

PERCEPCIONES DEL TRABAJO DE LOS CONDUCTORES DE PLATAFORMA DIGITALES EN BOGOTÁ

Perceptions of Digital Platform Drivers' Work in Bogotá

Recibido: 18-08-2026

Aceptado: 01-09-2026

Publicado: 25-09-2026

DOI: <https://doi.org/10.53485/ret.v5i3.773>

Dustin Tahisin Gómez Rodríguez

Universidad Santiago de Cali, Colombia

Dustin.tgr@gmail.com

 <https://orcid.org/0000-0001-5359-2300>

Resumen

La presente investigación analizó cómo los conductores de plataforma digitales en Bogotá construyen y experimentan la autonomía laboral, y su relación con las condiciones económicas, la dignidad y la protección social desde una perspectiva de economía colaborativa. Para ello, se desarrolló un estudio cualitativo de orientación fenomenológica mediante 22 entrevistas en profundidad (2022-2025), observación participante y análisis documental, procesados a través de análisis temático inductivo. Se concluye que, aunque los conductores valoran la flexibilidad temporal y la ausencia de jerarquías directas, esta autonomía es ambivalente y está condicionada por la necesidad de generar ingresos. Hay una fuerte tensión entre la independencia percibida y la dependencia económica vinculada a la conducción mediante plataformas digitales, porque los trabajadores asumen de manera individual los costos operativos, riesgos y tiempos muertos, lo que resulta en una mayor vulnerabilidad económica y una limita.

Palabras clave: economía colaborativa, plataformas digitales, autonomía laboral, precariedad laboral, protección social

Abstract

This study analyzed how digital platform drivers in Bogotá construct and experience work autonomy and how such autonomy relates to economic conditions, dignity, and social protection from a collaborative economy perspective. A qualitative study with a phenomenological orientation was conducted using 22 in-depth interviews carried out between 2022 and 2025, participant observation, and document analysis. The data were examined through inductive thematic analysis. The findings show that, although drivers value schedule flexibility and the absence of direct hierarchical supervision, their autonomy is ambivalent and constrained by the need to generate sufficient income. A significant tension emerges between perceived independence and economic dependence on digital platform work, as drivers individually bear operating costs, occupational and economic risks, and unproductive time. These conditions increase their economic vulnerability and limit access to social protection within the Colombian urban context. The findings suggest that collaborative economy dynamics, when technologically mediated by digital platforms, simultaneously enable flexible forms of labor participation and generate new mechanisms for transferring costs and risks to workers.

Keywords: sharing economy, digital platforms, work autonomy, precarious employment, social protection.

Introducción

En Bogotá, un número creciente de conductores manifiesta preferir “totearse¹ en las calles” (hombre, edad 52; Entrevistado, mujer, edad 41; hombre, edad 50) trabajando de manera independiente, en vez de trabajar bajo la dependencia de oficinas u estructuras jerárquicas: motivaciones ligadas a la mayor autonomía, horarios flexibles, control sobre su jornada, pero también desafíos asociados a ingresos variables, riesgos, costos operativos y ausencia de beneficios como seguridad social, prestaciones, supervisión o protección regulatoria (Chacón, 2025; Azuara et al., 2019).

En efecto, resulta necesario distinguir entre economía colaborativa, economía de plataformas y trabajo bajo demanda, debido a que, aunque se encuentran relacionados, describen fenómenos económicos y laborales con características diferenciadas (Cárdenas & Riascos, 2022). En el trabajo de los conductores de plataformas digitales se desarrolla mediante mecanismos de intermediación tecnológica que permiten flexibilidad en la organización temporal, pero también trasladan hacia los trabajadores parte de los costos, riesgos e incertidumbres asociados con la prestación del servicio (Agudelo et al., 2025; Álvarez & Valero, 2022).

La expansión de las plataformas digitales ha generado una discusión conceptual sobre la relación entre economía colaborativa, economía de plataformas y nuevas formas de trabajo (Ortiz & Beltrán, 2023). Aunque estos conceptos suelen utilizarse de manera intercambiable, no son necesariamente equivalentes (García, 2020). Mientras la economía colaborativa se relaciona con formas de intercambio y aprovechamiento compartido de bienes, servicios o capacidades mediante mecanismos mediados por plataformas, la economía de plataformas incorpora estructuras digitales que organizan, intermedian y condicionan las transacciones entre oferentes y usuarios (Fernández, 2022). En consecuencia, el trabajo de los conductores de plataformas constituye una expresión de la economía digital bajo demanda, en la que la flexibilidad temporal puede coexistir con formas de dependencia económica, incertidumbre y transferencia de riesgos hacia el trabajador. Por ello, la presente investigación utiliza el concepto de economía colaborativa reconociendo su articulación con la economía de plataformas y poniendo especial atención en las tensiones que surgen entre autonomía percibida y precariedad laboral (Cárdenas & Riascos, 2022; Cubides, 2022).

¹ Manera coloquial de afirma autoexploración, trabajar muchas horas etc.

Ahora bien, la autonomía puede representar una oportunidad de generación de ingresos y una forma de agencia individual, pero simultáneamente puede trasladar al trabajador costos y riesgos asociados con la actividad productiva. En el caso de los conductores, gastos como combustible, mantenimiento, depreciación del vehículo, seguros, tiempo improductivo y exposición a riesgos de tránsito forman parte de las condiciones materiales bajo las cuales se experimenta dicha autonomía (Atanasova et al., 2024; Cubides, 2022). Así, la posibilidad de decidir cuándo trabajar no necesariamente implica independencia económica, puesto que las decisiones individuales se encuentran condicionadas por la necesidad de alcanzar determinados niveles de ingreso y asumir directamente los costos de operación (Fernández, 2022; García, 2020).

