

IMPACTO FINANCIERO Y ECONÓMICO DE LAS PIQUERAS DE TAXIS EN EL DISTRITO DE CHITRÉ

Financial and economic impact of cabstand in the district of Chitre

Manuel Yovanny Solís Ávila

Universidad de Panamá

Panamá

manuelg.solis@up.ac.pa

<https://orcid.org/0009-0009-3438-8895>

Francisca Rosario Cruz

Universidad de Panamá

Panamá

francisca.rosario@up.ac.pa

<https://orcid.org/0009-0003-5948-1507>

Edgar Humberto Villarreal Vergara

Universidad de Panamá

Panamá

edgarh.villarreal@up.ac.pa

<https://orcid.org/0009-0007-6484-6784>

Recepción: 4 de abril 2024

Aprobación: 9 de junio 2024

DOI <https://doi.org/10.48204/j.centros.v13n2.a5299>

Resumen

El presente artículo se llevó a cabo con el objetivo de analizar el impacto financiero y económico de las piqueras de taxis en el distrito de Chitré, con el propósito de conocer la situación que enfrentan actualmente los taxistas y de cómo se ven afectados económicamente. El estudio fue de carácter mixto, acompañado de una investigación de tipo descriptiva-transversal no experimental. La población comprendió todas las piqueras de taxis registradas en la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre en el distrito de Chitré. La misma está constituida por diecinueve piqueras, agrupadas en doce prestatarias y un sindicato que lo

conforman siete piqueras. En cuanto a los instrumentos para la recolección de datos fueron escogidos en base al diseño de la investigación, en la cual se utilizaron fuentes primarias y secundarias. Una vez recolectada la información de las piqueras de taxis, los datos fueron tabulados para su respectivo análisis. Por lo tanto, los taxistas son una importante fuente de ingresos en toda la región, porque muchos conductores y choferes se benefician de este trabajo, lo que sugiere que muchos hogares dependen económicamente de este trabajo. Llegando a la conclusión que el negocio de la piquera es fundamental en la región de Chitré porque es una fuente de ingresos para muchos hogares y negocios de la región y por lo tanto debe ser administrado de acuerdo con la oferta y la demanda; promoviendo el crecimiento económico y sostenible de la región.

Palabras Clave: Piqueras de taxis, economía, impacto financiero, taxistas, ingresos.

Abstract

This article was carried out with the objective of analyzing the financial and economic impact of cabstand in the district of Chitre, with the purpose of knowing the situation that taxi drivers currently face and how they are economically affected. The study was mixed in nature, accompanied by non-experimental descriptive-cross-sectional research. The population included all the cabstands registered with the Transit and Land Transportation Authority in Chitre district. It is made up of nineteen cabstands, grouped into twelve borrowers and a labor union that is made up of seven cabstands. Regarding the instruments for data collection, they were chosen based on the research design, in which primary and secondary sources were used. Once the information from the taxi drivers was collected, the data was tabulated for their respective analysis. Taxi drivers are therefore an important source of income

throughout the region because many drivers and chauffeurs benefit from this work, suggesting that many households are economically dependent on this work. Concluding that the cabstand business is fundamental in the Chitre region because it is a source of income for many homes and businesses in the region and therefore must be managed according to supply and demand, promoting the economic and sustainable growth of the region.

Keywords: Cabstand, economy, impact, financial, taxi driver, income.

Introducción

Las personas dependen de los vehículos de transporte para desplazarse, lo que constituye la primera impresión que los visitantes tienen del país. En la provincia de Herrera, al igual que en el resto de las provincias, se emplean los automóviles (taxis) como un medio de transporte público. Por consiguiente, en el distrito de Chitré, la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT), les permite trabajar de forma libre y transportar pasajeros en todos los corregimientos del distrito.

Los taxis reflejan la diversidad y singularidad de cada región, adaptándose a las necesidades y preferencias locales, lo que vuelve evidente que es un medio de transporte sumamente necesario e importante para la población; donde encontramos una variedad de creatividad, esfuerzo y mucha dedicación en el trabajo por parte de los conductores o palancas. Es importante que los taxistas, la población y otras empresas adapten sus servicios a las nuevas tecnologías y desafíos que enfrentan.

Según Rosenthal et al., (2015) el primer vehículo de transporte en Panamá no se limitaba a su uso personal, sino que se trataba de un taxi, dado que cuando el país nació, no había vehículos en el Istmo, y la capital se encontraba en una

situación crítica en comparación con las principales ciudades de Colombia. Sin embargo, con el inicio de la construcción del Canal, la ciudad comenzó a construir su primera gran infraestructura y en 1906 Adolph M. Rosenthal, importa a Panamá el primer automóvil del que se tenga registro, un Renault AG designado a la Compañía Nacional de Transportes, cuyo objetivo era el movimiento de personas, lo que luego se conocería como taxi.

