

# La vulnerabilidad en el trabajo de los taxistas en la Zona Metropolitana del Valle de México ante la pandemia por COVID-19

*Yasmín Hernández Romero y Raúl Galindo Sosa*

---

## Resumen

El objetivo de este artículo consiste en presentar un análisis de la vulnerabilidad de los trabajadores del transporte público, con énfasis en quienes trabajan en la modalidad de taxi en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), en el contexto de la emergencia sanitaria provocada por el virus SARS-CoV-2. Se trata de una investigación documental, apoyada en información oficial relevante al tema, y en bases de datos que refieren la dinámica laboral en México, como son la ENOE 2019 y ETOE 2020, y sobre el transporte público en la ZMVM a través de la EOD 2017. Se concluye que, ante la pandemia, este tipo de trabajadores presenta una situación de vulnerabilidad derivada de la configuración del trabajo que realizan, lo cual se ha intensificado ante la situación actual. Pese a que el transporte público es considerado un servicio esencial, en esta modalidad de transporte se deja la seguridad como un asunto personal, constituyéndose en un eslabón débil en la gestión social de la seguridad sanitaria.

**Palabras clave:** Trabajadores; transporte público; riesgo; pandemia; vulnerabilidad; trabajo por cuenta propia

Universidad Autónoma del Estado de México.  
Zumpango, México.

E-mail: yasmin\_h\_r@hotmail.com  
raulgs@gmail.com

Recibido: 31/07/20 - Aceptado: 13/09/20

---

# The vulnerability at work of taxi drivers in the Zona Metropolitana del Valle de México in the face of the COVID-19 pandemic.

---

## Abstract

The objective of this article is to present an analysis of the vulnerability of public transport workers, with emphasis on those who work in the taxi modality in the Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), in the context of the health emergency caused by the SARS-CoV-2 virus. It is a documentary investigation, supported by official information relevant to the subject, and in databases that refer to labor dynamics in Mexico, such as the ENOE 2019 and the ETOE 2020, and about public transport in the ZMVM through the EOD 2017. It is concluded that, in the face of the pandemic, this type of worker presents a situation of vulnerability derived from the configuration of the work they do, which has intensified in the current situation. Despite the fact that public transport is considered an essential service, in this mode of transport safety is left as a personal matter, constituting a weak link in the social management of health security.

**Keywords:** Workers; public transport; risk; pandemic; vulnerability; self-employment

## Introducción

Debido a los efectos generados por la propagación del virus SARS-CoV-2, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT) han señalado que, “es posible que a corto y mediano plazo el mundo no se mueva hacia un escenario laboral pospandemia, sino hacia un escenario laboral con pandemia permanente” (CEPAL y OIT, 2020: 49). Lo anterior puede parecer fatídico, pero también permite direccionar la mirada hacia los lugares de trabajo y los trabajadores cuya vulnerabilidad era poco visible hasta antes de la emergencia sanitaria que se vive en la actualidad.

En el mundo se han registrado distintas pandemias, es decir, enfermedades nuevas que atacan sorpresivamente a la colectividad y que se propagan a nivel mundial. Entre ellas se pueden mencionar las pandemias de Viruela, Sarampión, Influenza española, Peste Bubónica y el Virus de la Inmunodeficiencia Humana (VIH), las cuales tuvieron lugar a finales del siglo XIX y principios del XX. Sin embargo, la magnitud de la pandemia actual por el virus SARS-CoV-2 no tiene precedentes en cuanto a la rápida expansión del virus y la dificultad para contenerla.

A diferencia de otras pandemias que no llegaban a todo el mundo o tardaban en expandirse, en esta ocasión ha sido más difícil detener la propagación. Lo anterior obedece a las relaciones

de interdependencia de un mundo globalizado y a la densidad de intercambios que se establecen en su funcionamiento, los cuales favorecen que la enfermedad también se intercambie. “De hecho, la transmisión de enfermedades virales emergentes de unas zonas del globo a otras se ha convertido en uno de los nuevos paradigmas de salud mundial” (Busquets, 2011:7).

