

EL EJERCICIO DE LA CONDUCCIÓN DE TAXI EN COLOMBIA:
¿PRESUNTA RELACIÓN LABORAL?



LEONARDO ALONSO ORTIZ BETANCOURT



UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS
FACULTAD DE DERECHO
VILLAVICENCIO

2024

EL EJERCICIO DE LA CONDUCCIÓN DE TAXI EN COLOMBIA:

¿PRESUNTA RELACIÓN LABORAL?

LEONARDO ALONSO ORTIZ BETANCOURT

Monografía de grado presentado como requisito para optar al título de Abogado/a

Asesor (a)

PhD. MANUEL MAURICIO MORENO VALLAMIZAR

Doctor en Derecho

UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS

FACULTAD DE DERECHO

VILLAVICENCIO

2024

Autoridades Académicas

P. Álvaro José ARANGO RESTREPO, O.P.

Rector General

P. Mauricio Antonio CORTÉS GALLEGÓ, O.P.

Vicerrector Académico General

P. José Antonio BALAGUERA CEPEDA, O.P.

Rector Seccional Villavicencio

P. Rodrigo GARCÍA JARA, O.P.

Vicerrector Académico Seccional Villavicencio

Mg. Julieth Andrea SIERRA TOBÓN

Secretaria General Seccional Villavicencio

Mg. Rodrigo CORTES BORREO

Decano de la Facultad de Derecho

Contenido

	Pág.
1. Resumen	5
2. Abstract	6
3. Justificación.....	7
4. Identificación del problema de investigación.....	8
5. Objetivos	9
5.1 Objetivo general	9
5.2 Objetivos específicos.....	9
6. Metodología	10
7. Capítulo I. El transporte de pasajeros en taxi.....	11
7.1 Breve reseña histórica en Colombia.....	11
7.2 Rol del taxista en la sociedad	13
7.3 Primeros acercamientos a las conclusiones.....	15
8. Capítulo II: Análisis jurídico en materia de contrato de trabajo y prestación de servicios:	
Precedente Constitucional y Judicial	16
8.1 De la noción jurídica del contrato de trabajo	16
8.1.1 De los elementos esenciales de la relación de trabajo	17
8.2 De la noción jurídica del contrato de prestación de servicios	21
8.3 Diferencias de estas modalidades a propósito de la actividad del taxismo	22
8.4 Conclusiones del capítulo.....	31
9. Capítulo III: La realidad contractual de los taxistas un choque al modelo de Estado Social de	
Derecho	33
10. Conclusiones finales	39
11. Referencias bibliográficas.....	40

1. Resumen

El ejercicio de la conducción se ha constituido en un servicio de transporte público de pasajeros favorecedor en la movilidad del País, que ha tenido la capacidad de permanecer en el tiempo desarrollando la actividad de trasladar de un lugar a otro a individuos dentro del territorio y que se ha sobrepuesto a otras nacientes alternativas de transporte de pasajeros que suponen experiencias distintas a los servicios ofrecidos dentro del oficio del taxista.

En ese sentido, vale la pena indagar en el quehacer del llamado conductor de taxi, situándolo en la esfera del análisis del tipo de actividad que realiza y si aquella, podría estar enmarcada en el escenario laboral de cara al artículo 23 del Código Sustantivo del Trabajo que supone la configuración de 3 elementos esenciales que permitirían inferir si esta actividad puede ser calificada como laboral: prestación personal del servicio, subordinación y remuneración; o, si corresponde a una modalidad distinta ubicada en el ámbito de las relaciones civiles y comerciales.

En ese sentido y situados en las posibilidades que surgen del análisis planteado en relación a la modalidad de esta actividad, podrían estarse críticos del derecho, investigadores, docentes y ciudadanos que consideran esta actividad como aquella de la órbita del derecho laboral y aquellos que se ubican en el campo del derecho civil, y concretamente, en el contrato de prestación de servicios y que pueden centrarse en afirmar que, en esta actividad, el elemento de subordinación e inclusive de remuneración o salario se encuentra ausente.

Resulta entonces necesario que mediante la doctrina y el precedente jurisprudencial que enseña sobre las modalidades de vinculación, se puedan sentar las bases para responder a la pregunta problema del presente trabajo y que finalmente se pueda identificar desde la generalidad, cuál es el rol del taxista en la sociedad, ¿trabajador o prestador de un servicio?, aspecto que supone desde luego, tomar postura analítica y adecuada a la realidad social del país, concretamente, de este gremio.

Palabras clave: Gremio de taxistas, relación laboral, prestación de servicio.

2. Abstract

The exercise of driving has become a public service that favors mobility in the Country, even when the provision itself is questioned by society due to the new informal trends that emerged as an alternative to the taxi service; However, and despite the fact that the issue has even generated controversy, rarely is the work of the so-called "taxi driver" investigated, who in theory fully complies with each of the assumptions enshrined in the famous article 23 of the Substantive Code of the Work, this is personal provision of service, subordination and remuneration.

In this sense, see how the same progress and criteria in the positions on labor rights, has placed this exercise in the field of labor law, however, there are other positions that attract attention, and that are located in the field of civil law, and specifically, in the contract for the provision of services, which focus on affirming that, in this activity, the element of subordination and even remuneration or salary is absent.

It is then necessary that through the doctrine and the jurisprudential precedent, if any, the bases can be laid to answer the problem question of the present work and that finally it can be identified from the generality, what is the role of the taxi driver in the society, worker or provider of a service? aspect that supposes of course, taking an analytical position and appropriate to the social reality of the Country, specifically, of this guild.

Keywords: Taxi drivers' union, employment relationship, provision of service.

3. Justificación

La falta de regulación, a propósito de la actividad de la conducción de taxi, ha sido quizá la necesidad de que muchos prestadores de este servicio y/o taxistas, formulen acciones legales a través de demandas ordinarias laborales, con el fin de que un juez laboral conceptúe su caso concreto y resuelva fallar la existencia de una relación laboral o no.

En ese sentido, surge la necesidad de sentar una base jurídica para que los negocios jurídicos que celebran los particulares en relación a la vinculación de una taxista, tengan un punto de partida sobre cómo y bajo qué condiciones nacerán las obligaciones mutuas.

En similar aspecto, resulta igualmente necesario que operadores judiciales puedan fijar las bases sobre las cuales sustentan sus decisiones y reconocen los derechos, máxime cuando el panorama jurídico en la materia, se circunscribe a la evidente precariedad normativa en este tópico que limita el quehacer judicial para el reconocimiento o no de derechos laborales.

Luego entonces, esta situación necesita miramiento crítico para el profesional del derecho a fin de llegar a conclusiones que permitan responder a los interrogantes que se plantea el gremio de conductores de taxis en punto de su vinculación y la modalidad de aquella, así como aquellas dudas que puedan surgir a aquellos propietarios de vehículos tipo taxi que ponen a disposición el automotor para que otro llamado conductor brinde el servicio de transporte a pasajeros, teniendo en cuenta que la consecuencia jurídica entre un empleador y un contratante de prestación de servicios es completamente distinta en ambos escenarios lo cual también es valioso y pertinente aclarar para los fines del presente trabajo.

Dado lo anterior, ahondar en esta temática no sólo resulta académico, sino necesario en la contribución de doctrina y de propuestas jurídicas que logren hacerse visibles en el mundo jurídico y que por supuesto, con las conclusiones del trabajo, se puedan despejar las dudas e inquietudes de la sociedad, particularmente, del gremio de conductores de taxis.

4. Identificación del problema de investigación

Mediante el presente trabajo de investigación, se pretende dar respuesta a este interrogante, ¿Es el ejercicio de la conducción de taxi, una actividad laboral?

5. Objetivos

5.1 Objetivo general

Contrastar el contexto jurídico sobre la modalidad y circunstancias jurídicas en que un conductor de taxi es vinculado por la empresa o particular contratante frente a la realidad material de la actividad del taxista en Colombia.

5.2 Objetivos específicos

- Describir la situación jurídica actual del oficio de los conductores de taxi en el contexto colombiano.
- Identificar las modalidades de vinculación de las personas vinculadas al oficio de conducción de taxis de acuerdo al precedente constitucional y judicial sobre contrato de trabajo y prestación de servicios.
- Realizar un análisis crítico de la realidad jurídica de los sujetos que ejercen la actividad del taxismo en Colombia

6. Metodología

La investigación se realiza desde la dogmática teórica, puesto que parte de la resolución de los problemas planteados en el presente proyecto, partirán de la investigación en la teoría del derecho, de manera que sea posible de forma pedagógica y académica enseñar a la sociedad y especialmente al gremio taxista sobre la modalidad de su vinculación en ese oficio.

En ese sentido, la metodología a utilizar en el proyecto, está basada en un enfoque cualitativo puesto que se busca adquirir información en profundidad de manera que se logre una perspectiva más integral y así, lograr el objetivo principal de la investigación.

7. Capítulo I. El transporte de pasajeros en taxi

En este primer capítulo se abordará la forma en que se constituyó este mecanismo de transporte público en Colombia, a partir de una reseña histórica y del estudio del rol del taxista en la sociedad, todo esto teniendo en cuenta que previo a analizar cuál podría llegar a ser un contexto laboral en que un conductor de taxi desarrolla su labor, es necesario que, en primera medida, pueda conocerse cómo nació este sistema de transporte y a la postre, cómo nace a la vida jurídica esta labor.

7.1 Breve reseña histórica en Colombia

En Colombia, el oficio del taxista no es una actividad que se encuentre fielmente documentada o de cuya data pueda extraerse un día exacto, sin embargo, por la evolución histórica que se ha escrito, la llegada de ese oficio a Colombia podría remontarse al año 1930.