De acuerdo con los datos proporcionados por la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre de Chitré, se encuentran disponibles aproximadamente 440 cupos o certificados de operaciones en el distrito.

Según la Ley 14 de 1993, el transporte terrestre de pasajeros es un servicio público cuya prestación está a cargo de personas naturales o jurídicas, mediante concesiones que el Estado otorga inspirado en el bienestar social y el interés público. En este sentido, el distrito de Chitré actualmente cuenta con doce (12) prestatarias, diecinueve (19) piqueras y un sindicato que lo conforman siete (7) piqueras.

Tal como lo señala la Ley 34 de 1999, una prestataria es aquella que brinda el servicio de transporte bajo régimen de contratos de concesión otorgado por la ATTT. En este aspecto, es potestad de las concesionarias o prestatarias solicitar mediante un estudio previo de la ATTT, el otorgamiento de cupos del transporte público selectivo.

La economía de Panamá es abierta, pequeña y diversa, se centra en eso; en el que la exportación de servicios se ha convertido en uno de los motores importantes del crecimiento económico; donde “El 70.2% del producto interno bruto (PIB) de la economía nacional se concentra en la actividad económica relacionada con los servicios” (Chandler et al., 2017, p. 11).

El transporte de pasajeros ha contribuido a ese crecimiento económico y financiero, creando empleos y conectando a las personas con servicios esenciales, como la atención de salud o la educación, de ahí surge la importancia de poder analizar la situación que enfrentan las piquerías de taxis en el distrito de Chitré y su impacto en la economía, así como en las finanzas personales de las personas, ya que actualmente son un eje importante en la provincia.

La evolución del servicio del taxi en el distrito de Chitré y su regulación plantea algunas interesantes lecciones de economía, dado que, desde una perspectiva enriquecedora, el transporte terrestre está teniendo un impacto positivo sobre la economía panameña, pero en los últimos años situaciones como la pandemia del COVID-19 provocó una crisis sanitaria, social y económica desde el momento en que se paralizó, entre otros sectores, el transporte público lo que provocó una disminución notable en los ingresos de los taxistas afectando la liquidez de las piquerías.

La pandemia del COVID-19 no solo fue una problemática en Panamá, sino que afectó a toda la economía a nivel mundial, sobre todo paralizó el trabajo diario de muchas personas. Pozo et al. (2021), plantea que fue evidente la disminución del trabajo diario y las ganancias semanales de los taxistas como resultado de la pandemia, ya que se mostró una disminución en el dinero y las carreras diarias. Además de la pandemia en el distrito de Chitré, el transporte público selectivo ha sido muy afectado con los movimientos de cierres que se han dado últimamente.

La gestión del transporte público selectivo debe basarse en la oferta y la demanda de cada región, según Magallón (2021) es insostenible que se otorguen más cupos cada vez que llega un nuevo gobierno, como si la demanda fuera infinita, ya que esto se está convirtiendo en una problemática muy seria y a los taxistas les cuesta obtener el dinero que necesitan para sobrevivir.

Las piqueras y taxistas se encuentran fuertemente reguladas, y en la práctica se observan concesionarias privadas, que manejan una gran cantidad de taxis a la vez, y alquilan los autos con sus respectivos cupos a conductores que se quieren dedicar al negocio, pagando el alquiler diariamente al arrendatario; problemática que cada vez se agudiza Magallón (2021), señala que “hay taxis que pertenecen a individuos los cuales no necesariamente los van a manejar, y contratan a un palanca para que maneje el taxi, bajo un contrato diario de alquiler de auto y cupo” (párr. 3).

El propósito del estudio fue conocer y analizar la situación que enfrentan actualmente las piqueras de taxis en el distrito de Chitré y cómo afectan económica y financieramente a la población, ya que enfrentan un doble desafío: garantizar que todos tengan acceso a una movilidad eficiente, segura y asequible, y ampliar las alternativas de transporte sostenible, especialmente en los sectores vulnerables o de bajos ingresos.

El transporte público se considera esencial para fomentar el crecimiento económico y sostenible de un país. Soto et al. (2023), señala que la inversión en transporte es una herramienta común para impulsar la urbanización y el crecimiento económico. No obstante, todavía existe una discusión sobre si las mejoras en el transporte fomentan el progreso y la urbanización o si, por el contrario, estas últimas generan las condiciones que fomentan el transporte.