Para Beck (2002), uno de los principales teóricos de la sociedad del riesgo, en la segunda modernidad los nuevos riesgos, o riesgos globales, ya no se circunscriben al lugar de donde surgieron, y en ella se colapsa la idea de controlabilidad de la primera modernidad. Esto implica que las interacciones humanas ocurren dentro de una configuración distinta a la de otras épocas, en la que comparten el mismo espacio y tiempo.

*Mientras que en el pasado era posible entender procesos sociales, económicos y culturales como un conjunto de fenómenos locales relativamente independientes, la globalización hace del mundo un lugar único, se transforma la vida vivida localmente y confronta a las personas con un mundo en que sus destinos están unidos simultáneamente en un solo marco global.* (Gutián, 2010: 123)

De esta manera, acciones locales pueden tener efectos globales. Lo anterior, hace que las epidemias y pandemias se constituyan en amenazas para la seguridad en una escala mundial, pero cuyo afrontamiento se dará de manera diferenciada.

En el control de la transmisión comunitaria del virus SARS-CoV-2 cada país ha establecido diferentes disposiciones, en función de sus capacidades políticas, económicas, tecnológicas, sociales o culturales. Dentro de las medidas más recurrentes se encuentran el confinamiento de la población y el cierre de actividades no esenciales. En México, la estrategia seguida ha estado vinculada con mantener un bajo nivel de transmisión para no colapsar el sistema nacional de salud. Empero, el confinamiento ha traído consigo grandes repercusiones en la economía, aunque con efectos diferenciados y una distribución desigual de las consecuencias.

Para analizar la desigual distribución de los efectos de la pandemia se toma como eje la situación de vulnerabilidad en el trabajo. Al respecto, la OMS ha referido niveles de riesgo de exposición al COVID-19 que hacen necesario el análisis por sectores o actividades determinadas.

*En un mismo entorno laboral pueden coexistir trabajos con diferentes niveles de riesgo, y diferentes trabajos o áreas relacionadas con el trabajo pueden implicar niveles de exposición similares. Por lo tanto, es preciso evaluar el riesgo para cada entorno laboral específico y para cada trabajo o grupo de trabajos.* (OMS, 2020b: 2)

Dentro de los elementos para determinar el nivel de riesgo están: la probabilidad de un contacto estrecho (menos de un metro de distancia) y frecuente con personas con COVID-19 o con superficies y objetos contaminados (OMS, 2020b).

Uno de los sectores laborales con altos niveles de exposición es el sector salud, sin embargo, existen otras ocupaciones en sectores esenciales indispensables para el funcionamiento de las ciudades, de los que es necesario dar cuenta. Uno de ellos es el sector de trabajadores del transporte público de pasajeros, quienes han mantenido su actividad laboral durante la emergencia sanitaria, la cual supone un contacto directo y frecuente con los usuarios del transporte. Adicionalmente, dentro de este sector algunos subsectores han experimentado una mayor afectación en sus ingresos económicos ante la disminución de la demanda de transporte que ha resultado del vaciado de las calles, y del trabajo y la educación a distancia.

La CEPAL ha indicado que, en América Latina y el Caribe, los sectores que podrían sufrir las mayores contracciones se ubican en el sector servicios, en actividades como comercio, transporte, servicios empresariales y servicios sociales, las cuales se basan principalmente en contactos interpersonales (CEPAL, 2020). En la diferenciación en el impacto en los ingresos intervienen diferentes factores, uno de ellos tiene que ver con el tipo de inserción laboral que se tenga, ya sea esta formal o informal, asalariada o por cuenta propia.

Ante la complejidad del sector transporte es importante realizar análisis específicos en cada una de las modalidades de transporte público que permitan un acercamiento al funcionamiento y condiciones del trabajo, así como a la capacidad para hacer frente a la crisis sanitaria provocada por el virus SARS-CoV-2. En la ZMVM<sup>1</sup>, las modalidades de transporte comprenden: autobuses, trolebuses, metro, tranvías y transporte individual en automóvil de alquiler (taxi).

En este artículo, se presenta la situación de vulnerabilidad en el trabajo de los operadores del transporte público en la modalidad de taxi, tomando en cuenta la información sobre la dinámica del transporte en la ZMVM considerada como “una de las mayores concentraciones humanas de América Latina y del mundo” (Pradilla, 2005:84).

