

3C .co

Comunicación,
Capitalismo y
Crítica
en la Colombia
Digital

Joseph Livingston Crawford-Visbal
(Comp.)

Lendrys Olivero Silva
Yiseth Coronado Blanco
Marcela López Ponce
Ana Alfaro Morales
Sulena Orozco Cabrales
Daniella Vasallo Díaz



UNIVERSIDAD
DE LA COSTA
1970

VERILABO MENEUCACION

libro digital

Capítulo II

Uber: Impacto Socio-Económico en la ciudad de Barranquilla

Yiseth Coronado Blanco

Introducción

A Colombia llegó una empresa internacional que revolucionó y generó diferentes controversias, malestares, y polémicas, posicionándose en el mercado del transporte de personas usando una aplicación móvil. Inició como uno de los grandes pulpos de la economía, partiendo de algo cotidiano como es requerir un servicio para trasladarse en la ciudad de San Francisco, en el estado de California. Su cofundador y director ejecutivo, Travis Kalanick, es un ingeniero informático que se encontraba en la conferencia LeWeb en Francia (tecnología, emprendimiento, innovación) entre el año 2008 y 2009, y le resultó un caos solicitar dicho servicio cotidiano para trasladarse desde y hacia el evento, por lo cual pensó en cómo sería llegar a “tener un

conductor privado con tan solo presionar un botón” (Uber Blog, 2015).

A partir del análisis correspondiente al nacimiento y evolución de esta empresa internacional cuyo servicio es actualmente utilizado en países de la región como México, Perú, Bolivia, Uruguay, Ecuador, Republica Dominicana, Argentina y Colombia, surgen grandes inquietudes, que se articulan con los temas centrales del presente capítulo, las cuales se formulan a continuación: ¿Cuánto genera de ingreso esta aplicación? ¿Es una empresa legal? ¿Cómo afecta la economía de nuestro país? ¿Cuál es el impacto en nuestra ciudad?

Estas y otras inquietudes asociadas con la opinión de los lectores, comprenden el centro de la discusión que se generará a partir del análisis sobre los aspectos económicos y sociales de la aplicación móvil llamada ‘Uber’, partiendo del contexto cultural específico de la ciudad de Barranquilla en Colombia.

En este orden de ideas, se hace pertinente el desarrollo de un apartado de conceptualización sobre las palabras clave que permiten desarrollar el presente capítulo. Adicionalmente, este análisis se enriquece significativamente con la información suministrada por parte de los conductores de los vehículos que actualmente están conectados con la aplicación; así como, con

las opiniones de los ciudadanos que conocen la aplicación pero que nunca la han usado, los usuarios habituales, y conductores de taxis de servicio público, con miras a construir una mirada de 360°, analizando a su vez, "el vacío legal" frente al cual *Uber* se ha expuesto en la ciudad. Por consiguiente, se resaltarán temas tales como el éxito de esta aplicación que es clasificada como "ilegal" en el país, así como, el análisis de los factores estratégicos que le permiten mantener y sostener su estructura económica.

Tal como se puede evidenciar, *Uber* genera ingresos extras para los conductores que tienen sus vehículos propios, o incluso, cómo en algunos casos genera ingresos a personas que buscan la manera de tener un vehículo con el que puedan manejar y ganar dinero; razón por la cual esta aplicación se configura como una solución económica que se ha impuesto gracias a su facilidad de acceso y uso. ¿Es esta aplicación viable económicamente para los prestadores del servicio? ¿Cómo afecta su ingreso al mercado a su competencia tradicional, los taxis de servicio público? Cabe resaltar, que esta plataforma requiere una conexión constante con un medio de comunicación masivo como es el Internet, al cual los conductores acceden desde un celular o *tablet* y que, a diferencia de otras aplicaciones gratuitas, no impone publicidad de manera agresiva.

Uber enciende motores

La aplicación *Uber* se crea en el año 2009, en San Francisco (California), para resolver una necesidad particular: en esta ciudad, el 72 % de los usuarios del transporte público estaba inconforme con el servicio y había una oportunidad para explotar ese nicho de mercado. Por tal motivo *Uber* surge como solución a este problema, generando innovación en el servicio de transporte, con una aplicación móvil que ofrece un servicio de vehículos de transporte con conductor privado, el cual permite cómodamente seleccionar el lugar de origen y lugar de destino; diferenciándose de los demás tipos de transportes públicos que tienen estipuladas estaciones para poder desembarcar (Dinero, 2014).

