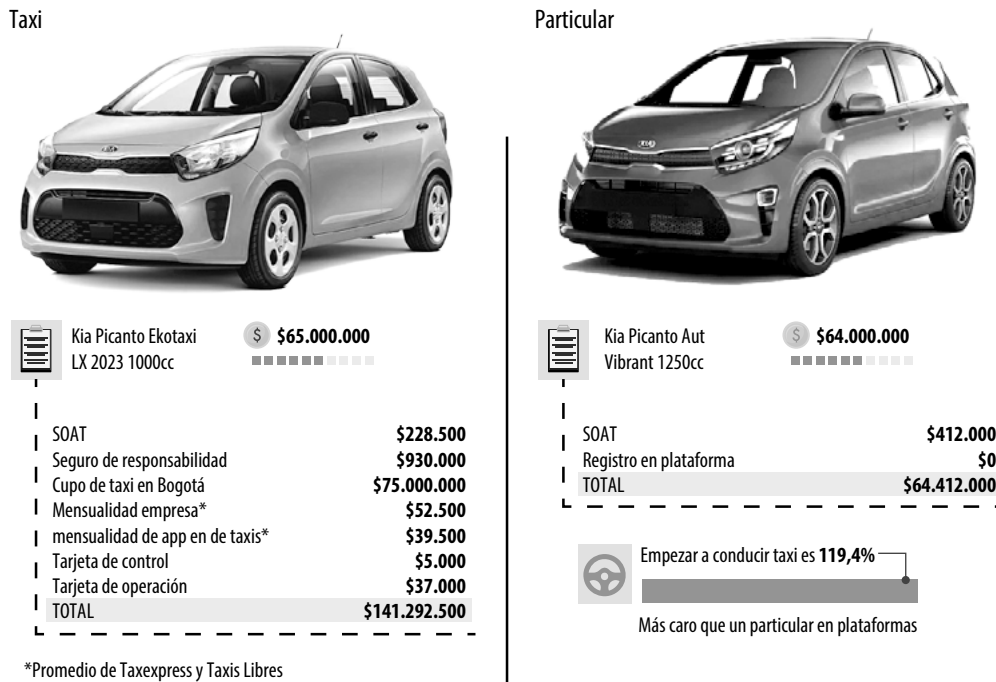
La justicia colombiana ha favorecido mayoritariamente la operación de las aplicaciones tecnológicas de transporte, sugiriendo que el legislador debe armonizar la legislación vigente con estos nuevos servicios. Desde 2014, al menos siete decisiones punitivas han sido tomadas contra estas aplicaciones, sin éxito en detener su operación. Multas y órdenes de cese de operaciones no han impedido que estas aplicaciones movilicen cerca de 8 millones de pasajeros y empleen a 250.000 conductores en el país (Gil, 2023; Pulzo, 2019).

Lo anterior reafirma nuestras hipótesis: **H1**, el Estado no tiene suficiente capacidad para prohibir efectivamente estas aplicaciones, y **H2**, la prohibición no es una medida eficaz ya que los usuarios continúan utilizándolas.

b. Estructura de costos para operar taxi en Colombia

De acuerdo con Echeverri (2023a) operar un taxi tradicional es 119% más caro que operar un vehículo particular en cualquier aplicación tecnológica de transporte. La siguiente gráfica ilustra la estructura de costos de un taxi vs un vehículo particular.

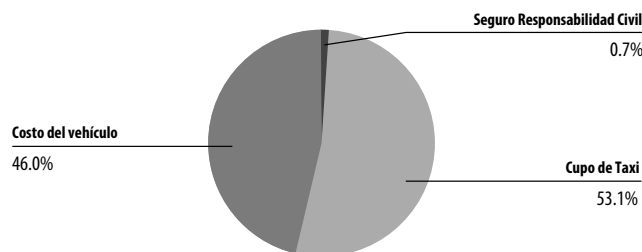
Figura 2: Costo de Taxi vs Carro particular en Plataforma



Fuente: Echeverry (2023a)

Como se evidencia en este gráfico, el principal costo de entrada al mercado es la tarjeta de operación, que es comercializada en el mercado informal como *cupos*. Dada su escasez, el precio de dichas tarjetas oscila entre los 70 y los 100 (o más) millones de pesos (Orozco, 2015, p.12; El Tiempo, 2015, 1:19; Noticias Caracol, 2016, 5:03).