Sin olvidar, que el elemento "digital" de las plataformas no constituye un simple canal de intermediación técnica, sino una arquitectura tecnológica que redefine activamente la naturaleza del trabajo (Guyader et al., 2023). A través de algoritmos de asignación, sistemas de reputación, tarifas dinámicas y monitoreo en tiempo real, las plataformas digitales ejercen una forma de gobernanza algorítmica que sustituye a la supervisión humana tradicional. Esta mediación digital reconfigura las relaciones laborales al invisibilizar las dinámicas de control bajo una interfaz tecnológica que simula neutralidad, condicionando el comportamiento del conductor, orientando sus decisiones y estableciendo incentivos directos e indirectos sin la presencia física de una estructura gerencial (Guerra & Mateus, 2023; Álvarez & Valero, 2022).

Por lo tanto, la digitalización de la actividad productiva da origen a nuevas formas de trabajo caracterizadas por la hiperconectividad, el ensamblaje de datos masivos (big data) y la automatización de la toma de decisiones (Ortiz & Beltrán, 2023). Estas modalidades emergentes transforman la concepción clásica del puesto de trabajo, trasladando el espacio laboral a entornos móviles y fragmentando la jornada continua en micro tareas gestionadas por la aplicación. La infraestructura digital, al tiempo que democratiza el acceso a oportunidades de ingreso y ofrece una aparente libertad operativa, introduce dinámicas de subordinación tecnológica donde el trabajador interactúa con un código antes que, con un empleador, configurando así un modelo de ocupación fuertemente dependiente del ecosistema digital (Legarda, 2024; Londoño, 2022).

Por consiguiente, la presente investigación tiene como objetivo analizar cómo los conductores de plataforma digitales en Bogotá construyen y experimentan la autonomía laboral en el trabajo y cómo dicha autonomía se relaciona con condiciones de precariedad económica, asunción individual de riesgos, dignidad laboral y protección social. A partir de este propósito se

formula la siguiente pregunta de investigación: ¿Cómo construyen y experimentan los conductores de las plataformas digitales en Bogotá la autonomía laboral y cómo esta se relaciona con sus experiencias de precariedad económica, transferencia de riesgos, dignidad laboral y protección social?

El aporte del estudio radica en interpretar la autonomía laboral no únicamente como capacidad de decisión sobre el tiempo de trabajo, sino como una experiencia condicionada por la estructura económica de la actividad. De ahí, que la posibilidad de decidir cuándo trabajar coexiste con la responsabilidad individual sobre costos operativos, ingresos fluctuantes y riesgos asociados con la prestación del servicio, configurando una relación ambivalente entre autonomía, vulnerabilidad económica y protección social (González & Torres, 2024; Sánchez & Ramírez, 2023).

Metodología

La presente investigación se inscribió en un enfoque cualitativo de orientación fenomenológica para comprender las percepciones de los conductores de plataforma digitales en Bogotá que manifiestan preferir la autonomía de “totearse en las calles” antes que someterse a la dinámica de un jefe o estructura de oficina. Este enfoque resulta pertinente en la medida en que privilegia la voz de los actores, su subjetividad y las narrativas que construyen alrededor de sus decisiones laborales (Lim, 2025; Bunge, 1997). El propósito central es de carácter exploratorio y fenomenológico: se busca captar los significados atribuidos por los propios conductores a su práctica cotidiana, así como las tensiones que emergen entre la flexibilidad del trabajo independiente y las restricciones asociadas a esquemas más jerárquicos (Gusta et al., 2025).

En coherencia con este propósito, se utilizaron entrevistas en profundidad como técnica principal de recolección de información. Estas entrevistas permitieron a los conductores narrar sus trayectorias, percepciones y valoraciones sobre el ejercicio de su oficio, sin estar condicionados por cuestionarios rígidos (González y Torres-, 2024; Olmos et al., 2023). Se diseñó una guía semiestructurada que identificó temas clave como la autonomía en la gestión del tiempo, las condiciones económicas percibidas, la relación con la aplicación y con los usuarios, la comparación con modelos de trabajo en oficina y las expectativas sobre el futuro de su labor (Theodotou, 2023; Anexo 1). El número de entrevistas se definió siguiendo el principio de muestreo por conveniencia, con finalización de la incorporación de participantes cuando se alcanzó saturación temática estimando inicialmente entre 20 y 25 participantes que representen diversidad

en cuanto a edad, antigüedad en la plataforma, zonas de operación y tipos de vehículos para así llegar a 22 (Ahmed et al.2024; Bunge, 1969).

De igual modo, se llevó a cabo observación participante con un grupo reducido de conductores seleccionados. El investigador acompañó sus recorridos y tiempos de espera, registrando no solo las dinámicas del tráfico y la interacción con los pasajeros, sino también los momentos de incertidumbre, cansancio y toma de decisiones en la calle (Gaddefors et al., 2024). La presente investigación de campo permitió confrontar los discursos recogidos en las entrevistas con la práctica cotidiana y enriquecer la comprensión de los fenómenos mediante notas de campo y descripciones densas (Laverde et al., 2020). La observación no tuvo un carácter intrusivo, sino que buscó documentar de manera respetuosa la experiencia vivida por los conductores, otorgando especial valor a los elementos que emergen de forma espontánea en el entorno urbano (Sun & Zhang, 2025; Castro et al., 2017).