Materiales y Métodos

El estudio se realizó con la metodología de los estudios Mixtos (Cualitativa y cuantitativa), donde, los métodos mixtos representan un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos de investigación e implican la recolección y el análisis de datos cuantitativos y cualitativos” (Hernández, et al., 2014, p. 534).

La investigación es tipo descriptiva, porque identifica características y conductas en el campo de investigación, en el cual se recabó la información relevante sobre el tema de estudio y se hizo una descripción detallada de la misma. La investigación descriptiva, es aquella que reseña las características o los rasgos de la situación o del fenómeno objeto de estudio. Este tipo de investigación se soporta principalmente en técnicas como la encuesta, la entrevista, la observación y la revisión documental (Bernal, 2010, p. 122).

El diseño de la investigación es de tipo no experimental, con un estudio seccional o transversal. Se considera no experimental, ya que, no se manipuló las variables y se tomaron hechos ya ocurridos donde se obtuvo información del objeto de estudio en una única vez en un momento dado.

Para este estudio, la población comprendió todas las piquerías de taxis registradas en la ATTT en el distrito de Chitré. La misma está constituida por diecinueve (19) piquerías, agrupadas en 12 prestatarias y un sindicato que lo conforma 7 piquerías; para un total de 440 taxi en el distrito de Chitré.

De acuerdo con Fracica, (1988), población es “el conjunto de todos los elementos a los cuales se refiere la investigación. Se puede definir también como el conjunto de todas las unidades de muestreo” (p. 36). Mientras que Jany (1994), señala que población es “la totalidad de elementos o individuos que tienen ciertas características similares y sobre las cuales se desea hacer inferencia” (p. 48).

Los instrumentos para la recolección de datos fueron escogidos en base al diseño de esta investigación, en este caso es a través de un diseño mixto. En el que se utilizaron fuentes primarias y secundarias para la recolección de estos. Los datos provenientes de fuentes primarias se recabaron de una entrevista aplicada al presidente de cada una de las piquerías, y a un funcionario a cargo en la ATTT, la

cual se desarrolló bajo un formato semi – estructurada, en la que se incluían preguntas específicas que funcionaban como guía para obtener información básica sobre las piqueras de taxis.

Asimismo. se realizaron preguntas espontáneas que surgieron de acuerdo con las respuestas e intereses del entrevistado. La primera parte de la entrevista incluyó preguntas puntuales que permitieron conocer datos generales sobre las piqueras de taxis y taxistas; luego se realizaron las preguntas a partir de las respuestas de las personas entrevistadas y por último se concluyó con la misma, agradeciéndoles por la información dada.

También se utilizaron fuentes secundarias, es decir datos ya existentes que facilitaron la información necesaria, como por ejemplos los datos obtenidos de la Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC), investigaciones y artículos de prensa, sistemas de información, entre otros.

Al momento de aplicar el instrumento para la recolección de datos, se solicitó el consentimiento informado por escrito y se llevó a cabo el enfoque realizando la entrevista semiestructurada después de que cada persona firmara una autorización para utilizar su información para la investigación. Cabe señalar que el tiempo de recolección de los datos fue de dos meses (noviembre y enero) del 2023. El análisis se complementó con fuentes secundarias.

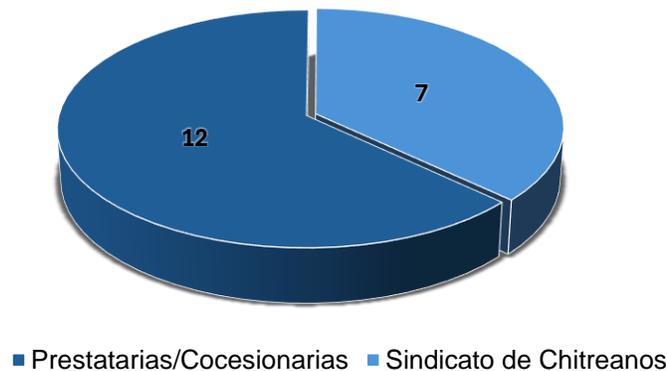
Resultados

Con los resultados encontrados se busca poder interpretar y explicar los datos con la finalidad de confirmar que las piqueras de taxis tienen una relación positiva con la economía y el desarrollo sostenible del distrito.

En la Figura 1 se observa que actualmente existen en el distrito de Chitré dos organizaciones de transporte selectivo: las prestatarias y los sindicatos. Estas organizaciones del transporte selectivo están conformadas por 19 piqueras, agrupadas en 12 prestataria y un sindicato llamado Chitreanos que lo conforman 7 piqueras; las mismas se destacan por su disponibilidad constante y su compromiso de brindar un servicio de calidad a sus clientes, atendiendo las necesidades de transporte en cualquier momento del día en los 5 corregimientos.