El artículo se encuentra estructurado en cuatro apartados. En el primero se da cuenta de la pandemia como un riesgo global. En el segundo se plantea un breve escenario de la situación del trabajo en México, con énfasis en el trabajo desarrollado por los operadores de taxis. En el tercero se señalan las normas que regulan la seguridad sanitaria en el transporte público, particularizando sobre la modalidad de taxi. En el cuarto se refiere el impacto que ha tenido la emergencia sanitaria en el transporte público de pasajeros en la modalidad de taxi y la vulnerabilidad laboral. Finaliza el documento con algunas reflexiones sobre este sector de trabajadores.

### **La pandemia por COVID-19: un riesgo global**

La inseguridad ha estado presente a lo largo de la historia de la humanidad, derivada de eventos naturales o de carácter antropogénico. Cada época ha desarrollado saberes que le han permitido controlar algunos de los riesgos. Sin embargo, otros persisten o existen altas probabilidades que surjan nuevos, como es el caso de las pandemias provocadas por una nueva cepa infecciosa.

Es necesario señalar que la sociedad moderna trajo consigo la idea de progreso, vinculada con la ciencia y la tecnología, gracias a lo cual fue posible someter varios temores. Por lo menos, en la primera etapa de la modernidad hubo un gran optimismo respecto al dominio de la naturaleza. Un ámbito favorecido por el desarrollo científico y tecnológico ha sido el de la medicina, logrando la cura de distintas enfermedades. Empero, como lo señala Beck (2002), los riesgos son consecuencias no esperadas de la acción; lo que conlleva que el futuro en la sociedad moderna se presente en términos de riesgos. Esta perspectiva se puede comprender a través de la siguiente cita:

*La palabra riesgo es parte del mundo moderno. Las culturas antiguas hablaban del peligro y trataban de protegerse de la incertidumbre del futuro por medio de la adivinación y la magia; posteriormente las desgracias se explicaban por el pecado. Lo que las sociedades premodernas*

---

<sup>1</sup>La Zona Metropolitana del Valle de México se integra por 60 municipios (59 del Estado de México y uno de Hidalgo) y las 16 alcaldías de Ciudad de México.

*imputaban a la fortuna, a una voluntad divina o al destino, las sociedades modernas lo imputan al riesgo. (Guitián, 2010:129)*

Así, la propia dinámica de la modernidad introdujo diversos tipos de riesgos. En la primera modernidad los riesgos podían quedar circunscritos a un área geográfica, y si se tenían los recursos era posible huir de las consecuencias, incluso, alejarse de los lugares de contagio de enfermedades localizadas. En la segunda modernidad los efectos se desterritorializan debido al carácter global que adquieren las interacciones sociales, introduciendo nuevos parámetros de riesgo hasta antes desconocidos; por ejemplo, una guerra nuclear, el calentamiento global, o las pandemias, poniendo en riesgo la existencia de la humanidad.

En las sociedades complejas, con una división del trabajo especializada, los expertos son los facultados para definir un riesgo. Beck señala que, para que un riesgo logre establecerse socialmente, será necesario escenificarlo a través de los medios de comunicación. Sin embargo, además de la dimensión objetiva del riesgo, está la dimensión subjetiva, la cual tiene que ver con la percepción que se tenga de éste, en la cual entrará en juego la diversidad cultural y subjetividad, para dar credibilidad o no al saber experto (Galindo, 2015). Asimismo, en la dimensión subjetiva, elementos de carácter cultural pueden potenciar el que algunos grupos estén más dispuestos a aceptar determinados riesgos (Douglas, 1996).

Ahora bien, aún y cuando se habla de riesgos globales en los que ricos y pobres quedan expuestos, la explicación de Beck ha tenido fuertes cuestionamientos.

*Críticos como Will Atkinson (2007), Dean Curran (2013) y Gabe Mythen (2005) han argumentado que él se equivoca al desplazar a la clase social, pues los procesos de producción y distribución del riesgo refuerzan antes que transforman las desigualdades sociales. (Reyna, 2018: 98)*

Por ejemplo, en Estados Unidos de Norteamérica, país con más casos de COVID-19 en el mundo, el virus ha afectado mayoritariamente a las minorías étnicas que se ven expuestas a los contagios al salir a trabajar o al no tener una residencia legal que les permita atención médica (CDC, 2020).