Según la Revista (El Tiempo, 2008) la aparición de los taxis en la ciudad de Bogotá fue el resultado de una crisis económica sobreviniente en el 1930. Hacia el año 1926, hubo una sequía en el río Magdalena que generó impedimento para la navegación y que consecuentemente generó la acumulación de mercancías entre las que se encontraban 120 vehículos Modelo T, propiedad de una conocida firma de empresarios denominada Praco.

Entonces, una vez estos vehículos pudieron retornar para ser vendidos en la ciudad de Bogotá, la situación económica tuvo crisis y estos vehículos no pudieron ser vendidos por falta de compradores y es por ello, que el fundador de Praco, tomó la decisión de crear una red de taxis que brindara servicio de transporte a usuarios y, con ello, le permitiera generar rentabilidad sobre los vehículos que previamente había comprado.

Posterior a esta gran acogida del taxismo, que más bien significó una necesidad social, fue como poco a poco, la llegada de estos vehículos de transporte de pasajeros, trajo consigo la ampliación de su importación hacia Colombia, como por ejemplo las marcas Rambler, Plymouth, entre otros. (Martínez, 2015)

(Martínez, 2015), Comenta que hacia el año 1970, la administración de los vehículos tipo taxi estuvo controlada por una Institución denominada Instituto Nacional de Transporte y Tránsito

en adelante –INTRA-, que era la encargada de autorizar la prestación de servicio de taxi desde la terminal aérea del aeropuerto El Dorado ubicado en la ciudad de Bogotá, D.C., a

través de una credencial que les entregaban a los conductores para poder transportar pasajeros. No obstante, por situaciones administrativas, INTRA tuvo que delegar sus funciones de control de taxis al Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte (DATTT), que en ese entonces era un organismo del nivel Nacional, ubicado en la ciudad de Bogotá.

Así mismo, (Martínez, 2015) comentaron que posterior a que el ex presidente de

Colombia Belisario Betancur se posesionará, fue creado un manual especial de funciones para los propietarios y sus conductores, en donde se tenían que cumplir reglas como la presentación de los automóviles, el cumplimiento de los turnos de trabajo establecido y las tarifas para los pasajeros. Véase entonces que en este punto y ante la presencia que se expandía alrededor del territorio nacional, se estableció la imposición de tarifas, y con ello, el nacimiento de una empresa denominada comercialmente “Taxis Libres” y llamada Radio Taxi Aeropuerto, cuya finalidad principal desarrollar una actividad empresarial encaminada a establecer tarifas y reglas de movilidad.

En ese sentido, tal empresa de radio comunicaciones incorporó una antena que permitía ordenar el servicio puerta a puerta, por lo que hacía el año 1985, ya la compañía contaba con 200 vehículos adscritos a la misma b. entre muchos de los objetivos logrados, esta empresa

El éxito de la empresa Radio Taxi Aeropuerto fue tal, que la empresa de telefonía ETB, les otorgó números especiales caracterizados por su facilidad de aprendizaje con el fin de que los usuarios pudieran contactarse vía telefónica con la empresa, para que aquella, asignara un conductor de taxi y de esa forma, aquél le brindara un servicio a domicilio o hacia el lugar indicado por el usuario; por lo que este modelo fue implementado por otras empresas nacientes que quisieron hacer parte de la nueva ola de taxismo como oficio en Colombia.

Véase entonces que esta forma de generar ingresos económicos a la vez de brindar un servicio a la ciudadanía, se convirtió en un real oficio desempeñado por los denominados taxistas y que se ha extendido desde las grandes ciudades de Colombia hasta los lugares más recónditos y pequeños del país, donde pasó a convertirse en el servicio de transporte público más extendido a nivel nacional, teniendo en cuenta que en las principales ciudades de Colombia, este servicio de transporte público era utilizado.

7.2 Rol del taxista en la sociedad

Como se pretende explicar, resulta indiscutible que desde que esta actividad se sentó en Colombia, se convirtió en una necesidad para la sociedad y hoy por hoy, pese a las diferentes formas de transporte y las facilidades para acceder al mismo, el taxista ha cumplido un rol esencial en la sociedad, lo cual puede evidenciarse sobre el hecho que este oficio permanezca en el tiempo.

Ello desde diferentes puntos de vista:

Desde la óptica turística en tanto los taxistas son conocedores de la ciudad y representan un aporte importante en cooperación turística e inclusive de los mismos ciudadanos locales que aspiran ser guiados durante el recorrido a distintas áreas de la ciudad; luego entonces, desde este punto de vista, el rol del taxista resulta adecuado en los diversos lugares en que un veraneante o un turista se desplaza fácilmente de un lugar a otro, guiado por la experiencia del conductor, que a diario recorre las calles y vías terrestres de una ciudad.

Otro aspecto importante en la importancia de esta actividad es porque supone una alternativa al transporte público general, pues siendo un servicio público, es brindado de manera personal a un pequeño grupo de personas que toman el servicio; aspecto que, por años, convirtió este medio transporte en uno rápido, alternativo, seguro y especialmente, cómodo, que, pese a distintas circunstancias, continúa vigente.

Si bien, hoy en día las opiniones en este aspecto se encuentran divididas frente a los infortunios que generan que parte de la sociedad sienta un rechazo al taxismo, así como también la llegada de otro tipo de alternativas [ilegales] que prometen una mayor comodidad y experiencia de transporte, lo cierto es que el servicio de transporte a través del taxi es y no ha dejado de ser, un servicio público legalmente constituido y de una trayectoria histórica importante para la conformación de grandes ciudades, y en ese sentido, continúa conformando alternativas distintas al transporte público general que vale la pena reconocer.

A la par del aspecto señalado anteriormente, el ejercicio del taxista nivela y apareja la movilidad general de una ciudad, pues aun cuando buena parte de la población cuenta con medio de transporte propio, lo cierto es que la sociedad en general ha sido y es usuaria del servicio de transporte público de manera activa, luego entonces, de no existir la posibilidad de un medio de transporte legal diferente a los llamados “Buses”, el sistema de movilidad podría llegar a colapsar

teniendo en cuenta que el taxi tiene la posibilidad de llegar a distancias más específicas y directas y rápidas.

Además de las razones mencionadas anteriormente, vale la pena destacar que para que la finalidad del servicio del taxi se cumpla, se requiere de una persona [conductor] calificada para tal fin y que reúna cualidades propias para ejercer la actividad, como por ejemplo el conocimiento del área o ciudad, aptitud de escucha y servicio al cliente, habilidad y experiencia en conducción, entre otras; y, todo ello en razón que se requiere un sujeto que conduzca constantemente y por periodos prolongados de tiempo aproximados de 8 e inclusive, 12 horas, lo que podría parecer una jornada laboral.

Hacia el año 2020, (La República, 2020), reportó en la ciudad de Bogotá un aproximado de 54.695 taxis operando, luego en el segundo puesto, la ciudad de Medellín con 19.899 taxis, luego Cali, Cúcuta, Barranquilla y Cartagena siguieron el ranking de ciudades.

Pero, ¿cómo opera este servicio en la actualidad? Para responder a este interrogante, es necesario indicar que ejercer el oficio de taxista no es una cuestión sencilla en sí misma, mucho menos lo es tener un vehículo adecuado para servicio tipo taxi, pues de los requisitos principales para ser habilitado como conductor de taxi, se encuentra el ser mayor de edad, saber leer y escribir, tener licencia de conducción tipo C1, encontrarse afiliado al servicio de salud; una vez contado este requisito, es necesario que el conductor se adscriba a una empresa de taxis debidamente constituida y avalada por el Ministerio de Transporte; a su vez, esta compañía se encarga de inscribir a los conductores y vehículos como taxis, para habilitarlos para el desempeño del oficio.

Adicional al cumplimiento de los documentos requeridos, el aspirante debe agendar una cita en la respectiva Secretaría de movilidad de la ciudad, con el objeto de que la Entidad verifique y evalúe la viabilidad del otorgamiento de dicha tarjeta y, posteriormente, interesado deberá efectuar el un pago por concepto de derechos de trámite; de esa forma, una vez el conductor de taxi cuenta con la tarjeta de operación, podrá desempeñar el oficio debidamente, ello so pena de la imposición de multas pecuniarias y otras sanciones.

Hacia el año 2018, el diario La República, estableció que sólo en Bogotá, hay más de 57 compañías de taxis adscritas a la Secretaría de Movilidad y que cumplen la función de habilitar conductores y vehículos tipo taxi.

De acuerdo con lo anterior, durante este proyecto investigativo, se analizará jurídicamente cómo podrían surgir las relaciones laborales y aquellas relaciones de prestación de servicios para

determinar en el caso concreto del taxista, cuál es actualmente la situación legal de vinculación de taxistas y eventualmente se establecerá, cómo debería ser esta relación legal, teniendo en cuenta que las conclusiones que puedan arrimarse en el presente trabajo, conlleven a formular una crítica al sistema actual, no obstante, es necesario efectuar unos primeros acercamientos a las conclusiones del presente escrito el cual permitirá dar paso al desarrollo del problema planteado en el presente proyecto investigativo.

7.3 Primeros acercamientos a las conclusiones

Vale la pena decir que el ejercicio del taxismo es una actividad relevante en la vida del ser humano como ciudadano, debido a que, en la cotidianidad, el taxista responde a diversas necesidades de un territorio especialmente en materia de movilidad y ello permite inferir que este tipo de actividades, tiene una tendencia alta a permanecer vigente en el tiempo [como así ha sido], pues cuanto mayor es la ciudad, mayor será la cantidad de usuarios del servicio y el crecimiento de las posibilidades de que este oficio perdure.

