



UNIVERSIDAD DE BOGOTÁ  
JORGE TADEO LOZANO

# Boletín de Política Pública y Fiscal

Año 4, Edición N° 9  
Junio de 2014  
ISSN : 2248 - 6240

**CAPITALISMO DE ESTADO CONTRA  
EL MERCADO: EL DESEMPEÑO DE  
LA ECONOMÍA LATINOAMERICANA  
EN LA ÚLTIMA DÉCADA**

Giuseppe De Corso, Gustavo Ramírez

**IMPACTO DEL USO DE LAS  
APLICACIONES TECNOLÓGICAS EN  
EL SERVICIO DE TAXI EN BOGOTÁ**

Carolina Perilla Gómez,  
Jonathan German Santos Sabogal,  
Nubia Lorena Sánchez Monsalve,  
Pilar Zorayda Ramos Ospina



OBSERVATORIO  
**Política Fiscal**

UNIVERSIDAD JORGE TADEO LOZANO

Directivas  
Universidad Jorge Tadeo Lozano

---

Cecilia María Vélez White  
Rectora

Fernando Copete Saldarriaga  
Decano Facultad de Ciencias  
Económicas-Administrativas

Comité Editorial

---

Editor  
Giuseppe Bernardo de Corso  
Coordinador Observatorio de Política  
Fiscal (OPF)-UJTL

Gustavo Ramírez Valderrama  
Director Posgrados Ciencias  
Administrativas  
Facultad de Ciencias Económicas-  
Administrativas

Edgar Ricardo Jiménez Méndez  
Catedrático e investigador

Producción

---

Dirección de Publicaciones  
Luis Carlos Celis  
Henry Colmenares

# Editorial

El *Boletín de Política Pública y Fiscal* presenta en este nuevo número un conjunto de artículos de gran interés y actualidad: el primero es un trabajo titulado *Capitalismo de Estado contra el mercado: el desempeño de la economía latinoamericana en la última década*, de los profesores Giuseppe De Corso y Gustavo Ramírez, cuyo objetivo es examinar el comportamiento cuantitativo de algunas de las principales economías de Suramérica en la primera década del siglo XXI, a la luz de las diferencias en la escogencia de políticas económicas. El segundo escrito se interna en un tema vital para la ciudad de Bogotá, como lo es el análisis de un importante segmento del sistema de movilidad de la capital. El enfoque se orienta al estudio de la conexión entre el servicio de taxis y los nuevos dispositivos tecnológicos de comunicación. Este último trabajo es el fruto de una interesante investigación empírica realizada por los especialistas en Gerencia de Mercadeo Carolina Perilla Gómez, Jonathan German Santos Sabogal, Nubia Lorena Sánchez Monsalve y Pilar Zorayda Ramos Ospina. Así mismo incluimos una batería de estadísticas –en el anexo– referentes a la coyuntura económica colombiana.

Con este nuevo número, el boletín se editará con una cadencia semestral y los temas a desarrollar englobarán un amplio espectro de problemas de política pública con un enfoque marcadamente interdisciplinario.

# NOTICIAS NOTICIAS

- El profesor Celso Melo, coordinador del programa de Logística e Infraestructura, fue nombrado como encargado del importante programa de alianza estratégica entre Ecopetrol y la Universidad Jorge Tadeo Lozano orientado a la preparación de los proveedores de la industria petrolera.
- Las estudiantes Agne Alina Arcia Murcia y Melissa Carolina Varón Ballesteros de la especialización en Gerencia Financiera en Santa Marta, cohorte 13, quedaron finalistas en el concurso Bolsa Millonaria (dentro de los primeros 10 lugares) organizado por la Bolsa de Valores de Colombia (BVC). La orientación de inversiones en el mercado de capitales que se requiere desarrollar durante el concurso está a cargo del profesor Edgar Jiménez Méndez.
- Los seminarios internacionales se realizarán en el segundo semestre del año en los Estados Unidos de América y Europa. Ahí los estudiantes de posgrado podrán interactuar en universidades de prestigio mundial.
- La especialización de Gerencia de Mercadeo, coordinada por la profesora Carolina Ochoa se prepara para la visita de pares los días 5,6 y 7 de junio.

# Capitalismo de Estado contra el mercado: el desempeño de la economía latinoamericana en la última década

Giuseppe De Corso, Gustavo Ramírez

## Resumen

El propósito de este papel de trabajo es examinar el crecimiento económico de América Latina en el período 2000-2013. Se usan como referencia dos orientaciones en las políticas económicas: capitalismo de Estado contra el mercado. Con dicho objetivo en mente se seleccionaron los siguientes países: Brasil, Argentina, Colombia, Chile y Venezuela. Se utilizó como método de medición preferido el *ingreso nacional bruto disponible* (INBD), que es un mejor indicador de crecimiento económico que el PIB y el INB. Se pudo identificar que el crecimiento en el grupo de países fue bastante similar. Sin embargo, aquellos con políticas orientadas preferentemente por el mercado, gozaron de una mayor estabilidad de precios y menos volatilidad.

**Palabras clave:** INBD, crecimiento, capitalismo.

## **Abstract**

The aim of this paper is to survey the economic growth in Latin America between 2000 and 2012. We use as taxonomy two models or political economy approaches: State Capitalism versus Market oriented. For that purpose we selected five countries Brazil, Argentina, Colombia, Chile and Venezuela. We employed instead of GDP or GNI a different method, included in the international National Accounting, The Gross National Disposable Income which is a better indicator of economic growth. We were able to identified that growth was very similar in the whole group, but those with the strongest market oriented policies (Chile and Colombia) had a better performance in price stability (low inflation) and les volatility.

**Keywords:** GNDI, Growth, Capitalism.

## Introducción

La evolución de las economías latinoamericanas, en la última década, es un terreno fértil para establecer una comparación entre las diversas políticas económicas implementadas y sus resultados macroeconómicos, particularmente en la esfera del crecimiento del producto. Podemos condensar, simplificando, dichas políticas en dos variantes, una donde predomina el juego del libre mercado y la otra donde el Estado juega un mayor papel como regulador y productor directo de bienes y servicios. Cómo efectuar dicha comparación fue la pregunta que nos hicimos y juzgamos ventajoso y eficaz proceder a usar unas pocas variables para abordar el argumento: tasa de crecimiento, gasto fiscal, inflación, formación bruta de capital, distribución del ingreso y consumo privado.

Es evidente que las variables seleccionadas no son exclusivas ni exhaustivas, se podrían elegir otras más, pero las seleccionadas permitirán, *a grosso modo*, exponer las diferencias y resultados entre dos estilos de gestión de las políticas económicas a la hora de cuantificar el desempeño económico. En segundo lugar, procedimos a efectuar una selección de países para presentar las disparidades, si las hubiera, en el desempeño macroeconómico. Se seleccionaron los siguientes: Colombia, Chile, Brasil, Argentina y Venezuela. Como se examinará a lo largo del artículo, los dos primeros se corresponden con políticas donde predomina el mercado como el dispositivo medular de asignación de recursos con el objeto de producir y distribuir riqueza, los restantes son aquellos en los cuales prevalecen formas o niveles diversos del capitalismo de Estado, sin que ello excluya totalmente los mecanismos de mercado.

## Algunas definiciones

Tres términos se utilizan que merecen ser clarificados y explicados como nuestro marco de referencia, estos son: políticas económicas, capitalismo de Estado y mercado. Por política económica se entiende el conjunto de acciones del gobierno, relativamente consensuadas con otros agentes económicos, que influyen y definen el desenvolvimiento de la economía a través de la fijación de determinados objetivos a alcanzar, entre otros, el pleno empleo de los recursos, la estabilidad de precios, equilibrios fiscales/monetarios y como intención última el crecimiento económico sostenido en el tiempo. Las herramientas para lograr dichos objetivos –las elementales– son la política fiscal, comercial, cambiaria, industrial, salarial y monetaria. Sin embargo, también es posible derivar un enfoque más sistémico y menos seccionado, anclado en la economía política clásica, si entendemos, esta última, en una de sus variantes más comunes<sup>1</sup> y más allá de los desarrollos contemporáneos, como la ciencia que estudia *la producción, consumo y distribución de la riqueza (ingreso) con base en la observación de los hechos*.

---

1 Cossa (1892).

El segundo enunciado es el capitalismo de Estado. Esta es una expresión imprecisa y que se presta a interpretaciones múltiples, que por lo demás, nació como una práctica de la gerencia macroeconómica con el mismo surgimiento del capitalismo como estructura de organización sociopolítica en el siglo XVI. La escuela de Frankfurt<sup>2</sup> (Instituto de Investigación Social) durante los años treinta produjo un intenso debate sobre la irrupción y estructuración del capitalismo de Estado. El centro del debate fue la Alemania nazi y la disquisición se concentró alrededor de la relación entre economía y política. Según Friedrich Pollock,<sup>3</sup> en Alemania el Estado ejercía el control de la economía en favor de la clase política. Por ende, el mercado como institución autorreguladora del intercambio de bienes y servicio había sido eliminado y sustituido por la planificación, la intervención y la coordinación estatal. Franz Neumann,<sup>4</sup> otro integrante de la escuela de Frankfurt, le salió al paso a esta interpretación, negándola y llegando a la conclusión de que el Estado nacionalsocialista era una entelequia y el poder fáctico, en Alemania, estaba altamente fragmentado entre diversas élites de poder, que actuaban autónomamente dentro de su esfera de influencia con una total ausencia del imperio del derecho. Para Neumann, en el campo económico, el capitalismo privado dominaba en la Alemania nazi, pero

2 Díaz, Sotelo (2007).

3 Arato, Gedhart (1990).

4 Neumann (2009).

evolucionado en economía monopólica totalitaria. El debate abierto por los miembros del Instituto de Investigación Social es indicativo de la dificultad para hallar un consenso razonado a la hora de teorizar y aplicar, en un contexto determinado, el concepto de capitalismo de Estado.

Lo cierto es que desde los años veinte, por lo menos, la noción de capitalismo de Estado, como un modelo organizativo alternativo al capitalismo liberal-concurrential característico del siglo XIX y del mismo proceso de industrialización de la Gran Bretaña, se integró al debate económico, principalmente de orientación heterodoxa, como una propuesta con diversas aristas. Mantuvo cierta vigencia hasta los años ochenta y noventa del siglo XX, y a partir de ahí, con la caída del muro de Berlín y el retorno a las políticas económicas precrisis mundial de 1929, prácticamente desapareció o quedó muy relegado del contexto reflexivo de las ciencias económicas.

Sin embargo, recientemente, en un suplemento especial<sup>5</sup> de la mundialmente reconocida revista británica *The Economist*, la expresión capitalismo de Estado reaparece con inusitado ímpetu, esta vez conexas a los llamados BRICS (Brasil, Rusia, India y Suráfrica), pero particularmente atribuido a China, su política y su estructura económica. Así mismo, la revista londinense expande el

5 *The Economist* (2012).

radio de acción de dicho concepto al círculo de países propietarios de cuantiosos recursos energéticos como petróleo y gas, es decir los denominados petroestados capitalistas; de forma tal, que *The Economist* discute ampliamente diversos modelos de un mismo patrón. En consecuencia, se puede afirmar que la noción de capitalismo de Estado ha retornado con mucha potencia como categoría de análisis, si bien aplicado a naciones, curiosamente, en su mayoría no occidentales o que la prensa internacional ha bautizado como economías de mercado emergentes; en donde el Estado juega un papel cardinal en la gestión económica, a través de diversos instrumentos como son el control del sector financiero, la propiedad de corporaciones energéticas, los Fondos Soberanos o una combinación de todos los anteriores. Para concluir, *The Economist*, vocero histórico de los intereses económicos del mundo anglosajón, manifiesta la preocupación del mundo corporativo occidental por el desarrollo de las políticas estatales de inversión en áreas estratégicas ejecutadas por China y previsiblemente critica las debilidades de un diseño económico que conlleva a reforzar conductas y prácticas aparentemente patrimonialistas y corruptas, una especie de *crony capitalism*. Obviando, por cierto, olímpicamente, la corrupción y descomposición del sector financiero anglosajón y su economía de casino que desembocó en la crisis financiera y global, que se inició en el año 2008 y aún no ha concluido.

Dado que la definición de capitalismo de Estado, como se ha visto, es sumamente ambigua, se propone una descripción operacional del término; se usan las apre-

ciaciones de Ian Bremmer en su libro: *The end of the Free Market: Who Wins the War Between States and Corporations*. En este sentido, se entiende como un sistema de poder donde el Estado es el principal actor en la economía y usa el mercado para captar rentas políticas. Es decir, el objetivo último no es necesariamente económico, como pudiera ser maximizar el crecimiento, es más bien político, se trata de extender el poder del Estado interna y externamente, alargando así la sobrevivencia del liderazgo político que lo controla. Ahora bien, hay que aclarar que la intervención del Estado tiene diversas gradaciones, dependiendo de la dinámica sociopolítica y las tradiciones históricas del entorno geopolítico donde se ejerce.

La noción de mercado presenta, para este artículo, algún inconveniente a la hora de delimitarlo adecuadamente, por el carácter teórico/técnico-económico de dicha locución, pero sobre todo por su contenido marcadamente abstracto, por lo tanto, se prefiere utilizar el vocablo capitalismo, pues el mismo encierra también elementos sociales y políticos. En efecto, empleamos una noción maximalista de la expresión capitalismo y que incluye el gobierno como un agente económico significativo:

*“Capitalism... is an indirect system of governance based on a complex and continually evolving political bargain in which private actors are empowered by a political authority to own and control the use of property for private gain subject to a set of laws and regulations. Workers are free to work for wages, capital is free to earn a return, and*



*both labor...Capitalism relies upon a pricing mechanism to balance supply and demand...it relies upon a political authority (government) to establish the rules and regulations..."*<sup>6</sup>

## La medición de la riqueza como problema

Vivimos en un mundo saturado de estadísticas de todo tipo y de diferente calidad. Es entonces necesario establecer unos parámetros mínimos y efectivos de medición que permitan esclarecer acertadamente dos elementos. En primer lugar, el desempeño económico de cada uno de los países estudiados en este artículo, es decir su tasa de crecimiento, y en segundo término una vía estadística que facilite el cotejo o comparación entre los mismos. El agregado del sistema de cuentas nacionales de mayor uso es el Producto Interno Bruto (PIB), que es un índice de volumen que puede expresarse tanto en moneda local sea nominal o constante, así como en dólares corrientes; y el poder de paridad de compra –por sus siglas en inglés PPP–. Este último método, es decir el PPP, no es más que llevar la canasta de consumo de un país al valor monetario de una economía de referencia, usualmente los Estados Unidos de América. El PIB tiene diversas limitaciones metodológicas así como el poder de paridad de compra, circunstancia que es bien conocida.<sup>7</sup> En consecuencia, desde el punto de vista técnico-estadístico, computar en términos monetarios el estándar de vida de una población es sumamente complejo y esquivo.

No obstante la complejidad de la medición del bienestar, el Banco Mundial ha optado por usar el Ingreso Nacional Bruto (INB) formalmente conocido como Producto Nacional Bruto (PNB) o por sus siglas en inglés GNI (Gross National Income). A diferencia del PIB, el INB puede sintetizarse en la siguiente ecuación:  $INB = PIB + Y_{fen}$ , es decir el PIB ajustado por la renta de factores exteriores netos, que es simplemente la diferencia entre los pagos e ingresos recibidos del exterior de la economía en cuestión, básicamente pagos de naturaleza laboral o financiera.

El Banco Mundial utiliza dos procedimientos para calcular el INB en dólares, el denominado método Atlas a precios actuales, que implica la aplicación de un factor de conversión con el propósito de minimizar las fluctuaciones del tipo de cambio; mientras el segundo método utiliza el poder de paridad de compra del año 2005. El primer procedimiento lo usa el Banco Mundial para fines operativos en la clasificación de los países de acuerdo al ingreso per cápita (bajo, mediano, alto); mientras el segundo es adoptado para estimar la pobreza y en general el bienestar.

6 Scott (2006, p. 4).

7 Pérez, Vega (1994).

Recientemente el Banco Mundial publicó los resultados preliminares del programa de comparación internacional del 2011 que abarca 199 países, cuya metodología aplica mejoras importantes relativas a su precedente, la ronda del 2005, que fue muy criticada en su momento. Incluso el experto en cuentas nacionales Angus Maddison no usó la ronda del 2005, por las dudas que levantaba y prefirió continuar recurriendo en sus publicaciones a la ronda de 1990. Vale la pena ver el resultado para los países motivo de análisis y otras naciones de América Latina. En el cuadro siguiente se puede observar el PIB, PIB per cápita y el factor de conversión para el año 2011.

	<b>PIB billones dolares 2011</b>	<b>PIB dólares 2011 per cápita</b>	<b>Factor de conversión</b>
Brasil	2816,3	14.639	1.471
Colombia	535	11.360	1.161,910
Venezuela	500,3	16.965	2,713
Chile	349,1	20.216	348,017
Rep. Dominicana	109	10.858	19,449
Uruguay	58,7	17.343	15,282
Costa Rica	59,8	13.030	346,738
Ecuador	151,6	9.932	0,526
Perú	327,2	10.981	1,521
Panamá	57,2	15.369	0,547

Fuente: Banco Mundial-ICP

Existe una tercera técnica,<sup>8</sup> enmarcada igualmente dentro del sistema de cuentas nacionales, que en nuestra opinión es el mejor indicador para valorar el estándar de vida de un país, por lo menos en su dimensión monetaria. Este es el Ingreso Nacional Bruto Disponible (INBD), que se puede resumirse en la siguiente identidad:  $INBD = PIB_{pm} + Y_{fen} + TR_{cen}$ , es decir, el PIB ajustado no solamente por los pagos netos del exterior, como en el caso INB, sino también por las transferencias corrientes netas, que incluyen, entre otros renglones, las remesas de los inmigrantes, que constituyen hoy en día una de las principales fuentes de ingreso para un gran número de países en desarrollo o emergentes, inclusive de América Latina.

8 Capelli, Vaggi (2013).

Las remesas, sin lugar a dudas, incrementan considerablemente la demanda interna y el ahorro. Por ende, el INBD es posiblemente el indicador más conveniente para capturar la disponibilidad real de ingresos, que se traduce a su vez en mayor consumo y ahorro en una economía. La Cepal es la principal fuente en el uso de esta técnica, pues elabora información sobre el INBD en dólares constantes del año 2005 para América Latina y el Caribe.

No menos importante es la división del ingreso entre los diversos segmentos sociales y étnicos de la población. El crecimiento económico es fundamental, sin embargo no supone necesariamente desarrollo. La distribución de la renta nacional a lo largo de líneas relativamente equitativas y el acceso universal a servicios públicos coadyuvan a transformar el crecimiento en ascenso social y verdadero desarrollo. Por lo tanto, el desarrollo es un arreglo de delicados equilibrios entre producción de riqueza (incremento del PIB o INBD) y su distribución eficiente. Acá juega un papel fundamental la escogencia de políticas públicas apropiadas y socialmente balanceadas, que se orienten a distribuir los dividendos del crecimiento verticalmente en la sociedad. Este arreglo virtuoso a su vez retroalimenta el crecimiento económico a través de múltiples factores concatenados que jalonan la productividad del trabajo y el consumo doméstico, como son, entre otros: acceso incluyente a la educación, seguridad ciudadana, alimentaria, social e infraestructura. El coeficiente de Gini favorece la comprensión del fenómeno económico vinculado a la distribución de las rentas, específicamente en este caso a su flujo.