Un tercer componente metodológico fue el análisis documental, enfocado en revisar normativas vigentes sobre transporte en Colombia, comunicados de las empresas de plataforma digitales, artículos periodísticos, foros digitales y debates en redes sociales donde los conductores expresan sus opiniones (López et al., 2025; Rana, et al., 2023). Esta triangulación de fuentes aportó contexto institucional y mediático al estudio, permitiendo relacionar las percepciones de los conductores con los discursos públicos y regulatorios que enmarcan su actividad (Braun & Clarke, 2022). Con el mismo propósito, el análisis documental facilitó identificar tensiones entre lo normativo y lo vivido, visibilizando cómo los marcos legales y empresariales inciden en la construcción de sentido de los actores (Rushforth, 2016; Bunge,1980).

De la misma forma, el análisis temático inductivo, siguiendo un proceso de familiarización, codificación, construcción de categorías, revisión de patrones y elaboración interpretativa. Una vez transcritas las entrevistas y sistematizadas las notas de campo, se procedió a identificar unidades de significado y patrones recurrentes relacionados con autonomía, ingresos, riesgos, tensiones con la regulación, percepciones de dignidad laboral y estrategias de supervivencia. (Rodríguez, 2025 Morales, 2021). Posteriormente, estas categorías fueron contrastadas con los hallazgos del análisis documental, construyendo un entramado interpretativo que dé cuenta de las múltiples dimensiones del fenómeno (Naeem et al., 2023). El análisis privilegió las narrativas de los conductores como punto de partida, evitando imponer marcos analíticos externos que limiten la riqueza del discurso (Ortiz & Beltrán 2022; Barbosa et al., 2020).

Para terminar, se adoptaron consideraciones éticas estrictas: se garantizó el consentimiento informado de todos los participantes, resguardando su anonimato y evitando cualquier riesgo de exposición frente a la empresa o autoridades (Anexo 2). La participación fue voluntaria y se procuró compensar simbólicamente el tiempo dedicado a las entrevistas o a la observación. Este compromiso ético no solo asegura la validez de la investigación, sino que también reconoce la vulnerabilidad y el esfuerzo de los conductores en un contexto laboral caracterizado por la precariedad y la incertidumbre (Sánchez & Ramírez, 2023; Soussa Santos, 2011).

Resultados

Los resultados se organizaron a partir de cuatro categorías temáticas emergentes derivadas del análisis de las entrevistas, las notas de observación y la información documental: autonomía y control sobre la jornada; ingresos y precariedad económica; riesgos, seguridad y regulación; y dignidad, reconocimiento y calidad de vida (Agudelo et al., 2025; González & Torres, 2024).

Tabla 1. Caracterización de los participantes del estudio, 2022-2025.

ID	Sexo	Año de inicio	Tiempo promedio diario (h)	Periodo	Edad (años)	Zona de operación	Tipo de vehículo
E01	Hombre	2022	8	2022–2025	24	Centro	Automóvil
E02	Mujer	2022	6,5	2022–2025	27	Chapinero	Automóvil
E03	Hombre	2022	7	2022–2025	31	Usaquén	SUV
E04	Mujer	2023	5,5	2023–2025	29	Kennedy	Automóvil
E05	Hombre	2023	9	2023–2025	34	Suba	Automóvil
E06	Mujer	2023	7,5	2023–2025	38	Engativá	Hatchback
E07	Hombre	2023	6	2023–2025	40	Fontibón	Automóvil
E08	Mujer	2024	8,5	2024–2025	26	Teusaquillo	Sedán
E09	Hombre	2024	7	2024–2025	33	Usme	Automóvil
E10	Mujer	2024	6	2024–2025	45	Ciudad Bolívar	Automóvil
E11	Hombre	2024	9,5	2024–2025	52	San Cristóbal	SUV
E12	Mujer	2022	7,5	2022–2025	28	Puente Aranda	Automóvil
E13	Hombre	2022	6	2022–2025	36	Bosa	Hatchback
E14	Mujer	2023	8	2023–2025	41	Soacha	Automóvil
E15	Hombre	2023	7	2023–2025	30	Candelaria	Sedán
E16	Mujer	2023	5	2023–2025	48	Engativá	Automóvil
E17	Hombre	2024	8	2024–2025	27	Chapinero	SUV
E18	Mujer	2024	7	2024–2025	35	Suba	Automóvil
E19	Hombre	2025	6,5	2025	50	Fontibón	Automóvil

E20	Mujer	2025	8,5	2025	22	Centro	Hatchback
E21	Hombre	2025	7,5	2025	39	Usaquén	SUV
E22	Mujer	2022	6,5	2022–2025	44	Kennedy	Automóvil

Fuente: Elaboración propia . La muestra corresponde a 22 personas que presenta una perfecta equidad de género (50% hombres y 50% mujeres) integrada por conductores de la plataforma digitales con una edad promedio de 35,2 años (rango entre 22 y 52 años), cuya vinculación a la aplicación se distribuye de manera homogénea entre los años 2022 y 2025. Los encuestados dedican en promedio 7,2 horas diarias a la actividad laboral con una intensidad ligeramente superior en los hombres (7,5 h/día) frente a las mujeres (6,8 h/día), predominando la circulación en automóviles convencionales (59,1%) seguidos por camionetas SUV (18,2%), Hatchbacks (13,6%) y Sedanes (9,1%), abarcando una amplia cobertura geoespacial concentrada en Bogotá (distribuida equilibradamente entre localidades del norte, centro, occidente y sur) y el municipio de Soacha.