Figura 3: Estructura de Costos para Comenzar a Operar Taxi



Fuente: Elaboración propia a partir de Echeverry (2023a)

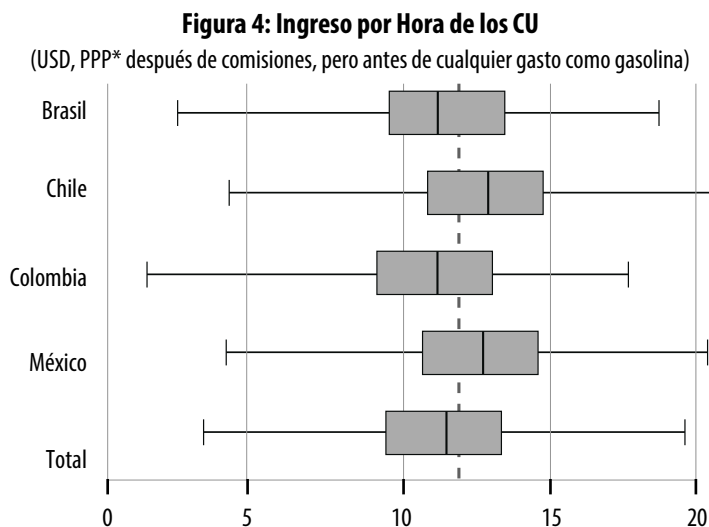
Excluir de la regulación el requisito de la tarjeta de operación, eliminaría *de facto* el mercado informal que se ha generado alrededor de estas, ya que lógicamente perderían su valor. De esta manera comprobamos la hipótesis **H3: Eliminar la tarjeta de operación reduce sustancialmente los costos de entrada al mercado**, pues, eliminar las tarjetas de operación, comercializadas como *cupos* reduciría en un 53% los costos de acceso al mercado —curiosamente, actualmente es más costoso el *cupo* que el propio vehículo en el que se presta el servicio—.

c. Beneficios sociales de las aplicaciones tecnológicas de transporte

Las regulaciones actuales excluyen a 250,000 conductores cuyos ingresos principales provienen de aplicaciones tecnológicas de transporte. Según Azuara et al. (2019), el conductor promedio de Uber en América Latina es un hombre de 38 años, vive en pareja y tiene un hogar de cuatro integrantes. Este perfil justifica la regulación de las aplicaciones en función del liberalismo igualitario, ya que las desigualdades derivadas de esta regulación son legítimas si mejoran las condiciones de vida de los actores menos favorecidos, incluidos conductores de taxis, conductores de aplicaciones y usuarios. Además, la regulación debe flexibilizar las exigencias del servicio tradicional de taxis.

Según Azuara et al. (2019), en Colombia, el 71% de los conductores de Uber tienen algún título de educación terciaria y el 7.6% de ellos cuenta con al menos un título de postgrado. Esto refleja los beneficios sociales de estas aplicaciones, ya que muchas familias dependen de estos ingresos. Los conductores son personas excluidas del mercado laboral o que no encuentran condiciones óptimas. En adición, más del 60% de los conductores informan que trabajar con Uber les ha dado más independencia y dignidad, y un ingreso más estable. Entre el 60% y el 75% de los conductores con experiencia en taxis prefieren Uber, destacando que los clientes de Uber son más respetuosos.

En Colombia, los conductores de Uber ganan en promedio 10.5 dólares la hora y trabajan una media de 15 horas semanales “En Chile y Colombia, los conductores ganan casi tres veces el salario mínimo por hora” (Azuara et al., 2019, p.31). Esto en contraste con los taxistas tradicionales, cuyos ingresos netos⁴ por hora pueden oscilar entre los 3 y 5 dólares (Echeverri, 2023b).



Fuente: Azuara et al. (2019)

4 También, calculado luego de descontar comisiones al dueño del taxi, pero antes de cualquier otro gasto como gasolina, etc.

De acuerdo con Azuara et al. (2019), las principales razones de los conductores para trabajar en Uber son “(i) obtener más ingresos (76%); (ii) tener horarios más flexibles (66%); y (iii) ser su propio jefe (63%)”. A lo anterior, se suma que un porcentaje importante de los conductores (28%) trabaja paralelamente en otras aplicaciones de transporte (p.32).

Garantizar una regulación que permita el uso libre de estas tecnologías mejora las condiciones de vida de los actores en desventaja. También beneficia a los consumidores, quienes disfrutan de tarifas más económicas y una mayor diversidad en opciones de movilidad. Estos servicios abordan algunas deficiencias del transporte tradicional y reducen las asimetrías de información. Los beneficios para los consumidores incluyen conocer de antemano el nombre del conductor, el vehículo, la tarifa a pagar, y tener acceso a una flota de vehículos relativamente nueva y diversos medios de pago (Orozco, 2015; El Tiempo, 2015; Narváez et al., 2018).