## Resultados

Con la finalidad de efectuar un análisis congruente, se elaboró un cuadro resumen (ver anexo) con los datos recopilados que incluyen el uso de cuatro diversas ópticas (INB precios 2005, PIB precios 2005, INB Atlas, INDB dólares constantes 2005) enmarcadas todas dentro del sistema de cuentas nacionales y algunas variables como FBKF, sector fiscal y el consumo privado o de los hogares. Las columnas intituladas mercado y capitalismo de Estado no son otra cosa que un promedio no ponderado de las tasas de crecimiento de acuerdo a los métodos empleados y agregados por países, según políticas económicas más promercado (Colombia y Chile) o menos (Brasil, Argentina y Venezuela) Del cuadro en cuestión, en el anexo, se pueden inferir algunos hechos, tanto a nivel estrictamente nacional, como clasificando a los países de acuerdo a la taxonomía que se propuso emplear: mercado contra Estado. Así mismo se realizaron un conjunto de gráficos con las más importante de las variables utilizadas ( ver anexo 2).

El crecimiento económico fluctúa dependiendo del método que se use, sin embargo, si se elige como el más acertado el INBD, las diferencias son prácticamente nulas entre ambos grupos de naciones, de 5,22 a 5,30 puntos de crecimiento promedio anual. Por países, en cambio, sorprende y es hasta paradójico que Venezuela tenga el mayor crecimiento del INDB, 6,8 %, promedio anual, seguido de Chile con 5,7% en el período estudiado. Este resultado es seguramente consecuencia del impulso que recibe la economía venezolana de la cuantiosa renta petrolera internacional y que contradice lo que comúnmente se piensa acerca de la ausencia o escaso crecimiento durante dicho período. Explica también, parcialmente, el persistente apoyo popular del que disfrutó el

presidente Chávez a lo largo de más de una década. Popularidad motivada en una amplia expansión del consumo interno, principalmente de los estratos populares; lo que le proporcionó una copiosa renta política para implantar su proyecto político. Si bien, hay que señalar que este modelo basado en el aumento desmedido del consumo, respaldado por importaciones masivas y sustentado en la expansión y control estatal de la renta petrolera entre el 2003 y hasta el 2008, hace aguas partir del 2013 y Venezuela entra en una espiral de crisis económica y ajustes cambiarios y de precios. La economía chilena se caracteriza por la estabilidad en su evolución, independientemente de los cambios políticos que oscilan entre izquierda y derecha en la dirección del ejecutivo nacional. Colombia crece a un ritmo de aproximadamente 0,6-0,7 puntos por encima de su desempeño histórico de alrededor de 4 por ciento, lo cual es corolario de la importante expansión de las exportaciones del sector mineroenergético y las inversiones extranjeras; secuela de una exitosa política de seguridad en la última década que permitió al Estado ampliar su control sobre el territorio nacional, anteriormente en manos de insurgentes de diversos grupos.

Así mismo, el aumento de las exportaciones petroleras de 17 millones de toneladas a 44 millones de toneladas, en el período 2007-2012, dinamiza la economía colombiana, movilizand o cuantiosas inversiones de capital fijo e introduce nuevas técnicas gerenciales que se propagan en el aparato productivo. Actualmente los hidrocarburos representan más del 50 % del total de exportaciones en términos de valor, otorgándole un poder adquisitivo a la economía del país andino nunca antes logrado a lo largo de su historia. Los datos de Argentina, debido a la poca fiabilidad de la medición oficial de inflación, presentan importan-

tes vacíos y deben ser tomados con precaución. Aunque si se toman como referencia los cómputos de la Cepal el crecimiento del PIB e INBD supera por poco la media de los cinco países examinados. Brasil tiene un crecimiento más bien moderado en comparación al resto, aunque la escala de su población, territorio y producto lo hacen previsiblemente el único país del grupo con capacidad real de alcanzar el rango de potencia global a largo plazo.

Si se observa el comportamiento de las variables macro, la evolución de la formación bruta de capital fijo y consumo de los hogares para ambas tipologías de gestión económica se equiparan, o por lo menos no hay grandes divergencias. En los ámbitos donde se localizan distinciones precisas son: en el gasto fiscal, los niveles de volatilidad en el crecimiento y la inflación.

El sector público de los países donde el Estado interviene con más ímpetu en la conducción de la economía, tanto los egresos como los ingresos superan aproximadamente en diez puntos del PIB a los ejecutados por sus homólogos, Colombia y Chile. La volatilidad del crecimiento es, por otra parte, más significativa donde el Estado ejerce un papel importante como inversionista, productor y distribuidor de bienes y servicios, siendo el caso extremo negativo Venezuela, con una desviación estándar de más de 12 puntos. La situación del país petrolero refleja el estado de conflicto crónico e intenso entre las fuerzas opositoras y el gobierno nacional, que perturba el desenvolvimiento económico, pero también evidencia los ciclos políticos electorales. Colombia, en cambio, evidencia una alta estabilidad con la más baja volatilidad del grupo, apenas de 2,8 puntos y hay que resaltar que este escenario no es insólito a su tradición política y económica, sumamente

conservadora, alérgica como es la nación andina y opuesta históricamente a experimentos populistas o inclusive reformistas. La inflación promedio en los países con un fuerte Estado interventor es tendencialmente más elevada, como resultado de políticas fiscales y monetarias expansivas, orientadas a satisfacer las necesidades de sus constituyentes más desfavorecidos.

La distribución del ingreso ameritaría un capítulo aparte, pues los matices dependen en gran medida de las diferencias étnicas –países con grandes contingentes de poblaciones afro o indígenas situadas en los tramos empobrecidos muestran grandes desigualdades– y sociales de cada nación y la direccionalidad de las políticas públicas. De todas maneras, con base en el coeficiente de Gini (fuente Cepalstat), el mismo es de 0,40 en Venezuela, Brasil 0,56, Colombia 0,54, Argentina 0,47, y Chile 0,51. En este caso, Argentina y Venezuela tienen los mejores índices. Venezuela es prototipo de políticas económicas con fuerte acento social y Argentina un país étnicamente bastante homogéneo, gracias a la numerosa inmigración europea y eso es un punto fuerte para apuntalar cierto grado de reconocimiento mutuo entre los diversos estratos sociales que facilitó el crecimiento de un amplio sector medio a lo largo de su historia.

En conclusión, el desempeño en el crecimiento económico para el período 2000-2012 no muestra una brecha dilatada entre las naciones brevemente analizadas en este ensayo, independientemente de su esquema de gestión macroeconómica. Todavía los países con una robusta interposición del Estado en el mercado muestran una propensión mayor a la inestabilidad macroeconómica y por ende a comprometer, eventualmente, su desarrollo de cara al futuro. No sucede lo mismo donde el mercado tiene mejores posibilidades de actuación sin interferencia estatal, sin embargo, sobre estas últimas se cierne como un espada de Damocles la acumulación de la deuda social e insatisfacción con servicios públicos esenciales como educación y asistencia sanitaria. De la misma manera, cuando se analizan los datos en profundidad, Venezuela y Argentina muestran los mayores niveles de intervención estatal en la cadena económica conformada por la producción, distribución y consumo de la riqueza. Brasil mantiene una posición que puede clasificarse de intermedia; mientras Colombia y Chile guardan coincidencias importantes, cediendo parcialmente al mercado y capital extranjero amplios segmentos de sectores estratégicos, como son energía, minería y comunicaciones. Por otro lado, no puede descartarse que la evolución relativamente positiva de las economías observadas esté más bien, en última instancia, subordinada a la elevación de los precios internacionales de las materias primas, componente central de las exportaciones de estos países, estimulado por el alto crecimiento de China e India en las últimas décadas.

## Anexo 1

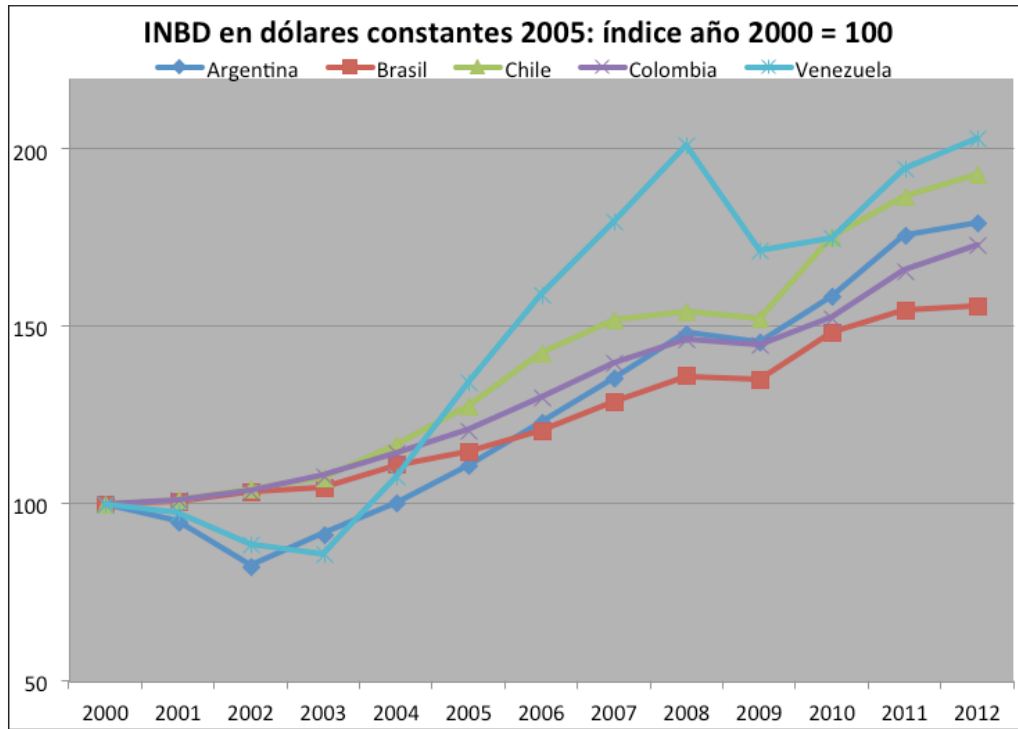
### Promedios para el período 2000-2012

	Argentina	Brasil	Chile	Colombia	Venezuela	Mercado	Capitalismo Estado
INBD tasa de crecimiento % constante	5,3	3,8	5,7	4,7	6,8	5,22	5,30
INBD Cepal dólares 2005 millones dólares	201.496	930.207	126.609	157.139	155.690		
PIB Cepal millones dólares 2005	204.618	937.476	129.395	157,598	154.860		
PIB Cepal Tasa de crecimiento %PIB	4,7	3,3	4,2	4,3	3,7	4,24	3,92
INB p.c. método Atlas Dólares	nd	5.393	7.955	3.892	7.208		
Tasa de crecimiento p.c. INB método Atlas %	nd	9,6	9,7	9,8	10,5	9,72	10,06
INB método Atlas dólares	nd	1.156,595	133.047	174.184	201.340		
% de crecimiento INB Atlas	nd	11,5	10,8	11,4	12,4	11,09	11,96
INB PPP millones de dólares 2005	nd	1.691,794	229.959	335.960	285.754		
Tasa de crecimiento % INB PPP 2005	nd	5,6	8,3	6,3	5,8	7,32	5,72
INB per cápita PPP dólares 2005	nd	8.962	13.809	7.588	10.395		

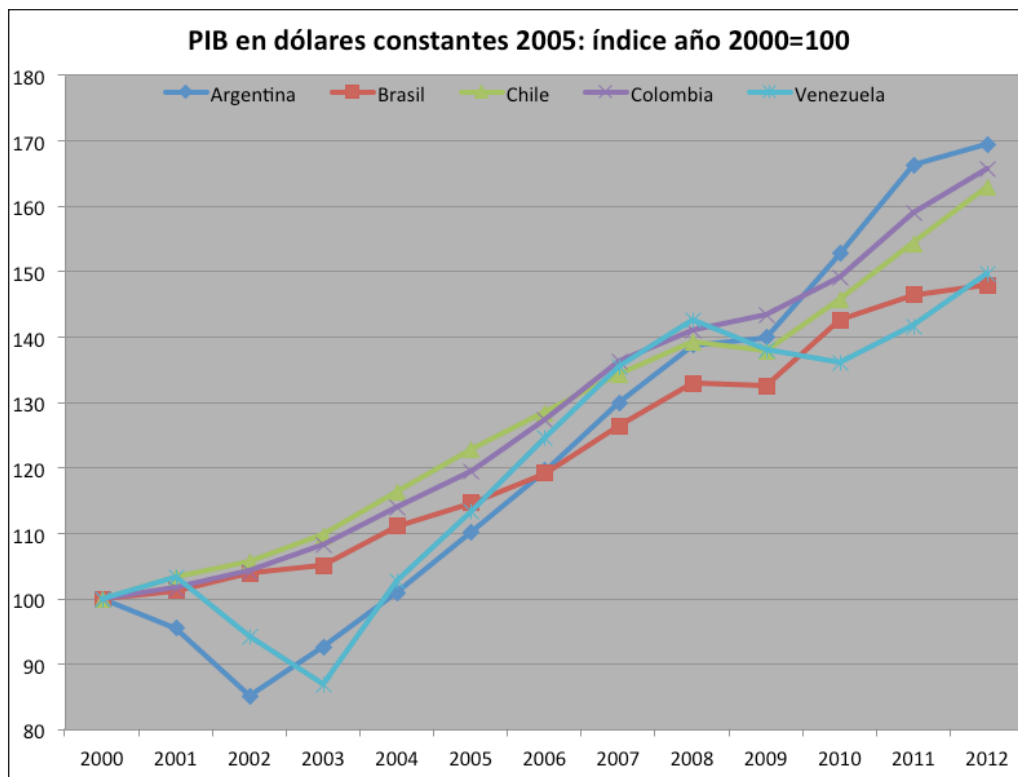
Tasa de crecimiento % INB per cápita PPP 2005	nd	4,5	7,2	4,8	4,0	5,99	4,26
PIB a precios millones dólares 2005	nd	1.681,881	217.087	338.056	280.704		
PIB tasa de crecimiento %	nd	3,3	4,2	4,3	3,7	4,24	3,52
Inversiones % del PIB	19,7	18,0	22,2	20,6	24,1	21,39	20,60
Inflación %	8,9	6,6	3,3	5,5	21,9	4,39	12,49
Ingreso Gobierno % del PIB	30,7	35,1	23,8	23,8	30,5	23,76	32,09
Egresos Gobierno % PIB	34,7	38,2	22,2	27,3	34,6	24,94	35,81
PIB en moneda nacional	340,401	1,437,941	86,082	365,760	49,511,994		
Tasa de crecimiento % PIB moneda local Constante	4,7	3,2	4,2	4,3	3,7	3,86	4,24
Consumo hogares moneda local Constante	nd	1.197,069	62.262	300.662	40.264,269		
Tasa de crecimiento % consumo en moneda local	nd	3,7	5,1	4,0	6,0	4,84	4,57
Volatilidad	7,98	3,03	4,83	2,79	12,83		

Fuente: Cepal, Banco Mundial y cálculos propios.

## Anexo 2

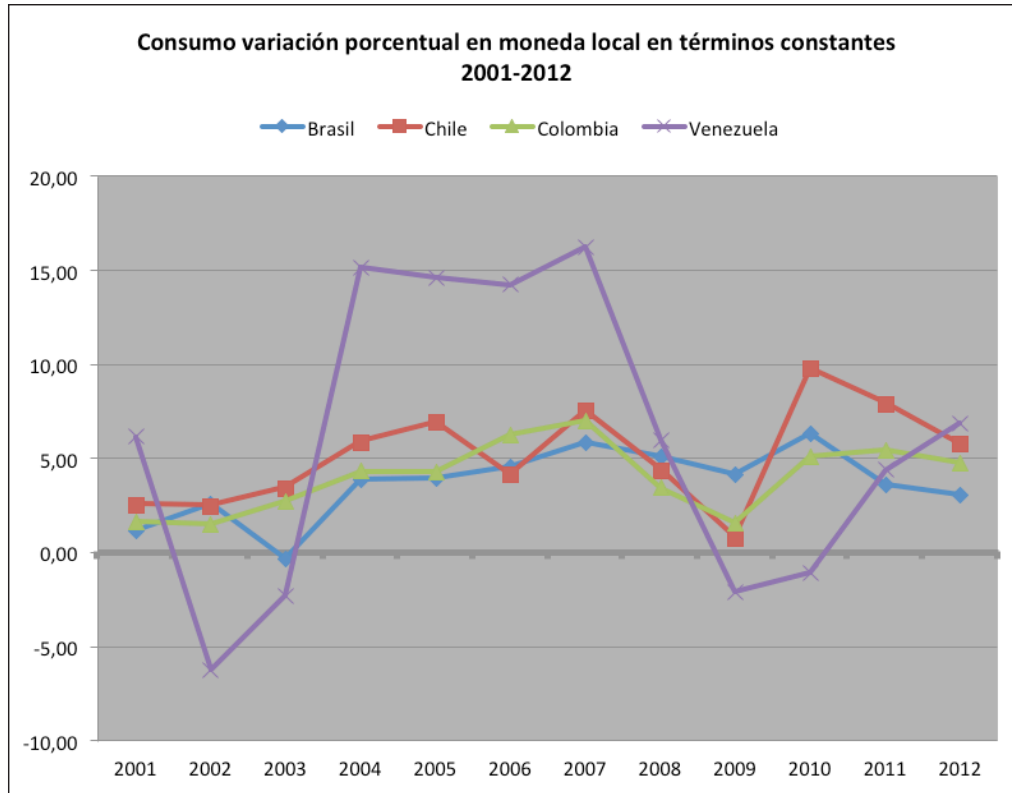


Fuente: Cepal y cálculos propios.