Su fundador inició esta empresa con el nombre de '*UberCab*' (palabra compuesta de origen etimológico tanto alemán como inglés). 'Über' en alemán significa 'encima de' cuando se le anexa un prefijo, significa 'súper' y 'cab' en inglés significa Taxi; por consiguiente, '*UberCab*' se presenta al público como un súper taxi, ya que la idea de sus creadores era ofrecer un sistema de servicio de taxi superior a los convencionales. Una vez inició la prestación del servicio, y teniendo en cuenta que se realiza a través de Internet para facilitar su pronunciación, se dejó solamente el

término '*Uber*', el cual sigue vigente (Cromo, 2014).

La idea de esta aplicación móvil, surge cuando sus fundadores Garrett Camp y Travis Kalanick al salir de una conferencia llamada *LeWeb* en Francia, fueron a tomar un servicio de taxi y surgió la idea de '*acceder a un transporte con chofer privado, teniendo que hacer solo un clic*'. *Uber* inició oficialmente en el año 2010, acaparando a la ciudad de San Francisco y llegando a diferentes ciudades de Estados Unidos, actualmente *Uber* se encuentra disponible en más de 330 ciudades en 60 países, extendiendo de manera rápida y significativa su servicio de transporte (*Uber Blog*, 2015).

Esta empresa se caracteriza a sí misma, como una solución tecnológica que contribuye a la movilidad de los países (principalmente EEUU), aportando un servicio seguro, confiable y accesible a cualquier persona que disponga de un teléfono celular y una conexión a Internet estable. Cabe resaltar que, *Uber* tiene como promesa comercial, ofrecer un servicio eficiente, seguro, oportuno y totalmente diferente a los transportes tradicionales.

Dentro de las políticas que ofrece *Uber* como empresa de transporte, reitera su compromiso con la seguridad del cliente y de los socios (tal como se denomina a los conduc-

tores). Esto se puede garantizar con la implementación de algunos cambios tecnológicos dentro de la misma aplicación, requiriendo un espacio de seguridad que permita compartir los detalles de viaje, así como también reestructurar los estándares para una reducción de incidentes, teniendo un equipo especial dispuesto las 24 horas del día dentro de la aplicación para aclarar dudas.

En el año 2013, *Uber* llegó a Colombia ofreciendo su servicio y facilitando una 'mejor movilidad' en las ciudades principales, como Bogotá, Cali y Medellín (primeras ciudades donde el servicio de transporte llegó). La empresa ingresó al país con la mentalidad de cambiar o reestructurar la problemática que se experimenta en estas ciudades frente al servicio del transporte público; puesto que el tráfico y las altas tarifas, hacen parte de las quejas constantes entre los ciudadanos.

Inicialmente establecieron una política ajustada para ofrecer tarifas bajas, comodidad, seguridad, ahorro de tiempo, entre otros atributos del servicio. Cuando *Uber* llegó a estas tres ciudades, un 63% de la población utilizaba Taxi y solo el 3% dejó de usar este servicio, ya sea para cambiarse a *Uber* o por las diferentes alternativas de transporte que permitía la ciudad. Ante este impacto inicial, el slogan de *Uber* era ofrecer 'rapidez, ahorro de tiempo y economía'.

Al igual que en su ciudad de origen, *Uber* creció a un ritmo acelerado en Colombia, iniciando con las tres ciudades anteriormente mencionadas, posteriormente difundiéndose y llegando a otras ciudades y lugares de Colombia como Pereira, Ibagué, Popayán, Bucaramanga, Cúcuta, Cartagena, y por último, Barranquilla.

La primera ciudad costera en la que *Uber* ingresó como aplicación, fue Barranquilla, en febrero del año 2015. Este ingreso al mercado no fue pacífico, ya que provocó revueltas (al igual que en las demás ciudades), pero en esta ciudad se habló de innumerables protestas por parte de los taxistas, en contra de los diferentes servicios que ofrecía la aplicación.