Figura 1

Organización de transporte selectivo del distrito de Chitré



En la Tabla 1, se muestra la distribución de las organizaciones distribuidas, siendo el corregimiento de San Juan Bautista el que más piqueras tiene, ya que se encuentran 7 piqueras de la cuales 6 son prestataría y una pertenece al sindicato de chitreanos, luego le sigue Monagrillo con 4 piqueras, Llano Bonito y Chitré cabecera con 3, mientras que en La Arena solo se encuentran 2 piqueras que son: Empresa San Pablo que es una concesionaria y Taxis Centro Económico que pertenece al sindicato de chitreanos.

Tabla 1

Piquerías de taxis según la organización y corregimientos

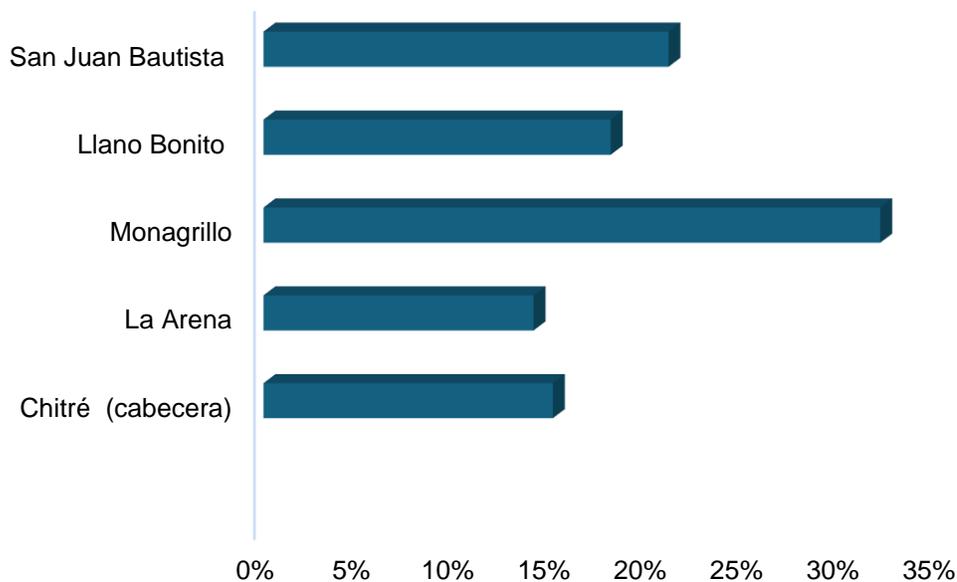
No.	Organización	Cant. Certificado de Operación	Corregimiento
Prestatarias/Cocesionarias			
1	Taxi centro, s.a	21	San Juan Bautista
2	Taxi amigos unidos s.a	17	San Juan Bautista
3	Empresa de taxi Chitré (lira)	25	Llano Bonito
4	Taxi parque Herrera	30	San Juan Bautista
5	Taxi los quince s.a.	30	San Juan Bautista
6	Los diez unidos s.a (pollmart)	25	San Juan Bautista
7	Unión de taxista de Chitré	16	Monagrillo
8	Los dinámicos de Azuero	20	Chitre Cabecera
9	Taxi Panamá	22	San Juan Bautista
10	Tullabsa	39	Llano Bonito
11	Empresa San Pablo	21	La Arena
12	Taxistas unidos de Monagrillo	24	Monagrillo
Total		290	
Sindicato de Chitreanos			
1	Taxi 09 de agosto	30	Llano Bonito
2	Taxi Nuevo Milenio	22	Monagrillo
3	Taxi Blanca Elena	18	Monagrillo
4	Taxi Santa Rita	15	Chitré Cabecera
5	Taxi El Terminal	25	Chitré Cabecera
6	Taxi El Porvenir	22	San Juan Bautista
7	Taxis Centro Económico	18	La Arena
Total		150	

En la Figura 2 podemos observar que del total de la población para el 2023, el 32% pertenece al corregimiento de Monagrillo, es decir que los corregimientos de Chitré mayormente poblados son: Monagrillo, San Juan Bautista y Llano Bonito; con un 32%, 21% y 18% de habitantes; mientras que el corregimiento con menos habitantes es La Arena con solo un 14%, a pesar de ser el segundo corregimiento

con mayor superficie en Km². Un aspecto importante que ha influido en el comportamiento demográfico del distrito es la migración de otras áreas de la provincia de Herrera.