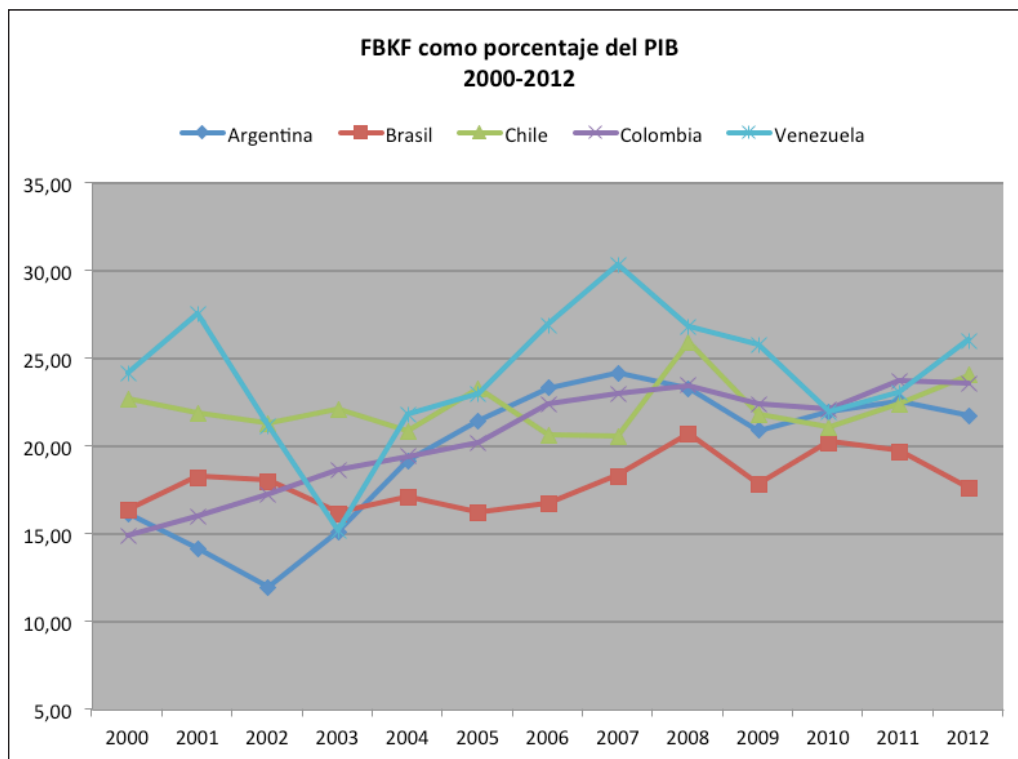


Fuente: Cepal y cálculos propios.

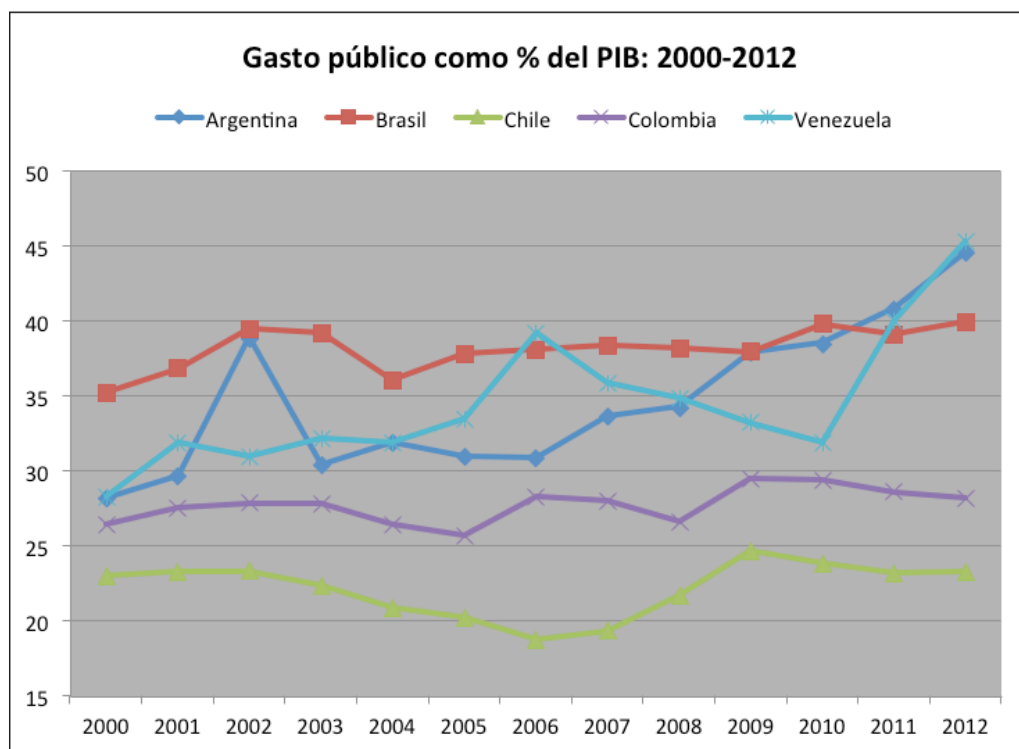




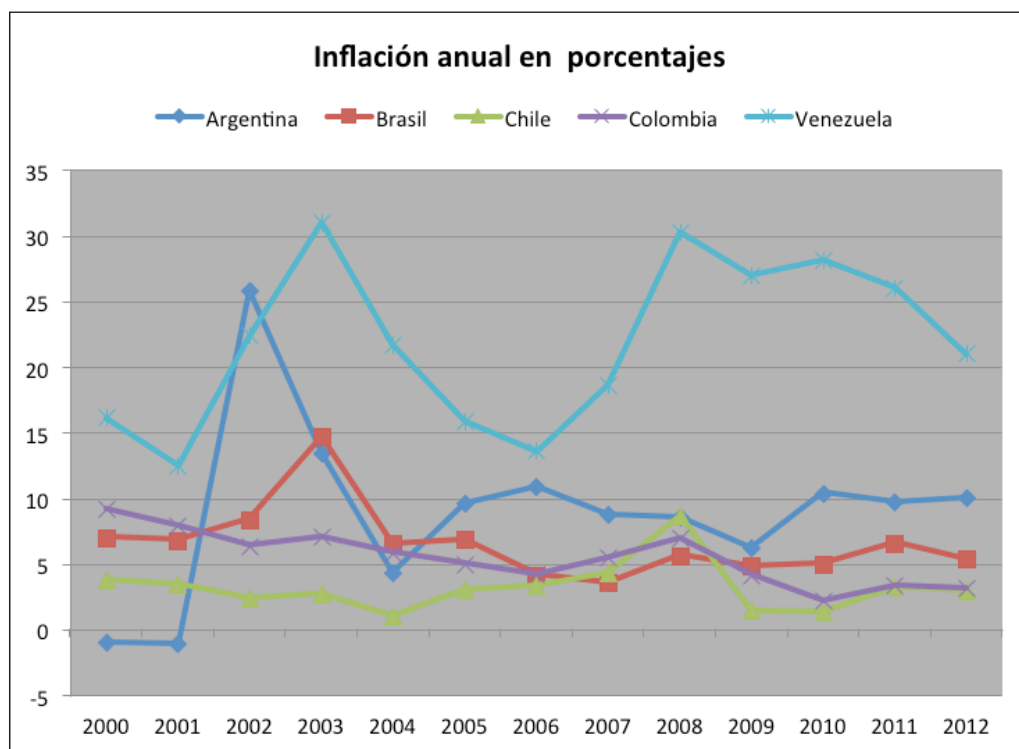
Fuentes : Banco Mundial, Dane, BCV y cálculos propios.



Fuente: Banco Mundial, Fondo Monetario Internacional y cálculos propios.



Fuente : Fondo Monetario Internacional.



Fuente : Fondo Monetario Internacional y cálculos propios.

## Referencias

- Arato, A., Gebhart, E. (1990). *The Essential Frankfurt School Reader*. New York. Continuum Publisher.
- Bremmer, Ian (2010). *The End of the Free Market: Who Wins the War Between States and Corporations?* New York. Penguin Books
- Capelli C., Vaggi G. (2013). "A better indicator of standards of living: The Gross National Disposable Income". *DEM working paper series*. University of Pavia Department of Economics and Business.
- Cossa, Luigi. (1892). *Introduzione Allo Studio Dell 'Economia politica*. Milano . Ulrico Hoepli Editore-Librajo della Real Casa.
- Díaz, E., Sotelo, L. (2007) "Dossier la Escuela de Frankfurt". *Revista Pensar N° 2*, pp. 53-66. Rosario: Universidad del Rosario.
- Lane, David. (2008). "From Chaotic To State Led Capitalism". *New Political Economy Journal* vol. 13 pp. 178-184.
- Neumann Franz. (2009). *The Structure and Practice of National Socialism 1933-1944*. Chicago. Ivan R. Dee Publisher.
- Pérez J. M., Vega, C. J. L. (1994). "Paridad de Poder de Compra: Un Análisis Empírico". *Investigaciones Económicas Volumen XVII* pp 539-556.
- Scott R. Bruce. (2006) The Political Economy of Capitalism <http://www.hbs.edu/faculty/Publication%20Files/07-037.pdf>
- The Economist. (2012.) Special Report. State Capitalism The Visible Hand January 21ts. <http://www.economist.com/node/21542931>

# Impacto del uso de las aplicaciones tecnológicas en el servicio de taxi en Bogotá

Carolina Perilla Gómez, Jonathan German Santos Sabogal,  
Nubia Lorena Sánchez Monsalve, Pilar Zorayda Ramos Ospina<sup>1</sup>

## Resumen

Este trabajo tiene como objetivo evaluar el impacto del uso de las aplicaciones móviles para la solicitud de taxi en la ciudad de Bogotá que han sido desarrolladas e implementadas en los últimos años. Se analiza la forma en que los ciudadanos perciben estas nuevas herramientas tecnológicas para la solicitud de taxi y además, cuáles son las aplicaciones más utilizadas y se realiza un revisión de la estructura del gremio taxista actualmente.

**Palabras clave:** taxi, App, Bogotá, tecnología, seguridad, costos.

## Abstract

This paper aims to review the impact produced by new technologies in the taxi sector in Bogotá city. That is the development and implementation in the last few years. We analyzed how citizens perceive this new service to demand a taxi, also we study the most used apps and the structure of the guild taxi in the city.

**Keywords:** Taxi, Apps, Bogota, Technology, Security, Cost.

---

<sup>1</sup> Especialistas en Gerencia de Mercadeo, Universidad Jorge Tadeo Lozano.

## 1. Introducción

El presente análisis de caso hace referencia al impacto del uso de las nuevas aplicaciones tecnológicas en la solicitud del servicio de taxi en la ciudad de Bogotá. El taxi, por ser un medio de transporte de uso individual que permite desplazamientos rápidos, confortables, directos y flexibles, es considerado un servicio de lujo en la mayoría de las ciudades. No obstante, es uno de los principales sistemas de transporte urbano a nivel mundial.

Para analizar esta situación en Bogotá, se hace necesario revisar las diferentes zonas donde más se usa el servicio, la demanda que tiene el servicio de taxi, las diferentes opciones que existen actualmente para solicitarlo y el alto grado de dificultad para pedir un taxi por teléfono en la ciudad.

Es también de gran importancia revisar la composición del gremio de los taxistas, las diferentes agremiaciones, asociaciones y empresas, la formalidad del sector y el nivel educativo de los integrantes de este sector.

A su vez, se revisará el impacto de las tendencias tecnológicas del mundo actual y el auge de las aplicaciones para dispositivos móviles, en el comportamiento que tiene el uso de estas aplicaciones, especialmente aquellas que van dirigidas a la solicitud de servicio de taxi en Bogotá. Por último, pero no menos importante, las líneas de taxi representan un importante segmento del sistema de movilidad de la capital de Colombia.

Se buscará entender cómo estas nuevas herramientas están afectando los canales tradicionales para la solicitud de taxi, la percepción que tienen los usuarios de este servicio, cuáles son los hábitos de consumo y cuál es la participación en el mercado de las principales aplicaciones que operan en la ciudad de Bogotá.

La investigación de este caso se realizó por el interés de conocer, desde la perspectiva del mercadeo, el impacto que pueden tener las nuevas tendencias tecnológicas en una situación real de transporte, que afecta a miles de ciudadanos del común día a día. Fue un interés académico que motivó el estudio para así poder aportar datos recientes sobre una problemática de tipo urbano cuyo referente es la grave situación que presenta la movilidad en la ciudad de Bogotá; ciudad que cuenta con un servicio público de transporte bastante limitado, conformado por TransMilenio, de carácter semipublico, buses particulares y taxis de tipo privado, siendo todo el sistema articulado sobre ruedas.

En el marco de los sistemas de información, el estudio se complementó con unas encuestas de tipo exploratorio con el fin de conocer las percepciones de los usuarios; a la vez se realizaron una serie de entrevistas tanto a conductores, como a Uldarico Peña, gerente de la empresa más grande de taxis de la ciudad de Bogotá "Radio Taxi Aeropuerto". Lo anterior aportó datos y cifras actuales sobre la situación que vive el gremio, los problemas de seguridad y el cambio que les ha generado la llegada de las nuevas tendencias de carácter tecnológico.

## 2. El contexto en Bogotá

### 2.1. La movilidad en Bogotá

En Bogotá, una ciudad con una población de 8'363.782 habitantes (Secretaría Distrital de Planeación, 2014), se estima que circulan cerca de 51.628 vehículos de transporte público individual debidamente autorizados (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2014), se presume que hay cerca de 675 taxis por cada 100.000 habitantes, es decir, 145 personas por cada taxi.

La tarifa del servicio está determinada por unidades, actualmente una unidad cuesta 72 pesos. Cada 100 metros, el taxímetro de los vehículos va sumando una unidad (Metrocuadrado, 2014).

En la ciudad de Bogotá se calcula que se realizan aproximadamente 350.000 viajes diarios en taxi y según cifras de la Secretaría de Movilidad y Transporte, las localidades de Usaquén, Chapinero, Suba y Teusaquillo son las que generan aproximadamente el 50 % de todos los viajes que se realizan al día, es decir, estas localidades son las zonas más frecuentes del origen y destino de los viajes de los usuarios del transporte en taxi (ver Tabla 1).

**Tabla 1. Producciones y atracciones de los viajes en taxi por localidad**

Localidad	Atracción	Producción
Antonio Nariño	2,922	3,277
Barrios Unidos	16,275	15,17
Bosa	3,838	3,853
Candelaria	6,302	5,962
Chapinero	43,155	46,308
Ciudad Bolívar	2,608	2,752
Engativá	26,86	27,075
Fontibón	18,685	17,829
Kennedy	24,826	26,008
Los Mártires	11,926	12,598
Puente Aranda	17,806	20,195
Rafael Uribe	7,283	6,306
San Cristóbal	6,727	6,994
Santa Fe	20,212	18,697
Suba	45,561	43,896
Teusaquillo	34,32	33,114
Tunjuelito	3,295	4,397
Usaquén	53,889	52,559
Usme	2,26	2,181

Fuente: Secretaría de Movilidad de Bogotá (2014). Formulación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá, D. C., que incluye ordenamiento de estacionamientos. Recuperado de [http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx\\_archivos/ideofolio/08-TransportePublico\\_15\\_9\\_24.pdf](http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/ideofolio/08-TransportePublico_15_9_24.pdf).

El servicio de taxi en la ciudad de Bogotá es usado en su mayoría por personas de ingresos medios y altos y según el Plan Maestro de Movilidad del año 2005, último estudio realizado, se observa cómo los viajes desde las zonas periféricas de menor ingreso son menos frecuentes. Las zonas que más resaltan por el mayor número de viajes en taxi son: Cedritos, El Rincón y Chicó

Lago, siendo esta última la que más registra viajes. Según el mismo estudio, se pudo determinar que existe un uso predominante del taxi por parte de personas de estratos 3 y 4. El 71,7 % de los viajes en taxi los realizan personas de estos estratos. Ver población según estrato socioeconómico (Tabla 2).

La demanda de taxis además de estar demarcada por el nivel socioeconómico, también tiene otro factor importante a tener en cuenta y son las horas pico, en lo cual se resaltan dos momentos, uno en las horas de la mañana, entre 6:00 y 7:00 a.m. y otro en las horas de la tarde, entre 5:00 y 6:00 p.m.

**Tabla 2. Distribución de la población según el estrato socioeconómico**

Estrato socioeconómico	Porcentaje de población
1	29 %
2	32 %
3	24,40 %
4	5,60 %
5	6 %
6	3,50 %

Fuente: elaboración propia a partir de la Dirección de Estratificación de la Secretaría Distrital de Planeación.

Si se analizan los viajes en taxi según el motivo de viaje, se puede determinar que el principal es el regreso a casa, con el 42,3 %, seguido por el desplazamiento hacia el trabajo, como se puede observar en la Tabla 3, motivo de viaje.

Tabla 3. Frecuencia viajes en taxi según motivo de viaje

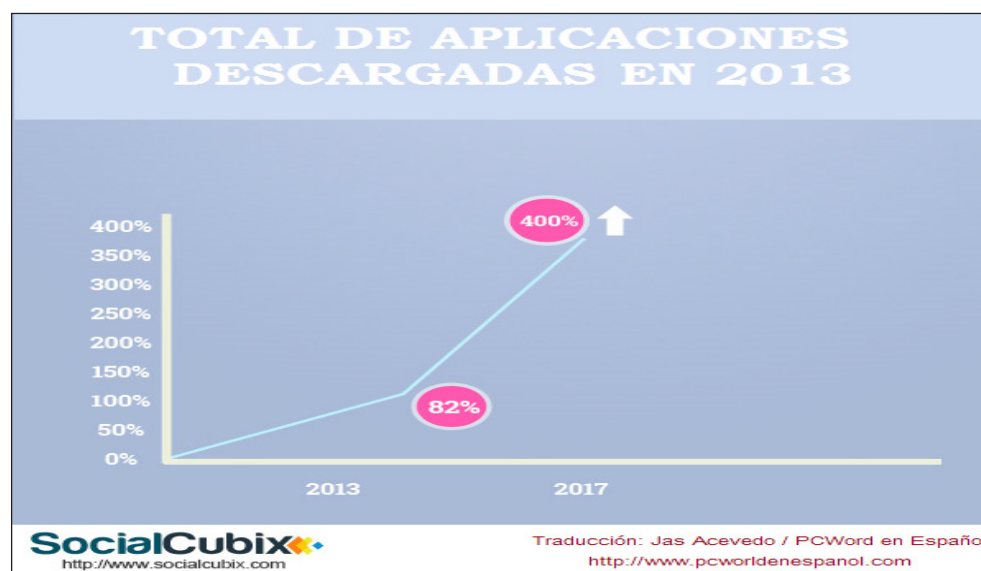
Motivo de viaje	Porcentaje (%)
Regreso a casa	42,3
Trabajo	21,8
Asuntos personales	21,6
Estudio	7,3
Trasbordo	2,9
Compras	1,6
Negocios	1,6
Otros	0,9

Fuente: Rodríguez, A.; Acevedo, J. (2012). *Taxi el modo olvidado de la movilidad*. Bogotá, D. C.: Kimpres.

Actualmente existen varios medios para acceder a un servicios de taxi, entre ellos tenemos, la opción de tomar taxi en la calle, solicitarlo a través de las líneas telefónicas, ubicar las zonas seguras o zonas amarillas en centros comerciales y ahora con el desarrollo de nuevas tecnologías por medio de las Apps móviles.

Las aplicaciones o contenido móvil en Colombia está actualmente incrementándose de manera acelerada y es dinamizado por la convergencia de plataformas, la penetración de la telefonía móvil, un mejor acceso a redes 3G y 4G (la cual está implementándose desde finales de 2011), la accesibilidad de tecnologías de Smartphone y más opciones de contenido digital con mejores formatos.

Gráfica 1. Total de aplicaciones descargadas en 2013



Fuente: Madariaga, B. (2013). Cuántas aplicaciones se han descargado en 2013. PCworld. Recuperado de <http://pcworldenespanol.com>.