Dentro de las estrategias que *Uber* tuvo que implementar para posesionarse en Barranquilla, la más importante fue reestructurar las tarifas a fin de incentivar mayor demanda y más solicitudes de viajes por hora. Una vez se posesionó en el mercado de la ciudad, se evidenció el uso masivo de esta aplicación, generando un gran impacto en la ciudad. Se puede evidenciar a través de la observación y la aplicación de encuestas realizadas, principalmente llevadas a cabo con los usuarios (principalmente jóvenes) y quienes asumen el rol de 'socio conductor', la mayoría de ellos mayores de 30 años.

Teniendo en cuenta que la idea de su creador era tener un servicio de transporte '*a un click de distancia*', este servicio surge a través de una aplicación en dispositivos móviles, donde los usuarios y los socios debe tener la aplicación, así como también deben contar con datos móviles o estar conectados a una red Wifi. Para que los socios puedan iniciar su labor, deben ingresar a la aplicación con una clave personal e intransferible. No se le exige estadística de uso, es decir, no deben cumplir con un horario o tiempo de trabajo, y uso técnico de la aplicación es sencillo, además que ofrece diversas maneras de comunicarse y calificaciones internas tanto para usuarios como para socios de la plataforma.

Para realizar la contratación, se requieren ciertos documentos y especificaciones, que certifican al usuario como socio de la empresa. Después de adelantar el registro y una vez activada la aplicación, se emite un sonido que debe informar la ruta y el destino del servicio solicitado y después de aceptado se verifica la información del usuario (nombre y puntaje en la aplicación), de forma que se asegura la privacidad de los individuos sino se aceptan los servicios.

En el caso de los usuarios, una vez la persona descarga la aplicación, deberá registrarse y de igual manera, suministrando la información requerida para habilitar el pago

con tarjeta de crédito. Una vez realice este procedimiento, el usuario sólo deberá abrir la aplicación para acceder al servicio; indicando el punto de partida y el destino previsto del viaje. De esta manera, se puede estimar la tarifa a pactar, y una vez el conductor acepta el servicio, se podrán visualizar los datos del conductor y su vehículo. Esta forma de interacción, se emplea para garantizar la seguridad tanto del conductor, como del usuario para incrementar el nivel de seguridad del servicio.

Uber tiene un sistema calificación con estrellas que evalúa la confianza en los usuarios y conductores, y lo logra a través de una calificación mutua que facilita un servicio prestado con calidad. Estas calificaciones son indicadores individuales de cada usuario, y son la base para regular el comportamiento de todos los usuarios de la plataforma, porque son el soporte para tomar decisiones respecto a infractores en el sistema, así como incentivos, tanto para el usuario como para el socio.

El método de pago que utiliza *Uber* generaba un incentivo para la actualización tecnológica y el ingreso a la vida crediticia de muchos usuarios en las ciudades que ingresaban, ya que el pago con tarjeta de crédito era la única manera de utilizar la plataforma, y según cifras del Banco de la República (56,1 %), sólo un porcentaje de los colombianos están

aprobados para tener una tarjeta de crédito en el primer trimestre del año. Sin embargo, *Uber* posteriormente permitió el pago en efectivo para sus usuarios, con miras a incrementar la cobertura y accesibilidad frente a su público objetivo (Banco de la República, 2014).

Uber una alternativa laboral frente al desempleo

A nivel empresarial, *Uber* adelanta un proceso inicial de verificación de rigor a cada uno de los conductores, quienes deben cumplir satisfactoriamente con este protocolo para ser aceptados como 'socios' y posteriormente contar con un usuario registrado para brindar sus servicios y generar ingresos con la plataforma. El primer paso, es el estudio de su hoja de vida, así como de sus antecedentes judiciales. Posteriormente se realiza una entrevista, una prueba psicotécnica, y otros requisitos (Uber blog, 2015).

Este procedimiento se puede tomar como un proceso riguroso que una empresa legal dentro del marco colombiano realiza a la hora de tener nuevos trabajadores, lo cual hace de *Uber* una idea legal pero que ciertamente no lo es por no cumplir con los parámetros que el estado le pide.