El avance del servicio de taxi, ha sido productivo más hacia el usuario del servicio que ha podido utilizarlo en la medida de trasladarse de un lugar a otro, que para el conductor o taxista en sí mismo, y no porque este oficio no sea productivo en un sentido rentable, sino a la

productividad de condiciones laborales o la existencia de parámetros que permitan inferir cuál es la modalidad en que estos individuos desarrollan su actividad.

Es importante avanzar en el reconocimiento de esta actividad desde el punto de vista que supone que quienes desarrollan este oficio, son ciudadanos del común que representan el sustento de un hogar, una familia, y la superación misma de aspiraciones personales y en ese sentido, vale la pena analizar las modalidades de vinculación en que esta actividad podría situarse.

8. Capítulo II: Análisis jurídico en materia de contrato de trabajo y prestación de servicios: Precedente Constitucional y Judicial

En este capítulo se evaluará sobre las diferentes formas de vinculación y de actividades personales en que se desarrolla un taxista, ello para encontrar bases de sustento de cómo debería ser la vinculación de los taxistas y, en general, sus relaciones contractuales en el marco del desarrollo de su actividad.

8.1 De la noción jurídica del contrato de trabajo

Para dar una explicación pertinente y adecuada a propósito del contrato de trabajo, resulta imperioso traer a colación lo que significa el trabajo en sí mismo, y cómo esta palabra ha sido definida a través de la norma legal, la doctrina, y por supuesto, el precedente constitucional de la Corte Constitucional.

El Código Sustantivo del Trabajo (Presidencia de la República, 1950) establece:

El trabajo que regula este Código es toda actividad humana libre, ya sea material o intelectual, permanente o transitoria, que una persona natural ejecuta conscientemente al servicio de otra, y cualquiera que sea su finalidad, siempre que se efectúe en ejecución de un contrato de trabajo. (Art. 5)

De cara a la definición emanada del Código Sustantivo del Trabajo (Presidencia de la República, 1950), véase que se muestran los rasgos esenciales que comporta el punto de partida y la base que soporta toda relación laboral máxime cuando desde el Preámbulo de la Constitución Política el asegurar a las personas el trabajo en condiciones dignas y justas, es un objetivo determinante en el prospecto de Estado Social de Derecho que emana la precitada Carta Política.

Aunque la noción del trabajo en sí mismo, tiene distintos ámbitos de definición, para los propósitos que interesa al presente trabajo se analiza este concepto desde el punto de vista social y económico entendiéndose como una forma en que el ser humano obtiene un sustento y se desarrolla en sus aspiraciones personales. Dice (Ostau de LaFont, 2009), “En últimas el trabajo que regula el Código Sustantivo del Trabajo es la actividad productiva dependiente, entendida ésta como el trabajo con el que el hombre vive habitualmente de su salario”. (pág. 59)

En ese sentido, la dimensión anterior requiere que para que exista una relación laboral, deberán concurrir sus tres elementos esenciales, los cuales, al formalizarse, darán paso a al denominado contrato de trabajo.

Al respecto, la (Corte Suprema de Justicia, 1997) define el contrato de trabajo como un Acto Jurídico celebrado entre una persona natural, denominada *trabajador* y una natural o jurídica denominada *empleador*, para que el primero, preste determinados servicios personales bajo la continuada subordinación del segundo, y reciba de este, a cambio, una remuneración que genéricamente se llama salario.

Entonces, es a partir de esa relación laboral donde pueden ponerse en evidencia las circunstancias que llevan a un juzgador u operador jurídico a cuestionarse si en ese tipo de relaciones jurídicas que surgen entre la empresa de transporte y el conductor; o, entre el propietario de un vehículo y el conductor, existe un real vínculo laboral o si, por el contrario, se evidencia algún otro tipo de acuerdos que pese a contar con algunas características similares, lo cierto es que tienen una consecuencia jurídica distinta.

8.1.1 De los elementos esenciales de la relación de trabajo

Previo a señalar los aspectos que naturalizan la existencia de una relación laboral es aún más importante indicar que en todo caso, el contrato de trabajo es en sí mismo, un contrato realidad, de donde se desprende que lo que le interesa al legislador y al operador judicial no es la formalidad escrita o acordada de convenir un contrato, sino más bien, al aspecto fáctico y material del compromiso que se ha adquirido.

Por ejemplo, la (Corte Constitucional, 2007) analizó una demanda de inconstitucionalidad en el que un ciudadano demanda que el párrafo (parcial) del artículo 1 de la Ley 1010 de 2006 “por medio de la cual se adoptan medidas para prevenir, corregir y sancionar el acoso laboral y otros hostigamientos en el marco de las relaciones de trabajo” es inconstitucional. Este párrafo demandado hacía referencia a que la ley de acoso laboral no tendría aplicación en los contratos civiles o comerciales en los que derivará una prestación de servicios dada la ausencia de subordinación y en el entendido de que sí en realidad existe una relación laboral, se aplicará la Ley 1010 de 2006. Así mismo, el párrafo excluía a la contratación administrativa.

En ese sentido, la demanda del ciudadano se sostuvo en el hecho que el párrafo excluía a las personas quienes pese a tener formalmente un contrato de prestación de servicios, en la realidad, se encontraban sujetas al cumplimiento de órdenes y jerarquías propias de relación laboral, donde inclusive, se presentaban situaciones de acoso; con lo cual consideró el ciudadano que el excluir de la legislación de acoso laboral a las personas que ostentaban contratos de prestación de servicios atentaba contra los artículos 1, 2 y 13 de la Constitución Política.

De acuerdo con lo alegado por el ciudadano, a través de la Sentencia C-960 de 2007 la (Corte Constitucional, 2007), analizó que tanto la ley como la Jurisprudencia han establecido la presunción de existencia de una relación laboral al margen del nombre asignado al contrato, lo que ha sido denominado como contrato realidad, es decir aquél que, teniendo apariencia distinta, encierra por sus contenidos materiales una verdadera relación laboral en donde se establece el primado de la sustancia sobre la forma, con lo cual aclaró que la interpretación adecuada del párrafo demandado es aquella que respeta el principio de igualdad y de las situaciones laborales realmente existentes, es decir, la que extiende la protección de la Ley 1010 de 2006 a todas las situaciones en las cuales en realidad exista una relación laboral, sin importar el tipo de contrato formal que se hubiere celebrado ni la denominación del mismo.

Y en ese sentido, declaro la EXEQUIBILIDAD del párrafo demandado en el entendido de que, si en realidad existe una relación laboral, se aplicará la Ley 1010 de 2006 y así mismo, resaltó que frente a las situaciones donde existan contratos de prestación de servicios de forma independiente, se deben respetar los derechos fundamentales de las personas.

Luego de establecer la importancia que representa la realidad sobre las formas en las relaciones donde se presta un servicio, resulta necesario, que sean analizados los elementos que permitirían hallar la existencia de relación laboral en cierto vínculo jurídico que pueden contraer las personas sujeto de derechos y obligaciones y que por supuesto, permitiría diferenciar las características entre uno y otro.

El primero de ellos es la *actividad personal*, es decir aquella que el sujeto realiza por sí mismo, dice (González, 2004) “este primer elemento implica la prestación personal del oficio a que el trabajador se ha obligado, sin concurrencia de ninguna otra persona, y sin que el titular de la relación pueda ser sustituido por otro sujeto” (Pág. 134).

Sin lugar a equívocos, este elemento es determinante para establecer o por lo menos, presumir la existencia de una relación de trabajo, tan es así su importancia que el mismo Código

Sustantivo del trabajo (Presidencia de la República, 1950) prevé una presunción basada en la cual indica que “se presume que toda relación de trabajo personal está regida por un contrato de trabajo”. (Art. 24).

El segundo de ellos es la *continuada subordinación o dependencia* porque este elemento encierra la obligación del trabajador de cumplir con aquello que le imparta su empleador, o sea, un sometimiento estricto a las órdenes e instrucciones impartidas por el empleador, y una potestad de este último para exigirle al trabajador el cumplimiento de sus funciones y deberes en el marco de su relación laboral.

De lo anterior, es necesario afirmar que este es quizá, el elemento reinante, el elemento que hace la diferencia entre otro tipo de contrataciones y negocios jurídicos civiles, y es que, el trabajador se somete al cumplimiento de una orden y al cumplimiento de un deber, y todo ello, para conservar su desempeño laboral y para cumplir las expectativas de un sujeto [empleador] que se beneficia de la labor de otro sujeto [trabajador].

Vale la pena resaltar que la Corte Constitucional, en reiteradas oportunidades se ha referido a la importancia que apremia el elemento de subordinación como forma principal de identificar la existencia de una relación laboral, sin embargo, vale la pena destacar una Sentencia emitida por la honorable Corte que resolvió una demanda de inconstitucionalidad de un ciudadano que demandó la expresión “mínimos” contenida en el literal b) del artículo 1 de la Ley 50 de 1990 que se cita a continuación:

Artículo 1º. El artículo 23 del Código Sustantivo del Trabajo quedará así:

1. Para que haya contrato de trabajo se requiere que concurren estos tres elementos esenciales:

- a. La actividad personal del trabajador, es decir, realizada por sí mismo;
- b. La continuada subordinación o dependencia del trabajador respecto del empleador, que faculta a éste para exigirle el cumplimiento de órdenes, en cualquier momento, en cuanto al modo, tiempo o cantidad de trabajo, e imponerle reglamentos, la cual debe mantenerse por todo el tiempo de duración del contrato. Todo ello sin que afecte el honor, la dignidad y los derechos **mínimos** del trabajador en concordancia con los tratados o convenios internacionales que sobre derechos humanos relativos a la materia obliguen al país, y
- c. Un salario como retribución del servicio.

Indicaba el ciudadano que cuando la norma se refería a que el empleador en su desempeño como tal no podía afectar los derechos [mínimos] del trabajador, dejaba el legislador una puerta abierta a que el empleador atentara contra aquellos derechos **[no mínimos]** del empleado, pues al no estar aquellos amparados por la norma, quedarían sujetos al arbitrio del empleador.