De este modo, sostenemos nuestra hipótesis **H4**: La regulación de las aplicaciones mejora las condiciones de vida tanto de los usuarios como de los conductores.

IV. ¿Cómo ha cubierto la *Revista Semana* la operación de las plataformas tecnológicas de transporte en Colombia? (2017-2023)

Respondemos a esta pregunta utilizando el método de agenda setting para rastrear y posicionar el tratamiento periodístico sobre la materia, es decir, cómo los medios nacionales han abordado, enmarcado y definido esta problemática. Para el análisis noticioso, utilizamos las ediciones digitales de la *Revista Semana*, el medio más leído en plataformas digitales según Comscore (2023).

El periodo estudiado abarca desde 2017 hasta 2023. Aunque Uber llegó a Colombia en 2013, Torres (2016) ya delimitó los hitos clave cubiertos por la prensa hasta 2016. Por lo tanto, decidimos continuar desde allí, enfocándonos en los desarrollos judiciales y sociales recientes y su cobertura mediática. La delimitación temporal también responde a las limitaciones de recursos y tiempo de este trabajo.

La muestra, compuesta por ediciones digitales de la *Revista Semana*, incluye 117 notas de prensa y artículos de opinión. Estos se categorizaron según el año de publicación y el encuadre o *framing* empleado por el medio durante la selección y prominencia de los temas, así como los mensajes expuestos al público. Establecimos dos subcategorías temporales de tres años cada una, agrupando tendencias y características similares según cada contexto. La categorización se realizó de la siguiente manera:

Tabla 2: Encuadre de la cobertura de *Revista Semana* por periodos

Periodo de año de publicación	Encuadre o <i>framing</i>
2017-2019	(1) Sesgo hacia las aplicaciones de transporte; (2) sugerencia de medidas punitivas y/o prohibitivas; (3) amarillismo; (4) surgimiento del término “guerra” entre las nuevas aplicaciones; (5) impacto económico –negativo– en el gremio de taxistas.
2020-2023	(1) Implicaciones –y preocupación– hacia la salida de Uber; (2) regreso de Uber –y debate sobre la posible– legalización–; (3) cuestionamiento hacia la tarjeta de operación de los taxis; (4) acogida –progresiva– de las aplicaciones–; (5) impacto de la coyuntura del COVID-19; (6) cobertura de manifestaciones.

Fuente: Elaboración propia con insumos de las ediciones digitales de la *Revista Semana*.

2017 - 2019: apogeo de Uber en Colombia, llegada de nuevas aplicaciones, primeras sanciones y agresiones entre gremios

Primero, realizamos una revisión de las fuentes y actores destacados durante el periodo analizado. Identificamos dos actores principales: (1) los conductores de taxis amarillos y (2) los líderes del gremio. También notamos un creciente interés en dar voz a la sociedad civil mediante encuestas virtuales y entrevistas durante manifestaciones.

El medio digital *Semana*, durante el período 2017-2019, priorizó a estos actores en sus noticias. Esta decisión pudo estar influenciada por factores como la relevancia percibida, el interés público, la importancia política y la novedad de la situación. En los artículos analizados, es evidente que el medio resaltó las declaraciones y acciones del gremio de taxistas sobre Uber, lo cual influye en la percepción y comprensión pública de la situación. Las fuentes técnicas y académicas fueron citadas esporádicamente. Se mencionaron multas, decretos y sanciones, pero de forma superficial.

Durante este periodo, se destacaron momentos álgidos de la tensión entre taxistas y conductores de aplicaciones. La *Revista Semana* (2017a;2017b) retrató la situación con titulares que enfatizaban la precariedad laboral de los taxistas, sugiriendo que esto era consecuencia de la llegada de las aplicaciones de transporte. El medio cuestionó las pólizas de seguro de aplicaciones como Uber y Cabify, afirmando que eran “ilegales” y propuso medidas prohibitivas y punitivas. Además, empleó un enfoque amarillista, con titulares alarmantes que retrataban la violencia entre los grupos.

La *Revista Semana* (2017c) en sus titulares y columnas de opinión también criticó la inacción del Estado colombiano, sugiriendo que, de ocurrir muertes en los enfrentamientos, el Estado sería responsable (Calderón España, 2017). Durante este periodo, nuevas aplicaciones de transporte como Cabify, InDriver y Beat ingresaron al mercado, lo que complicó aún más el conflicto.