Autonomía y control sobre la jornada

La gran mayoría de los conductores manifestaron que lo que más valoraban era la posibilidad de decidir cuándo salir, cuándo parar, cuántas horas trabajar, y qué rutas tomar (Rincón & Gómez, 2023). “Yo me despierto a la hora que quiero, trabajo cuando quiero, y si hace mucho frío, me quedo. Cuando trabajaba en oficina no era sí; tendría que ir obligatoriamente, por el jefe y cumplir horarios” (hombre, edad 34). La autonomía experimentada corresponde principalmente al control temporal y organizativo, pero no implica independencia económica (Martínez, 2025; Cubides, 2022).

Este tipo de testimonios reflejan lo que la literatura denomina trabajo flexible, donde los trabajadores valoran la autonomía como contrapunto a los modelos tradicionales de subordinación (Guerra & Mateus, 2023). Sin embargo, esta autonomía viene acompañada de ansiedad e incertidumbre sobre los ingresos, lo que tensiona la experiencia personal de libertad con la necesidad básica de estabilidad económica. “Claro, todo depende. Hay días que no quiero salir, pero no me hice el mínimo del día anterior o tenía Pico y Placa² Entonces me toca salir.” (mujer, edad 33). En promedio, los conductores se vanaglorian de esta posibilidad, pero dado sus ingresos queda más en el imaginario que en la realidad. Ya que muchos de ellos se doblaban el día, es decir si hoy trabajaban 8 horas, al día siguiente trabajaban 16 o más horas con otra aplicación (hombre, edad 30).

Estos testimonios sugieren una tensión entre autonomía formal y dependencia económica. Aunque los conductores poseen capacidad para decidir cuándo conectarse a la plataforma, dicha

² Estrategia utilizada por la Secretaria de Movilidad de Bogotá para reducir el parque automotriz de la ciudad en relación con la placa del automóvil donde según el número que termina tiene algunos días que no puede salir.

decisión se encuentra condicionada por la necesidad de alcanzar determinados niveles de ingreso. La flexibilidad temporal, por tanto, no constituye una autonomía absoluta, sino una forma de autogestión del trabajo sometida a restricciones económicas y a la variabilidad de la demanda (Álvarez & Valero, 2022; García, 2020).

Ingresos y precariedad económica

De igual modo, varios entrevistados señalaron que, aunque tienen más control sobre su horario, sus ingresos son fluctuantes, y en muchos días consideran que los costos como son el combustible, el mantenimiento de sus automóviles, los seguros como la depreciación del vehículo, les restan ganancias sustanciales. Algunas respuestas fueron:

“Hay días buenos, muy buenos, dándole con toda. Pero hay otros días que gracias a Dios son pocos, que son muy malos y solo hago para la gasolina y eso” (hombre, edad 52).

“Un grandísimo problema es que si mi carro se daña hoy ese día no trabajo. Nadie responde. En un trabajo normal, pues se habla con el jefe o con alguien y se mira qué. Para uno, ese día además de no crear sustento para la casa genera es un egreso. Di tu una pinchada, que me choque, que no fusione etc.” (mujer, edad 38).

Esto coincide con lo que se ha documentado en estudios sobre trabajo en plataformas: la ausencia de beneficios sociales formales y la asunción privada de costos operativos incrementan la precariedad pese a la apariencia de independencia (Gómez y Velasco 2024^a; Oviedo et al., 2020). De igual modo, los informes de la OIT han señalado que el trabajo en plataformas tiende a reforzar la informalidad laboral si no se regula apropiadamente, limitando la protección social (OIT, 2021). Sin olvidar los retornos dependiendo en que ciudad se estén. No es lo mismo trabajar en estas aplicaciones en Bogotá que en las demás ciudades como Medellín, Cali et (Gómez et al., 2025; Cárdenas & Riascos, 2022).

Riesgos, seguridad y regulaciones

Otro eje que emergió con fuerza en las entrevistas fue la percepción de riesgo, no solo del tránsito o accidentes, sino también de sanciones legales, costos inesperados y falta de respaldo regulatorio (Quattrone et al., 2022). “Yo estoy en la juega, por si me paran los “tombos³”, si mi seguro está al día etc.” (hombre, edad 50). A su vez, algunos manifestaron que trabajar mediante oficinas “coordinadoras” cuando existan, podría ofrecer una cobertura, mayor seguridad, acaso mejores condiciones técnicas, pero que generalmente esas oficinas implican costos fijos, pérdidas

³ Policía.

de autonomía y reducción de ingresos netos (Akande et al., 2020). Afiliarse se identifica en promedio para los entrevistados como un sobre costo (mujer, edad 44; hombre, edad 39). La autonomía desplaza hacia el conductor parte de la gestión del riesgo que, en relaciones laborales convencionales, puede ser asumida parcialmente por la organización (Álvarez y Valero 2022; Morales, 2021).

Dignidad, reconocimiento y calidad de vida

Más allá de lo económico, entrevistados dijeron que la independencia les permite mayor sentido de dignidad, de “ser su propio jefe”; mencionaron que trabajar “a la calle” les da una sensación de libertad, de responsabilidad personal, de decisión. (hombre, edad 27; mujer, edad 35). No obstante, también se quejaron de la fatiga, el estrés, la incertidumbre y los sacrificios en descanso o vida familiar (Mosaad, 2023; López et al., 2021).

“Le voy a poner un ejemplo: en mi caso debo de tener un producido diario, porque tengo responsabilidades. Entonces si inicio a las 4:00am, puedo estar saliendo en la noche. Pero todo depende del día. Los viernes y los sábados son buenos. Lo lunes y los martes n. Eso sí, yo solo me muevo por el norte. el sur ... no. Yo no voy por allá Es riesgoso y las calles son raras (hombre, edad 31).

“Uno no sabe quién se va a subir. Así como hay gente decente también hay atarbanes⁴. En promedio la gente es decente. Pero hay gente que ni saluda. Hay otros que pelean por chichipatos⁵ 200 pesos como hay otros que lo luquean⁶ a uno dándole más de lo que dice la aplicación. depende (mujer, edad 50).