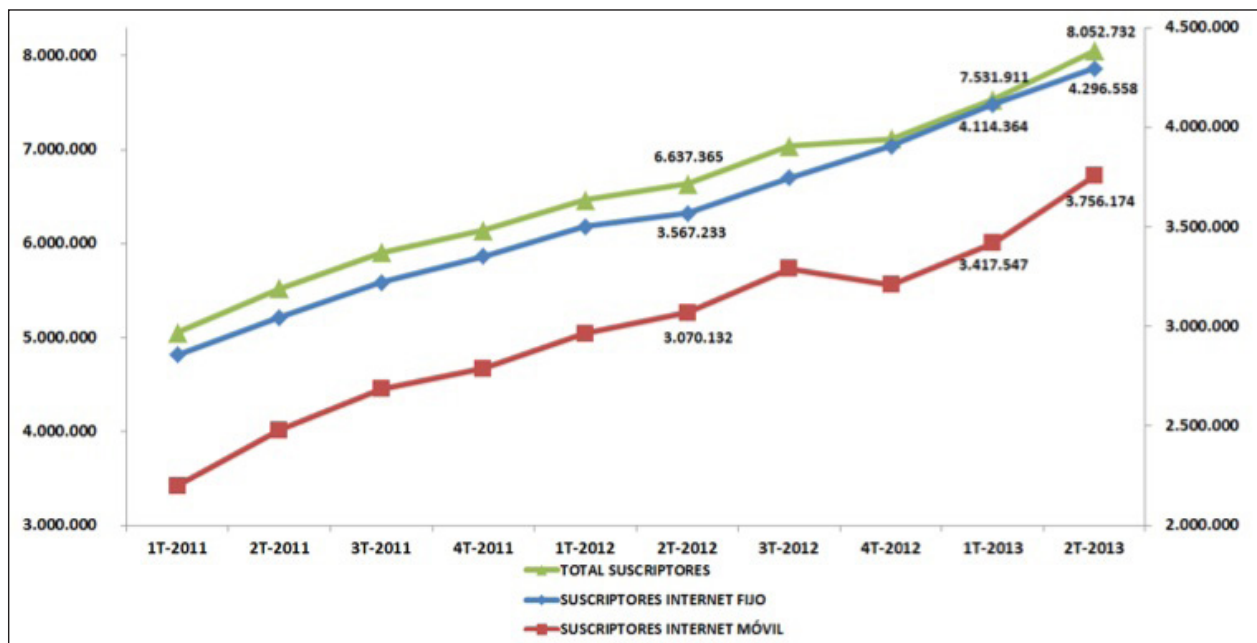
La generalidad que ofrecen los dispositivos móviles y las anteriores razones mencionadas, hacen que cada día, más usuarios bogotanos se familiaricen con este tipo de contenidos o aplicaciones, aunque sin llegar todavía a los niveles de los países desarrollados.

Actualmente las Apps están ganando cada vez más terreno, sencillamente, porque permiten conectarse a la red de forma rápida e inmediata sin pasar por ningún tipo de filtro previo. De esta forma, nos encontramos ante un mercado que si bien irá asentándose de manera gradual, supone ya un soporte prioritario para los usuarios y anunciantes, que han visto en las aplicaciones una oportunidad única para dar a conocer su marca.

Prueba de ello es cómo las aplicaciones móviles gratuitas que por regla general se rentabilizan mediante publicidad, han logrado quitarles el terreno a las de pago en el conjunto del universo móvil.

Al cierre del año 2013 de acuerdo con el último informe trimestral de las TIC, por primera vez en Colombia se registró que hay más suscriptores en internet móvil que fijo. Colombia alcanzó un total de 4'563.644 suscripciones móviles y 4'497.678 fijas.

Gráfica 2. Suscripción a internet



Fuente: MinTIC. (2104). Estadísticas del sector TIC. Recuperado de <http://colombiatic.mintic.gov.co/estadisticas/stats.php?id=17&jer=mun&cod=11001>.

El número total de conexiones a internet fijo dedicado y móvil al finalizar el cuarto trimestre de 2013, superaron los nueve millones de abonados de los cuales, 8,2 millones tienen conexiones de banda ancha (fijas iguales o superiores a 1.024 Kbps y móviles 3G y 4G), a la misma fecha de cierre el internet móvil se encontraba distribuido así: internet móvil 2G, 759.598 suscriptores, internet móvil 3G, 3'804.046 suscriptores, internet móvil 4G, 158.118 suscriptores.

## 2.2. El mundo de los taxistas en Bogotá

¿Por qué hay tanto taxi en Bogotá?

El sistema de taxis en Bogotá, es uno de los principales medios de transporte para los ciudadanos, que requieren un servicio rápido, confortable, flexible y directo, para movilizarse en la ciudad. En muchas ciudades del mundo, este servicio es considerado como un servicio exclusivo o de lujo por sus altos costos. Sin embargo en Bogotá, por la facilidad y disponibilidad del servicio, así como el precio accesible incluso para personas de bajos recursos, existe una sobreoferta de taxis.

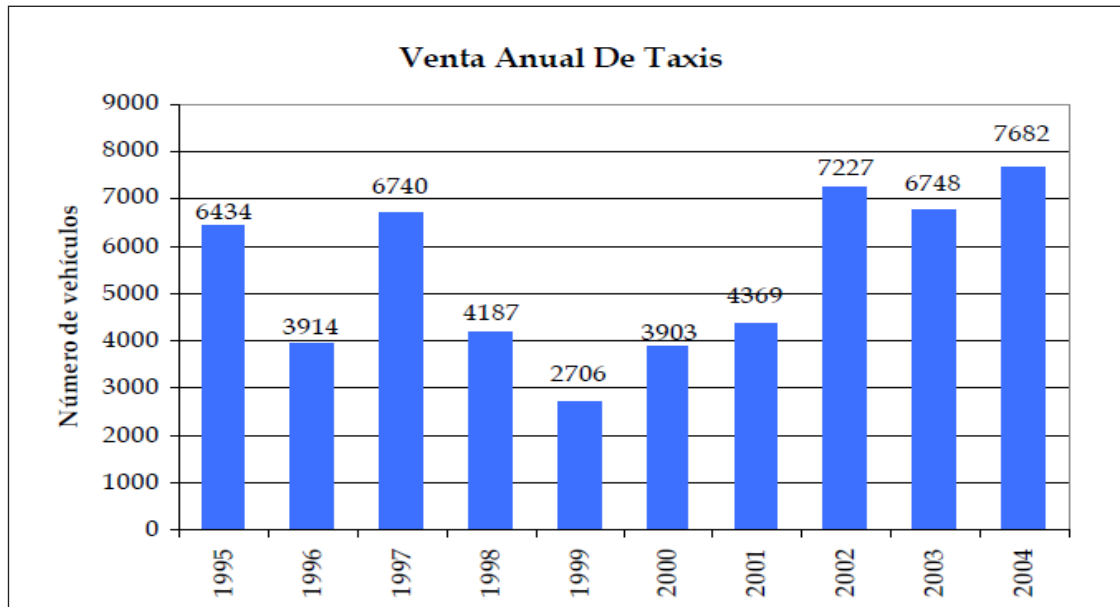
Según registros de la Secretaría de Movilidad de Bogotá, para el año 2012 por las vías de Bogotá se movilizaron aproximadamente 52.000 taxis, lo cual representa aproximadamente el 32 % del uso de la red vial de la ciudad. Esta cifra es significativa, teniendo en cuenta que en ciudades como Hong Kong, la ocupación llega a tener una participación del 25 % aproximadamente.

Con base en lo anterior, es importante preguntarse por qué hay tantos taxis en la ciudad de Bogotá. Las razones son varias; la primera, es considerar que el taxi en Bogotá es un sistema de transporte que paso de ser exclusivo a competir con los sistemas masivos como el TransMilenio, colectivos, busetas, y el nuevo SITP (Sistema Integrado de Transporte Público), debido al bajo costo, el cual permite que cualquier persona pueda acceder a tomar este servicio. Simplificando la situación, es posible decir que el bajo costo en la tarifa implica un requerimiento mayor de flota, causando un aumento en la demanda de vehículos.

La segunda razón corresponde a que tener un taxi es una de las modalidades de empleo que abarca alrededor del 9,6 % de la informalidad laboral de la ciudad de Bogotá, según los últimos datos obtenidos de la Secretaría de Desarrollo Económico (Secretaría de Desarrollo Económico de Bogotá, 2014). Se calcula que en la ciudad hay cerca de 59.000 conductores activos de taxi, para cerca de los 52.000 taxis registrados ante la autoridad competente.

El incremento de esta cifra también se ve reflejado en el aumento de la venta de taxis, la cual ha tenido un aumento significativo desde el año 2002, debido a que se convierte en una opción de empleo que brinda a su vez interesantes utilidades. En la siguiente gráfica se puede observar el comportamiento de la venta de taxis en el período comprendido entre los años 1995 y 2005 (Cabrera, M.; Guerrero, J., 2005).

**Gráfica 3. Valores anuales de la venta de vehículos de servicio público individual en Bogotá (1995-2004)**



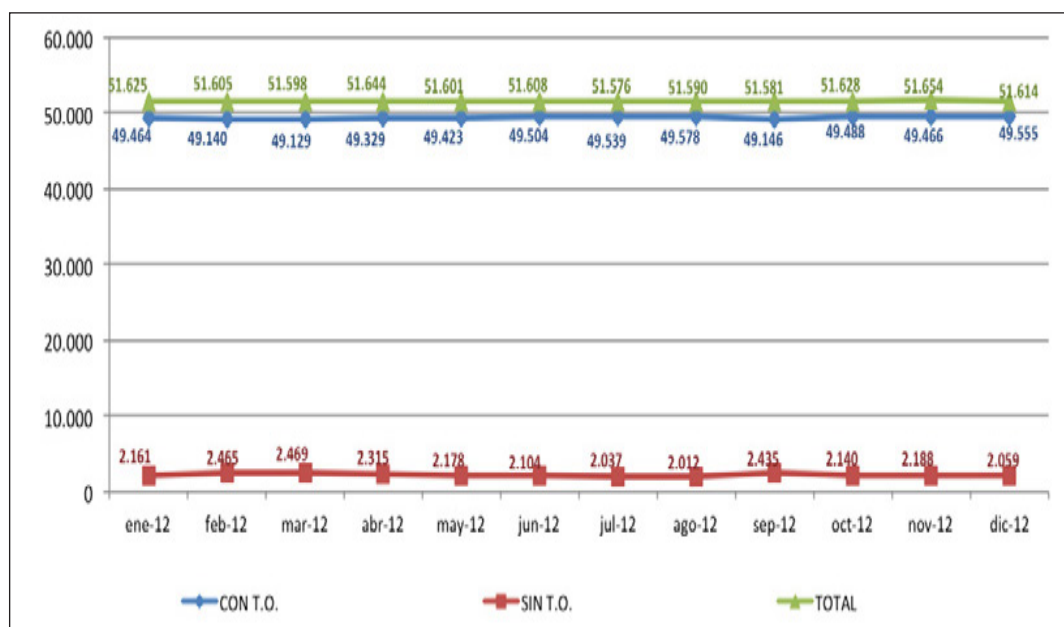
Fuente: Cabrera, M.; Guerrero, J. (2005). Evaluación de la efectividad de la medida del pico y placa en Bogotá D.C. (Tesis de pregrado inédita). Bogotá, D. C., Colombia: Pontificia Universidad Javeriana.

El incremento de esta cifra está asociado con el crecimiento reciente del Producto Interno Bruto, el cual tuvo un comportamiento muy positivo en la última década. Según datos de la Revista Motor en una publicación del año 2011, se observa que solo en el primer semestre de ese año se vendieron 9.624 unidades de taxis (Motor.com.co, 2011), lo que respalda que este comportamiento se ha sostenido en el tiempo. Sin embargo, hay que tener en cuenta que de acuerdo con el Decreto 613 del 1993, “por el cual se promueve la reposición del equipo automotor y se reglamenta el ingreso de vehículos clase taxi al servicio público” el cual establece que el ingreso de cada taxi “nuevo”, implica la desintegración de uno “viejo”, razón por la cual la cantidad de taxis totales en la ciudad de Bogotá no se vea afectada substancialmente, como se ve en la Gráfica 3.

### 1. ¿Cuántos son los taxis piratas que existen en Bogotá?

Según el último estudio realizado por la Secretaría de Movilidad de Bogotá en el año 2011, las cifras mostraron lo siguiente:

Gráfica 4. Comportamiento de taxis urbanos activos en Bogotá



Fuente: Movilidad en Cifras (2012). Secretaría de Movilidad.

Como se indica en la gráfica anterior, para el año 2012 por Bogotá circularon en total 51.614 taxis, de los cuales el 4 % corresponde a taxis que no cuentan con tarjeta de operación, es decir piratas, siendo este el documento único que autoriza a un vehículo automotor para prestar servicio público bajo la responsabilidad de una empresa de transporte.

## 2. Características de los conductores y propietarios

La caracterización de los conductores para este sector cumple un rol muy importante, ya que ellos son los que realizan diferentes actividades, aparte de conducir el vehículo. Entre esas actividades diferentes a la prestación del servicio de transporte, están: la responsabilidad del recaudo de la tarifa, el aseo y la revisión del estado técnico-mecánico del vehículo, y la operación de dispositivos de comunicación y cobro –en algunos casos–, entre otras.

En cuanto a la segmentación de la población de conductores de taxi podemos resaltar las siguientes características (Rodríguez, A.; Acevedo, J., 2012):

- Solo el estrato 1 concentra el 2,3 % de conductores de taxi.
- El 40,5 % pertenece al estrato 2.
- El 50,9 % pertenece al estrato 3.
- Solo el 6 % corresponde al estrato 4.
- Es una actividad casi exclusiva de los hombres con una participación del 99 % y el 1 % restante lo desempeña el género femenino.

- El promedio de edad de los conductores hombres es de 41,5 años y menos del 1,6 % tiene más de 65 años.
- En la ciudad de Bogotá predominan los conductores no propietarios de taxi, con una participación del 65 %.

### 3. Empresas afiliadoras

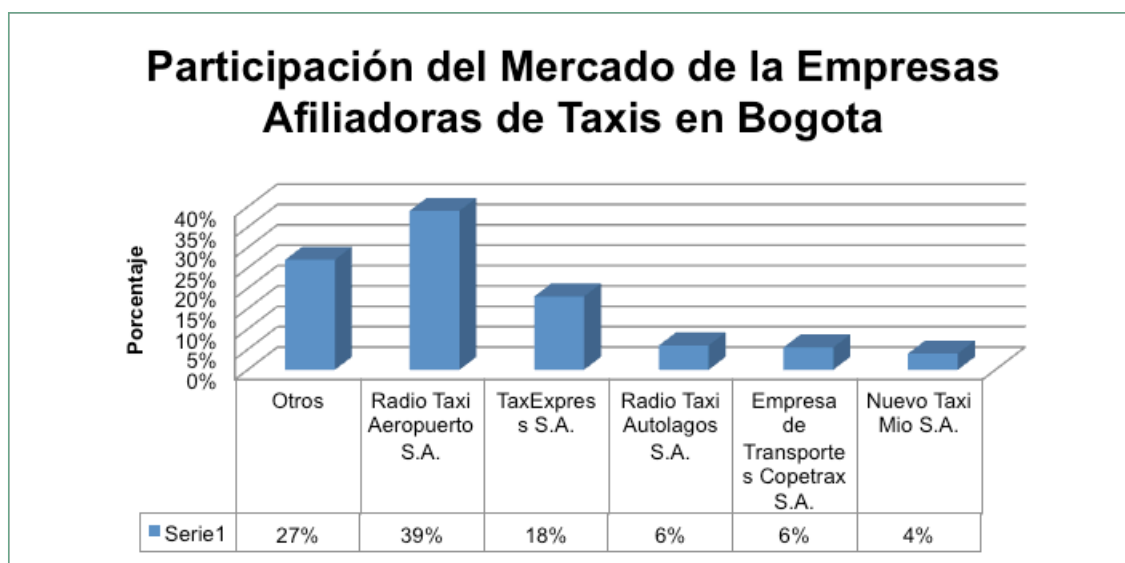
Las empresas afiliadoras establecidas legalmente son las que están encargadas de prestar el servicio de transporte de taxi, con vehículos registrados y matriculados por medio de la tarjeta de operación.

Este documento es el que avala la operación legal de los taxis en una jurisdicción determinada y es expedido por la autoridad competente sin ningún costo. Sin embargo, una persona natural no puede realizar esta solicitud directamente, este trámite lo debe realizar la empresa afiliadora debidamente habilitada. De igual forma, la tarjeta de operación también es la forma en que las empresas afiliadoras oficializan el contrato de vinculación entre el propietario del vehículo y la empresa.

A noviembre de 2009, se tenían suscritas 47 empresas de transporte público individual habilitadas en la ciudad de Bogotá, la cual contaba con la vinculación de cerca de 50.000 taxis.

En la siguiente gráfica se puede apreciar la participación del mercado de las principales empresas de transporte público individual existentes en la ciudad de Bogotá:

Gráfica 5. Participación del mercado de las empresas afiliadoras en la ciudad de Bogotá



Fuente: Rodríguez, A.; Acevedo, J. (2012). *Taxi el modo olvidado de la movilidad*. Bogotá, D. C.: Kimpres.

La empresa Radio Taxi Aeropuerto S.A. es la que cuenta con mayor participación de mercado en este sector, ya que esta agrupa el 39 % de la totalidad de vehículos registrados. Solo el 27% de la totalidad de los vehículos registrados están inscritos en 42 empresas pequeñas.

Actualmente no existe ninguna normatividad que regule el precio que cobra una empresa de transporte habilitada para la prestación del servicio público de taxis para la vinculación o afiliación y por la cuota mensual. Estas empresas tienen la libertad de determinar estos valores, siempre y cuando las condiciones en el contrato estén claramente establecidas.

### **2.3. Evolución y comportamiento de las aplicaciones en Bogotá**

¿Cuál es la explicación del éxito de las aplicaciones móviles? La explicación está en que con un smartphone se tiene internet 24 horas al día los 7 días de la semana, lo que supone un acceso constante a internet, esto genera que el mercado de las aplicaciones móviles no vaya a decrecer según lo observado.

A principios de este año se llevó a cabo un ranking de las principales aplicaciones utilizadas por los bogotanos para solicitar el servicio de taxi, este estudio lo realizó la revista Semana teniendo en cuenta las fortalezas y debilidades de cada aplicación. Como resultado se puede evidenciar que las aplicaciones top 3 más utilizadas son Tappsi, Easy Taxi y Droid Taxi, respectivamente.

#### *1. Tappsi*

Es la primera en ocupar el ranking ya que es la más rápida, fácil de usar y en un gran porcentaje se consigue taxi en pocos minutos. Fue fundada por Juan Salcedo y Andrés Gutiérrez, dos colombianos que en una congestionada tarde bogotana idearon una de las primeras "Apps" creadas en el país para solicitar taxi y que hoy en día cuenta con 10.000 conductores afiliados y más de 200.000 descargas solo en la ciudad de Bogotá. A finales del año 2013 abrieron operaciones en otras ciudades colombianas como Barranquilla, Medellín, Cali y Cartagena.

Según cálculos de Andrés Gutiérrez en compañía de Juan Salcedo, en un solo día pueden llegar a despachar más de 25.000 servicios. Este dato va aumentando todos los días, ya que los conductores de servicio tradicionales que trabajan con radioteléfono deben cancelar por la frecuencia \$80.000 mensuales y con estas nuevas aplicaciones solo cancelan un promedio de \$35.000. La manera como se hace uso de la aplicación es muy fácil, el pasajero debe ingresar su dirección exacta y al confirmarse el servicio recibirá el nombre del taxista, número de matrícula del vehículo, tiempo estimado en el que llegará y la posibilidad de seguir el recorrido desde un mapa digital, incluido en la herramienta.