Luego entonces, tuvo la (Corte Constitucional, 2000) la oportunidad de emitir un pronunciamiento al respecto donde analizó que la subordinación a la que está sujeto el trabajador en el contrato de trabajo rige solamente para los efectos propios que se derivan de la relación laboral, es decir, para el cumplimiento de la actividad, servicio, o labor contratada y que, como se expresó, permite al empleador dar órdenes, dirigir al trabajador, imponerle reglamentos, o sancionarlo disciplinariamente y que el empleador, en su potestad de IUS VARIANDI tenía la facultad y/o posibilidad de limitar ciertos derechos (no los mínimos), en el ejercicio y sólo durante la actividad laboral; agregando igualmente que sin perjuicio del respeto de los derechos mínimos, cuando el empleador ejerce los poderes propios de la subordinación laboral está obligado a acatar los derechos de los trabajadores que se encuentran reconocidos tanto en la Constitución, como en las demás fuentes formales del derecho del trabajo.

Y en ese sentido, declaró la EXEQUIBILIDAD del aparte normativo demandado. Ahora bien, todo lo anterior, desprende el **tercer y último** elemento constitutivo de la relación laboral y se trata del *Salario*; jurídicamente denominado como la retribución del servicio en sí mismo, pues no existe, o no habría forma de que exista trabajo sin remuneración por el servicio prestado.

Pero además véase que, aunque la retribución económica no es por sí mismo el factor dominante por el cual se presume una relación laboral, si es el salario la base quizá fundamental por la cual el desarrollo y aspiración del ser humano encuentra cimientos como ser social, pues de su salario obtiene el sustento diario de sí mismo y de las personas a su cargo, logra la ejecución de sus logros y proyectos personales y casi que obtiene una identidad que lo cataloga como un asalariado de la sociedad, cuyo ingreso le podría permitir aspiración de un salario más alto e inclusive, la aspiración misma de crear empresa.

Con todo, es a través del trabajo que el ser humano se desarrolla en buena o mayor parte de los ámbitos de su vida en sociedad, de ahí la importancia que los oficios y formas de trabajo en Colombia, sean despojadas de su informalidad y contrario a ello, alcancen una real identidad que le permita a los individuos tener garantías o por lo menos, gozar de potestad para reclamarlas, teniendo en cuenta que el ordenamiento jurídico, pero especialmente, el precedente

Constitucional, ha enriquecido poderosamente los conceptos sobre el derecho laboral, al punto que hoy por hoy, no deberían existir discusiones sobre si una relación contractual fue laboral o no, pues este derecho es sólo uno y absolutamente distinto a otras formas de contratación y prestación de servicios como pasará a explicarse a continuación.

8.2 De la noción jurídica del contrato de prestación de servicios

En relación con esta noción, lo primero que resulta importante señalar es que el Contrato de Prestación de Servicios con la definición de sus elementos esenciales fue desarrollado por la Corte Suprema de Justicia, Alta Corte que se ha trazado los componentes que rigen esta forma de vinculación de personal e inclusive, la ha diferenciado del contrato de trabajo.

La revista legal (Actualícese, 2020) señala en relación con esta modalidad de contratación que “El contrato de prestación de servicios es un contrato de naturaleza civil, comercial o administrativa mediante el cual las partes denominadas contratante y contratista se comprometen a cumplir, una a favor de la otra, determinadas obligaciones”.

Entonces, frente a la definición mencionada anteriormente, se pueden extraer algunas características que identifican esta modalidad de contratación y frente a la cual, la doctrina y Jurisprudencia han cimentado unas bases que la diferencian del ya estudiado contrato de trabajo.

La Sala Laboral de la (Corte Suprema de Justicia, 2021) ha abordado este tópico indicando que:

El contrato de prestación de servicios se caracteriza por la independencia o autonomía que tiene el contratista para ejecutar la labor convenida con el contratante. Esta característica, en principio, debe eximir a quien presta los servicios especializados de recibir órdenes para el desarrollo de las actividades contratadas.

Luego entonces, la esencia de este tipo de contratos tiene que ver con la capacidad del contratante de pagar por los servicios de otro individuo [contratista], para que aquél desarrolle unas actividades de forma independiente y autónoma, de manera que se cumpla el objeto que ha sido contratado y en todo caso, se cumplan las actividades del mismo, pero ello, sin perjuicio del respeto y los límites que debe tener el contratante sobre quienes contrata.

En estos escenarios, partiendo de la base de la ausencia del elemento de subordinación [como elemento principal diferenciador respecto del contrato de trabajo], lo que es un hecho

innegable es que hoy por hoy, la figura del Contrato de Prestación de Servicios ha sido desnaturalizada por la sociedad, teniendo en cuenta que esta modalidad de contratación ha perdido su autenticidad, pues hoy, [desde la generalidad], ha existido una burla a los derechos laborales [prestacionales], al disfrazar a través de este contrato, lo que en realidad es [contrato de trabajo], y, en ese sentido, muchos asuntos litigiosos se han levantado en la reclamación de derechos laborales que fueron en apariencia, contratos prestacionales de servicios.

Entonces, ante la indebida forma utilizada de estos contratos, las relaciones laborales y los derechos adquiridos como consecuencia de aquellas, terminan siendo llevados ante un Juez Laboral para que intervenga y dirima un litigio sobre derechos que a pesar que en la naturaleza del asunto el sujeto los puede tener, debe asumir la carga de ponerlos en riesgo para su reconocimiento; por ejemplo, factores procesales como el fenómeno de prescripción, la dilatación de procesos judiciales por parte de algunos profesionales del derecho, la sobreabundancia de procesos en los despachos judiciales que conlleva la espera de años para que sea dirimido un conflicto, los recursos, las nulidades, entre otros.

Con todo, pese a que la figura de los contratos de prestación de servicios es funcional y muy utilizada en Colombia, debe ser una figura seria y de cuidado, teniendo en cuenta que quien contrata, podría incurrir en un riesgo de vulnerar derechos laborales ante la diferencial, pero delgada línea existente entre una y otra modalidad de contratación y/o vinculación de personal.

8.3 Diferencias de estas modalidades a propósito de la actividad del taxismo

Ahora bien, habiendo efectuado un breve análisis histórico del ejercicio de esta actividad, así como también las generalidades legales que permiten dar una aproximación clara a la problemática que se ha planteado en este proyecto de investigación ya puede extraerse de este estudio una posible respuesta a la pregunta problema de este proyecto tendiente a determinar si el ejercicio de la conducción de taxi es una actividad laboral, para lo cual se presentará la respuesta con su respectiva justificación.

Sería adecuado poder brindar una respuesta [afirmativa o negativa] que pudiera tener la capacidad tal de responder a todas y cada una de las necesidades y eventos en que pueden suscitar las relaciones entre los individuos y de esa manera poder estar presente como aquella base de cemento capaz de soportar el peso de una estructura metálica.

Infortunadamente, el ejercicio propio del derecho y especialmente la adopción de posturas en cuanto a una situación jurídica por parte del profesional del derecho, se convierte en un acostumbrado depende; y, todo ello, porque el análisis de los casos y eventos concretos no hace imposible, pero dificulta la posibilidad de sentar una base normativa y que esa base normativa tenga la vocación de guiar las relaciones entre conductores y empresas de transporte y/o propietarios de vehículos.

Para los fines académicos que comporta este escrito, si la respuesta a la pregunta de si el taxismo en Colombia es una actividad laboral, tuviese que tener una respuesta cerrada, este autor enfatizaría en que el taxismo SI ES UNA RELACIÓN LABORAL, sin embargo, la siguiente pregunta que debería ser resuelta para complementar este acierto sería: Pero **¿en todas las situaciones?**

Si bien pareciese que no fuese de mayor complejidad el hecho de definir si una persona que conduce un taxi durante el día y de esa forma percibe ingresos es o no un trabajador, lo cierto es que hay una serie de factores situacionales y concretos que podrían variar la modalidad en que este mismo conductor desarrolla su actividad.

Por ejemplo:

Situación 1: Una considerable cantidad de conductores de vehículos tipo taxi, son propietarios del automóvil, y a diario conducen por la ciudad desempeñando esta actividad que se convierte en el sustento básico del hogar. No obstante, este tipo de conductores, tienen la posibilidad de laborar de manera autónoma e independiente y, por tanto, se presenta una ausencia de subordinación en tanto ellos mismos deciden cuándo, a qué hora conducir y qué días o turnos tomarse libres.

En esta primera situación, véase cómo hay una marcada ausencia de relación laboral e inclusive, una ausencia de relación de prestación de servicios, teniendo en cuenta que aquí el sujeto desarrolla la actividad en función de su propia aspiración económica y no se encuentra circunscrito a una relación legal con otra persona, máxime cuando de lo explicado en el Capítulo II del presente escrito, la norma es clara en punto de analizar para cada caso, los elementos constitutivos de una relación laboral, es decir, cuando esta existe y así mismo, cuando no reúne los motivos para su existencia.

Situación 2: En este escenario el dueño del vehículo contrata a un conductor, con el fin de que este conduzca su vehículo a cambio de que aquél le entregue una tarifa adecuada frente al uso del taxi.

En este caso, el conductor del vehículo tiene la posibilidad de llevarse el vehículo para su casa y cada semana rinde las cuentas al dueño del taxi, le entrega el dinero de la tarifa pactada, asume los costos mecánicos y de limpieza del vehículo, el dueño del carro inspecciona que aquél se mantenga en las condiciones en que fue entregado al conductor y una vez revisado ello, retoma el negocio pactado.