Como la aplicación *Uber* permite realizar calificación del conductor por parte del usuario, es relativamente sencillo 'expulsar' de la plataforma a los socios que no cumplan satisfactoriamente con los estándares y expectativas del servicio; por obtener malas calificaciones sistemáticamente y en otros casos como consecuencia de evidenciar comportamientos indebidos a partir de los reportes de los usuarios; en tales casos, *Uber* desactiva al conductor.

Cabe anotar que *Uber* se convierte en una 'opción con alta flexibilidad laboral' dado que permite trabajar con un vehículo particular y en el horario disponible por el conductor; esto hace que el 'socio' lo vea como una alternativa para generar ingresos extra en los tiempos libres, y a la vez, ha sido una oportunidad para las personas en situación de desempleo que tienen vehículos propios, como un medio efectivo en la generación de ingresos para su familia; permitiendo, según fuentes oficiales, bajar el índice de desempleo actual y convirtiéndose en una gran ayuda para muchos hogares, sin embargo esta ocupación es considerada como un empleo informal dentro de Colombia, abarcando un porcentaje del 48,0% de personas ocupadas informales, según DANE (2018). De igual manera, algunos socios ven la plataforma como una opción de laborar inde-

pendientemente, siendo esta aplicación viable para generar ingresos adicionales.

Lo anterior se puede evidenciar en el testimonio del señor Ricardo Manotas, quien tiene una familia conformada por su esposa y sus 3 hijas, además de un hijo por fuera del matrimonio. Con 40 años de edad, había quedado desempleado, y encontró una opción para laborar con Uber, que le aseguraba que tendría tiempo para dedicarle a su familia, ser independiente y generar ingresos para el su sustento. El señor Ricardo labora los fines de semana en horario nocturno y los días hábiles en horario diurno, aproximadamente en turnos de 6 horas promedio. Manifiesta que *"genera ingresos diarios de \$70.000 COP (\$21,66 USD) y sus gastos de operación, como el costo del combustible y el mantenimiento del vehículo son rondan los \$30.000 COP (\$9,28 USD) diarios, quedando una ganancia neta de \$40.000COP diarios (\$12,38 USD), equivalente a más de un salario mínimo en el mes"* (Manotas, 2018).

Ricardo evidencia que la aplicación permite generar ingresos con los que se puede sostener un núcleo familiar, pero esto no significa que sólo hombres sean conductores de la plataforma. En Colombia el 6.8% de socios son mujeres al volante, y la cifra más alta está en Medellín en donde el 9% de los conductores son mujeres cabeza de hogar (Uber blog,

2016). Por lo anterior, se evidencia que *Uber* se ha convertido en una alternativa para algunos hogares colombianos, la cual permite a muchos conductores generar ingresos, no importando el género o estrato socioeconómico, generando así una nueva alternativa 'laboral informal' en la economía Colombia.

Cacería del Sistema Uber

El ingreso de la aplicación *Uber* en países latinoamericanos (Chile, España, Argentina, México, Costa Rica, Panamá, Uruguay, Ecuador, República Dominicana, Puerto Rico, entre otros) ha generado diferentes conflictos con los conductores de las empresas de taxis; llegando incluso al punto de suscitar violencia física y amenazas hacia los socios de *Uber* por parte del gremio de los taxistas. Es así como, algunos medios de comunicación, han reportado hechos tales como los siguientes: *"Un grupo de conductores se concentraron en cinco puntos y llegaron en 'plan tortuga' hasta la carrera 44, en la ciudad de Barranquilla. Manifestantes lanzaron huevos a vehículos que no se sumaron a la protesta"* (El Heraldo, 2017).

Estos conductores tradicionales consideran la aplicación como una competencia desleal, y justifican sus acciones como una defensa legítima de su estilo de vida. Debemos acla-

rar que en Colombia los taxistas en su mayoría no son dueños del vehículo y deben entregar una tarifa diaria a su 'patrón', lo que implica que su ingreso diario se reduce, y tienen más dificultades para llevar sustento a su familia. Así mismo, cabe destacar que la documentación para el transporte de personas es diferente para los taxis, que se consideran como un servicio público y por ende tienen muchos más requisitos legales, frente a lo que necesita un vehículo particular.