Este testimonio permite observar una segunda dimensión de la autonomía: la capacidad de autorregular la duración de la jornada puede transformarse en intensificación del trabajo cuando existe una meta económica diaria. Por consiguiente, la libertad para decidir el horario no elimina las restricciones materiales, sino que puede trasladar al propio trabajador la responsabilidad de ajustar la intensidad y duración de la jornada para alcanzar el ingreso requerido (Ortiz & Beltrán, 2023; Cubides, 2022).

⁴ Groseros.

⁵ Tacaños.

⁶ Propina.

Discusión

Los hallazgos sugieren que la preferencia por trabajar de manera independiente no es simplemente cuestión económica, sino una combinación de motivaciones que incluyen autonomía, dignidad y control personal (Gómez y Velasco, 2024). Sin embargo, esa autonomía no se da sin costos: la precariedad económica, la falta de protección social y los riesgos inherentes son elementos centrales en las narrativas de los conductores (Gómez, 2023; Liz et al., 2021).

Comparado con los marcos teóricos del trabajo flexible y la economía colaborativa, se observa una tensión clara: los modelos actuales ofrecen flexibilidad, pero mantienen vacíos en materia de protección laboral (Buendía, 2025). En Colombia, el análisis jurídico muestra que las plataformas digitales de transporte se desenvuelven en un marco regulatorio complejo, en el que la consideración de los conductores como trabajadores independientes puede limitar su acceso a determinados derechos y mecanismos de protección laboral (Lozano, 2021). Esta tensión no es exclusiva del contexto colombiano. En Brasil, Amorim y Moda (2020), al analizar específicamente el trabajo de conductores de Uber, evidencian cómo la gestión algorítmica puede coexistir con condiciones laborales caracterizadas por una autonomía limitada y nuevas formas de control sobre el trabajo. De la misma forma, (Vieira et al., 2024) muestran que las dinámicas del transporte mediado por plataformas presentan impactos diferenciados sobre los trabajadores en el contexto brasileño. Este contraste internacional fortalece los hallazgos de la presente investigación, al sugerir que la coexistencia entre flexibilidad, autonomía relativa e inseguridad laboral constituye una tensión que trasciende el caso de Bogotá y forma parte de transformaciones más amplias asociadas al trabajo mediado tecnológicamente. En este escenario emerge lo que algunos autores han denominado “precariado digital”, caracterizado por la coexistencia de autonomía relativa e inseguridad persistente (Chacón, 2025; Vieira et al., 2024).

En efecto, los hallazgos sugieren que el componente tecnológico no es un mecanismo de conexión entre oferta y demanda, sino una infraestructura que organiza y condiciona las relaciones económicas y laborales producidas en la plataforma (Cárdenas & Riascos, 2022). Por consiguiente, la experiencia de los conductores evidencia una transformación de los principios asociados con la colaboración y el aprovechamiento compartido de recursos, pues la intermediación digital incorpora algoritmos, sistemas de reputación, tarifas dinámicas y mecanismos de asignación de servicios que influyen sobre las decisiones (Amorim y Moda, 2020). Por lo tanto, la economía colaborativa requiere fortalecerse como categoría analítica para comprender el fenómeno

estudiado, particularmente por la naturaleza tecnológica del modelo, en el cual la autonomía no depende exclusivamente de la capacidad individual de decidir cuándo trabajar, sino también de una arquitectura digital que estructura oportunidades, incentivos y restricciones (Guerra & Mateus, 2023). Dicha mirada permite interpretar la aparente horizontalidad de la relación entre plataforma, conductor y usuario como una configuración más compleja, donde la flexibilidad y la colaboración coexisten con nuevas formas de dependencia económica, transferencia de riesgos y gobernanza algorítmica (Ortiz & Beltrán, 2023; Mosaa, 2023).

Los resultados sugieren identificar tres mecanismos principales asociados con la preferencia por esta modalidad de trabajo: autonomía temporal, reducción de la subordinación jerárquica y capacidad de gestionar directamente la jornada (Fernández, 2022). Sin embargo, estos beneficios se contraponen a tres condiciones estructurales: volatilidad de los ingresos, asunción individual de los costos operativos y limitada protección frente a riesgos laborales y económicos. (Rodríguez & Pérez, 2025; Guyader et al., 2023).

En los testimonios analizados se identificaron diferencias descriptivas asociadas con la edad, jóvenes tienden a aceptar más la inestabilidad a cambio de flexibilidad, mientras que mayores (40-50 años en adelante) muestran más preocupación por salud, desgaste físico, amortización de vehículo, y posibles riesgos para su capital humano y físico (Zhang, 2022; Cárdenas & Riascos, 2022). En la literatura esto se ve reflejado en estudios de informalidad juvenil, donde jóvenes se insertan en plataformas por falta de empleo formal y valoran más la flexibilidad (Atanasova et al., 2024; Remicio, 2024).

Conclusiones

Los resultados sugieren que la autonomía constituye uno de los principales atributos valorados por los conductores entrevistados, especialmente por la posibilidad de organizar el tiempo de trabajo, reducir relaciones jerárquicas y tomar decisiones sobre la jornada. Sin embargo, la autonomía experimentada no equivale a independencia económica plena. Las decisiones sobre cuándo y cuánto trabajar se encuentran condicionadas por la necesidad de generar ingresos y por los costos asociados con la operación del vehículo y la prestación del servicio.