Un concepto que permite explicar las formas diferenciadas de hacer frente a la pandemia en niveles de la realidad más específicos es el de vulnerabilidad. *“La vulnerabilidad se refiere a las características de una persona o grupo y su situación que influyen en su capacidad de anticipar, lidiar, resistir y recuperarse del impacto de una amenaza”* (Wisner, et al., 2003:11).

Feito (2007) distingue dos niveles de análisis de la vulnerabilidad: el individual y el social. El primer nivel remite a la vulnerabilidad del ser humano por su ser biológico y psíquico; por ejemplo, una enfermedad o un estado mental nos puede hacer más susceptibles a sufrir un daño ulterior. En el caso de la pandemia por COVID-19 las personas que son consideradas vulnerables a sufrir casos más severos son: personas mayores, quienes padecen afecciones médicas subyacentes, así como aquellas que requieren de tratamientos continuos que pueden verse afectados por la pandemia (OMS, 2020a).

El nivel social de la vulnerabilidad se genera por el medio o condiciones de vida de los grupos. Dentro de las variables más comunes que ayudan a explicar la desigual exposición al riesgo y la capacidad de reacción se encuentran: la condición socioeconómica, ocupación, lugar de residencia, género, cultura, por mencionar solo algunas. En el caso de la pandemia por COVID-19, la OMS (2020a) ha establecido como factores que conducen a una mayor vulnerabilidad los

siguientes: no acceso a agua limpia y saneamiento; acceso deficiente a servicios básicos y de salud; inseguridad alimentaria y malnutrición; comunidades marginadas y desatendidas; hacinamiento o infraestructura insuficiente; alta dependencia en la economía informal y salarios mínimos; sistemas frágiles de salud y sociales, y conflicto armado y violencia. A partir de estos factores se pueden definir poblaciones o espacios vulnerables.

En relación con el nivel individual de la vulnerabilidad, habría que considerar que, desde hace tiempo, estudiosos del tema de la salud (Breilh, 1977; Laurell, 1981) desmitificaron la idea de igualdad ante el riesgo de enfermar, y establecieron la influencia que tiene el sistema socioeconómico en los procesos de salud-enfermedad.

Con respecto al nivel social, el trabajo constituye una de las dimensiones centrales de la vulnerabilidad social al ser el recurso más importante con el que los habitantes de las áreas urbanas hacen frente a sus condiciones de vida (Pizarro, 2001). También, es importante mencionar que las amenazas y riesgos dependerán de elementos asociados a la condición de trabajador. Dentro de los elementos que permiten entender la mayor susceptibilidad de afectación se encuentran: el estatus, ingresos y redes de sociabilidad (Leal, 2010).

### **La situación del trabajo por cuenta propia en México y el caso de los taxistas**

En México, como en otros países de América Latina, el cambio de modelo de desarrollo económico acaecido en la década de los ochenta del siglo XX constituye un parteaguas para explicar la reconfiguración de la economía del país y del mercado de trabajo. Dicho modelo tuvo como ejes: la apertura económica, la contracción del estado de la actividad productiva, y la centralidad del mercado en la asignación de recursos (Pizarro, 2001). Si bien algunos sectores económicos encontraron una oportunidad de crecimiento, en general el nuevo modelo derivó en un contexto poco favorable para los trabajadores, aumentando la informalidad en el empleo.

Bajo las anteriores consideraciones, el contexto laboral en México antes de la pandemia se encontraba, de acuerdo con la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), para el cuarto trimestre de 2019, la Población Económicamente Activa (PEA) era de 57.6 millones de personas; de las cuales 55.7 millones era población ocupada y 1.9 millones, población desocupada. La población ocupada se encontraba distribuida, de acuerdo con la posición que tienen en el trabajo, de la siguiente manera: el 68.2% son asalariados; el 4.8%, empleadores; el 22.5%, trabajadores por cuenta propia y el 4.5%, trabajadores no remunerados (INEGI, 2020a). El 56.2% de la población ocupada se encontraba en empleo informal, con un total de 31.3 millones de personas. Se trata de trabajadores con un trabajo no protegido y sin seguridad social, que pueden trabajar para unidades económicas formales, pero bajo condiciones de precariedad laboral.