En el contexto de los conflictos generados entre el gremio de taxistas y los socios de la aplicación *Uber*, sale a relucir el estado de la ilegalidad en la que opera el servicio de la aplicación. En diferentes países se manifiesta la ilegalidad de la prestación de este servicio por no estar sometida a los requerimientos de transporte ni en el pago de impuestos por el mismo concepto, o porque implica desvalorización en los taxis y pérdida económica para el monopolio que tiene el Ministerio de Transporte, ya que *Uber*, por ser una aplicación con pocas sedes físicas (que actúa como intermediario), es en teoría regido por el Ministerio de Tecnología.

Para efecto de profundizar en el análisis de la ilegalidad que tiene este nuevo medio de transporte, cabe resaltar que estas controversias no sólo ocurren en Colombia, ya que, en otros países, su sistema es considerado ilegal,

aunque por diferentes razones. En Argentina, por ejemplo, se presentó en el año 2016 un proyecto de ley para regular el uso de aplicaciones web, como es el caso de la plataforma *Uber*, quien hizo caso omiso a la ley.

Por otro lado, en Costa Rica, la ilegalidad es por temas de permisos en cuanto al Estado Costarricense, que permiten realizar actividades rentables con el transporte. Sin embargo, *Uber* reaccionó al adoptar una comunidad para abastecerlos de transportes, tomando como ejemplo anteriores actividades de comunidad, pero este caso con el abastecimiento de agua, luego ofreció empleo de oficina a 300 personas, con todo *Uber* sigue siendo presionado por taxistas, por lo que se vieron la necesidad de abandonar una feria de empleo, en la que debidamente ofrecían dichos trabajos de oficina.

Según el diario la República, en un informe especial referente a *Uber*, en países como Bulgaria, se le acusa a la empresa de realizar prácticas anticompetitivas, ordenándosele mantener funciones siempre y cuando se registre como compañía de taxis. En Dinamarca dejó de funcionar pues surgió una nueva ley exigiendo a todos los servicios de transporte particulares un taxímetro. Por su parte, en Hungría cualquier firma de transporte que operara por medio de plataformas en línea quedó totalmente prohibida.

También llegó a prohibirse en otros lugares como la ciudad de Eugene (Oregón, EE.UU.), en Maharastra, Telengu y Karnataka (India), así como en Fukuoka (Japón). Igualmente, en países como Tailandia o Brasil. Las Vegas, en Nevada; Bangkok (Tailandia) y Río de Janeiro (Brasil) han incorporado últimamente algunos de los servicios, después de cambios legislativos (Herrera, 2018).

En naciones como Corea del Sur, tomaron la iniciativa de retrasar las decisiones sobre *Uber*, como una manera de pedir suspender sus servicios hasta el momento de aprobación de la legislación y regulaciones específicas de *Uber*; así como sucedió en Florida (Estados Unidos), donde voluntariamente se tomó la decisión de suspender operaciones, por efecto de las presiones de las comunidades locales y los municipios.

Pese a las presiones legales, *Uber* sigue operando en diferentes lugares (en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, por ejemplo, la policía de tránsito incautó 34 vehículos *Uber* por operar ilegalmente en 2015). Sin embargo, en otras ciudades y países por efecto de algunos vacíos normativos y legales identificados en los sistemas de transporte, al servicio de *Uber* se le ha permitido continuar con sus operaciones. En Alemania, por ejemplo, *Uber* pretende comprar licencias comerciales para los socios conductores, con el fin de 'acceder a

la prestación del servicio con una alternativa polémica' frente a la ley que les prohíbe a los transportes compartidos operar sin licencia de taxi. Incluso no hay garantía de una conducción sin problemas por el hecho de ser una nueva competencia en el mercado local de taxis.