Los taxistas son avisados de la solicitud a través de una alerta a su dispositivo móvil que en ocasiones es un silbido o una voz que se asemeja al tradicional llamado de taxi, toma solo segundos la asignación del servicio, porque no tiene una operadora de por medio y es seguro al hacerle seguimiento al carro por GPS.

El valor diferencial de esta aplicación frente a su competencia es que los usuarios pueden elegir pagar una propina en las horas pico cuando es imposible tomar un taxi, especialmente en Bogotá y adicionalmente, permite que estos compartan a sus amigos por medio de un link el recorrido en tiempo real. Lo malo de la aplicación es que no está disponible para BlackBerry.

Tappsi para este año agregó a su servicio la opción del pago de la carrera con tarjeta de crédito, una vez el usuario registra los datos de su tarjeta en la aplicación a la hora de tomar un servicio, el taxista al final carga la tarifa y el usuario acepta el pago. Esta nueva herramienta fue innovada con el fin de evitar que el taxista le diga a sus usuarios que no tiene sencillo para dar el cambio (Dinero, 2013).

## 2. *Easy Taxi*

Es una empresa brasileña, representada en Colombia por Sebastián Salazar. Es una aplicación móvil que nace para transformar la experiencia de pedir un taxi. La aplicación, como las otras, es a través del GPS del celular (debe ser smartphone) el cual localiza al usuario y le da la dirección exacta. Esta aplicación también se encuentra en tres ciudades de nuestro país (Bogotá, Cali y Medellín) y para este año ya empezó su plan de expansión a otras ciudades importantes como Barranquilla, Bucaramanga, Cúcuta, Pereira y Cartagena.

Sus principales ventajas competitivas son la seguridad y el confort que le garantiza a sus clientes, ya que presta un control verdadero del registro del taxi que toma el pasajero, además le proporciona todos los datos relevantes al usuario para que no caiga en trampas como el taxi gemelo o cualquier otra acción de los mal intencionados y, en cuanto a confort, le da la opción al usuario de seleccionar el tamaño del taxi que quiere que le

realice la carrera. Otro gran diferencial que Easy Taxi ofrece es que se caracteriza por ser un App global, se encuentra en 20 países del mundo, permitiendo que el usuario pueda hacer uso de la aplicación cuando viaje al exterior.

El modelo de cobro a los taxistas por acceder a esta aplicación es de \$600 por carrera realizada que más o menos al mes equivale a un valor de \$20.000 a \$25.000 pesos, esto beneficia de gran manera al taxista ya que solo tiene que pagar por esta aplicación cuando trabaja y lo hace mes vencido en un punto Baloto. Este año lanzaron una campaña muy agresiva de publicidad donde dejaron de cobrar a los taxistas por estar afiliados, establecieron carpas de reclutamiento en las estaciones de servicio, obteniendo como resultado la afiliación de 120 taxis por día, frente a 60 diarios que sumaban hasta el mes de diciembre y a la fecha tiene más de 400 mil descargas (Toro, P., 2013).

## 3. *Droid Taxi*

Es una empresa también colombiana que lleva menos trayectoria en el mundo de las Apps para pedir taxi pero ha venido creciendo gracias a varios usuarios de Windows Phone, cuenta con las funcionalidades esperadas de este tipo de aplicaciones, y además le permite al usuario saber si podrá conseguir taxi pronto o deberá mejor optar por otro medio de transporte: cuenta con un contador de taxis disponibles cerca de su ubicación. Adicionalmente, quedó como top tres en el ranking de las aplicaciones más utilizadas porque esta se encuentra en cuatro plataformas distintas que le da una gran ventaja sobre otros servicios competidores; puede atender a una masa de usuarios más grande, lo que atraería a más conductores a usarla para obtener servicios, lo que aumentaría la disponi-

bilidad de vehículos. A la fecha por ser una aplicación tan nueva no tiene cifras de cuántos taxistas están afiliados y cuántas personas utilizan esta aplicación por día (Eltiempo.com., 2013).

Se puede demostrar con cifras cómo desde que comenzaron las aplicaciones para pedir taxi por celular, este uso ha aumentado ya que desde el año 2012 en el que se dio el boom de la tecnología en menos de nueve meses, más de 20.000 taxistas que ruedan por las calles de la ciudad Bogotá y cerca de 80.000 personas han dado un salto tecnológico que está cambiando la cultura de pedir taxi en la capital. Según las empresas más reconocidas que prestan el servicio (Tappsi y Easy Taxi), al día se realizan, mediante este sistema, unos 50.000 servicios. De hecho, la mayoría de taxistas afiliados a estas compañías abandonaron el radioteléfono y se armaron de tabletas y smartphones para recibir las solicitudes de servicio. Los taxistas que quieran hacer parte de alguna de estas aplicaciones, deben enviar la licencia de conducir, la cédula y el seguro obligatorio. Las empresas verifican si hay comparendos y confrontan la información con las bases de datos de la Procuraduría y la Contraloría para determinar si hay antecedentes judiciales. En cuanto a los usuarios, la mayoría prefiere utilizar esta alternativa por seguridad, comodidad y rapidez (Gómez Jiménez, L., 2014).

### 3. Conclusiones

- a. La percepción de las aplicaciones móviles para solicitar taxi en Bogotá es buena, teniendo en cuenta que la satisfacción de los usuarios es alta y en su gran mayoría recomendaría la aplicación de su preferencia a su grupo social. Lo anterior contrasta con la percepción que tienen los encuestados sobre la solicitud de taxi por medio telefónico o en la calle, lo que califican de demorado e inseguro respectivamente.
- b. El impacto que han tenido estas aplicaciones sobre el total de solicitudes de taxi en la ciudad es alto, esto teniendo en cuenta que el 63 % de los encuestados generalmente solicitan taxi por este medio y según Uldarico Peña y otras fuentes secundarias, este servicio móvil va en aumento.
- c. El hábito de uso se encuentra entre 1 y 5 servicios de taxi al mes y la aplicación más conocida y usada es Tappsi, básicamente por ser la más conocida y por ser la que mejor tiempo de respuesta ofrece.
- d. Las aplicaciones móviles han desplazado a las otras formas de solicitud de taxi, básicamente reflejado en la participación que tienen dentro del total, 63 % y reafirmado por Uldarico Peña quien dice que la cantidad de servicios despachados en su empresa por medio telefónico ha disminuido sustancialmente por la entrada de distintas tecnologías.
- e. El obtener en tiempo real la información del mapa del trayecto del taxi y la facilidad de uso, son los atributos que más importancia se le da al momento de calificar una aplicación móvil.



## 4. Referencias

- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2014). Movilidad Humana. Movílese en Bogotá. En Taxi. Recuperado de <http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=10>. (consultado marzo de 2014)
- Cabrera, M.; Guerrero, J. (2005). Evaluación de la efectividad de la medida del pico y placa en Bogotá D. C. (Tesis de pregrado inédita). Bogotá, D. C., Colombia.: Pontificia Universidad Javeriana.
- Dinero. (19 de julio de 2013). *Tappsi de conquista por Latinoamérica*. Recuperado de <http://www.dinero.com/empresas/articulo/tappsi-conquista-latinoamerica/180098>. (consultado abril de 2014)
- Eltiempo.com. (27 de julio de 2013). Aplicaciones móviles, la revolución del taxi. Periódico *El Tiempo* versión digital. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-12952542>. (consultado marzo de 2014)
- Gómez Jiménez, L. (9 de febrero del 2014). Ocho cambios que tendría WhatsApp integrada con Facebook. Revista *Semana* edición digital. Recuperado de <http://www.semana.com/tecnologia/novedades/articulo/cambios-que-tendria-whatsapp-integrada-con-facebook/377924-3>. (consultado marzo de 2014).
- Madariaga, B. (2013) Cuántas aplicaciones se han descargado en 2013. *PCworld*. Recuperado de <http://pcworldenespanol.com>. (consultado abril de 2014).
- Metrocuadrado. (2014). Ciudades y precios de finca raíz. Información general de Bogotá. Recuperado de [http://contenido.metrocuadrado.com/contenidom2/ciudyprec\\_m2/inforbog\\_m2/informaciongeneralbogot/ARTICULO-WEB-PL\\_DET\\_NOT\\_REDIM2-2026144.html](http://contenido.metrocuadrado.com/contenidom2/ciudyprec_m2/inforbog_m2/informaciongeneralbogot/ARTICULO-WEB-PL_DET_NOT_REDIM2-2026144.html). (consultado abril de 2014).
- MinTIC. (2104). *Estadísticas del sector TIC*. Recuperado de <http://colombiatic.mintic.gov.co/estadisticas/stats.php?id=17&jer=mun&cod=11001>. (consultado abril de 2014).
- Motor.com.co. (25 de julio de 2011). Colombia registra cifras de ventas de vehículos sin precedentes. Recuperado de [http://www.motor.com.co/revista-motor/ARTICULO-WEB-NEW\\_NOTA\\_INTERIOR-10000085.html](http://www.motor.com.co/revista-motor/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-10000085.html). (consultado marzo de 2014)
- Rodríguez, A.; Acevedo, J. (2012). *Taxi el modo olvidado de la movilidad*. Bogotá, D. C.: Kimpres.
- Secretaría de Desarrollo Económico de Bogotá. (2014). Observatorio de desarrollo económico. Recuperado de <http://www.desarrolloeconomico.gov.co/observatorio-de-desarrollo-economico>. (consultado abril de 2014)
- Secretaría de Movilidad de Bogotá. (2014). Formulación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá, D. C., que incluye ordenamiento de estacionamientos. Recuperado de [http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx\\_archivos/ideofolio/08-TransportePublico\\_15\\_9\\_24.pdf](http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/ideofolio/08-TransportePublico_15_9_24.pdf)
- Secretaría Distrital de Planeación. (2014). Población de Bogotá, D. C., y sus localidades. Aspectos demográficos. Recuperado de <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/Informaci%F3nTomaDecisiones/Estadisticas/Proyecci%F3nPoblaci%F3n>. (consultado marzo de 2014)
- Toro Castaño, P. (29 de agosto de 2013). Los taxis ahora viajan en celular. *El Colombiano*. Recuperado de [http://www.elcolombiano.com/BancoConocimiento/L/los\\_taxis\\_ahora\\_viajan\\_en\\_celular/los\\_taxis\\_ahora\\_viajan\\_en\\_celular.asp](http://www.elcolombiano.com/BancoConocimiento/L/los_taxis_ahora_viajan_en_celular/los_taxis_ahora_viajan_en_celular.asp). (consultado abril de 2014)

## Anexos

### Anexo A. Encuesta exploratoria

La muestra que seleccionamos para este trabajo es de tipo exploratorio, la cual la realizamos a 50 personas con las siguientes características: hombres y mujeres de edades entre los 18 y 40 años, residentes en la ciudad de Bogotá, usuarios de aplicaciones para solicitar taxi por medio de dispositivos móviles y de los estratos socioeconómicos del 3 al 6.

POR FAVOR MARQUE UNA SOLA RESPUESTA

Buenas tardes. Agradecemos su colaboración completando la siguiente encuesta, que tiene como objetivo principal poder medir la percepción que tiene dentro de la población bogotana el servicio de taxi por aplicación móvil. Le tomará cerca de 5 minutos.

1. Por favor señale su género:

- Masculino
- Femenino

2. Marque el rango de edad en el que se encuentra

- Menos de 18 (terminar)
- De 18 a 25
- De 26 a 35
- De 36 a 45
- De 46 a 55
- 56 o más

3. Marque el estrato social al que pertenece

- 1 (terminar)
- 2 (terminar)
- 3
- 4
- 5
- 6

4. ¿Con qué frecuencia al mes usted toma taxi?

- De 1 a 5 veces por mes
- De 6 a 10 veces por mes
- Más de 10 veces al mes

5. ¿Por qué medio generalmente solicita el taxi?

- En la calle

- Por teléfono
  - En un punto de encuentro (supermercados, etc.)
  - Por aplicación móvil
6. ¿Qué percepción tiene usted de tomar taxi en la calle?
- Inseguro
  - Práctico
  - Seguro
  - Mayor disponibilidad
  - Demorado
  - Rápido
7. ¿Qué percepción tiene usted de tomar taxi por teléfono?
- Inseguro
  - Práctico
  - Seguro
  - Mayor disponibilidad
  - Demorado
  - Rápido
8. ¿Usted conoce alguna aplicación móvil para solicitar taxi?
- Si
- No (terminar)
9. ¿La ha usado?
- Si
  - No (terminar)
10. ¿Cuál es la aplicación móvil para solicitar taxi que usa con mayor frecuencia?
- Tappsi
  - Easy Taxi
  - Uber
  - Digitax
  - Taxis Libre App
  - Taxi Seguro
  - ¿Otro, cuál?
11. En una escala de 0 a 10, donde 0 es “nada satisfecho” y 10 es “totalmente satisfecho”, ¿qué tan satisfecho se encuentra usted con esta aplicación móvil?

Nada satisfecho										Totalmente satisfecho
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

12. En una escala de 0 a 10, donde 0 es “nada probable” y 10 es “totalmente probable”, ¿qué tan probable es que usted recomiende a sus amigos y familiares esta aplicación móvil?

Nada probable										Totalmente probable
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

13. Usted prefiere esta aplicación (respuesta P10) sobre las otras por:

- a. Por moda
- b. Porque tiene una mayor cobertura
- c. Porque tiene una respuesta más rápida
- d. Porque es la única que puedo descargar en mi dispositivo móvil
- e. Porque es la más conocida
- f. ¿Otro, cuál?

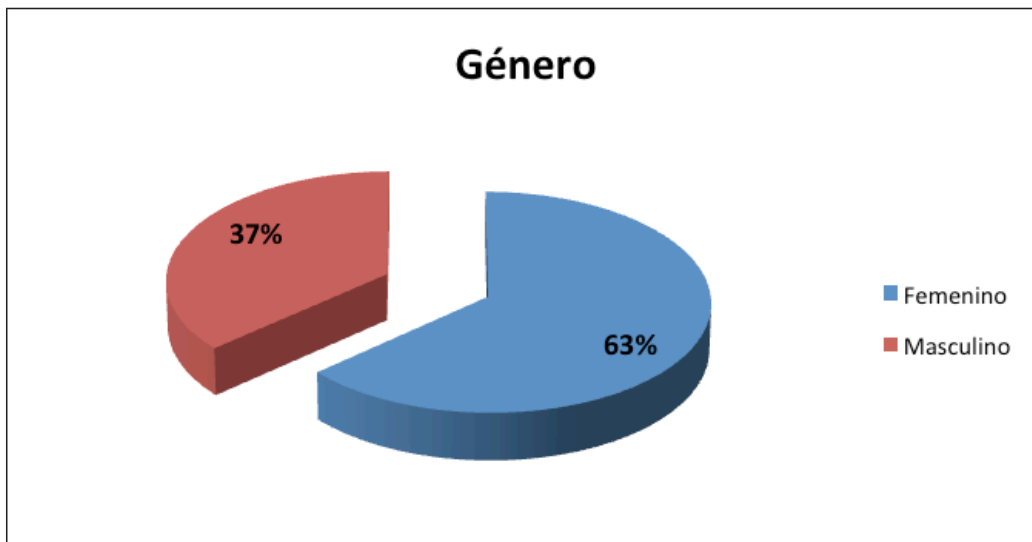
14. En una escala de 0 a 10, donde 0 es totalmente insatisfecho y 10 es totalmente satisfecho ¿qué tan satisfecho se encuentra usted con los siguientes aspectos de la aplicación móvil para solicitar taxi:

- a. Facilidad de usar
- b. Tiene cobertura
- c. Tiene información completa del conductor
- d. Información actualizada del mapa de ubicación del taxi (GPS)

15. ¿Si pudiera cambiarle o agregarle algo al servicio de taxi por App móvil, que le agregaría?

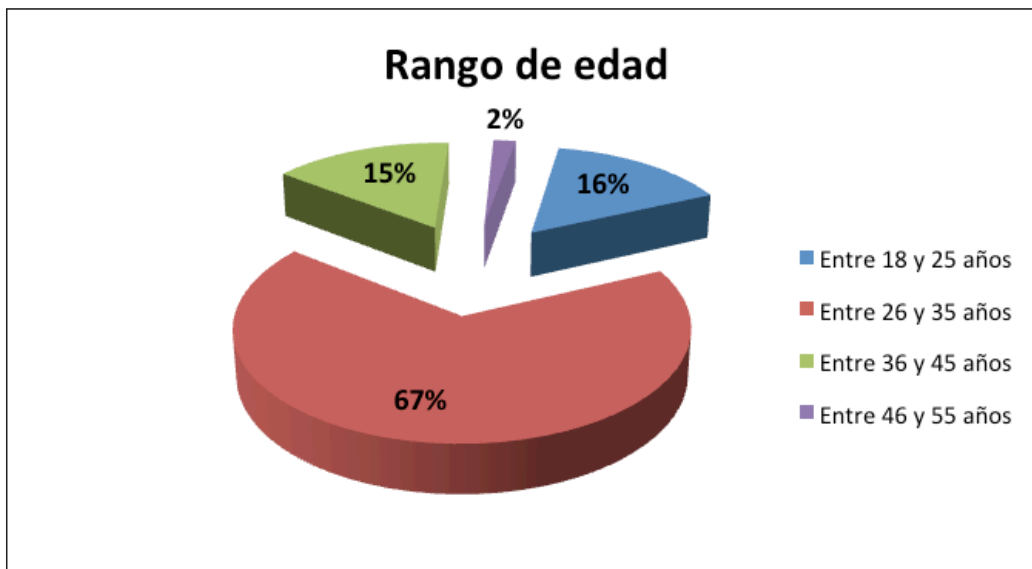
## Anexo B. Resultados y análisis de las encuestas

Pregunta 1:



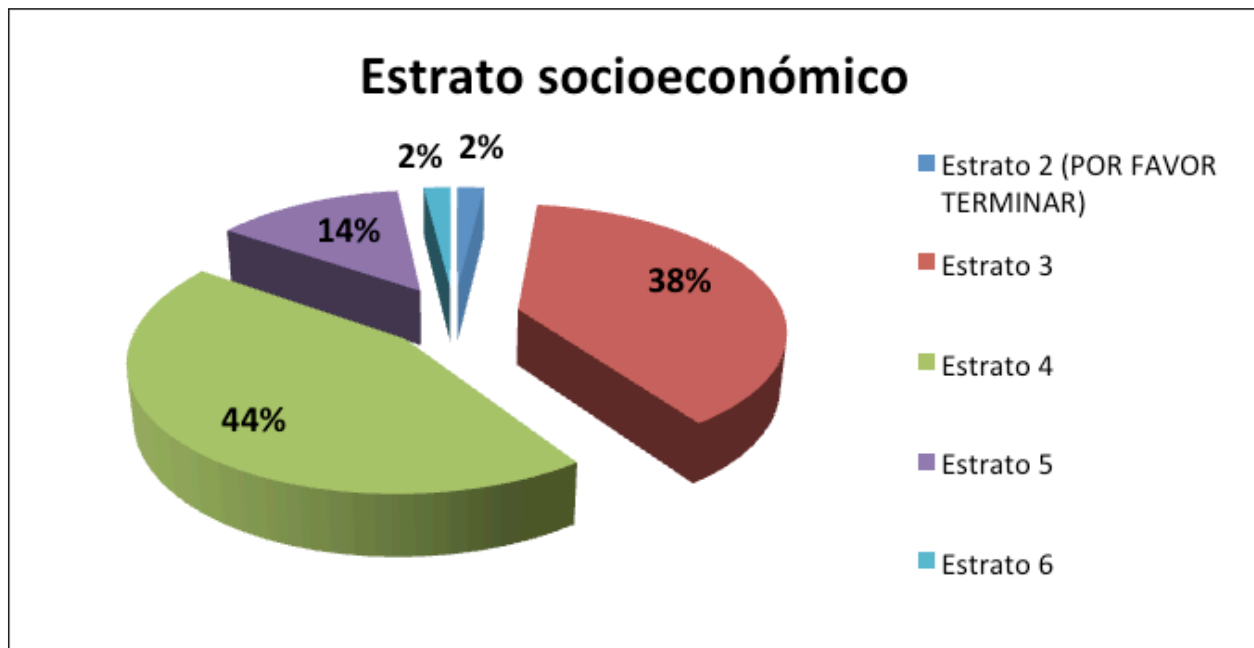
Gráfica 1: El 63 % de los encuestados son del género femenino y el 37% del masculino.