El medio digital involucró a sus lectores en el debate mediante encuestas virtuales, donde la opinión pública estaba dividida entre el apoyo a la innovación de las aplicaciones y el respaldo al gremio de taxis. *Revista Semana* (2019), junto con la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), realizó un estudio sobre el perjuicio económico que el gremio taxista había sufrido desde la llegada de Uber, señalando

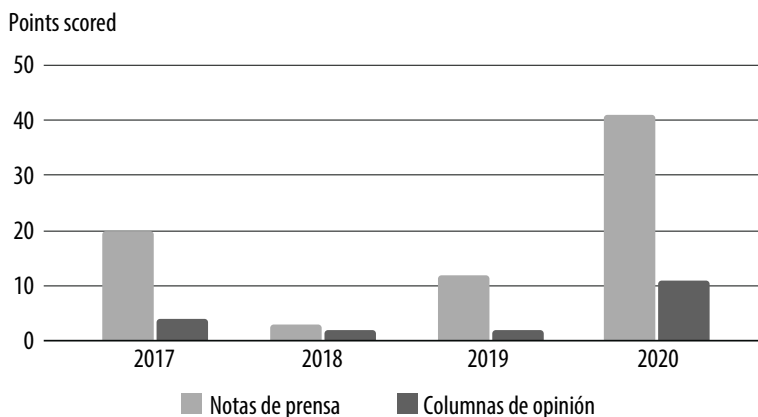
El análisis de las fuentes secundarias muestra un cambio de posicionamiento del medio respecto a años anteriores. Tonos conciliadores e imparciales, e incluso en defensa de Uber y otras aplicaciones, se evidencian en el comienzo del 2020. Columnistas de *Semana* manifestaron la necesidad de una acción regulatoria del Estado y rechazaron la decisión de la SIC que obligaba a Uber a abandonar el país:

(...) los cambios no siempre son fáciles, pero el rol del Estado no debe ser el de proteger el statu quo ni a determinadas empresas contra la revolución tecnológica, sino hacer que esta revolución tecnológica revierta sus beneficios para el interés general de los consumidores y de la sociedad en general (Villegas, 2019) [énfasis añadido].

Durante este año, la hiperproducción de notas de prensa y columnas de opinión sobre la coyuntura, atribuida en parte a la pandemia del COVID-19, fue notable. Solo en 2020, *Semana* publicó 41 notas de prensa y 11 columnas de opinión en ediciones digitales, un incremento considerable respecto a años anteriores. (Ver Figura 6).

En 2020, mientras el Estado no ofrecía garantías jurídicas a Uber y otras aplicaciones, regresó al debate la idoneidad de la tarjeta de operación. *Semana* realizó un reportaje sensibilizando sobre las condiciones diarias de los conductores de taxi, incluyendo los sobrecostos y pocas garantías del cupo. “De otra parte, hay un tema de profundo impacto social: eliminar los cupos mejoraría las condiciones de margen para los conductores y a pequeños propietarios” (*Revista Semana*, 2020b)

Figura 6: Producción de contenidos publicados por la *Revista Semana* sobre Uber y Taxis (2017-2020)



La pandemia del COVID-19 tuvo un impacto significativo en los gremios, reduciendo la demanda de servicios de transporte. Sin embargo, el término “economía colaborativa” tomó protagonismo, con *Semana* destacando su importancia en la reactivación económica post-pandemia.

Finalmente, la coyuntura actual atraviesa dos momentos álgidos: una nueva ola de protestas de los taxistas y un nuevo capítulo legal que favorece a las aplicaciones, con la Corte Suprema de Justicia reconociendo el impacto de las economías colaborativas en la competencia económica.

se adapten a una legislación obsoleta. Por lo tanto, cualquier regulación que busque solucionar el problema actual debe considerar cómo operan las aplicaciones para que las normas no contradigan la flexibilidad, practicidad e innovación que caracteriza su intermediación. Asimismo, una nueva normativa debería evitar enfoques punitivos y preferir incentivos.

2. Una regulación suficientemente flexible contribuye a un mayor bienestar de los actores del mercado en función de los principios de libertad y diferencia.

Los beneficios sociales de las aplicaciones respaldan su regulación. Al analizar a los conductores (punto VI, literal C), vemos que estas aplicaciones son una fuente crucial de ingresos para muchos colombianos vulnerables que, de otro modo, estarían desempleados. Aunque el nivel educativo de muchos conductores revela un problema más amplio, el valor social de las aplicaciones, con sus bajas barreras de acceso, es fundamental para la toma de decisiones. La sentencia SC 370-2023 establece que la desviación de clientes por el uso de la tecnología es legal y legítima dentro de los principios de libre competencia (p.25). Además, desde una perspectiva rawlsiana, la disparidad de ingresos entre conductores de apps y taxistas es aceptable si proporciona beneficios sociales significativos. Con una regulación flexible, los taxistas pueden optar por el modelo que les brinde mayores beneficios.