Figura 2

Composición porcentual de la población, según corregimiento



La Tabla 2 presenta las estimaciones de población, según el censo del 2023 hay 60,957 personas en el distrito de Chitré, que al compararla con el 2010, refleja un incremento de 20.26%, es decir, la población aumento en 10,273 habitantes. En lo referente a la extensión territorial, de los cinco (5) corregimientos del distrito, el más densamente poblado es el corregimiento de Monagrillo, el cual cuenta con unas 19,419 personas distribuidas en una superficie de 27.9 km².

Tabla 2.

Superficie y densidad de la población, según el distrito y corregimientos

Distrito y corregimientos	Superficie (Km ²)	Población		
		2000	2010	2023
Distrito de Chitré	88.4	42,467	50,684	60,957
Chitré (cabecera)	12.8	7,756	9,092	9,022
La Arena	27.6	6,429	7,586	8,780
Monagrillo	27.9	9,549	12,385	19,419
Llano Bonito	11.6	8,088	9,798	10,938
San Juan Bautista	8.5	10,645	11,823	12,798

Nota. Tomado del Instituto Nacional de Estadística y Censo. (Censos de 2000 y 2023)

En la Tabla 3 se presentan los ingresos de los taxistas, dividido en dos tipos: los días productivos que son aquellos donde hacen en promedio de 50 a 55 carreras diarias, esto sucede en los días de pago de quincena, décimo tercer mes, becas o días festivos, entre otros; mientras que los días regulares hacen en promedio de 25 a 35 carreras al día ya que se dan bajos movimientos de personas a los diferentes lugares. La tarifa local más baja es de B/. 1.35 y las más alta están entre B/. 4.17, B/. 3.50, B/. 4.00 y B/. 5.00, esto depende del desplazamiento de la persona dentro de lo que es el distrito.

Tabla3

Ingresos promedio de los taxistas, según carreras diarias (en balboas)

	Carreras diarias	Tarifapor carrera	Ingresos
Días productivos	52	2.76	143.52
Días regulares	28	2.76	77.28

En la Tabla 4, se aprecia el gasto por día que tiene cada taxista o palanca, es decir que cada uno debe pagar una tarifa de diaria de B/. 3.50 esto si lo hacen

por turno y si se trata de un solo conductor la tarifa a pagar es de B/. 7.00, además el alquiler de cupo es de B/. 30.00 por un día de trabajo y antes de salir de turno el taxi debe quedar con el tanque lleno de combustible que en promedio se va 40.00 balboas.

Tabla 4.

Gastos promedio de los taxistas, según turno por día (en balboas)

	Tarifa diaria	Alquiler de cupo	Combustible	Total
1 turno	B/.7.00	B/.30.00	B/.40.00	B/.77.00
2 turno	B/.3.50	B/.15.00	B/.20.00	B/.38.50

En cuanto a la ganancia de los taxistas, tal como se indica en la Tabla 5, los días regulares que son la mayoría en un mes, tendrían tan solo de ingreso al final del día 38.78 dólares ya que si los ingresos promedios son de 77.28 y le restamos los gastos que son 38.50 prácticamente no les queda mucho para el sustento de sus familias.

Tabla 5.

Ganancias diarias de los conductores, según los gastos promedio por turno (en balboas)

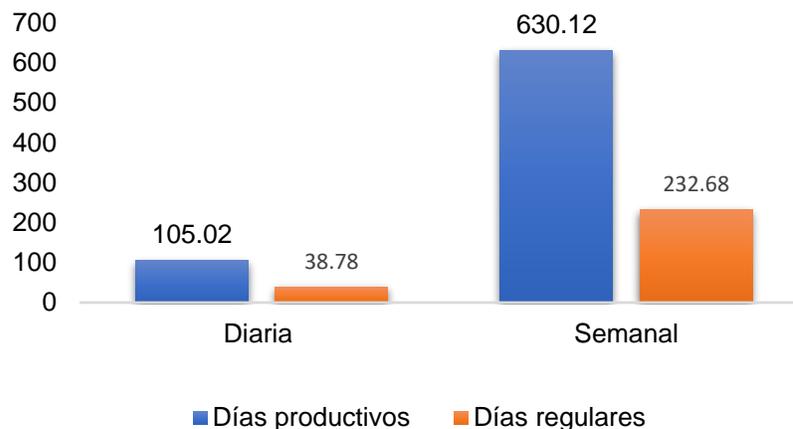
	Ingresos	Gastos	Ganancia
Días productivos	B/.143.52	B/.38.50	B/.105.02
Días regulares	B/.77.28	B/.38.50	B/.38.78