Pregunta 2:



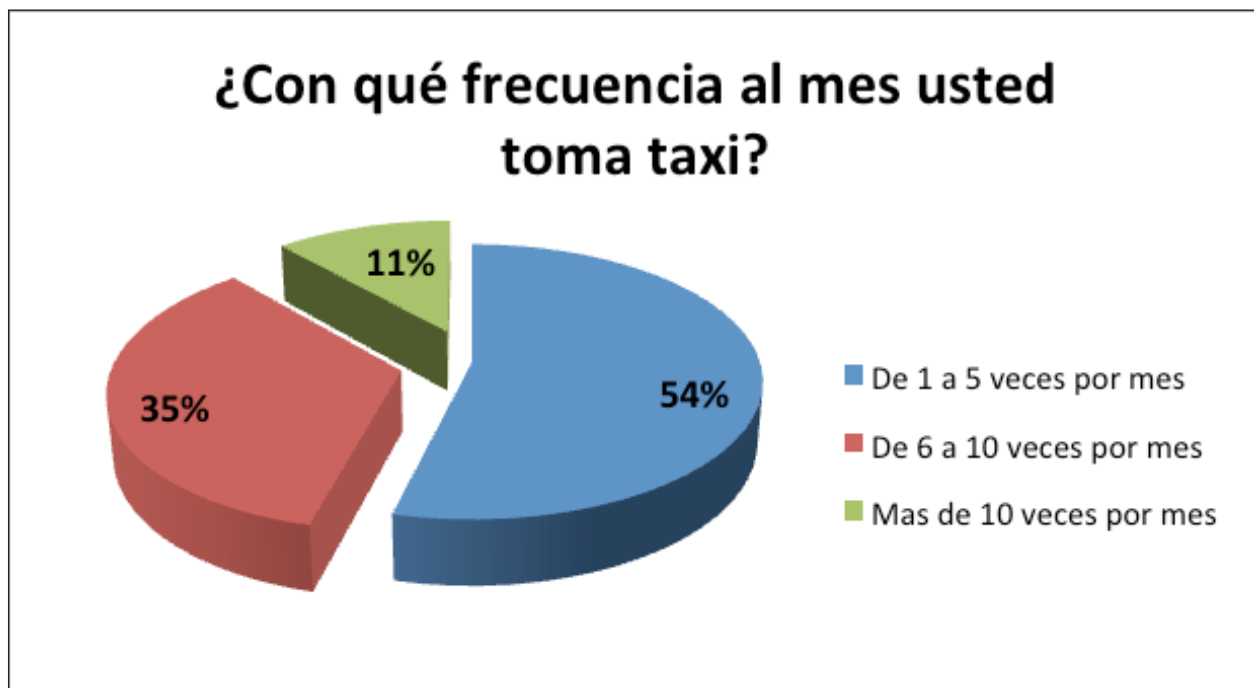
Gráfica 2: El 67 % de los encuestados esta entre los 26 y 35 años, el 16 % están entre 18 y 25 años y el resto son mayores de 36 años.

Pregunta 3:



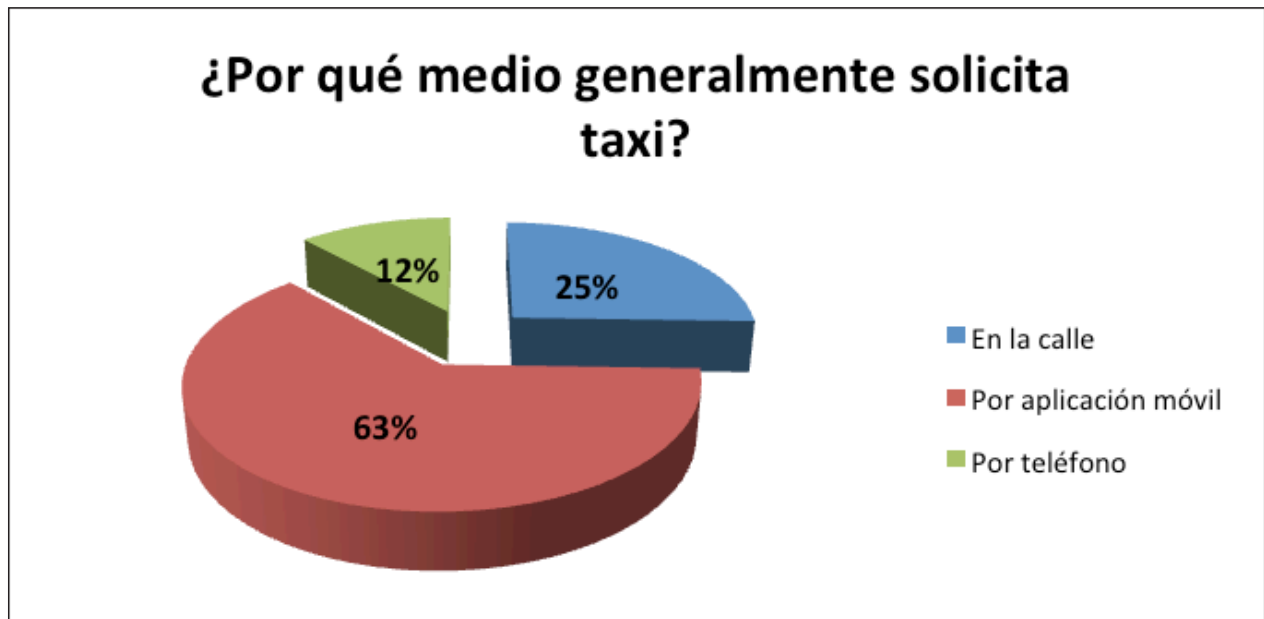
Gráfica 3: El 44 % de los encuestados están ubicados dentro del estrato 4 y una cantidad similar en el estrato 3 con un 38 %.

Pregunta 4:



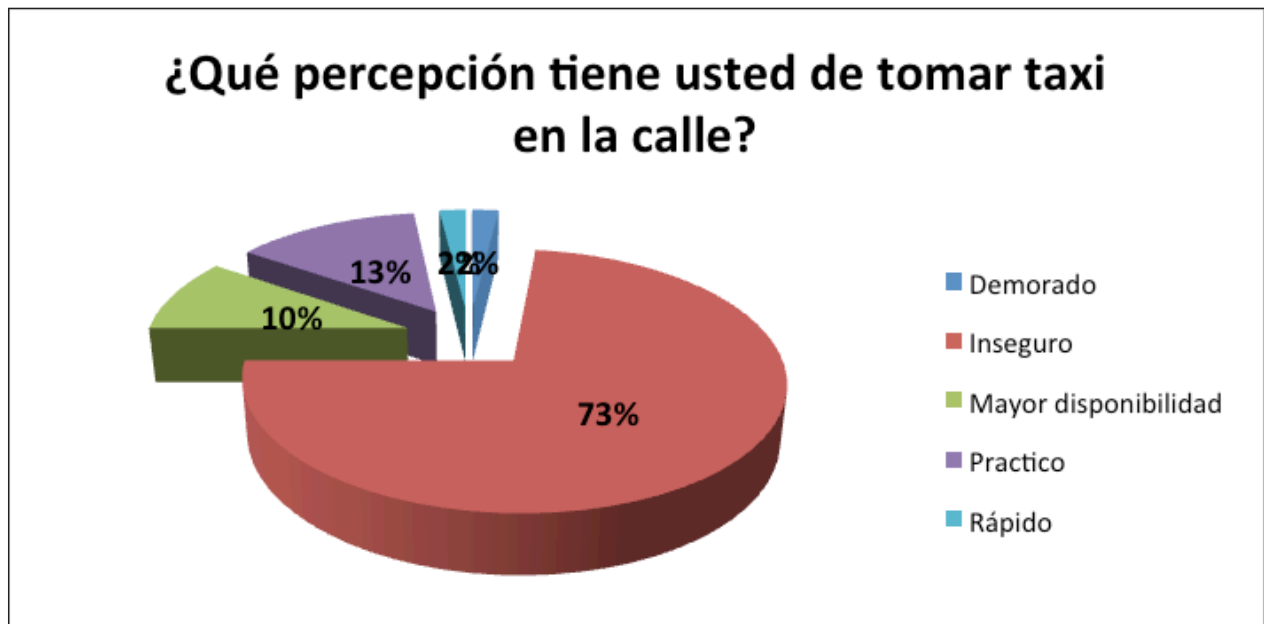
Gráfica 4: Mas de la mitad de los encuestados toma taxi 5 o menos veces al mes.

Pregunta 5:



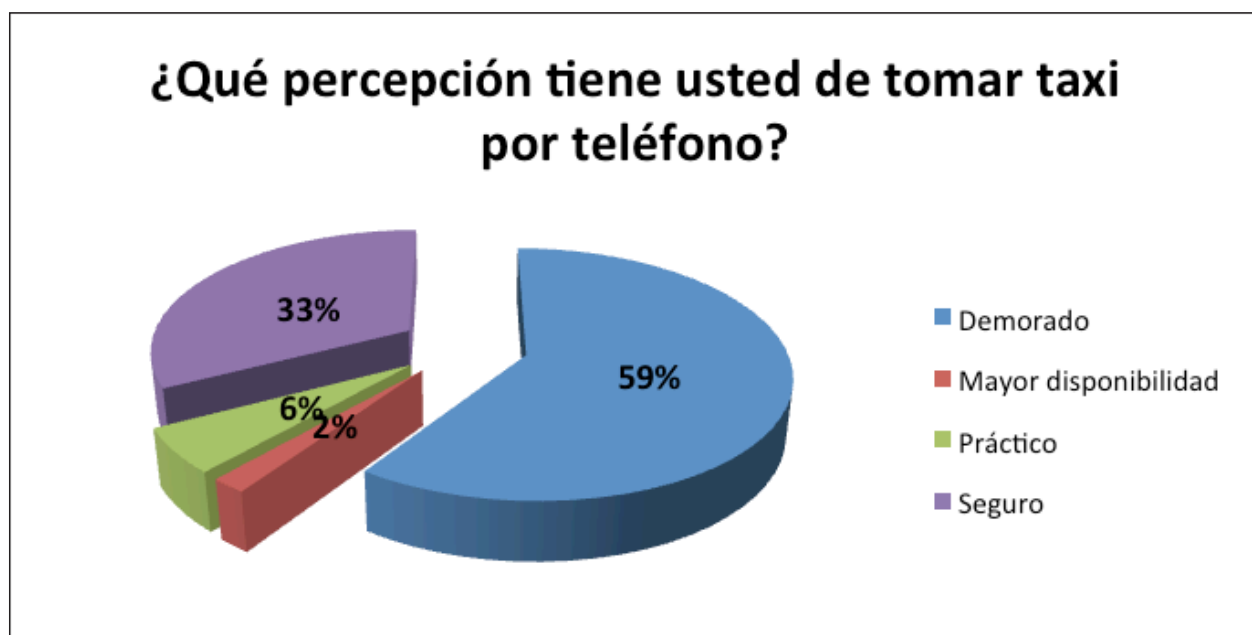
Gráfica 5: El 63 % de los encuestados toma taxi por medio de un aplicativo móvil, seguido de la calle y el teléfono con el 25 % y el 12 % respectivamente.

Pregunta 6:



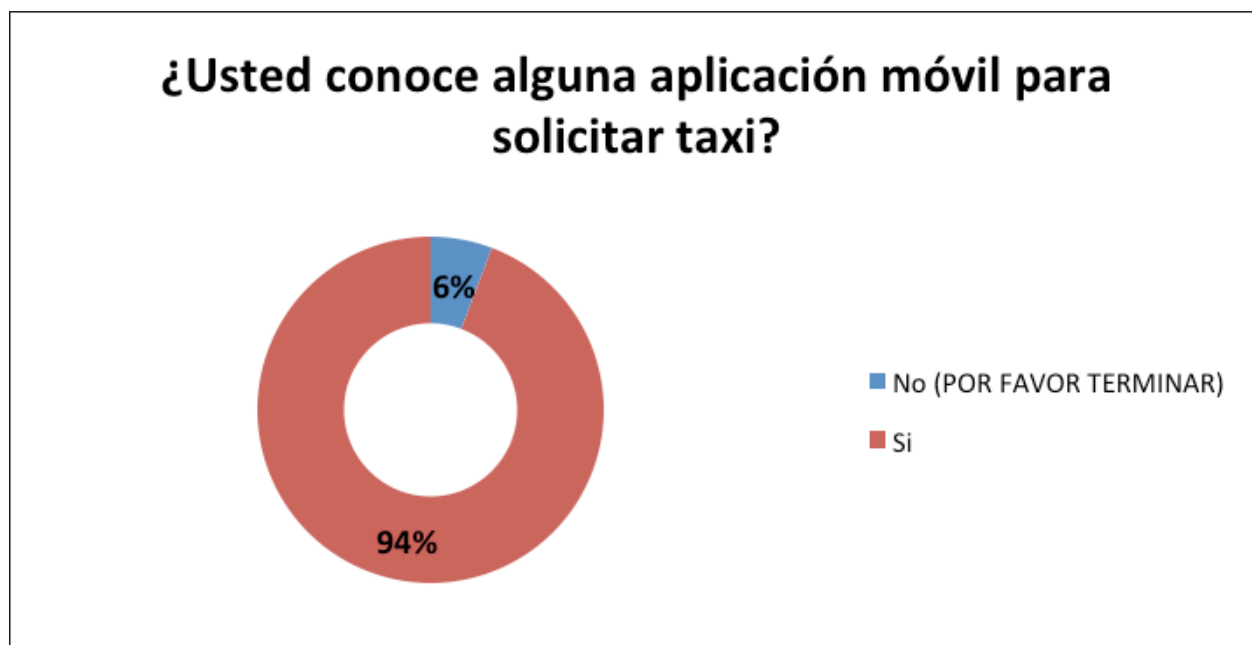
Gráfica 6: Las gran mayoría cree que tomar taxi en la calle es inseguro, con un 73 %.

Pregunta 7:



Gráfica 7: Para el 59 % de los encuestado tomar taxi por teléfono es demasiado demorado, pero para un 39 % es más seguro.

Pregunta 8:



Gráfica 8: El 94 % de los encuestados conoce alguna aplicación móvil para solicitar taxi.



Pregunta 9:



Gráfica 9: El 90 % de los usuarios que conocen una aplicación móvil, dice haberla usado.

Pregunta 10:

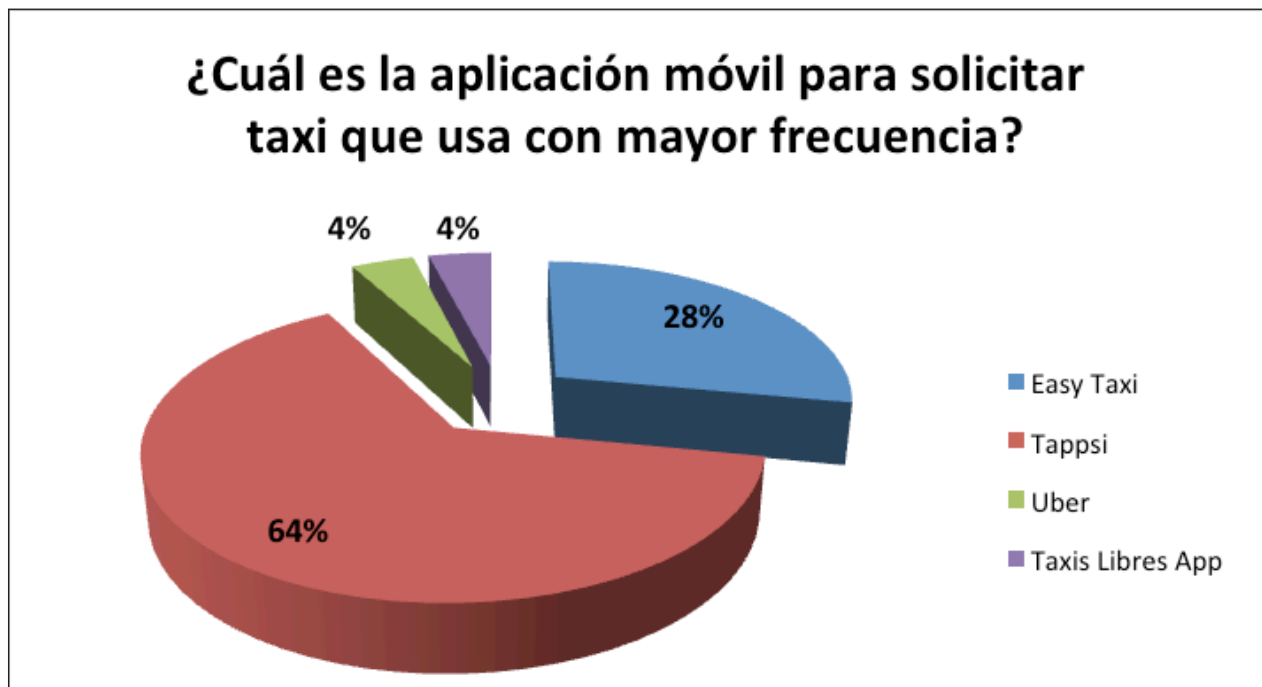
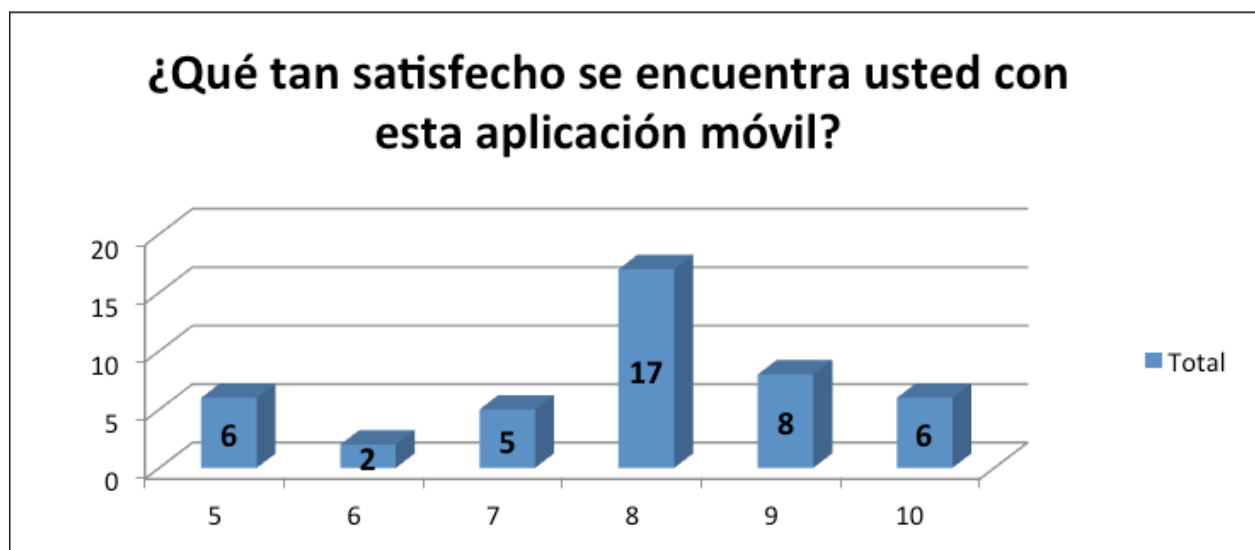