De la misma forma, los resultados sugieren que la economía colaborativa constituye una dimensión central para interpretar las transformaciones del trabajo mediado por plataformas digitales. En el caso analizado, la tecnología no actúa como un intermediario neutral, sino como el soporte estructural mediante el cual se articulan la oferta y la demanda, se distribuyen

oportunidades de ingreso y se condicionan determinadas decisiones de los conductores. En consecuencia, el fortalecimiento de la economía colaborativa como marco de análisis resulta especialmente pertinente frente a la naturaleza tecnológica del sector, dado que permite comprender simultáneamente sus posibilidades de flexibilidad, autonomía y generación de ingresos, así como las tensiones relacionadas con la gobernanza algorítmica, la transferencia individual de costos y riesgos y las limitaciones de protección social. Por lo tanto, el desafío no consiste únicamente en ampliar las oportunidades ofrecidas por las plataformas, sino en avanzar hacia modelos de economía colaborativa capaces de equilibrar innovación tecnológica, sostenibilidad económica, autonomía laboral y mecanismos adecuados de protección para quienes desarrollan su actividad a través de estos ecosistemas digitales.

El principal aporte interpretativo del estudio consiste en mostrar que la autonomía laboral debe analizarse más allá de la capacidad formal para decidir cuándo trabajar. En el caso estudiado, dicha autonomía se encuentra condicionada por la estructura económica de la actividad, debido a que el conductor asume directamente costos operativos, fluctuaciones de ingreso y diversos riesgos asociados con la prestación del servicio. En consecuencia, la autonomía puede coexistir con formas de dependencia económica y vulnerabilidad laboral, configurando una experiencia ambivalente en la que libertad temporal y precariedad material se presentan simultáneamente.

Entre los limitantes de esta investigación no se compararon con otras aplicaciones que también se usan en Bogotá. De la misma manera, dependiendo de la duración del trayecto esto podría ocasionar sesgos por parte del investigador porque muchas veces no se pudo hacer las preguntas o también influía el horario. Hubo mayor receptividad en promedio a las 10:00 am que, por la tarde, dado que el tráfico bogotano se amplía como en promedio en las áreas metropolitanas en las horas pico. Sin embargo, estos limitantes son oportunidades para nuevas investigaciones donde se pueda ampliar la muestra y utilizar instrumentalización matemática, así como comparar con otros países de parecidas características socioeconómicas.

Referencias

- Agudelo, S., Hernández, M., Mantilla, L., & Suárez, Z. (2025). Trabajo digital en tiempos de la pandemia por COVID-19, el caso de los repartidores en Bogotá: Prefiero trabajar con COVID que morir de hambre. *Revista Gerencia y Políticas de Salud*, 24, 1-21. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.rgps24.dwtc>
- Álvarez M., & Valero, A. (2022). La economía colaborativa y el nuevo espíritu del capitalismo. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, 67(246), 353-359. <https://doi.org/10.22201/fcpys.2448492xe.2022.246.82723>
- Akande, A., et al. (2020). Understanding the Sharing Economy and its Implication on Sustainability. *Journal of Cleaner Production*, 275, 121462. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.121462>
- Amorim, H., y Moda, F. (2020). Work by app: Algorithmic management and working conditions of Uber drivers in Brazil. *Work Organisation, Labour & Globalisation*, 14(1), 101–120. <https://doi.org/10.13169/workorgalaboglob.14.1.0101>
- Atanasova, A., Eckhardt, G., & Laamanen, M. (2024). Platform Cooperatives in the Sharing Economy: How Market Challengers Bring Change from the Margins. *Journal of the Academy of Marketing Science*. <https://doi.org/10.1007/s11747-024-01042-9>
- Azuara, O., Keller, L., & González, S. (2019). ¿Quiénes son los conductores que utilizan las plataformas de transporte en América Latina?: Perfil de los conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://doi.org/10.18235/0001973>
- Barbosa, E., Vargas, H., & Gómez, D. (2020). Breve estudio bibliométrico sobre economía solidaria. *Cooperativismo & Desarrollo*, 28(118), 1-20. <https://revistas.ucc.edu.co/index.php/co/article/view/3723>
- Ballesteros, S., Benjumea, G., & Muñoz, M. (2023). *Análisis jurídico en materia laboral de plataformas informales de transporte en Colombia*. Universidad Católica Luis Amigó. <https://repository.ucatolicaluisamigo.edu.co/bitstreams/7c4c139b-b522-4dc9-9d4e-bdad9662403b/download>

- Braun, V., & Clarke, V. (2022). Toward good practice in thematic analysis: Avoiding common problems and be(com)ing a knowing researcher. *International Journal of Transgender Health*, 24(1), 1–6. <https://doi.org/10.1080/26895269.2022.2129597>
- Buitrago, M. (2021). ¿Las plataformas digitales están transformando el mundo del trabajo? *Revista Brasileira de Economia Social e do Trabalho*, 3, e021015. <https://doi.org/10.20396/rbest.v3i00.15966>
- Buendía, R. (2025). How one idea of freedom prevents platform workers from accessing collective labour rights (and how another addresses it): Exploring the Inter-American Court. *Industrial Law Journal*. <https://doi.org/10.1093/indlaw/dwaf032>
- Bunge, M. (1997). *Ciencia y desarrollo*. Siglo XXI.
- Bunge, M. (1980). *Epistemología*. Ariel.
- Bunge, M. (1969). *La investigación científica: Su estrategia y su filosofía*. Ariel.
- Castro, L., Rincón, M., & Gómez, D. (2017). Educación para la salud: una mirada desde la antropología. *Revista Ciencias de la Salud*, 15(1), 145-163. <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/revsalud/article/view/5387>
- Cárdenas, C., & Riascos, S. (2022). La economía colaborativa: propuesta de bases conceptuales para su estudio. *Entramado*, 18(2), e-7872. <https://doi.org/10.18041/1900-3803/entramado.2.7872>
- Carrión, J., & Ticona, R. (2025). *Las nuevas formas laborales en la economía del precariado: El caso de los repartidores a domicilio de las plataformas Rappi, Uber Eats y Glovo*. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. 10.31381/pluriversidad.v0i5.3208
- Chacón, M. (2025). Derechos laborales mínimos del trabajador digital desde la ... *Revista Sociojurídico*. DOI: [10.12804/revistas.urosario.edu.co/sociojuridicos/a.14637](https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/sociojuridicos/a.14637)
- Cubides, A. (2022). Aplicaciones informáticas de economía colaborativa y el derecho del trabajo en Colombia. *Revista Ius et Praxis*, 28(2), 145-163. <https://doi.org/10.4067/S0718-0012202200020014>
- Fernández, A. (2022). Trabajadores de la economía gig en la Unión Europea: hacia un cambio en su clasificación jurídica. *Revista Científica General José María Córdova*, 20(39), 612-632. <https://doi.org/10.21830/19006586.915>