Podría establecerse un parámetro diferenciador en sentido que en este evento que puede ocurrir en algunos casos, no se configura en sí mismo una relación de trabajo, pues véase que aquí el conductor tiene una autonomía en la independencia en el ejercicio del oficio y la obligación del cumplimiento de lo pactado se sustrae únicamente a cumplir semanalmente con la tarifa convenida que más bien supone el pago por el alquiler del vehículo y de otro lado, la obligación de mantener el vehículo en las mismas condiciones en que fue entregado al inicio de la relación jurídica, y en ese orden, el conductor del vehículo no se encuentra sometido a las disposiciones u órdenes en que incurre el contratante, teniendo en cuenta que en este caso, podría estarse frente a un contrato de alquiler.

Situación 3: Esta situación, que podría llegar a ser la más común se presenta cuando el conductor de taxi es contratado por el dueño del vehículo, y en aquel acuerdo, el conductor se compromete a entregarle un producido diario al dueño del vehículo y además el dueño del vehículo le indica que puede conducirlo todos los días desde las 2:00 p.m. hasta las 2:00 a.m., a excepción del día domingo; el dueño del vehículo asume los costos de mantenimiento del automóvil e inclusive le indica al conductor sobre recoger todos los días a un cliente para conducirlo a su trabajo.

Véase que en este escenario la situación varía porque en apariencia, pareciera que esta actividad no fuese subordinada y que no estuviera limitada al cumplimiento de un horario en la medida que el conductor bien podría desempeñar su actividad en el ritmo que desee siempre y cuando no desborde del turno que le ha indicado su contratante; no obstante, lo que en apariencia pareciera una mera actividad prestacional de un servicio, podría llegar a constituirse en una relación laboral.

Primero porque el taxista desarrolla su actividad en un periodo de tiempo muy parecido a una jornada laboral que, por supuesto, es propia de las relaciones de trabajo; así mismo, porque el taxista se subordina al cumplimiento de un producido e inclusive al transportar pasajeros que previamente el dueño del vehículo le ha encargado, y luego, el taxista recibe un provecho económico que surge del desempeño de la actividad y se convierte en el sustento para satisfacer sus necesidades básicas y que en todo caso le retribuye la labor que desempeña durante el día [o la noche], hecho muy parecido a lo que se ha denominado Salario.

En ese sentido, situados en este escenario, podría igualmente configurarse el elemento de la prestación personal del servicio y ello en el entendido que el propietario del vehículo tiene la posibilidad de requerir que el conductor sea el único quien desarrolle la actividad personalmente, teniendo en cuenta que la escogencia de conductor en este oficio, depende de las habilidades de aquél para desempeñarse como tal.

Teniendo en cuenta lo anterior, es dable analizar que si la situación planteada ocurriera, haría propicia la configuración de una presunción legal consagrada en el artículo 24 del Código Sustantivo del Trabajo (1950), que ha señalado que “se presume que toda relación de trabajo está regida por un contrato de trabajo”, y en ese sentido, le corresponde al presunto empleador, demostrar la no existencia de este requisito o, en su defecto, demostrar la inexistencia de subordinación como elemento esencial y diferenciador del Contrato de Prestación de Servicios.

Por último, aunque pareciese que el conductor del taxi desempeña su oficio de manera autónoma en la medida que “nadie le indica cómo debe conducir”, lo cierto es que sí está supeditado durante su jornada, a cumplir el turno que le ha asignado el contratante, a tener disponibilidad de transporte en los eventos que por motivo alguno requiere su contratante [empleador], y en general, al hecho que en esencia, el conductor del taxi no tiene la potestad de ser autónomo e independiente en la labor que desempeña.

En este punto podría llegar a nacer un debate jurídico entre quienes podrían sostener la teoría de que en la presente situación casuística se cumplen los elementos esenciales del contrato de trabajo y otros quienes podrían argumentar que no lo es basados en posturas que la Corte Suprema de Justicia ha discutido.

Por ejemplo, existen pronunciamientos de la precitada Corte en la que precisa que el hecho de que se presente el cumplimiento de algunos horarios por sí solos no implican subordinación para con el supuesto empleador, y manifestó:

“...Considera la Corte (2001) que, aun tomando este último aserto como jurídico, tiene razón el Tribunal al emitirlo porque ciertamente la subordinación típica de la relación de trabajo no se configura automáticamente por el hecho de que desde el inicio o en un determinado momento del vínculo jurídico convenga los contratantes un horario de prestación de servicios y la realización de estos dentro de las instalaciones del beneficiario de los mismos, puesto que si bien algunas veces ello puede ser indicio de subordinación laboral, tales estipulaciones no son exóticas ni extrañas a negocios jurídicos diferentes a los del trabajo, y en especial a ciertos contratos civiles de prestación de servicios o de obra en los que es razonable una previsión de esa naturaleza para buen suceso de lo convenido, sin que por ello se despoje necesariamente el contratista de su independencia...”

En el mismo sentido ha dicho la Honorable Corte Suprema de Justicia (2001)

“Debe reiterarse a propósito de esto, que la existencia de un contrato independiente civil o comercial en ningún caso implica la veda total de instrucciones o el ejercicio de control y supervisión del contratante sobre el contratista, desde luego que tampoco la sola existencia de estos elementos permite concluir, de manera automática, la existencia del contrato de trabajo. Es que definitivamente la vigilancia, el control y la supervisión que el contratante de un convenio comercial o civil realiza sobre la ejecución y las obligaciones derivadas del mismo, en ningún caso es equiparable a los conceptos de “subordinación y dependencia” propios de la relación de trabajo, pues estas últimas tienen una natural distinta a aquellos; en todo caso, las instrucciones específicas hay que valorarlas dentro del entorno de la relación y no descontextualizadamente como lo intenta el censor, pues son precisamente esas circunstancias peculiares las que en determinado momento permiten colegir si las órdenes o instrucciones emitidas corresponden a un tipo de contrato u otro. Y en el sub lite son precisamente esas particularidades, como la denominación y contenido del contrato, su desenvolvimiento y la naturaleza de la instrucción impartida, lo que impide tener los documentos transcritos como señal de una relación de trabajo”

Como puede evidenciarse, hay un margen discutible respecto de cómo podría dimensionarse la relación de vinculación que surge entre el propietario de un vehículo de transporte público y el conductor, y con ello, resulta necesaria la formalidad del tipo de relación contractual que van a sostener las partes y así mismo, identificar, cuáles son sus verdaderos límites, pues se identifica una delgada línea entre un acto de subordinación

pudiéndose entender como relación de trabajo y una mera instrucción para el cumplimiento del objeto del contrato civil.

Entonces, bajo esta situación en la que este Autor sostiene que se trata de una verdadera relación laboral, es dable concluir que lo que hace la relación laboral es que aquellas instrucciones surjan o se encuentren directamente relacionadas de la actividad que está desempeñando el conductor y que su incidencia para el ejercicio del oficio sea determinante para tal fin.

Situación 4: Otro ejemplo, casuístico sobre el por qué se configura una relación de trabajo, se presenta en las ocasiones en que un conductor de taxi le ha sido negada por parte de la empresa de transporte la habilitación para conducir y en el entretanto, le ha negado la posibilidad al conductor de obtener la tarjeta de operación del vehículo.

En este punto situacional, la (Corte Constitucional, 1999) resolvió el caso de un ciudadano que era propietario de un taxi que se encontraba afiliado a la empresa "Tax Individual S.A."; que a raíz de una deuda que tiene pendiente con un almacén de repuestos, la cual se encontraba en cobro judicial para la época de la demanda, la compañía de taxis se negó a entregarle la tarjeta de operación, documento necesario para prestar el servicio. Asegura que sin la "tarjeta amarilla" de control no puede trabajar, y que con el carro estacionado no está en capacidad de conseguir el dinero necesario para pagar la deuda de los repuestos y para cancelar las cuotas mensuales del vehículo. Mediante la acción de tutela, solicita la entrega del mencionado documento.

Para resolver el asunto, la (Corte Constitucional, 1999) expuso:

Para tales efectos, valga recordar que la jurisprudencia de la Corte Constitucional ha entendido la subordinación como la situación en que se encuentra una persona, cuando tiene la obligación jurídica de acatar las órdenes que le imparta un tercero, como consecuencia de pertenecer ambas partes a cierta estructura jerárquica predeterminada por un contrato o una norma jurídica.

(...) esta Sala de Revisión observa que, en lo que toca con la expedición de la tarjeta de control, sí se presenta una subordinación jurídica ostensible, pues por virtud de la normatividad vigente, en cabeza de las empresas de transportes reside la potestad de expedir dichos documentos que son indispensables para la prestación del servicio, para la movilización de los vehículos y para el cambio de empresa.

Lo anterior constituye un elemento de juicio suficiente para considerar que, atendiendo a la importancia que las tarjetas de control representan para el normal funcionamiento del servicio público de taxis, los afiliados se encuentran en situación de subordinación frente a la potestad que tiene la empresa para expedir o no expedir dicho documento.

A esas consideraciones se suma también el hecho de que, para esta Sala, el demandante Rua Cardona se encuentra en estado de indefensión respecto de la empresa Tax Individual. En efecto, la jurisprudencia constitucional entiende que el estado de indefensión se configura cuando la persona agraviada por la acción u omisión del particular, carece de medios físicos o jurídicos para emprender su defensa, o cuando aquellos no son idóneos para obtener una protección inmediata y efectiva.

Puede verse entonces, que atendiendo los criterios sobre los cuales la Corte analiza la situación de un taxista, lo cierto es que, desde diversos puntos de vista, el conductor de taxi puede encontrarse en una situación que lo subordine de tal forma que pueda llegar a ver coartados sus derechos laborales y que, desde luego, conlleven a una masiva vulneración de derechos fundamentales como lo es el derecho al trabajo, seguridad social y especialmente, el mínimo vital.