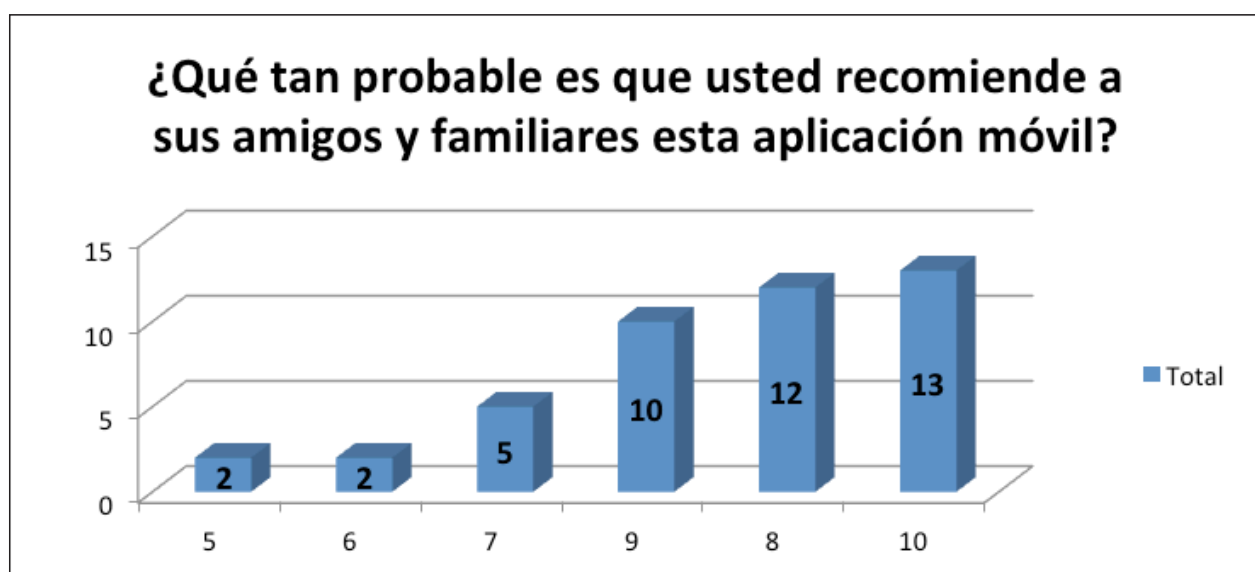
Gráfico 10: La aplicación más usada es Tappsi, con más de la mitad de los encuestados.

Pregunta 11:



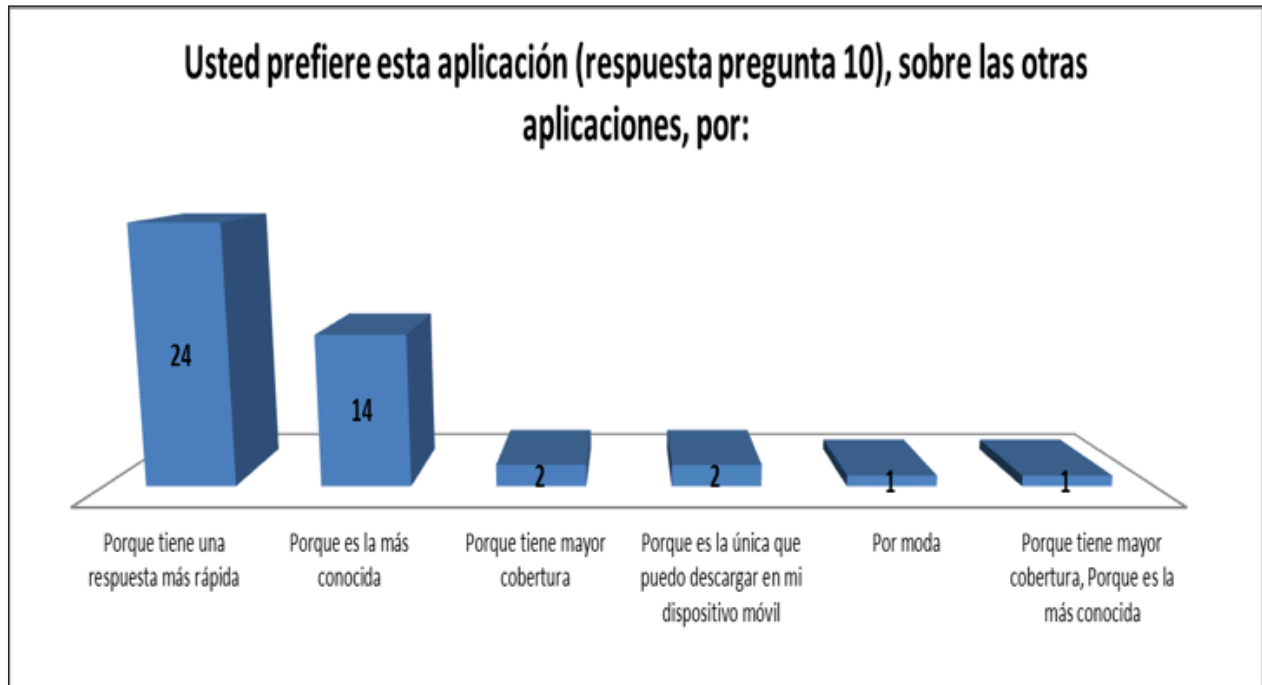
Gráfica 11: 31 de los encuestados tienen un alto grado de satisfacción con la aplicación para taxi que usan, calificándolo con más de 8 dentro de la escala propuesta.

Pregunta 12:



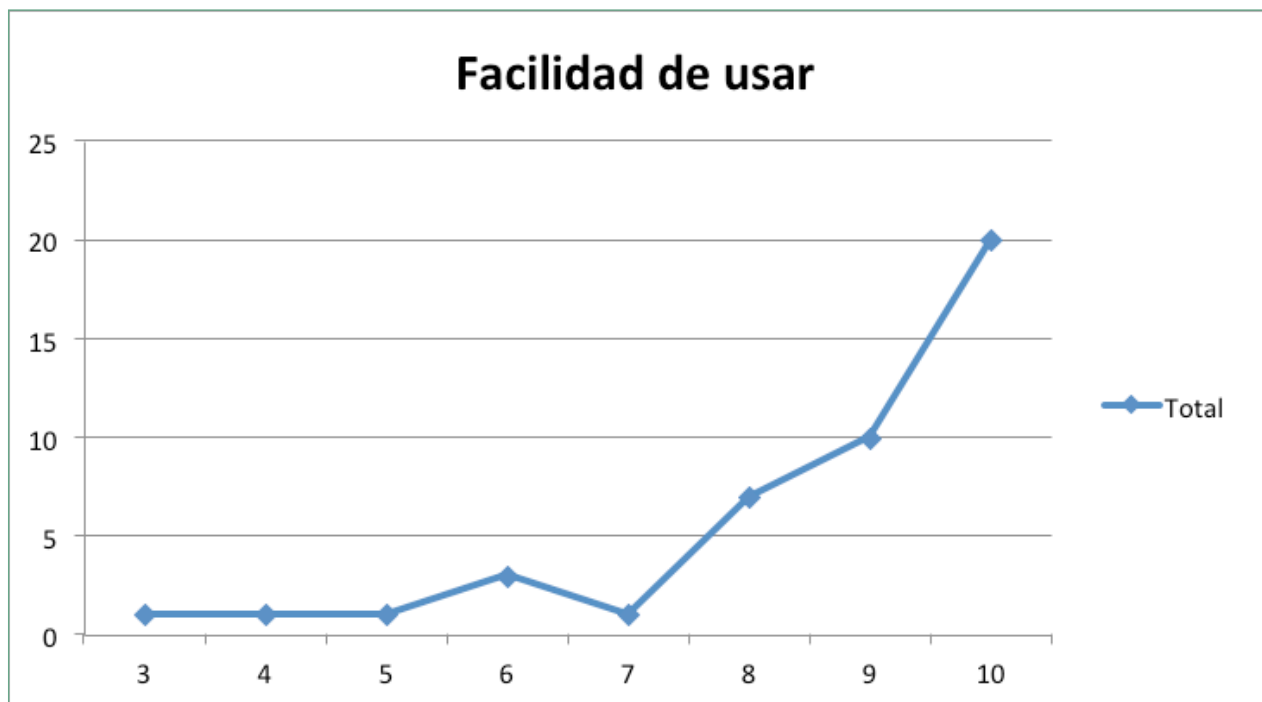
Gráfica 12: 35 de los 44 encuestados recomendarían en buena medida la aplicación de su preferencia.

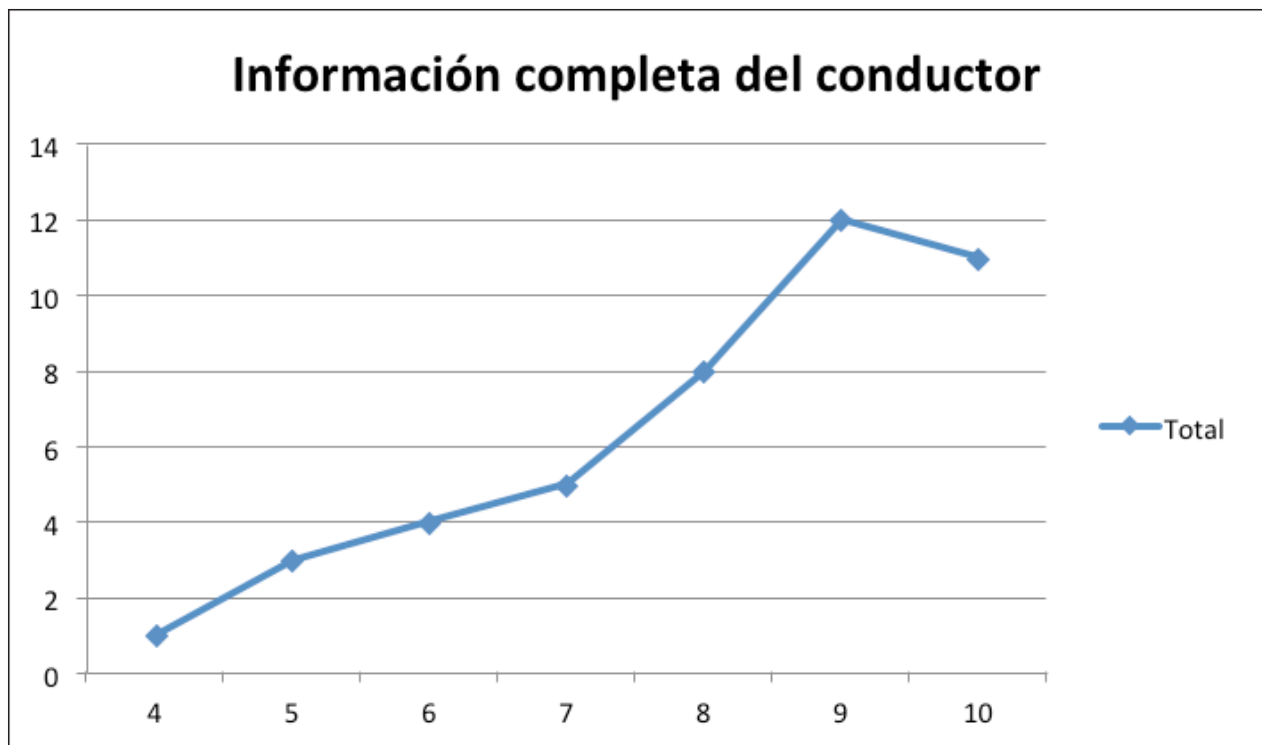
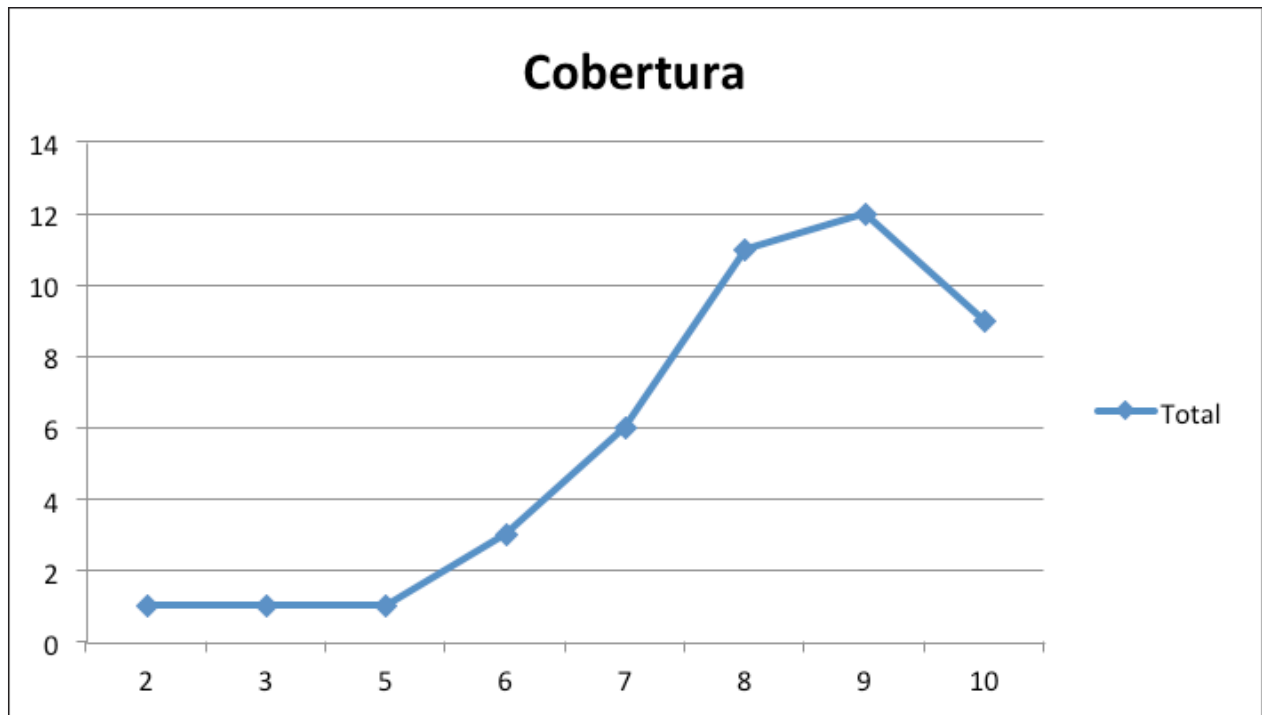
Pregunta 13:

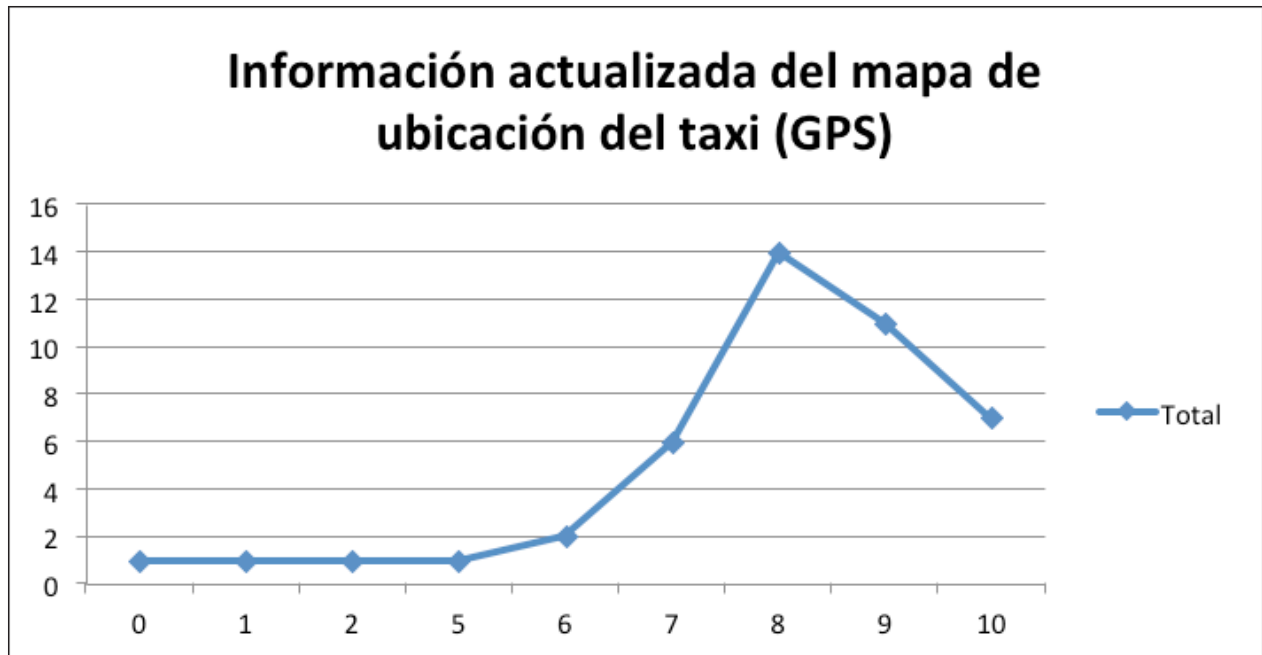


Gráfica 13: 28 de los 44 encuestados prefieren esta aplicación por ser la más conocida o la de respuesta más rápida.

Pregunta 14:







Los atributos que más valor tienen para los encuestados son el poder contar con la información actualizada del mapa y la facilidad de uso del aplicativo.

### Anexo C. Focus Group

Como parte del trabajo de investigación, se planteó la posibilidad de conocer la opinión de una persona que fuera líder dentro del gremio de los transportadores y específicamente de los taxis en la capital de la república, de tal manera que a continuación se encontrarán algunos apartes de la conversación que se estableció con Uldarico Peña, quien es el gerente general de Radio Taxi Aeropuerto Bogotá - Taxis Libres y quien representa en un gran número de escenarios el pensar y sentir de los taxistas.