Uber ha ingeniado algunas estrategias para poder expandir su negocio. En ciudades como Madrid (donde nuevamente ha sido prohibida su operación), se intentó sustituir *UberPop* por *UberX*. Para el caso de *UberPop* se permitía a cualquier conductor con vehículo, utilizar la aplicación con tarifas bajas, mientras que, para el caso de *UberX* los conductores requieren sacar una licencia para ajustar sus precios. En ciudades como Bruselas, Berlín, algunas regiones de Holanda y en Victoria (Australia), *Uber* ha implementado estos atajos legales para seguir operando. En el caso de ciudad de México, los conductores tienen que inscribirse con una cuota en la Secretaría de Movilidad (Herrera, 2018).

Si nos trasladamos a Barranquilla, la ilegalidad de *Uber* fue motivo de intensos debates en los medios tradicionales debido a las radicales acciones por parte de los Taxistas, que protestaron y buscaron diversas maneras de oponerse a la compañía, con tal de defender su trabajo. Actualmente esas protestas han disminuido, pero los dueños de taxis aún

sienten recelo y consideran que la manera de trabajar de Uber no es sigue los parámetros establecidos por la ley, esta afirmación podemos tomarla de diferentes entrevistas realizadas a taxistas.

Este es el caso del señor Antonio José Camacho, quien es taxista hace 23 años. Su inconformidad con la aplicación de *Uber* se debe a los altos impuestos que como taxistas deben pagar, además de las bajas tarifas que ofrece su competencia y que les ha quitado clientes a los taxistas tradicionales. *“Uber no paga los mismos impuestos que nosotros debemos pagar y aun así nos han quitado bastantes clientes y eso no es justo, por eso no apoyo esta aplicación”* (Camacho, 2018).

Esta lucha entre conductores de taxis y socios de *Uber* ha cedido con la llegada de una competencia aún más directa, representada en la nueva aplicación llamada *InDriver*. Este servicio es similar a la plataforma de *Uber* con la diferencia de que permite trabajar a los taxistas en su sistema, además de dar la posibilidad de que el usuario proponga una tarifa por su trayecto, que puede ser aceptada o modificada por los conductores.

Antonio ha trabajado con los servicios que le ofrece *InDriver* y menciona que la diferencia entre las aplicaciones *“es que podemos entrar los taxistas a trabajar con la aplicación,*

además de tener la misma facilidad que tienen los carros particulares y la escogencia de precio tanto del conductor como del cliente" (Camacho, 2018).

El señor Antonio, proporcionó información acerca del funcionamiento del sistema *Uber*. Como socio de la empresa, las tarifas que se cobran son redistribuidas para ser entregadas a la empresa. *Uber* pide a sus socios un 20% o 25% de comisión por servicio prestado por el conductor en un tiempo estipulado, y Antonio expresa que en *InDriver*, la cuota que es entregada a la empresa es sólo del 5% del total de las ganancias en el mes. "*Uber* por todo esto ha bajado mucho de calidad y la aplicación de *InDriver* ha ganado su posición en Barranquilla" (Camacho, 2018).

Este cambio ha sido significativo en la ciudad, puesto que en la actualidad podemos encontrarnos con nuevas formas de transportes que parten de tan solo una aplicación en los teléfonos celulares o cualquier dispositivo móvil que disponga de acceso a Internet y capacidad para poder descargar e instalar estas aplicaciones.

Ahora bien, la situación legal de los socios conductores de *Uber*, que 'serían para nosotros los empleados', constituye un aspecto que amerita nuevas reflexiones sobre los riesgos asumidos por socios y usuarios; da-

do que, a partir de las entrevistas adelantadas se evidenció la falta de protección en los aspectos relacionados con la protección en salud y pensión. Es decir, un conductor de *Uber*, debe pagar una tarifa perteneciente a la aplicación, pero no se incluye el derecho de una afiliación a la salud, y no hacen ahorros contributivos para una pensión. En caso de un accidente, los mismos conductores deben hacerse responsables de los gastos, tanto del vehículo como de las personas involucradas; en este contexto, los 'socios' de *Uber* no cuentan con la legislación adecuada para establecer un riesgo o protección frente a los accidentes laborales, unido a la necesidad que tienen de inscribirse como independientes para efectos de su pensión y seguridad social.