Con la emergencia sanitaria por la pandemia, el panorama laboral se presenta menos favorable. La Encuesta Telefónica de Ocupación y Empleo (ETOE)<sup>2</sup> reporta pérdida de empleos formales, disminución de horas laborales, aumento de la informalidad y desigualdad entre hombres y mujeres.

---

<sup>2</sup>Debido a la contingencia el INEGI suspendió la aplicación de la ENOE, pero dada la importancia de los indicadores de ocupación y empleo durante el periodo de confinamiento optó por aplicar la ETOE. Aun y cuando se trata de dos encuestas cuyos resultados no pueden ser comparables, si nos permite tener un panorama de lo que ocurre en el país

Ahora bien, para establecer una caracterización del tipo de trabajo que realizan los conductores de taxi se hace uso de la clasificación del mercado de trabajo en: trabajo asalariado y trabajo por cuenta propia. El trabajo asalariado consiste en una relación laboral en la que se presta un trabajo a cambio de una remuneración, la cual se recibe de forma periódica; el trabajo se realiza bajo las instrucciones y el control de otra persona; tiene una duración determinada y cierta continuidad (OIT, 2015). Este tipo de trabajo puede escindirse en trabajo asalariado formal e informal.

El trabajo asalariado formal se encuentra regulado por leyes e instituciones que hacen de éste un trabajo estable, con ingresos fijos y seguridad social. Por su parte, el trabajo asalariado informal es un tipo de trabajo sin una regulación que proteja al trabajador, es decir, sin prestaciones; de carácter temporal e inestable; con remuneraciones bajas y también inestables.

Por su parte, el trabajo por cuenta propia se divide en dos segmentos; por un lado, los autoempleados quienes buscan desarrollar una vocación empresarial, estableciendo un negocio propio; y por el otro, un sector con mayores condiciones de precariedad, quienes han sido expulsados del mercado asalariado o no pueden ingresar al sector formal (Martínez, 2008).

Cabe decir que, en el nivel empírico de la realidad el trabajo asalariado formal ha sufrido una embestida, derivada de la flexibilidad laboral, de tal manera que, las nuevas contrataciones disminuyen los contratos permanentes, así como el otorgamiento de algunas prestaciones e incluso la posibilidad de afiliación sindical. Lo anterior supone un proceso al que Castel (1997) denomina la “desestabilización de los estables”.

Bajo las anteriores premisas es conveniente preguntar ¿en cuál tipología se ubica el trabajo que realizan los conductores de taxi? Para responder es necesario mencionar una serie de condiciones que tiene dicha actividad. En primera instancia, el transporte de pasajeros en la modalidad de taxi está catalogado como un servicio público, por lo que la prestación de éste por particulares estará mediada por el otorgamiento de una *concesión*<sup>3</sup> por parte del Estado, quien vigilará y controlará la prestación del servicio en lo que se refiere a parque vehicular, territorios de operación, tarifas, por señalar algunos aspectos.

En segundo lugar, de todas las modalidades de transporte concesionadas es en la de taxi en donde se encuentra la mayor cantidad de vehículos registrados de servicio público, y en la que se concentra también el mayor número de concesionarios individuales, agrupados en asociaciones civiles, sociedades cooperativas o sociedades mercantiles.

Pero, además, la operación de este servicio público da lugar a diversas posibilidades sobre el tipo de trabajo realizado, ya que se tienen diversas combinaciones de variables como: titularidad de la concesión, propiedad del vehículo, conducción del vehículo, organización administrativa y gremial; lo que complejiza su categorización. Aún y cuando se puede dar una relación entre el dueño de la concesión, o el dueño del vehículo, y el conductor de este (también conocido como chofer), de manera regular no se establece una relación laboral asalariada.

Asimismo, de manera general, los conductores de taxi no cuentan con una percepción económica fija, sino que su ingreso estará en función, por ejemplo, de las cuotas cobradas por los viajes realizados, o en el caso de no ser el dueño del vehículo, de los acuerdos con este último. De igual forma, en un trabajo previo se encontró que la organización y las relaciones de tra-

---

<sup>3</sup> En el derecho administrativo una concesión se constituye en el mecanismo por medio del cual se concede a un particular la explotación de un servicio público, por un tiempo determinado.

bajo de la empresa de redes de transporte Uber y el servicio de taxi tradicional tienen grandes similitudes (Hernández y Galindo, 2016). Por lo tanto, la valoración que hace la CEPAL/OIT (2019) sobre las nuevas modalidades de transporte vinculadas con plataformas digitales, ha incrementado el trabajo por cuenta propia en la última década, al no haber claridad para determinar que exista una relación de trabajo dependiente.