“Inicio mis labores en este gremio en el año de 1973, cuando decido invertir algún dinero de mis cesantías en un taxi, que de inmediato empecé a manejar. En mi preocupación al encontrar desorganizado el gremio, me uní con algunos colegas para iniciar un trabajo de socialización y concientizarlos de la importancia de su trabajo para el país, de tal manera que empezamos a organizarlos y a capacitarlos en servicio, idiomas, entre otras competencias y que de alguna manera lográramos exaltar su labor y la del gremio.

Hoy en día Radio Taxi - Aeropuerto es la empresa más grande de taxis en el país y cuenta con algunas filiales adicionales en Bogotá, Cali, Medellín, Cartagena, Manizales y Cúcuta.

En la actualidad la empresa entrega a sus afiliados servicios adicionales como áreas de comida, de estudio, posibilidad de crédito, e instalaciones para mantenimiento y repuestos para sus vehículos, entre otros, de tal manera que la preocupación por sus afiliados se mantiene al pasar de los años”.

A continuación algunos datos generales que Uldarico Peña nos dio acerca del gremio en la ciudad y su composición:

- En Bogotá hay cerca de 52.700 taxis, Radio Taxi - Aeropuerto cuenta con cerca de 20.000 y 7.000 de otras filiales de la empresa (Rentaxi, SuperTaxi, etc.). Es importante aclarar que estas cifras solo corresponden a taxis con tarjetas de operación vigentes, pues sin tarjeta estaríamos hablando de cerca de 3.000 carros más en la ciudad.
- Desde 1994 se cerró el incremento de los taxis, solo permitiendo la entrada de carros nuevos por medio de la salida de uno antiguo, sin embargo en dicha política, no se limitó el año máximo con el cual un propietario antiguo podía reponer su vehículo, así que han venido apareciendo licencias de taxis que ya no estaban en servicio, pero que tienen el derecho a la reposición, por lo que esto ha incrementado la cantidad de taxis en Bogotá, más de lo que se tenía estimado.
- En Radio Taxi, la tarifa que un afiliado paga es de \$80.000 mensuales, de los cuales \$40.000 son por administración y \$40.000 por comunicaciones, cualquiera que sea el método que use. No obstante en esta compañía solo el 30 % de los taxistas cuenta con algún tipo de comunicación, el resto trabaja con servicios que recojan en la calle.
- Además de lo anterior, es importante mencionar que cerca del 65% de los conductores son asalariados y el 35 % restante son propietarios. Fenómeno que se da básicamente porque el taxi se ha vuelto una opción de inversión y estos se dedican a comercializar el cupo de taxis.
- Por otro lado y en la actualidad existe un conflicto entre el gremio y el gobierno, pues se les está ofreciendo la inscripción al régimen general de salud, sin embargo el gremio se opone a hacerlo por medio de un contrato laboral pues sus condiciones económicas puedan verse perjudicadas.

Puntualizando un poco más sobre el uso de las aplicaciones para solicitar taxi, se encontró alguna información interesante que describimos a continuación:

- Según Peña, la tecnología ha desplazado algunos empleos en la base telefónica de la compañía, pues hace cerca de tres años la compañía contaba con 260 operarias y ahora solo trabajan 120, sin embargo esta reducción se dio porque la misma empresa ha migrado a otras tecnologías como el GPS. Es por esto que Uldarico afirma que su market share no se ha visto afectado por la entrada de nuevas empresas de aplicaciones para taxi.
- Específicamente en Radio Taxi - Aeropuerto, se cuenta con tres turnos de trabajo en donde cerca de 40 operarias atienden alrededor de 300 o 400 servicios diarios, sin embargo no todos logran cumplirse por la alta demanda que existe en la ciudad, razón por la cual Uldarico Peña en nombre del gremio al que representa ha propuesto en varias ocasiones levantar el pico y placa para los taxis en Bogotá.

- La línea telefónica de la compañía aún atiende mayor cantidad de servicios que el aplicativo móvil, pues genera mayor confianza entre los usuarios, dado entre otras cosas porque pueden reportar cualquier anomalía con los conductores o con el servicio, según el empresario. No obstante, recalca que su aplicativo ya cuenta con cerca de 3.000 afiliados hasta la fecha.
- De forma orgullosa relata que ya usa el aplicativo de su empresa por la rapidez y modernidad que le ofrece, pero –como si no le interesara– nos confiesa que no ha usado ninguna de las aplicaciones de su competencia.
- Cuando se le indaga sobre la posición de empresas como Tappsi y Easy Taxi en Bogotá, afirma de forma vehemente que el Ministerio de Comunicaciones debería regular y controlar todas estas aplicaciones para solicitar taxis, por la seguridad del usuario y porque es una competencia desleal sin responsabilidad empresarial, pues estas empresas no tienen control ni responsabilidad sobre la calidad del servicio que prestan.

# INDICADORES

## Resumen general de indicadores económicos Año corrido 2014

El primer semestre deja una gran cantidad de noticias relevantes para los inversionistas y especuladores en los mercados financieros alrededor del mundo. En primer lugar, la Reserva Federal continuó recortando su tercer plan de alivio cuantitativo que de \$85.000 millones de dólares ya va en \$45.000 millones de dólares con lo que proyecta que antes de finalizar el año esta inyección de liquidez se dar por finalizada.

En línea con lo anterior, se destaca la buena dinámica en temas de empleo para la primera economía del mundo donde la media de creación de puestos de trabajo supera las 150.000 nuevas plazas mensuales y la tasa de desempleo se aproxima rápidamente al 6%. Vale la pena destacar que uno de los argumentos de la Reserva Federal para recortar los planes de alivio cuantitativo ha sido justamente la mejora en temas laborales.

En cuanto a bienes básicos, a la luz de la cifras, resulta bastante probable que se mantenga el precio del petróleo sobre los \$100 dólares gracias a la creciente y sostenida demanda global, a pesar incluso de un importante, pero menor grado de crecimiento de la economía China.

Sobre este escenario el panorama económico de corto plazo para Colombia se ve positivo, hecho explicado justamente por la expectativa favorable en el precio de los commodities y una dinámica demanda interna que se sostiene pese a que las cifras de industria siguen reportando bajos niveles de crecimiento.

El mercado bursátil probablemente siga siendo estimulado de manera importante por la inversión extranjera de portafolio que seguramente se dirigirá hacia papeles de deuda pública interna TES, hecho en parte originado en la modificación de JP Morgan de su índice de deuda emergente donde Colombia aumenta de forma significativa su participación, asunto que indudablemente generará una demanda sostenida de estos títulos antes de finalizar el año o al menos hasta septiembre como se ha anunciado.

Al desaparecer la polémica desatada por el entorno electoral para escoger el nuevo mandatario de los colombianos, se deja el camino libre al presidente quien tiene una gran cantidad de retos en temas económicos siendo el principal la reactivación y diversificación de la industria, hecho que va acompañado de la puesta en marcha de obras de infraestructura que permitan al país ser competitivo.

La expectativa para final de año apunta en términos generales hacia un fortalecimiento del dólar estadounidense en la medida que desaparezca el plan de alivio cuantitativo y eventualmente se den algunas señales de aumentos en los indicadores de inflación. El precio de las acciones muy seguramente mantendrá niveles positivos con una tendencia alcista moderada dado por nuevas valorizaciones, explicadas en buena medida por el –aún– vigente tercer plan de alivio cuantitativo.

Edgar Ricardo Jiménez Méndez

Coordinador de la Especialización en Gerencia en Gobierno y Gestión Pública

Docente de Finanzas



<b>ÍNDICES BURSÁTILES MUNDIALES</b>			
<b>INDICE</b>	<b>7-Jan-14</b>	<b>16-May-14</b>	<b>Var %</b>
S&P 500 INDEX	1.838	1.878	2,2%
BRAZIL IBOVESPA INDEX	50.430	53.976	7,0%
IBEX 35 INDEX	10.179	10.479	2,9%
Athex Composite Share Pr	1.238	1.088	-12,1%
NIKKEI 225	15.814	14.097	-10,9%
COLOMBIA COL20 INDEX	1.242	1.311	5,6%

Fuente: Bloomberg

<b>MERCADO DE DEUDA INTERNA COLOMBIANA</b>			
<b>VENCIMIENTO</b>	<b>7-Jan-14</b>	<b>16-May-14</b>	<b>Variación Puntos</b>
10/28/2015	4,62%	4,90%	28
6/15/2016	4,95%	5,28%	33
7/24/2020	6,80%	6,17%	-63
7/24/2024	6,78%	6,36%	-42
8/26/2026	7,41%	6,96%	-45

Fuente: Bloomberg

<b>COMMODITIES</b>			
<b>COMMODITY</b>	<b>7-Jan-14</b>	<b>16-May-14</b>	<b>Var %</b>
Oro	\$ 1.229,6	\$ 1.293,4	5,2%
Petroleo	\$ 93,7	\$ 102,0	8,9%
Café	\$ 1,17	\$ 1,83	55,7%
Carbon	\$ 56,0	\$ 62,9	12,4%

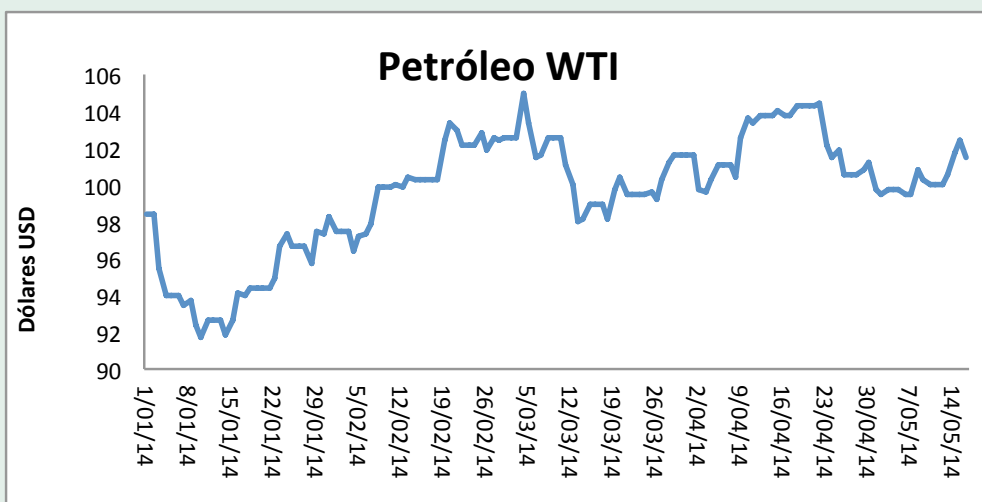
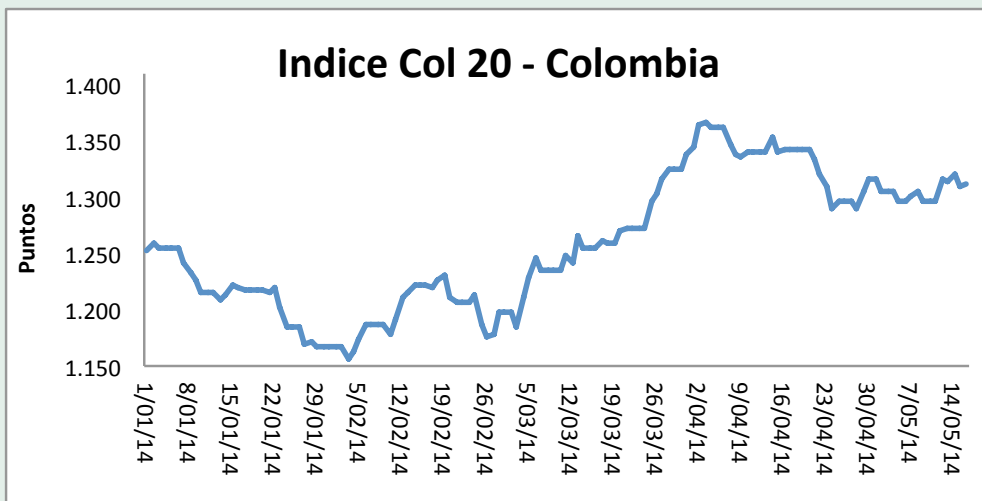
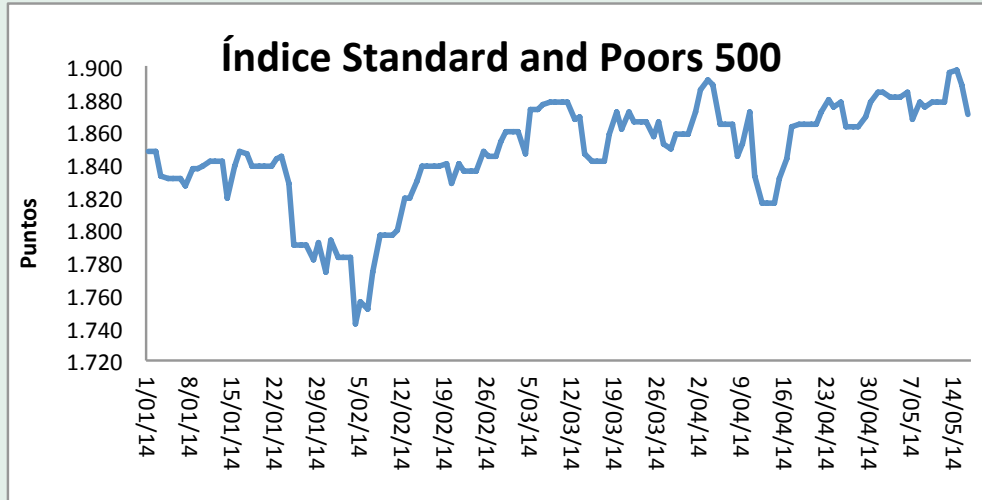
Fuente: Bloomberg

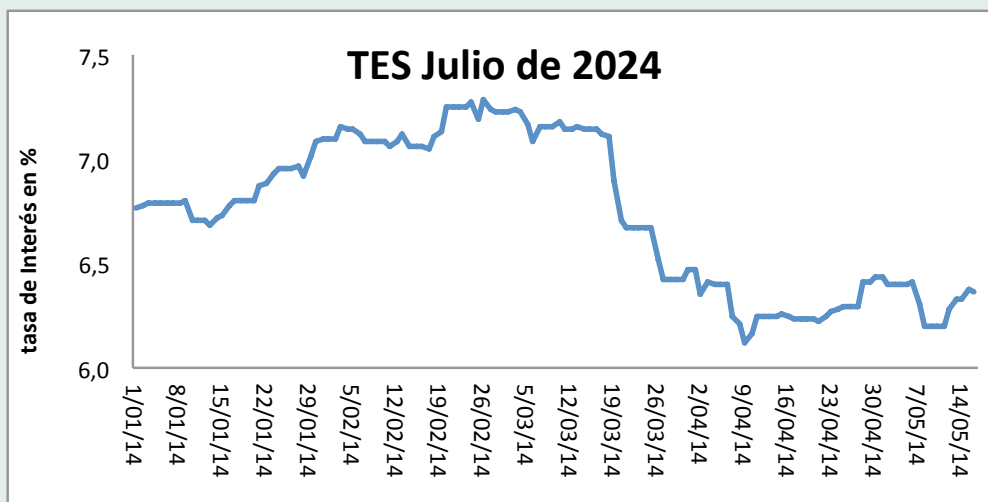
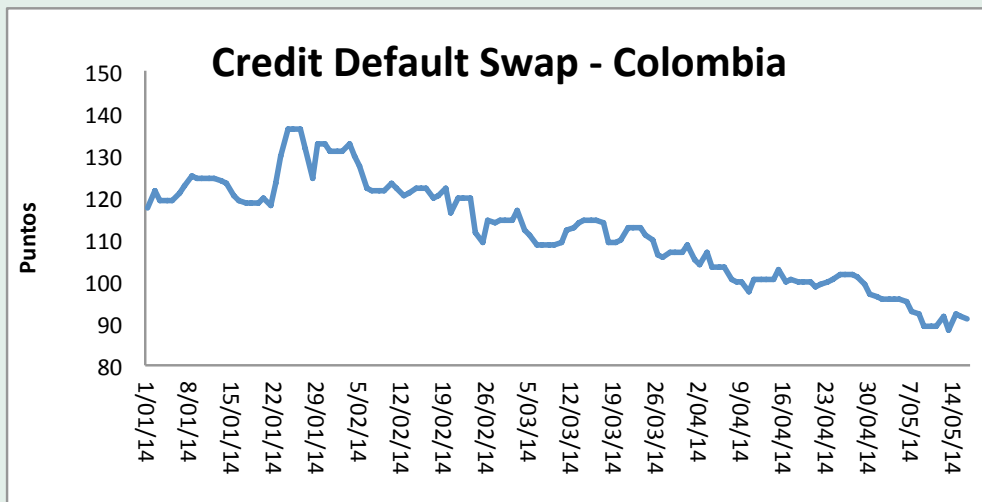
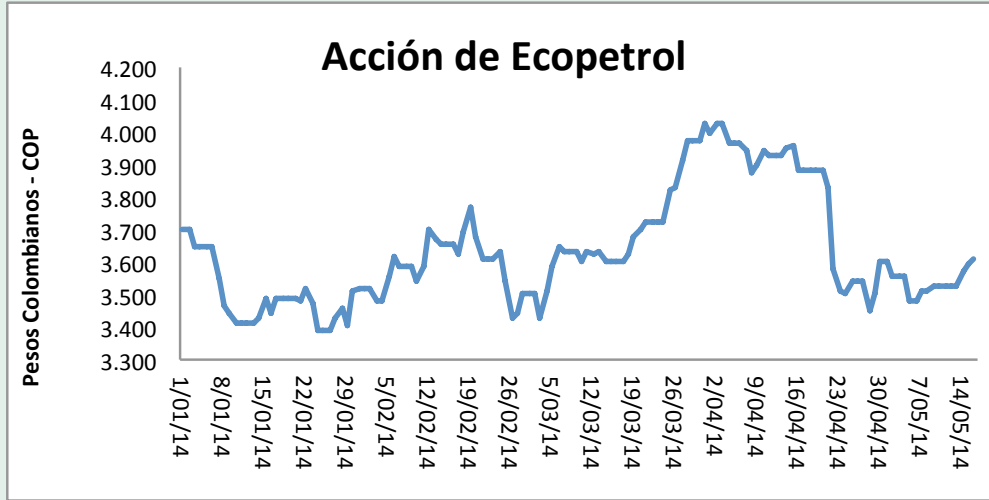
<b>TASAS DE CAMBIO CONTRA USD</b>			
<b>MONEDA</b>	<b>7-Jan-14</b>	<b>16-May-14</b>	<b>Var %</b>
Euro	1,3616	1,3694	0,6%
Real brasileiro	2,3724	2,2148	-6,6%
Peso bolombiano	1929,2	1925,0	-0,2%
Dólar australiano	0,8927	0,9360	4,9%
Yen japonés	104,6	101,5	-3,0%
Libra esterlina	1,6402	1,6811	2,5%

Fuente: Bloomberg

# GRÁFICAS

Año corrido 2014 con corte en mayo 16







O B S E R V A T O R I O

Política Fiscal

UNIVERSIDAD JORGE TADEO LOZANO