3. Principios deontológicos: Libertades económicas en un Estado Social de Derecho

Una regulación adecuada debe respetar las libertades económicas, relacionadas con derechos como el acceso al progreso científico y tecnológico, amparado en la sentencia SC 370-2023 y en tratados internacionales suscritos por Colombia. Las aplicaciones han solventado muchas deficiencias del mercado de transporte y han introducido soluciones novedosas. No hay razones para limitar el acceso a estos avances. Además, no se justifica que la legislación mantenga un oligopolio, restringiendo las libertades económicas de conductores y consumidores, quienes deben poder acceder a una mayor oferta y elegir libremente según sus preferencias (calidad, precio, seguridad, etc.).

VI. Propuesta de regulación

Las nuevas tecnologías han llegado para quedarse, según Peterson y Steinbaum (2023), “el asunto no es si la sociedad continuará usando las plataformas tecnológicas de transporte, sino qué forma tomarán” (Peterson y Steinbaum, 2023, p.657). Esto parece ser una realidad que los tomadores de decisiones aún no terminan de asimilar, bien sea debido a la restricción de conocimiento, o bien por motivaciones ideológicas. Posen (2015) destaca la ignorancia de los reguladores sobre estas innovaciones, lo que dificulta la creación de normativas efectivas. Nuestra propuesta, apoyada en Posen (2015), plantea no imponer reglas obsoletas a las plataformas sino desarrollar regulaciones experimentales centradas en la libertad del consumidor, su seguridad, privacidad y experiencia.

ELIMINAR LA TARJETA DE OPERACIÓN Y SUSTITUIRLA POR UN PERMISO DE FÁCIL TRÁMITE. La eliminación de la tarjeta de operación, especulativa y costosa, contribuye a superar la principal barrera de entrada al mercado. Proponemos su sustitución por un permiso accesible gestionado por las Secretarías de Tránsito y Transporte municipales, con requisitos similares a los actuales registros del RUNT. Este permiso debería ser renovable anualmente y exclusivo por conductor, excepto en empresas de taxis, donde el permiso será por vehículo.

No existirá ningún límite distinto al anterior para expedir el permiso, contrario a la restricción actual, que le da la potestad a los municipios para determinar la cantidad de tarjetas de operación que emitirá *'en función de la demanda'*, esta restricción es la principal causa de la especulación en el precio de las tarjetas de operación, pues son escasas en comparación con la cantidad de potenciales oferentes.

SE EXIGIRÁN POR IGUAL LAS REGULACIONES VIGENTES QUE PROTEGEN A LOS PASAJEROS. Consideramos necesario mantener y exigir por igual a empresas de taxistas y aplicaciones algunas regulaciones actuales como la exigencia del seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual, toda vez que los riesgos asociados a la prestación de un servicio público de transporte justifican esta norma.

ELIMINAR LA CATEGORÍA C1 DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN. Proponemos exigir la categoría B1 en lugar de la C1 para reducir el costo de entrada sin afectar la seguridad y eficiencia del servicio. Extender la exigencia de la categoría C1 a conductores de aplicaciones impondría una barrera de acceso, pues su coste actual es de aproximadamente \$1.700.000 pesos colombianos. Teniendo en cuenta que muchos conductores de aplicaciones acceden a estas como una solución expedita ante el desempleo, exigir una recategorización —que además posee un coste significativo—, puede ser contraproducente en virtud de los fines de nuestra propuesta regulatoria.

RECOMENDACIONES PARA LAS REGULACIONES EN SEGURIDAD SOCIAL. Como bien señala la literatura, los estudios sobre la materia, y la Corte Suprema de Justicia en su más reciente sentencia, la entrada de las aplicaciones tecnológicas de transporte —y otras herramientas enmarcadas en la economía colaborativa— supone grandes retos para los sistemas de salud y pensión, no solo en Colombia, sino a nivel global. Definitivamente es deseable contar con altos porcentajes de conductores afiliados a la seguridad social, es por ello que las reformas al sistema de seguridad social también deben tener presente las dinámicas propias de las economías colaborativas.

Propuestas regulatorias que han sugerido la vinculación obligatoria —contratación a término indefinido con prestaciones de ley— de los conductores de las aplicaciones tecnológicas de transporte, ignoran una realidad inmensa: la mayoría de estos conductores trabaja simultáneamente en varias aplicaciones para aumentar sus ganancias y productividad, imponer dicha exigencia implicaría eliminar la flexibilidad actual de los conductores para trabajar en los horarios que mejor se ajustan a su estilo de vida. Cualquier propuesta sobre esta materia debería buscar mejorar el acceso a la seguridad social de los conductores sin perjudicar la flexibilidad laboral de la que gozan actualmente.