Si se hace un análisis de las ganancias diarias y semanales podemos ver que la misma son buenas y se incrementan sobre todo en los días productivos y esto se debe en gran parte a que los taxistas deben pagar los B/. 30.00 del alquiler, más los B/. 40.00 de combustible, a parte de la tarifa de las piqueras y si la carrera promedio es de B/. 2.76, estamos hablando de unas 20 a 30 carreras, es decir, un mínimo de 2 carreras por hora, trabajando 12 horas, y esto no da nada para llevar

a la casa, ya que, si se quisiera llevar unos B/. 105.00 diarios, que se convertirían en 3 o más carreras por hora por 12 horas de trabajo diarios (de 6 a.m. a 6 p.m. por ejemplo), es algo imposible de alcanzar. Por lo tanto, lo que se genera de ganancia diaria en un día regular es de 38.78 balboas los que semanalmente sería de 232.68 balboas; mientras que si se tuvieran días productivos la situación cambiaría ya que la ganancia diaria sería de B/. 105.02 y B/. 630.12 semanalmente.

Figura 3.

Ganancia diaria y semanal de los taxistas (en balboas)



Conclusiones

Panamá es un país pequeño que se ha beneficiado de un crecimiento económico constante, pero la pobreza y la desigualdad de ingresos ha sido persistentes; según el (BM, 2023) la pobreza y desigualdad de ingresos ha afectado en mayor proporción a los territorios indígenas, rurales y a las poblaciones afro panameñas; donde la necesidad de transporte en sus diversas facetas surge por las exigencias del propio desarrollo con el aumento del nivel de vida, y a su vez, la perfección y entrada en servicio de nuevos medios de transporte, que facilita la expansión de los sectores productivos al mejorar su posición relativa frente a mercados.

La economía de la provincia de Herrera, tanto a nivel distrital como a nivel de corregimiento, es abierta y pequeña, diversificada y orientada principalmente al sector servicios como son el comercio al por menor, hoteles y restaurantes e industrias manufactureras, sin embargo, en los últimos años, en lo concerniente al subempleo total en el 2021, ha registrado una mayor tasa de subempleo.

Según cifras del Instituto Nacional de Estadística y Censo, se reveló que en la provincia de Herrera incrementó el empleo informal. Destacaron con un porcentaje promedio de empleo informal en un 50.7%; lo anterior deja en evidencia que los mayores generadores de empleo en el distrito es el empleo.

El empleo informal “incluye todo trabajo remunerado que no está registrado, regulado o protegido por marcos legales o normativos, así como también trabajo no remunerado llevado a cabo en una empresa generadora de ingresos” (OIT, 2024, párr.1), es decir un empleo donde los trabajadores no cuentan con contratos de empleo seguros, prestaciones laborales, protección social o representación de los trabajadores.

En el distrito de Chitré se ha dado un incremento en la economía informal afectando el desarrollo económico del distrito, como lo menciona Chaves (2023) “la economía informal en Chitré y sus corregimientos ocurre por la falta de empleo, que lleva a las personas a otra alternativa, como la realización de distintas actividades informales” (p.154).

En las diferentes organizaciones del transporte selectivo encontramos taxistas que no cumplen con el pago de impuestos, no tienen cobertura de protección social, y carecen de prestaciones relacionadas con el empleo.

En cuanto a la población el distrito refleja un incremento de 20.26%, es decir, la población aumentó en 10,273 habitantes, siendo el corregimiento de Monagrillo el más densamente poblado, el cual cuenta con unas 19,419 personas distribuidas en una superficie de 27.9 km², luego le siguen San Juan Bautista y Llano Bonito; con un 21% y 18% de habitantes, al ser los corregimientos más poblados y con mayores movimientos de personas es donde se encuentran la mayoría de las piqueras entre prestataria y sindicato.

Por su parte, encontramos en todo el distrito 440 certificados de operación, es decir que hay 440 taxis en circulación, lo que equivale a 440 taxistas o *palancas* que dependen de los mismos para obtener sus ingresos diarios, por lo general son ingresos variados, ya que cuentan con días regulares que son en la gran mayoría y días productivos que son aquellos días de quincenas y festividades donde el movimiento es mayor sobre toda los centros comerciales.

Por lo general en una piquera trabajan dos palancas, *puesto que* se realizan dos turnos por día, en el que se realizan, en un día regular, entre 20 a 25 carreras que vienen siendo al final un ingreso de B/. 77.28 pero en los días productivos los taxistas hacen de 50 a 55 carreras diarias que equivalen a un ingreso de B/. 153.42; hay casos en los que realizan carreras especiales dentro del distrito que tienen otros costo los mismo pueden ser de B/. 5.00, B/. 6.00 y hasta B/. 7.00, también hay carreras un poco distantes que donde la tarifa cambia como por ejemplo una carrera a playa El Agallito es 3.00 balboas, de igual forma una carrera a la toma de agua y si la misma se hace de la playa El Agallito a la toma de agua la misma es de 5.00 balboas.