- García, R. (2020). Economías colaborativas: propuesta de metodología de identificación y regulación en México. *Boletín Mexicano de Derecho Comparado*, 53(157), 89-122. <https://doi.org/10.22201/ijj.24484873e.2020.157.15228>
- González, C., & Torres, M. (2024). Trabajadores de plataformas digitales de reparto: un estudio de derecho comparado y análisis concreto en la ciudad de Tunja, Colombia. *Opinión Jurídica*, 23(49), 1-25. <https://doi.org/10.22395/ojum.v23n49a10>
- Gómez, D., Barbosa, E., & Martínez, C. (2025). Las áreas metropolitanas de Colombia: motores del desarrollo económico y fuentes cruciales de oportunidades de empleo. *Revista Multidisciplinaria Voces De América Y El Caribe*, 2(1), 352-369. doi.org/10.69821/REMUUVAC.v2i1.174
- Gómez, D., & Velasco, N. (2024a). La Seguridad y Salud en el Trabajo como posible pilar estratégico de competitividad en Colombia. *Revista Cubana de Salud y Trabajo*, 25(3). <https://revsaludtrabajo.sld.cu/index.php/revsyt/article/view/625>
- Gómez, D., & Velasco, N. (2024b). Diversidad en la comunicación organizacional. *Revista Chakíñan de Ciencias Sociales y Humanidades*, (24), 237-254. <https://doi.org/10.37135/chk.002.24.12>
- Gómez, R. (2023). *How Does Collaborative Economy Contribute to Common Good? Business Ethics: A European Review*, 32(1), 81-100. <https://doi.org/10.1111/beer.12348>
- Guerra, A., & Mateus, A. (2023). Brazilian “ubertubers” ways of knowing surge pricing. *Information, Communication & Society*, 26(14), 2763–2781. <https://doi.org/10.1080/1369118X.2022.2109979>
- Guyader, H., Olsson, L. E., & Friman, M. (2023). *Sharing Economy Platforms as Mainstream: Balancing Pro-Social and Economic Tensions. Journal of Consumer Behaviour*, 22(2), 127-144. <https://doi.org/10.1080/14783363.2022.2159366>
- Laverde, M., Almanza, C., Gómez, D., & Serrano, C. (2020). El capital relacional como recurso diferencial y valioso para las empresas. *Revista Podium*, (37), 57-70. <https://doi.org/10.31095/podium.2020.37.5>
- Legarda, S. (2024). *Plataformas de economía colaborativa y las relaciones laborales en Colombia: el caso InDrive*. <https://vitela.javerianacali.edu.co/server/api/core/bitstreams/b4f54ac2-0954-43d6-a6b0-64afd9611257/content>

- Li, Z., et al., (2021). The Empowering and Competition Effects of the Platform Economy on the Labor Market. *Journal of Policy Modeling*, 43(4), 825-844. <https://doi.org/10.1080/07421222.2021.1870387>
- Londoño, J. (2022). La economía colaborativa: Propuesta de bases conceptuales para su estudio. *Entramado*, 18(2), 82–98. <https://doi.org/10.18041/1900-3803/entramado.2.7872>
- López, G., Haz, F., & Manzanera, S. (2021). Identities and Precariousness in the Collaborative Economy: Emergence and Consolidation of the Homo Rider, a Case Study. *Societies*, 12(1), 6. <https://doi.org/10.3390/societies12010006>
- López, C., Gómez, D., & Santana, L. (2025). Evolución de la administración de empresas: un análisis bibliométrico desde la perspectiva de la dinámica empresarial global. *RAN - Revista Academia & Negocios*, 11 (1), 1-14. <https://doi.org/10.29393/RAN11-10EALR30010>.
- Lozano, L. (2021). Emergent transportation “platforms” in Latin America: Online communities and their peer governance models. *Frontiers in Human Dynamics*, 3, 628556. <https://doi.org/10.3389/fhumd.2021.628556>
- Organización Internacional del Trabajo (OIT). (2021). *Perspectivas sociales y del empleo en el mundo: El papel de las plataformas digitales en la transformación del mundo del trabajo*. Ginebra: OIT. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_823119.pdf
- Oviedo, D., Rivadeneyra, A., & Guzmán, L. A. (2020). Ridesourcing and travel demand: Potential effects on travel behavior in Latin America. *Sustainability*, 12(5), 1732. <https://doi.org/10.3390/su12051732>
- Martínez, E. (2025). INNOVACIÓN Y GESTIÓN PARA IMPULSAR EL TRANSPORTE DE CARGA EN COLÓN. *REVISTA CIENTIFICA EONLINETECH*, 4(1), 54-70. <https://publishing.fgu-edu.com/ojs/index.php/RET/article/view/548>
- Moher, D., Liberati, A., Tetzlaff, J., Altman, D. G., & PRISMA Group (2010). Preferred reporting items for systematic reviews and meta-analyses: the PRISMA statement. *International journal of surgery* 8(5), 336-341. <https://doi.org/10.1016/j.ijsu.2010.02.007>
- Morales, J. (2021). El prosumidor en la economía colaborativa: nueva manera de participar en el mercado de consumo. *Palabra Clave*, 24(2), e2427. <https://doi.org/10.5294/pacla.2021.24.2.7>