Aplicaciones, economía, futuro

Actualmente, cabe anotar que la forma de trabajar, estudiar y realizar diversas actividades productivas, ha cambiado en comparación con las prácticas y hábitos predominantes del siglo XX. En la era digital del Siglo XXI, con un simple acceso a los dispositivos cada vez más asequibles, y por medio de aplicaciones novedosas, se están erigiendo nuevas formas de trabajo, estudio y organización social en general. Este crecimiento acelerado de la tecnología, nos permite acceder a un

nivel de desarrollo indudable constituido por la innovación y mejoras en el acceso y las experiencias de uso de los servicios; en consecuencia, es difícil predecir en cual sector encontraremos el próximo cambio de paradigma ocasionado por una innovación.

Aunque no siempre estamos acostumbrados a la adaptación tecnología en nuestro país, y en algunas ocasiones no sabemos cómo los grandes cambios tecnológicos que traen consigo por aquellos dispositivos por los que estamos rodeados, cada vez más ampliamos nuestro nivel de uso cotidiano de las nuevas tecnologías. En tal sentido, conocemos perfectamente lo que está pasando en el mundo por medio de las plataformas virtuales de noticias, y accedemos en menor medida a los periódicos impresos o la televisión para informarnos.

Este contexto digital, nos exhorta a incursionar en las nuevas estrategias que evolucionan constantemente gracias a la tecnología, y nos permitirán incursionar en los nuevos mercados laborales, más dinámicos sin ser menospreciados o reemplazados por las innovaciones tecnológicas que tienen el potencial de facilitarnos la vida.

Uber ha generado cambios en la mentalidad de las personas, transformando así las relaciones con la ciudad y han generado una

'necesidad' en algunas de las empresas de transporte tradicional, para efectos de actualizar o mejorar sus servicios, además de ofrecen alternativas de trabajo digno para la población. Acoplarse estas nuevas maneras de trabajo y consumo, comprende un reto que nos brinda el crecimiento de las tecnologías, así como la posibilidad de incursionar en la economía, apoyándonos de las actualizaciones que nos brinda el mundo. En tal sentido, *Uber* comprende uno de los casos de innovación tecnológica en la prestación de servicios, que hace parte de los cambios ineludibles, propios de la nueva era digital en el Siglo XXI.

Referencias

- Banco de la República. (2014). *Reporte de Estabilidad Financiera*. Recuperado de https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/ref_sep_2014.pdf
- Cromo. (2014). ¿Qué es Uber y por qué causa tantos problemas? [El Observador, Online]. Recuperado el 21 de noviembre de 2018, de: <https://www.elobservador.com.uy/nota/-que-es-uber-y-por-que-causa-tantos-problemas--2014121114550>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas, [DANE]. (2018). *Empleo*

Informal y Seguridad Social. [DANE, Online]. Recuperado el 29 de noviembre de 2018, de: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-informal-y-seguridad-social>

Dinero (julio 17, 2014). ¿Quién es el creador de Uber. *Dinero*. [Online]. Recuperado de <https://www.dinero.com/empresas/articulo/creador-aplicacion-uber/198682>

El Heraldo. (mayo 11, 2017). Movilización de taxistas generó caos en el Centro. El Heraldo. [Online]. Recuperado de <https://www.elheraldo.co/barranquilla/movilizacion-de-taxistas-genero-caos-en-el-centro-359457>

El Tiempo. (2013). *Llegó Uber, la aplicación móvil para solicitar taxis VIP*. [El Tiempo, Online]. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-13151160>

Herrera, W. (septiembre 14, 2018). ¿En qué países Uber es ilegal? *La República*. [Online]. Recuperado el 21 de noviembre de 2018, de <https://www.larepublica.net/noticia/en-que-paises-uber-es-ilegal>

La Nación (2017). ¿Qué otros lugares del mundo han prohibido a Uber?. [La Nación, Online]. Recuperado de <https://www.lanacion.com.ar/2065549-que-otros-lugares-en-el-mundo-han-prohibido-a-uber>

TN Argentina (2018). *¿Por qué Uber sigue siendo ilegal en la Ciudad, a pesar del fallo de la Corte?* Recuperado de: https://tn.com.ar/economia/por-que-uber-sigue-siendo-ilegal-para-el-gobierno-porteno-pesar-del-fallo-de-la-corte_891415.