No obstante, es necesario aclarar que esta Corte Constitucional no se refirió ni sentó precedente erga omnes sobre la relación jurídica del conductor de taxi y la empresa de transporte, teniendo en cuenta como se ha mencionado, que la relación de trabajo entre conductores y dueños de vehículos no se encuentra regulada como tampoco existe precedente que dé cuenta que las empresas de transporte sean empleadoras de los taxistas; esta sentencia de la Corte sólo hizo alusión a que cuando las empresas tienen la potestad de expedir o no las tarjetas de operación el conductor puede estar subordinado en ese punto por directa afectación a su derecho al trabajo en el evento en que esta tarjeta no sea expedida.

Ahora bien, si en gracia de discusión se viabilizara la posibilidad de identificar la relación contractual entre una empresa de taxi y un conductor que decide afiliarse, se tendría que plantear una quinta situación hipotética que podría suponer una relación laboral, así, por ejemplo:

Situación 5: El dueño de un taxi, afilia su vehículo a una empresa de taxi y así mismo, encarga a un conductor para que conduzca el taxi. La empresa de taxis, es quien indica al conductor

a qué pasajeros debe transportar, así como también efectúa la correspondiente tarjeta de operación, expedición y refrendación de tarjeta de control y planilla de viaje.

Frente a alguna eventualidad, el conductor del vehículo desconoce quién debería responder o a quién debería reclamar cualquier emolumento.

Pues bien, una situación similar fue resuelta por la (Corte Suprema de Justicia, 2020) e inclusive ratificada mediante (Sentencia de Tutela de la Corte Suprema de Justicia 2020) en un caso en el cual la demandante en calidad de compañera permanente y en representación de sus hijas promueve demanda ordinaria laboral contra la empresa RADIO TAXI AEROPUERTO S.A., y el señor ARY OSWALDO MUÑOZ ZUÑIGA, con el fin de que se declarara que entre MAURICIO ALZATE GIL (Q.E.P.D.), y los demandados, existió una relación laboral y, en consecuencia, solicitaron el pago de las prestaciones producto de tal vínculo, estos pedimentos se dieron en virtud del fallecimiento del conductor mientras ejercía su actividad, donde producto de un atraco, perdió la vida.

Entonces en este asunto, la Corte Suprema de Justicia analizó las circunstancias propias de la relación donde identificó que no era el dueño del vehículo tipo taxi quien debía responder por lo emolumentos adeudados al actor, concretamente la pensión de sobrevivientes [A la compañera permanentes e hijas], sino la empresa de taxi era quien debía responder, como así lo declaró, teniendo en cuenta que en el presente asunto, se configuró una verdadera relación de trabajo consistente no sólo en la habilitación de la tarjeta de operación sino además, en el hecho mismo de estarse subordinado a los clientes que enviaba la empresa de taxis para el que el conductor [fallecido] prestara el respectivo servicio de taxi al usuario o pasajero.

Así mismo, esta decisión fue sustentada por la Corte Suprema de Justicia en el artículo 15 de ley 15 de 1959, que dispone:

ARTICULO 15. El contrato de trabajo verbal o escrito de los choferes asalariados del servicio público se entenderá celebrado con la empresa respectiva, pero para efecto del pago de salarios, prestaciones e indemnizaciones las empresas y los propietarios de los vehículos, sean socios o afiliados, serán solidariamente responsables.

Entonces véase que para la época en que nace a la vida jurídica este articulado, ya el Estado estaba propendiendo por brindarle garantías a los conductores de taxi, teniendo en cuenta que ya se estaba empezando a hablar sobre la naciente relación de trabajo que podría surgir entre los

propietarios de vehículos tipo taxi y los conductores; e inclusive, la solidaridad que podían llegar a tener las empresas de taxis.

Y en el mismo sentido, la Corte Suprema de Justicia sustentó la postura con fundamento en el artículo 36 de la ley 336 de 1996, que dispone:

ARTÍCULO 36. Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.

Ahora, frente a este último artículo, es necesario tener en cuenta que la (Corte Constitucional 1999) analizó la exequibilidad del parágrafo citado, donde explicó:

Las normas atacadas persiguen tanto garantizarles a los conductores de los equipos de transporte condiciones dignas de trabajo y el pago de sus acreencias laborales, como regular las relaciones entre los distintos sujetos intervinientes en esa actividad, con el fin de que se ajusten a criterios de equidad. **Por eso es que se establece que los conductores deben ser contratados directamente por las empresas, que éstas responden solidariamente con los dueños de los equipos ante aquéllos y que el Gobierno debe expedir las normas necesarias para crear relaciones equitativas entre los distintos participantes en la actividad del servicio público del transporte.** Con la expedición de estas disposiciones el Congreso materializa la definición del Estado colombiano como un Estado social, en la medida en que intenta regular las relaciones que se generan alrededor de la actividad del transporte y proteger los derechos de los trabajadores. Este fin puede perseguirse de distintas maneras o a través de distintas regulaciones. La ley ha optado por las que se analizan y la Corte no encuentra ningún motivo para declarar su inconstitucionalidad total o parcial ni para condicionar su declaración de exequibilidad. **[Negrilla Propia].**

Entonces, de acuerdo al esquema planteado, es dable precisar que en este asunto, se encontraba sustentado el hecho de la solidaridad declarada por la Corte Suprema de Justicia en el caso del trabajador fallecido, teniendo en cuenta que en el marco del Estado Social de Derecho que propende el Estado Colombiano, existe el deber de velar por el bienestar de los individuos y especialmente, mantener una actitud activa en torno a lo que sucede en la sociedad, así lo expresó la (Corte Constitucional 1998) cuando estableció “Contrarrestar las desigualdades sociales

existentes y para ofrecerle a todos las oportunidades para desarrollar sus aptitudes y para superar los apremios materiales”.

Ahora bien, desde luego, esta situación casuística conllevó a que la parte pasiva acreedora de la condena, mediante acción de tutela, atacara la decisión final tomada por la Corte Suprema de Justicia en aquel asunto, razón por la cual, la Corte Suprema de Justicia (2020), en Sala de decisión de Tutelas debiera pronunciarse sobre el asunto en el que concluyó que “las providencias proferidas por las autoridades accionadas, son razonables y ajustadas a los parámetros legales y constitucionales, donde a su vez, manifestó:

Por lo anterior, es claro que la parte accionante busca cuestionar el raciocinio jurídico de la jurisdicción laboral y, con ello, protestar por el sentido de las decisiones adoptadas por las accionadas.

Entendiendo, como se debe, que la acción de tutela no es una herramienta jurídica complementaria, que, en este evento, se convertiría prácticamente en una instancia adicional, no es adecuado plantear por esta senda la incursión en causales de procedibilidad, originadas en las determinaciones adoptadas por las demandadas.

Argumentos como los presentados por la empresa actora son incompatibles con el amparo, pues pretende revivir un debate que fue debidamente superado en el escenario propicio para ello, y con exclusividad ante los jueces competentes; no así ante el juez constitucional, porque su labor no consiste en oficiar como un instrumento más de la justicia ordinaria. Por las anteriores razones se negará el amparo propuesto.

8.4 Conclusiones del capítulo

Hoy por hoy, la legislación colombiana ha dotado de instrumentos y normatividad que permiten identificar diferentes escenarios y casos concretos en los que un taxista ejerce su oficio, es decir, podría analizarse a través de la norma y la Jurisprudencia de las Altas Cortes cuándo se trata de una relación laboral y cuándo se trata de una civil o comercial de prestación de servicios; empero, no resulta ser suficiente en la medida que hoy por hoy, el gremio taxista se encuentra situado en la informalidad, en lo verbal, en la facilidad de coartación de derechos laborales e inclusive, en que muchos conductores, nunca tengan la posibilidad de ver declarados esos derechos, porque acudir a un proceso judicial ordinario puede llegar a ocasionarles riesgos de

pérdida del proceso por ausencia de material probatorio dada la informalidad, gasto de dinero por pago de honorarios y demás gastos procesales, el mismo paso del tiempo que hace nugatoria la posibilidad siquiera de acceder a la justicia dada la condición de prescripción del caso y en general, es probable que el taxista tenga ciertas barreras aun por superar por el aparato judicial ni legislativo.

En ese sentido, y para dar inicio al final del presente proyecto investigativo, es necesario que desde la óptica del modelo de Estado Social de Derecho en Colombia se vislumbre cómo es el panorama real de los taxistas y se concluya con la respuesta planteada en el objetivo principal de este escrito.

9 Capítulo III: La realidad contractual de los taxistas un choque al modelo de Estado Social de Derecho

En este tercer y último capítulo, se efectuará una crítica propositiva con base en lo que se ha venido estudiando frente a lo que se considera una problemática social en materia de garantías para los conductores de taxi.

Desde el punto de vista del trabajo como actividad socialmente obligatoria enmarcada en el artículo 7 del Código Sustantivo del trabajo, lo cierto es que afirmar esta norma, pero no ser garantizada por parte del Estado es una problemática existente y preocupante en la sociedad, no sólo para el gremio taxista sino en general para muchos otros sectores de la economía cuyo sustento económico es precisamente la actividad que desarrollan. Máxime cuando el modelo de Estado Social de Derecho donde el Estado mismo se erige como un interventor protector de los derechos fundamentales, no brinda las garantías necesarias para que distintos oficios o actividades laborales en Colombia no queden a merced de la arbitrariedad, de la informalidad, y en general, del desamparo legal y Constitucional.

Es precisamente desde esa óptica donde se permite evidenciar un Iceberg en este modelo de Estado que rige actualmente en Colombia, por cuanto no es el modelo en sí mismo lo que genera problemática pues de hecho no hay un mejor modelo que vaya ligado a las condiciones humanas que el Social del Estado, pero si este modelo no tiene la trascendencia tal de materializar los fines que propende, muchos derechos fundamentales habrán de transgredirse, muchas garantías sociales habrán de ser pasadas por alto ante la falta de intervención real y efectiva en las necesidades humanas.