OTRAS RECOMENDACIONES. Finalmente, sugerimos a los tomadores de decisiones evitar en lo sucesivo los enfoques punitivos para abordar problemas asociados a la economía colaborativa. En su lugar, priorizar los incentivos y un entendimiento profundo de las dinámicas del mercado y la caracterización de sus actores. En otro orden de ideas, el Estado debería promover la modernización y adaptación de los taxis a las nuevas tecnologías, lo cual muestra que estos pueden coexistir y beneficiarse mutuamente, prueba de ello es que algunas aplicaciones permiten solicitar el servicio tradicional de taxis por medio de sus plataformas.

Referencias Bibliográficas

- Acosta, M., & Espinosa, L. (2015). UBER UNA ALTERNATIVA NECESARIA PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS. *Universidad de Nariño: Revista Científica CODEX.*, 1(1), 163-176. <https://revistas.udenar.edu.co/index.php/codex/article/view/2553/2884>
- Alfonso, R. (2016). Economía colaborativa: un nuevo mercado para la economía social. *CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, 88, 231-258. <https://www.redalyc.org/pdf/174/17449696008.pdf>
- Amaya Barrero, C. A., & Cano Parra, C. A. (2020). *Economía colaborativa: ¿Crecimiento económico o cortina de humo para ganancia de grandes multinacionales?* Universidad Católica de Colombia. <https://hdl.handle.net/10983/24634>
- Ardila, M. (2015). "UBER": FUNCIONAMIENTO, REGULACIÓN Y PROBLEMÁTICAS DEL MARCO JURÍDICO NACIONAL. *Tesis Universidad de los Andes*. <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/18772/u722167.pdf>
- Azuara, O., González, S., & Keller, L. (2019). ¿Quiénes son los conductores que utilizan las plataformas de transporte en América Latina? *Nota Técnica IDB-TN-1779. Banco Interamericano de Desarrollo*. https://publications.iadb.org/publications/spanish/viewer/Qui%C3%A9nes_son_los_conductores_que_utilizan_las_plataformas_de_transporte_en_Am%C3%A9rica_Latina_Perfil_de_los_conductores_de_Uber_en_Brasil_Chile_Colombia_y_M%C3%A9xico.pdf
- Bamberger, K., & Lobel, O. (n.d.). Platform Market Power. *Berkeley Technology Law Journal*, 32(3), 1051-92. <https://www.jstor.org/stable/26488977>
- Bilbao, D. (2020, January 11). Forzar a Uber a salir de Colombia es un error gigante. *Revista Semana*. <https://www.semana.com/por-que-forzar-a-uber-a-salir-de-colombia-es-un-error-gigante-segun-daniel-bilbao/280712/>
- Bludyan, N. (2021). Assessment and Forecasting Development of the Global Taxi Market. *Studies on Russian Economic Development*, 32(4), 439-444. https://ideas.repec.org/a/spr/so-rede/v32y2021i4d10.1134_s1075700721040079.html
- Calderón España, G. (2017, March 9). Si hay muertos entre taxistas y Uber responderá el Estado. *Revista Semana*. <https://www.semana.com/situacion-de-taxis-y-uber-quien-responde/536493/>
- Cepeda, N. (2016). REGULACIÓN DE PLATAFORMAS PARA LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS: EL CASO UBER. *Tesis Universidad de los Andes*. <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/18222/u753904.pdf?sequence=1>