- Mosaad, M. (2023). The Dark Side of the Sharing Economy: Economic, Social, and Environmental Externalities. *Journal of Business Research*, 158, 114095. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2023.114095>
- Naeem, M., Ozuem, W., Howell, K., & Ranfagni, S. (2023). A step-by-step process of thematic analysis to develop a conceptual model in qualitative research. *International Journal of Qualitative Methods*, 22, 1–18. <https://doi.org/10.1177/16094069231205789>
- Olmos, F., Stalmeijer, R., Varpio, L., & Kahlke, R. (2023). A guide to reflexivity in qualitative research: AMEE Guide No. 149. *Medical Teacher*, 45(3), 241–251. <https://doi.org/10.1080/0142159X.2022.2057287>
- Ortiz, R., & Beltrán, I. (2023). Algorithmic management and worker autonomy in the platform economy: A systematic review. *New Technology, Work and Employment*, 38(3), 411–432. <https://doi.org/10.1111/ntwe.12264>
- Page, M., Moer, D., Bossuyt, P., Boutron, I., Hoffmann, T., Mulrow, C., Shamseer, L., Tetzlaff, J. M., Akl, E. A., Brennan, S. E., Chou, R., Glanville, J., Grimshaw, J. M., Hróbjartsson, A., Lalu, M. M., Li, T., Loder, E. W., mayo-Wilson, E., McDonald, S., ... McKenzie, J. E. (2021). PRISMA 2020 explanation and elaboration: Updated guidance and exemplars for reporting systematic reviews. *BMJ*, n160. <https://doi.org/10.1136/bmj.n160>
- Paramo, P. (2008). *La Investigación en las Ciencias Sociales. Técnicas de recolección de Información*. Universidad Piloto de Colombia.
- Quattrone, G., Kusek, N., & Capra, L. (2022). A Global Scale Analysis of the Sharing Economy Model – Airbnb Case Study. *EPJ Data Science*, 11, Article 36. <https://doi.org/10.1140/epjds/s13688-022-00349-3>
- Remicio, P. (2024). *Technology Disruption and Female Labor Force Participation: A Case for Uber*. Documento CEDE No. 14. SSRN. <https://doi.org/10.2139/ssrn.4816717>
- Rincón, H., & Gómez, D. (2023). Cambio y aprendizaje organizacional, revisión documental. *Revista CIES*.14: (2),27-49. <https://revista.escolme.edu.co/index.php/cies/article/view/464>
- Rodríguez, D. (2025). Rescuing and socializing ancestral knowledge: the "Guineo Paso" in Aracataca and Ciénaga, Magdalena, Colombia. *Revista De Gestão - RGSA*, 19(4), e011965. <https://doi.org/10.24857/rgsa.v19n4-073>

- Rodríguez, D., & Perez, E. (2025). Returns to education of Colombian care workers before and after the COVID 19 pandemic. *Edelweiss Applied Science and Technology*, 9(2), 1019–1026. [hhttps://doi.org/10.55214/25768484.v9i2.4642](https://doi.org/10.55214/25768484.v9i2.4642)
- Rodríguez, D. (2024). Returns to education in Colombia: Impact of human capital in times of change. *Edelweiss Applied Science and Technology*, 8(5), 2479–2489. [hhttps://doi.org/10.55214/25768484.v8i5.2020](https://doi.org/10.55214/25768484.v8i5.2020)
- Rushforth, A. (2016). All or nothing? Debating the role of evaluative bibliometrics in the research system. *Research Evaluation*, 25(2), 230-231. <https://doi.org/10.1093/reseval/rvw004>
- Sánchez, A., & Ramírez, J. (2023). Consumo colaborativo: la confianza, un factor crítico en la intención de compra. *Suma de Negocios*, 14(30), 121-131. <https://doi.org/10.14349/sumneg.2023.v14.n30.0>
- Soussa Santos, B. de (2011). Una epistemología del sur. Clacso Ediciones.
- Sun, Y., & Zhang, D. (2025). Integrating qualitative, comparative and reflexive thematic analysis: A strategy for novice researchers. *International Journal of Qualitative Methods*, 24, 1–14. <https://doi.org/10.1177/16094069251318749>
- Theodotou, E. (2023). Phenomenological research design and the lived experience in performance: Introducing the phenomenological model of performance practice (PMPP). *International Journal of Qualitative Methods*, 22, 1–14. <https://doi.org/10.1177/16094069231211142>
- Vieira, L., et al., (2024). The gendered impacts of ridesharing in Brazil. *Journal of Industrial Relations*, 66(6), 1025–1047. <https://doi.org/10.1177/00221856241303769>
- Zhang, C. (2022). Sharing Economy: Challenges for the Labor Market and Labor Law Standards. *International Journal of Comparative Labour Law and Industrial Relations*, 38(2), 203-226. <https://doi.org/10.1007/s40804-022-00254-2>