Luego entonces, hablando en punto de la situación laboral del gremio conductor de taxis como una necesidad humana de trabajar y de suplir un mínimo vital, se critica al Estado Social de Derecho no tener una legislación sólida, concreta y clara para el ciudadano común, para aquel ciudadano que lejos de saber los tecnicismos del Derecho, pueda comprender sus propios

derechos y garantías, situación que no ocurre, pues hoy por hoy, la norma es demasiado amplia, ambigua y no tiene la capacidad de resolver las formales de vinculación legal que podrían darse entre las partes, especialmente, las laborales.

Por supuesto, no se quiere indicar que la norma debe responder a todos y cada uno de los miles de casos concretos en el que puede verse inmerso un conductor de taxi y tampoco se

pretende que exista un procedimiento especial para cada actividad; lo que se quiere señalar, es que en punto del oficio del taxista y especialmente por el rol que desempeña en la sociedad es que se propone la idea de regular aspectos especiales y que le permitirían a las partes, identificar y saber si aquellos son empleados o si trabajan de manera independiente.

Este autor, comparte la idea de (González, 2004) cuando indica que:

En realidad, cuando se dice que el Estado garantiza el derecho al trabajo, ello implica una organización política y social de tal naturaleza eficiente, que permita, por diversos medios y en cualquier momento, otorgar trabajo a quien lo requiere. Entre nosotros, es aún una utopía; es un principio muy respetable que se tratara de realizar con el tiempo, pero es imposible que un Estado donde la intervención es reducida y combatida, y cuya economía no es tan poderosa y se rige por los principio de empresa privada y libertad de empresa, la práctica del “derecho al trabajo” se pueda poner en evidencia, mientras no existan ni los institutos oficiales necesarios, ni la intervención estatal adecuada para que eso ocurra, ni una economía lo suficientemente desarrollada y fuerte para facilitar la ejecución del principio. (Pág. 80)

En ese sentido, aunque el ser humano ostente la obligación y el derecho de trabajar lo cierto es que esta finalidad normativa debe estarse acompañada de la presencia estatal como respaldo; un respaldo desde el punto de vista jurídico porque es a través de la justicia formal donde se resuelven las injusticias materiales o las situaciones que aún no se encuentran definidas.

Se requiere entonces un respaldo del Estado en la medida de garantizar que existe variedad de formas de relacionarse jurídicamente y de mantener vínculos sin conllevar a la vulneración de derechos y a la inestabilidad social y económica de un gremio, pues hoy por hoy, pese a las años y pese a la historia, el taxismo en Colombia como actividad laboral se encuentra en un limbo jurídico cuyos órganos competentes [legislativo] han desprovisto de herramientas que le permitan a un trabajador analizar sus garantías y a un empleador dotarse de instrumentos que le permitan obrar en debida forma.

En ese sentido, y pese a que el principal problema es la falta de regulación, a título de propuesta para fines académicos, es pertinente centrarnos en tres puntos:

Primero: **LA REGULACIÓN**, porque, aunque parezca corriente hablar de la necesidad de regulación, lo cierto es que sí es necesario que los aparatos legislativo y judicial especialmente

promuevan una normativa y un ámbito legal que propicie las relaciones entre los taxistas e inclusive, entre las empresas que se dedican a otorgar permisos de operación. En el entretanto la legislación no puede sólo ser un compendio de regulación entre lo que es un contrato laboral y uno de prestación de servicios (en caso de que hubiera ley específica en la materia), sino que además debería tener la capacidad de abordar temáticas que realmente resuelvan una situación jurídica particular de un conductor de taxi, y en de manera concreta, poder regular lo específico a este oficio pues ello va a responder positivamente a situaciones reales que necesitan una solución más allá de debatirse en un proceso judicial.

Segundo: **LA FORMALIZACIÓN**, porque, aunque el sistema normativo permite las relaciones contractuales verbales, es precisamente por la carencia de respaldo normativo lo que hace necesario que este oficio sea formalizado, desde el punto

de vista que conste por escrito y contenga todas y cada una de las condiciones contractuales, con independencia si se trata de una relación laboral o una prestacional por servicios, pues las dos, a lo sumo, deberían contener por escrito las respectivas cláusulas que contengan los acuerdos pactados.

Esta propuesta nace, teniendo en cuenta la necesidad de distinguir aquellas relaciones que serán contractuales civiles de las de trabajo, y acá es necesaria la aclaración que por supuesto estos negocios jurídicos escritos, contengan cláusulas no sólo legales, sino además, reales, teniendo en cuenta que el disfrazar un contrato de trabajo bajo una modalidad de prestación de servicios, o alquiler, supone de la aplicación automática del principio de primacía de la realidad sobre las formas consagrada en la Constitución Política (1991).

Así mismo, es importante aclarar para los fines del escrito, que lo que aquí propone el autor, es desde el punto de vista de considerar que la relación que surge entre el propietario de un vehículo y/o empresa de transporte y el conductor, Sí es una relación laboral, empero, este autor no niega la libertad convencional que poseen las partes para estipular sus acuerdos y condiciones, e inclusive para adoptar negocios de carácter civil con el respeto mismo de esa naturaleza.

De allí que sea necesaria la formalización en todo sentido, por ejemplo, desde el punto de vista prestacional para un trabajador y la garantía de derechos laborales como los aportes al Sistema de Seguridad Social Integral, Prestaciones sociales como primas, auxilio de cesantías, intereses a las cesantías, así como el salario en sí mismo y vacaciones; así como por parte del

trabajador el cumplimiento estricto de sus funciones y especialmente las obligaciones de obediencia y fidelidad para con el empleador.

Tercero: **LA DIVULGACIÓN E INSTRUCCIÓN**, porque continúa siendo un deber social como profesionales del Derecho ser puentes de comunicación entre la norma y el adquirente o titular del derecho, que en muchas ocasiones desconoce sus derechos y sus garantías.

De igual forma, desde la labor de divulgación que permita instar a tanto a empleadores/contratantes como trabajadores/contratistas de sus derechos y de la necesidad e importancia de formalizar los vínculos contractuales.

Cuarto: **VIGILANCIA Y CONTROL**, Ello es necesario porque si se propende por crear o por lo menos mejorar las condiciones actuales en el desempeño del oficio del taxismo, será también necesario que este ejercicio como trabajo sea vigilado para que se brinde eficazmente. Pues todo ello irradia en el sentido que realmente guarda la creación de normas y es que sea eficaz, es decir que la norma pueda cumplir el propósito por el cual ha sido creada.

En este punto, esta porción de la propuesta de este autor radica en la necesidad de que este servicio vuelva a ser socialmente aceptado por su eficiencia, por su buen servicio al cliente, por su seguridad y, en todo caso, el Estado debe intervenir en este propósito como garante no sólo de la necesidad de los conductores sino de los usuarios que hacen posible que este oficio se mantenga en el tiempo.

Es necesario precisar que la generalidad de esta propuesta tiene como fin brindar solidez a este oficio, porque, aun cuando se encuentra en el marco de la legalidad, lo cierto es que no tiene la capacidad de mantenerse estable ante las desavenencias y controversias que comenzaron a surgir cuando se acrecentaron en Colombia las nuevas alternativas de transporte [ilegal] en donde por medio de una App móvil, se solicita el servicio de un carro particular que recoge al usuario en el lugar de encuentro y lo traslada al sitio de destino por tarifas ligeramente inferiores a las convencionales; empresas conocidas como “Uber”, “Didi”, “In driver”, “Pick Up”; entre otras, que se asentaron en las ciudades principales de Colombia, y se convirtieron en una brusca competencia hacia el gremio taxista, y, desde luego, un golpe fuerte en la economía de este oficio.

Luego entonces, a juicio de este autor, gran parte del fracaso corporativo al gremio taxista que supuso la llegada de estas modalidades de servicio de transporte ilegal, se debió al déficit legislativo y organizativo que el Estado debió brindar al taxismo en Colombia, y no sólo por el hecho que es necesario para el gremio un respaldo normativo, sino además, porque el Estado Social

de Derecho no se encuentra preparado jurídicamente para hablar de [legalización] de las alternativas de transporte cuando ni siquiera tiene completamente regulado [pese a los años] qué condiciones legales brindarle a las relaciones entre conductores y empresas de transporte y cómo protegerlo de las competencias ilegales.

Esto es evidente en la medida que hoy, año 2023, han transcurrido 10 años desde la llegada de estas alternativas ilegales sin que el Estado Colombiano haya propiciado una solución definitiva a esta situación, y que por supuesto, va más allá de haber prohibido estas modalidades de transporte, teniendo en cuenta que la realidad material de hoy, es que hay cientos y miles de vehículos y conductores realizando esta actividad.

Todo lo mencionado anteriormente surge también para reconocer que el Estado como Social de Derecho, falló, formó un Iceberg que se fracturó cuando las necesidades sociales avanzaron y en el entretanto, no hizo mucho para regular esta labor como oficio, sea un ejemplo, el haber regulado la forma de vinculación de los taxistas, regular el ajuste de tarifas, haber efectuado un aporte significativo en la digitalización y/o modernización de este servicio como el implemento de aplicaciones móviles, seguimientos de ruta por GPS, identificación del vehículo y su conductor; haber creado un mecanismo facilitador de acceso o tenencia de un vehículo tipo taxi, y, en todo caso, haber cumplido desde el Estado como Legislador, con la función de hacer leyes, teniendo en cuenta la importancia en la sociedad que supone el servicio público de transporte y la movilidad en todos los territorios del país, donde inclusive, pudo haber creado

pautas de vigilancia y control para hacer que este servicio tuviera la vocación de prosperar y mantenerse en el tiempo y ello porque hace parte de las necesidades sociales de transporte de la sociedad, situación que no ocurrió antes (cuando no había impedimentos fuertes) ni ahora cuando resulta compleja la idea de una solución integral sin que afecte a alguna porción de la sociedad.