Adicionalmente, la OIT ha establecido que *“hay situaciones en las que las personas pueden trabajar por cuenta propia, pero el modo en que trabajan está controlado de cerca por otra organización o empresa matriz. Esto incluye a muchos taxistas y repartidores y a consultores de venta directa”* (2018, 3).

La complejidad de relaciones intervinientes entre los diferentes actores hace de esta ocupación un caso paradigmático, en el que inciden un sinnúmero de aspectos. El conductor propietario puede conducir el taxi, pero también hay conductores que operan un taxi que es propiedad de un tercero, debiendo pagar al dueño del vehículo una cantidad por el uso del taxi. En este último supuesto, el propietario podrá determinar el horario de utilización del taxi.

En el establecimiento de la tarifa también habrá diferentes alternativas; dependiendo de las circunstancias nacionales la tarifa la impondrá la autoridad en materia de transporte, el taxista podrá negociar la con el cliente o será fijada por un taxímetro en los términos que precise la empresa de taxis o la dependencia gubernamental (OIT, 2018). En México, al tratarse de un servicio regulado por los gobiernos estatales, se tiene una variabilidad incluso en las submodalidades de taxi reconocidas por cada una de las entidades federativas que conforman la ZMVM.

Con todo lo anterior, se puede concluir que el trabajo realizado por los taxistas se considera un trabajo por cuenta propia, y que involucra una complejidad de situaciones laborales, más allá de las formas tradicionales.

### **Regulación sanitaria en el transporte público ante la pandemia por covid-19**

Durante la actual pandemia por COVID-19 se determinó que el transporte público de pasajeros constituye un sector esencial que no debería de suspender su actividad, por lo que es importante revisar la regulación sanitaria aplicada para minimizar el riesgo de contagio tanto de conductores como de usuarios.

Hasta hace poco tiempo hablar de seguridad y riesgo en el transporte público se asociaba a la contención de la violencia delincriminal o a la prevención de accidentes de tránsito en el transporte, mediante el cumplimiento de las reglamentaciones de tránsito y de las normas técnicas para el transporte seguro. Sin embargo, ante la pandemia por COVID-19, el concepto de seguridad se amplía a la seguridad sanitaria al momento en el que el transporte público se considera un ambiente de alto riesgo para el contagio de SARS-CoV-2.

Un documento que de manera específica se dirige a la seguridad sanitaria en el transporte público lo emite la Unión Internacional de Transporte Público (UITP). Se trata de una guía de Gestión de Covid-19 directrices para operadores de transporte público, publicada en febrero de 2020, antes de que la epidemia se declarara pandemia. En ella se reconoce que el transporte público constituye un servicio esencial para la economía y la movilidad, empero se constituye como un entorno de alto riesgo debido a que congrega un gran número de personas, cuenta con poca ventilación, no hay un control para identificar personas potencialmente enfermas y tiene superficies comunes que pueden ser vehículo del virus. La importancia de este documento

radica en ser de los pocos en enfocarse en el personal. “*Los operadores de transporte público deberían centrar sus esfuerzos de plan pandémico en el personal, tratando de protegerlos y preparándose para enfrentar el absentismo*” (Advancing Public Transport, 2020, 1-2). Las recomendaciones se dividen en cuatro apartados: preparación, protección personal, reducción de contactos y servicio reducido.

En cuanto a la preparación, la guía presupone la existencia de relaciones asalariadas en el funcionamiento de las redes de transporte público, por lo que considera fundamental involucrar a los diferentes actores intervinientes, incluyendo a sindicatos; realizar un inventario que incluye calificaciones de personal, de documentos en regla, de stock de equipos y suministros; y los mecanismos para mantener informado al personal sobre las disposiciones de las autoridades sanitarias.