Por otro lado, los taxistas deben cubrir algunos gastos que al final del día nos les dejás muchas ganancias sobre todo cuando han tenido días regulares, el negocio de taxis ha cambiado en el distrito a lo largo de la historia, han visto entrar

a las concesionarias privadas, las cuales manejan 290 avisos de operaciones, y alquilan los taxis y su respectivo cupo a conductores que se quieran dedicar al negocio, pagando el alquiler diariamente al arrendatario/concesionario, y cuando se alquila el taxi y cupo a una concesionaria, el pago se hace diariamente de lunes a sábado, y el concesionario le concede el domingo al conductor.

Por otro lado, también hay taxis que pertenecen a individuos los cuales no necesariamente los van a manejar, y contratan a un palanca para que maneje el taxi, bajo un contrato diario de alquiler de auto y cupo.

Los costos de este negocio son altos, es muy difícil para una persona sin dinero. Ya que un auto nuevo pequeño y barato está en B/. 8,000.00 más un cupo que sería, por lo bajo, otros B/. 500.00 y supongamos que pudiera financiarlo, necesitaría el 30% del auto B/. 2,500.00 más los B/. 500.00 del cupo, es decir B/. 3,000.00 y luego financiar B/. 5,500.00 a 36 meses, que le daría una letra de casi B/. 300.00 o unos B/. 10.00 por día, incluyendo el financiamiento del auto y unos B/. 5.00 diarios para pagar el préstamo del abono inicial y el cupo.

Adicionalmente tendría que ir recogiendo diariamente para el mantenimiento trimestral otros B/. 300.00 más la gasolina diaria, alrededor de otros B/. 25.00 o B/. 40.00 diarios, que es lo mismo que le cobra una concesionaria por el servicio, pero que le regala el domingo. Si es *palanca*, el cobro pudiera ser un poco menos unos 25.00 a 30.00 balboas diarios, pero esto no incluye el mantenimiento del auto.

Es por ello por lo que se considera que cuando el auto y el cupo son propios, entonces la cosa mejora radicalmente, ya que el costo de B/. 40.00 diarios baja sustancialmente, probablemente a B/. 15.00 diarios (seguro y mantenimiento), así que tendría opción de trabajar menos o trabajar igual y ganar

más dinero.

En definitiva, las ganancias de los taxistas no son grandes, ya que se estaría hablando en promedio semanal para un día regular de B/. 232.68 y en la quincena B/. 630.12, mientras que en un día productivo los ingresos mejoran a unos B/. 465.36 semanalmente y de B/. 1,260.24 por quincena.

Comparando lo que tienen que pagar los taxis diariamente, traducidos a mensual, estamos hablando de que sus ingresos mínimos en un día regular deberían estar por el orden de los 1,800.00 balboas para poder pagar los gastos o tarifa de la piquera, el alquiler del cupo y combustible, y si hacen aunque sean los B/. 25.00 para la casa esto se traduce a un total de 2,500.00 balboas mensuales; además hay un gasto muy importante que deben pagar los taxis y es 335.00 balboas al municipio esto lo hacen anualmente.

Sin embargo, las piqueras de taxis son una fuente importante de ingresos en todo el distrito, ya que entre 440 a 880 personas se benefician de este empleo, lo que se traduce en aproximadamente en 660 los hogares que depende económicamente de este negocio y de manera indirecta encontramos mercados, entidades financieras, empresas privadas y gubernamentales, que al final todo se traduce en una gran inyección financiera para la economía del distrito.

No obstante, la situación económica de los taxistas se ha visto afectada por la emergencia sanitaria que atravesó el país, así como también por lo cierres de calles que se dieron en el mes de noviembre, en donde la mayoría de los taxistas obtuvieron una de reducción en sus ingresos lo que afectó mucho los hogares en todo el distrito debido que los conductores no cuentan con otra fuente de ingreso fijo es decir no cuentan con otro trabajo en la que tengan una remuneración mensual estable.

Cabe recalcar, que es evidente la disminución del trabajo diario y de las ganancias semanales de los taxistas a causa de la situación que ha pasado con la pandemia COVID-19 y los cierres de calle debido a las diferentes protestas ya que según los directores de las piqueras se ha dado una reducción de aproximadamente de un 30% en sus carreras diarias y en su dinero.

Pero algo que si tienen claro los palancas o los que alquilan los taxis con cupos, es que si no tienen el dinero para tener su propio negocio, la alternativa de alquilar no es tan mala, pero si requiere de trabajo duro y constante.