- Cherry, M. A. (2022). EMPLOYEE STATUS FOR “ESSENTIAL WORKERS”: THE CASE FOR GIG WORKER PARITY. *Loyola of Los Angeles Law Review, Forthcoming*, 55(2), 685-737. <https://scholarship.law.slu.edu/faculty/608/>
- Comscore (2023). Medios de Colombia más leídos en Multiplataforma Mayo 2023. *Comscore*. <https://www.scribd.com/document/656242632/Informe-de-Comscore>
- Doménech Pascual, G. (2015). LA REGULACIÓN DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA (El caso «Uber contra el taxi»). *REVISTA CEFLEGAL*, 175-76, 61-104. <https://roderic.uv.es/bitstream/handle/10550/54302/112244.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Echeverri, E. (2023a, February 1). Trabajar con taxi es 119% más caro que con un carro particular en apps del mercado. *LaRepublica.co*. <https://www.larepublica.co/empresas/trabajar-con-taxi-es-119-mas-carro-que-con-un-carro-particular-en-las-plataformas-3534341>
- Echeverri, E. (2023b, February 22). Particulares en apps pueden ganar \$200.000 y un taxi \$65.000 cada día. *LaRepublica.co*. <https://www.larepublica.co/empresas/particulares-en-apps-de-movilidad-pueden-dar-ganancias-de-200-000-y-un-taxi-genera-65-000-al-dia-3551686>
- ¿El paso del coronavirus impulsará el uso de plataformas de movilidad en el país? (2020c, April 28). *Revista Semana*. <https://www.semana.com/coronavirus-y-micromovilidad-en-colombia/284624/>
- El Tiempo. (2015). ¿Cuál es el problema de las regulaciones entre Uber y los taxis? *El Tiempo*, [Video]. https://www.youtube.com/watch?v=LBY55eAOGjA&ab_channel=ELTIEMPO
- Gangas Gonzáles, J. I. (2020). ¿REGULAR MUCHO, POCO O NADA? LA LEY UBER EN CHILE Y LA EXPERIENCIA COMPARADA EN REGULACIÓN DE APLICACIONES DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS. Repositorio Académico de La Universidad de Chile. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/177789>
- Gil, M. C. (2023, January 31). Salida de aplicaciones de movilidad dejaría ocho millones de usuarios desatendidos. *LaRepublica.co*. <https://www.larepublica.co/empresas/la-salida-de-apps-de-movilidad-dejaria-ocho-millones-de-usuarios-desatendidos-3533337>
- Gómez Villamizar, F. (2017, March 17). Uber, por qué Uber no se legaliza. *Semana.com*. <https://www.semana.com/uber-por-que-uber-no-se-legaliza/71894/>
- Meliti, L. (2020). UBER CASE, COMPETITION LAW IMPLICATIONS IN EUROPE AND LATIN AMERICA: DEFENDERS OF THE OLD ECONOMY VERSUS ADVOCATES OF THE DIGITAL REVOLUTION. *ILSA Journal of International & Comparative Law*, 26(3), 446-476. <https://nsuworks.nova.edu/ilsajournal/vol26/iss3/3/>
- Narvaez, B., Arrieta, Y., & Flores, B. (2018). El caso del aplicativo móvil Uber frente al régimen de protección a la competencia en la legislación colombiana. *Revista Justicia*, 23(33), 37-50. . <https://doi.org/10.17081/just.23.33.2881>
- Noticias Caracol. (2016). Taxis vs. Uber: ¿quién gana y quién pierde? *Noticias Caracol*. https://www.youtube.com/watch?v=hp8_g0aSOBw&ab_channel=NoticiasCaracol
- Orozco, S., & Velásquez, M. (2015). Uber: la plataforma tecnológica que rompe con los esquemas tradicionales de la regulación en materia de transporte individual de pasajeros en Colombia. *Rev. derecho comun. nuevas tecnol*, 14, 1-35. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7496894>