Si bien, la reflexión anterior no es el propósito del presente escrito investigativo, es necesario ponerlo sobre la mesa como una forma de advertir al lector de la necesidad de empezar a brindar soluciones a la par del exponencial crecimiento del transporte ilegal y de la necesidad de dotar de garantías para que este gremio taxista tenga un desarrollo que permita adecuarse a los pedimentos sociales y además, revalorar el concepto actual que tiene la sociedad frente a esta clase de oficio, especialmente el concepto negativo, pues a juicio de este autor, el rol del taxista en la sociedad cumple una función muy importante no sólo para los ciudadanos sino para la misma proyección personal del conductor.

Luego entonces, identificar las problemáticas que sobrevinieron como el transporte ilegal frente a las que ya estaban [falta de formalización de vinculación de taxistas], son aspectos y situaciones que desde lo académico se considera importante para cooperar en las correcciones estructurales del gremio, de manera que, sirva para hacer una real competencia entre los sectores de transporte, en base a la legalidad, a las condiciones dignas, pero, especialmente a las condiciones iguales.

Por todo este panorama es que emerge la necesidad de Regulación, formalización y divulgación; porque se está frente a un punto de quiebre donde, por un lado, una actividad que se pensaba tenía la suficiencia económica de mantenerse en el tiempo [con las pocas herramientas que tenía] resultó que no la tiene, y aunado a ello, se le han presentado situaciones que sugieren un nuevo modelo de transporte en Colombia, y lo que sigue, es que el Estado resuelva interrogantes de cómo poder arrimar a soluciones legales concretas capaces de respaldar los derechos de quienes ejercer este oficio.

En los términos anteriores, se hace indispensable que el Estado Social de Derecho intervenga real y efectivamente en las necesidades de un gremio que requiere la protección y regulación de su actividad, y no porque no lo haya hecho, sino porque [como ya se explicó], las normas que creó para proteger al conductor de taxis, fueron protectoras en su época, hace más de 25 años, no ahora.

10 Conclusiones finales

Paradójicamente, el ejercicio de la conducción es uno de los más históricos como oficio pero que, hoy por hoy, no tiene cimientos legales dominantes.

Las normas existentes en materia de taxismo en Colombia, son ambiguas y no han tenido la fuerza tal de mantenerse en el tiempo, teniendo en cuenta que hoy, existen normas de hace más de 25 años, las cuales no se encuentran actualizadas frente a los nuevos desafíos que supone el oficio de la conducción de taxis.

La actividad del taxismo en Colombia podría llegar a ser una actividad laboral, pero responde a un sinnúmero de casos que varían de acuerdo al caso concreto, de ahí la necesidad que exista un marco normativo que tenga la capacidad de confrontar cada situación concreta y dirimir los conflictos legales que surgen entre esta clase de relaciones.

Hoy por hoy, la única forma de obtener una respuesta a la calidad legal que ostenta un conductor de taxi es a través del litigio judicial y ello degenera en que el interesado afectado se vea en la riesgosa necesidad de estar inmerso en un proceso judicial que tiene variantes procesales como la prescripción, la ausencia de material probatorio, la falta de dinero para pagar honorarios, entre otros.

Es responsabilidad social del operador jurídico, de los profesionales del derecho, de los maestros y de la sociedad en general, sentar las bases de apoyo para que, en futuro próximo, esta actividad sea regulada completamente.

11 Referencias bibliográficas

- Actualícese. (2020). ¿Conoces los aspectos generales de un contrato de prestación de servicios? www.actualicese.com. <https://actualicese.com/conoces-los-aspectos-generales-de-un-contrato-de-prestacion-de-servicios/>
- Congreso de la República de Colombia. (1959). Ley 15 de 1959. Por la cual se da mandato al Estado para intervenir en la industria del transporte, se decreta el auxilio patronal de transporte, se crea el fondo de transporte urbano y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial No.23103. [https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=172765#:~:text=LEY%2015%20DE%201959.%20\(Abril%2030\)%20Por%20la](https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=172765#:~:text=LEY%2015%20DE%201959.%20(Abril%2030)%20Por%20la)
- Congreso de la República de Colombia. (1996). Ley 336 de 1996. Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=346#:~:text=EL%20CONGRESO%20DE%20COLOMBIA,%20Ver%20la%20Exposici%C3%B3n%20de>
- Corte Constitucional de Colombia. Sala Plena. (1999). Sentencia C-579. Magistrado Ponente Eduardo Cifuentes Muñoz. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1999/C-579-99.htm#:~:text=Considera%20que%20nada%20tiene%20que%20ver%20con%20el,contratados%20directamente%20por%20las%20empresas%20operadoras%20del%20transporte>
- Corte Constitucional de Colombia. Sala Plena. (2000). Sentencia C-386. Magistrado Ponente Antonio Barrera Carbonell. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2000/C-386-00.htm>
- Corte Constitucional de Colombia. Sala Plena. (2007). Sentencia C-960. Magistrado Ponente Manuel Jose Cepeda Espinosa. https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=28369
- Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Laboral. (1997). Sentencia C- 9618. Magistrado Ponente Francisco Escobar Enríquez. <http://consultajurisprudencial.ramajudicial.gov.co:8080/WebRelatoria/csj/index.xhtml#:~:text=www.cortesuprema.gov.co%20Criterios%20de%20b%C3%BAsqueda%20%C2%B>

- Diario El Tiempo. (2008). Los taxis, símbolos de historia, cultura y sociedad, fueron protagonistas en el Salón de París. [www.eltiempo.com.
https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4713109#:~:text=Los%20taxis,%20s%C3%ADmbolos%20de%20historia,%20cultura%20y%20sociedad.](https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4713109#:~:text=Los%20taxis,%20s%C3%ADmbolos%20de%20historia,%20cultura%20y%20sociedad.)
- Diario La República. (2018). Ya son 19 empresas de taxis en Bogotá que han presentado su app. [www.larepublica.co. https://www.larepublica.co/economia/ya-son-19-empresas-de-taxis-en-bogota-que-han-presentado-su-app-ante-la-secretaria-de-movilidad-2590610#:~:text=Hasta%20el%20momento,%20el%20MinTransporte%20ha%20habilitado%2019](https://www.larepublica.co/economia/ya-son-19-empresas-de-taxis-en-bogota-que-han-presentado-su-app-ante-la-secretaria-de-movilidad-2590610#:~:text=Hasta%20el%20momento,%20el%20MinTransporte%20ha%20habilitado%2019)
- Diario La República. (2020). Hay más de 211.000 taxis y Bogotá cuenta con cerca de 49.000 propietarios. [www.larepublica.co. https://www.larepublica.co/economia/hay-mas-de-211-000-taxis-y-bogota-cuenta-con-cerca-de-49-000-propietarios-2951335#:~:text=Bogot%C3%A1%20es%20la%20ciudad%20con%20el%20mayor%20n%C3%BAmero,propietarios%20y%20prestan%20el%20servicio%2060%20empresas%20especializadas.](https://www.larepublica.co/economia/hay-mas-de-211-000-taxis-y-bogota-cuenta-con-cerca-de-49-000-propietarios-2951335#:~:text=Bogot%C3%A1%20es%20la%20ciudad%20con%20el%20mayor%20n%C3%BAmero,propietarios%20y%20prestan%20el%20servicio%2060%20empresas%20especializadas.)
- Diario La República. (2022). Así fue el desembarco de Uber en Colombia, entre protestas y amenazas de salida. [www.larepublica.co. https://www.larepublica.co/empresas/asi-fue-el-desembarco-de-uber-en-colombia-entre-protestas-y-amenazas-de-salidas-3401699#:~:text=Travis%20Kalanick%20y%20Garrett%20Camp%20fueron%20las%20cabezas](https://www.larepublica.co/empresas/asi-fue-el-desembarco-de-uber-en-colombia-entre-protestas-y-amenazas-de-salidas-3401699#:~:text=Travis%20Kalanick%20y%20Garrett%20Camp%20fueron%20las%20cabezas)
- González Charry, G. (2004). Derecho laboral colombiano: Relaciones individuales. (9a ed). Legis Editores.
- Martínez Garzón, J. F., & Bacca Benítez, J. M. (2015). Análisis de la situación laboral de los taxistas de Bogotá: aportes desde la economía solidaria. [www.ciencia.lasalle.edu.co. https://ciencia.lasalle.edu.co/administracion_de_empresas/200/#:~:text=El%20art%C3%ADculo%20analiza%20de%20manera%20general%2C%20la%20situaci%C3%B3n,brinda%20poca%20seguridad%20y%20garant%C3%ADas%20a%20los%20conductores.](https://ciencia.lasalle.edu.co/administracion_de_empresas/200/#:~:text=El%20art%C3%ADculo%20analiza%20de%20manera%20general%2C%20la%20situaci%C3%B3n,brinda%20poca%20seguridad%20y%20garant%C3%ADas%20a%20los%20conductores.)
- Ostau De Lafont De León, F. R. (2009). Tratado del derecho del trabajo. (3ra ed). Grupo Editorial Ibáñez.

Presidencia de la República de Colombia. (1950). Decreto 2663 de 1950. Por el cual se crea el Código Sustantivo del Trabajo en Colombia. Bogotá, Colombia: Diario Oficial No.27407.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=199983#:~:text=El%20pago%20del%20trabajo%20suplementario%20o%20de%20horas>