En conclusión, la presente investigación demuestra que el negocio de las piqueraso del transporte selectivo (taxis), es fundamental en el distrito ya que es una fuente de ingresos para muchos hogares en el área, ya que a pesar de los gastos que se tienen y de la disminución de carreras diarias, los ingresos son más que los egresos, y eso es más que suficiente para satisfacer las necesidades de los taxistas y palancas.

Por todo esto es que el transporte público selectivo se debe manejar con oferta y demanda; es decir, es insostenible que se otorguen más cupos sin tener un control, como si la demanda fuera infinita. La oferta que presenta el distrito de Chitré tiene un comportamiento apropiado con la demanda existente en el sector del taxi, pero de incrementarse los certificados de operaciones causaría una disminución a la rentabilidad, hecho que se ha refleja por las diferentes situaciones económicas en donde por la disminución de los ingresos de la población baja la demanda del servicio; por lo tanto aumentan las horas libres ocasionando que los taxistas tengan que trabajar más tiempo por los mismos ingresos, significando que hay un menor ingreso por hora.

Actualmente las piqueras de taxis en el distrito han registrado unos

ingresos anuales de aproximadamente 16,687.20 balboas y unos costos anuales de 1,259.00 balboas por taxista, alcanzando el beneficio financiero razonable, por lo tanto, se concluye que el negocio de las piquerías en el distrito de Chitré es buena y rentable teniendo un impacto positivo en la economía de la región.

Referencias Bibliográficas

- Banco Mundial. (4 octubre de 2023). Panamá: panorama general. El Banco Mundial en Panamá. <https://www.bancomundial.org/es/country/panama/overview#1>
- Bernal, C. (2010). *Proceso de investigación científica*. Pearson Educación.
- Chandler, J., Guerra, J., y Garúz, H. (diciembre de 2017). *La Actividad de Transporte y su aporte a la Plataforma, Logística de Panamá*. Boletín Informativo Ministerio de Economía y Finanzas. <https://www.mef.gob.pa/wp-content/uploads/2020/12/La-Actividad-de-Transporte-y-su-aporte-a-la-Plataforma-Logistica-de-Panama-DIC-2017.pdf>
- Chávez, V. (2023). La economía informal en el distrito de Chitré provincia de Herrera. *Centros: Revista Científica Universitaria*. 12(1), 154 -172. <https://revistas.up.ac.pa/index.php/centros/article/view/3486>
- Contraloría General de la República de Panamá. (s.f.). Publicaciones – Panamá en cifras. Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC). https://www.inec.gob.pa/publicaciones/Default2.aspx?ID_CATEGORIA=17&ID_SUBCATEGORIA=45
- Fracica Naranjo, G. (1998). *Modelo de Simulación en Muestreo*. Universidad de La Sabana.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., y Batista Lucio, M. (2014). *Metodología de la Investigación*. McGraw-Hill.
- Jany Castro, J. (1994). *Investigación integral de mercados: un enfoque operativo*. McGraw-Hill.
- Ley 14 de 1993. *Por la cual se regula el transporte terrestre público de pasajeros y se dictan otras disposiciones*. 26 de mayo de 1993. G. O. No. 22294.

Ley 34 de 1999. *Por la cual se crea la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, se modifica la Ley 14 de 1993 y se dictan otras disposiciones.* 28 de julio de 1999. G. O. No. 23854.

Magallón, M. (12 de mayo de 2021). *De taxis, palancas y operadoras.* ANPanamá. <https://www.anpanama.com/De-Taxis-Palancas-y-Operadoras-10997.note.aspx>

Organización Internacional de Trabajo. (2024). Empleo informal. <https://www.oitinterfor.org/taxonomy/term/3366>

Pozo, F., Aldaz, O., Cabezas, M. (2021). Análisis de la situación económica de los taxistas por el COVID -19 en el cantón Echeandía. *Dilemas Contemporáneos: Revista Educación, Política y Valores.* 112(20). 1-23. <https://dilemascontemporaneoseducacionpoliticayvalores.com/index.php/dilemas/article/view/3024/3023>

Rosenthal, A., Brothers, B., Brothers, S. (18 de agosto de 2015). *El primer auto en Panamá fue un taxi. Reportaje Autopista.* <https://autopistapanama.com/el-primer-auto-en-panama-fue-un-taxi/>

Soto, G., Peña, A., Bermúdez, K. (2023). Desarrollo económico, inversión en transporte y urbanización: causalidad y efectos. *Nósis: Revista de ciencias sociales.* 32(1), 67-88. <https://www.redalyc.org/journal/859/85976188004/html/>