- Peterson, C., & Steinbaum, M. (2023). Coercive Rideshare Practices: At the Intersection of Antitrust and Consumer Protection Law in the Gig Economy. *The University of Chicago Law Review*, 90(2), 623-658. <https://chicagounbound.uchicago.edu/uclrev/vol90/iss2/10/>
- Portafolio. (2018, December 13). Cancelarán hasta por 25 años las licencias a conductores de Uber y Cabify. *Portafolio*. <https://www.portafolio.co/economia/cancelaran-hasta-por-25-anos-licencias-a-conductores-de-uber-y-cabify-524440>
- Posen, H. (2015). Ridesharing in the Sharing Economy: Should Regulators Impose Über Regulations on Uber? *IOWA LAW REVIEW*, 101(1), 405-433. <https://ilr.law.uiowa.edu/print/volume-101-issue-1/ridesharing-in-the-sharing-economy-should-regulators-impose-ueber-regulations-on-uber>
- Pulzo. (2019). ¿Cuántas personas trabajan con aplicaciones de transporte en Colombia? *Pulzo*. <https://www.pulzo.com/economia/cuantas-personas-trabajan-con-aplicaciones-transporte-colombia-PP709922>
- Quintero, J. D. (2019). *Plataformas digitales de economía colaborativa y su impacto en el mercado tradicional de servicios: caso Uber Colombia*. Universidad Cooperativa de Colombia, Facultad de Ciencias Económicas. <http://hdl.handle.net/20.500.12494/14019>
- Rawls, J. (1982). LA JUSTICIA COMO IMPARCIALIDAD. *Revista Chilena de Derecho*, 9(1), 183-196. <https://www.jstor.org/stable/41608071>
- Revista Semana. (2017a, January 25). Taxi, cuánto gana un taxista. *Semana.com*. <https://www.semana.com/consumo-inteligente/multimedia/taxi-cuanto-gana-un-taxista/71337/>
- Revista Semana. (2017c, January 28). Pelea: Taxis contra Uber. *Semana.com*. <https://www.semana.com/nacion/articulo/pelea-taxis-contra-uber/513545/>
- Revista Semana. (2017b, February 1). Pólizas de seguros para los vehículos de Uber en Colombia. *Semana.com*. <https://www.semana.com/polizas-de-seguros-para-los-vehiculos-de-uber-en-colombia/241548/>
- Revista Semana. (2018, October 21). Se formó la guerra de las aplicaciones de transporte en el país. *Semana.com*. <https://www.semana.com/competencia-entre-aplicaciones-de-transporte-en-colombia/263351/>
- Revista Semana. (2019). Taxistas bogotanos en cifras. *Semana.com*. <https://www.semana.com/cuanto-devenga-un-taxista-en-bogota/276397/>
- Revista Semana. (2020a, January 11). Colombia sin Uber. *Revista Semana*. <https://www.semana.com/uber-se-va-de-colombia-que-consecuencias-trae-la-salida-de-la-plataforma-del-pais/647735/>
- Revista Semana. (2020b, February 9). ¿Cuánto vale un cupo de taxi en Bogotá? *Semana.com*. <https://www.semana.com/cuanto-vale-un-cupo-de-taxi-en-bogota/281403/>
- Revista Semana. (2020d, April 7). Envíos, financiación y kits de prevención las ayudas de las plataformas de movilidad en Colombia. *Revista Semana*. <https://www.semana.com/ayudas-de-didi-beat-uber-y-mi-aguila-para-enfrentar-el-coronavirus/283953/>
- Revista Semana. (2020c, April 28). ¿El paso del coronavirus impulsará el uso de plataformas de movilidad en el país? *Revista Semana*. <https://www.semana.com/coronavirus-y-mi-cromovilidad-en-colombia/284624/>
- Revista Semana. (2020e, May 6). “Las plataformas de transporte serán clave para la reactivación económica”, DiDi. *Revista Semana*. <https://www.semana.com/plataformas-de-transporte-y-coronavirus-didi-y-uber/285969/>

- Revista Semana. (2023, October 11). Taxistas pierden batalla con Uber en Colombia: Corte Suprema de Justicia emitió sentencia sobre proceso por competencia desleal. *Semana.com*. <https://www.semana.com/nacion/articulo/taxistas-pierden-batalla-con-uber-en-colombia-corte-suprema-de-justicia-emitio-sentencia-sobre-proceso-por-competencia-desleal/202330/>
- Romero, S. D., & Parra, L. E. (2016). Análisis de la viabilidad de la regulación del servicio de uber en la ciudad de Bogotá. *Trabajo de grado*. Universidad La Gran Colombia. https://repository.ugc.edu.co/bitstream/handle/11396/3674/Analisis_viabilidad_regulaci%c3%b3n_UBER.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Sánchez Salazar, L. S., Avendaño Jiménez, S., Coronel Ávila, Y., & Castellanos Castillo, L. A. (2016, Marzo 17). Uber: ¿un negocio innovador desregularizado o vulnerador de la libre competencia? (Uber: An Innovative Deregulated Business or an Infringer of the Free Competition?). *Justicia y Derecho*, 2, 7-39. <https://ssrn.com/abstract=2748888>
- Santamaría, J. M. (2020, January 15). Ubericémonos por José Miguel Santamaría Uribe. *Semana.com*. <https://www.semana.com/ubericemonos-por-jose-miguel-santamaria-uribe/280803/>
- Silva, J. G. (2015, December 2). Decreto reglamenta el servicio de transporte de lujo en Colombia. *Asuntos Legales*. <https://www.asuntoslegales.com.co/consultorio/decreto-reglamenta-servicio-de-transporte-de-lujo-en-colombia-2329011>
- Torres Castro, C. M. (2016). COMPARACIÓN DE FACTORES QUE HAN AFECTADO LA REGULACIÓN DE UBER EN BOGOTÁ, COLOMBIA Y CIUDAD DE MÉXICO, MÉXICO. Unian-des. <http://hdl.handle.net/1992/15139>
- Velandia Romero, J. R., Pinzon Sepúlveda, W., & Peñaranda Riveros, E. Y. (2020). ANÁLISIS DE LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN COLOMBIA A PARTIR DEL USO DE LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS. Universidad Cooperativa de Colombia, Facultad de Derecho. <http://hdl.handle.net/20.500.12494/34700>
- Villegas, L. (2019, December 27). Las plataformas tecnológicas, Uber y el status quo. *Semana.com*. <https://www.semana.com/opinion/articulo/las-plataformas-tecnologicas-uber-y-el-status-quo/280501/>