Para la protección de los operadores se recomienda mantener las reglas de higiene personal, tomar en cuenta las disposiciones nacionales y locales sobre el uso de máscaras, desinfectar superficies comunes y realizar la eliminación de desechos de forma adecuada. Por lo que toca a la reducción de contactos, se indican medidas generales para mantener la suficiente distancia de los pasajeros, utilizar las tecnologías para sustituir las reuniones o actividades presenciales, contemplar el trabajo remoto en las actividades que sea posible, entre otras. Y en cuanto a la reducción del servicio, este dependerá de diversos factores que se deberán ir evaluando en cada contexto en particular.

En México, el 28 de febrero de 2020 se confirma el primer caso de COVID-19, y será el 19 de marzo, cuando del Consejo de Salubridad General acuerde, en sesión extraordinaria, que se reconoce la epidemia de enfermedad por el virus SARS-CoV-2 (COVID-19) como una enfermedad grave de atención prioritaria. En ese tenor, el 24 de marzo se publica, en el Diario Oficial de la Federación (DOF), un Acuerdo por el que se establecen las medidas preventivas que se deberán implementar para la mitigación y control de riesgos para la salud que implica la enfermedad por el virus SARS-CoV-2 (COVID-19). Aquí se establece la Jornada Nacional de Sana Distancia, dentro de cuyas acciones se deriva la suspensión temporal de las actividades escolares en todos los niveles, así como de aquellas actividades de los sectores público, privado y social que involucren la concentración física de personas; la suspensión de eventos masivos y congregaciones de más de 100 personas, por mencionar algunas.

Posteriormente, el 27 de marzo se promulga el Decreto por el que se declaran acciones extraordinarias en las regiones afectadas en todo el territorio nacional en materia de salubridad general para combatir la enfermedad grave provocada por el virus SARS-CoV-2. Casi inmediatamente, el 30 de marzo de 2020 se publica en el DOF el Acuerdo por el que el Consejo de Salubridad General declara emergencia sanitaria a la epidemia provocada por el virus SARS-CoV-2. Lo anterior ocurre luego de que el número de casos en el país fuera en aumento, recomendando a los habitantes permanecer en sus casas.

En seguida, el 31 de marzo se emite un Acuerdo en el que se determinan acciones extraordinarias para atender la emergencia sanitaria generada por el virus SARS-CoV-2. Como parte de dichas acciones se ordena la suspensión inmediata de las actividades no esenciales, en el periodo del 30 de marzo al 30 de abril de 2020. Solo las actividades esenciales podrían continuar en funcionamiento, y dentro de dichas actividades se encuentra el servicio de transporte de pasajeros.

Más adelante, en el Acuerdo publicado el 21 de abril, se modifica el artículo primero del

Acuerdo del 31 de marzo, por el que se amplía la suspensión de actividades no esenciales del periodo del 30 de marzo al 30 de mayo, y que a partir del 18 de mayo se dejarían de implementar las acciones extraordinarias en los municipios con baja o nula transmisión del virus. En ese orden de ideas, el 14 de mayo se publica un Acuerdo en el que se define una estrategia para la reapertura gradual de las actividades sociales, educativas y económicas, utilizando un sistema de semáforo por regiones para evaluar semanalmente el riesgo epidemiológico relacionado con la reapertura de actividades en cada entidad federativa permitidas a partir del 1 de junio de 2020 (ver Tabla 1).

**Tabla 1 Semáforo por Regiones según Actividad y Descripción**

<b>Región</b>	<b>Actividad</b>	<b>Descripción de las actividades</b>
<b>Rojo</b>	Escuelas	Suspendidas
	Espacio público	Suspendidas
	Actividades económicas SOLO ESENCIALES	Sólo las actividades laborales consideradas esenciales
<b>Naranja</b>	Escuelas	Suspendidas
	Espacio público	Aforo reducido en las actividades del espacio público en lugares abiertos. En lugares cerrados suspendidas.
	Actividades económicas generales	Actividades laborales consideradas esenciales y las actividades no esenciales con una operación reducida.
<b>Amarillo</b>	Escuelas	Suspendidas
	Espacio público	Aforo permitido en las actividades del espacio público en lugares abiertos y en lugares cerrados con restricciones.
	Actividades económicas generales	Todas las actividades laborales
<b>Verde</b>	Escuelas	Sin restricciones
	Espacio público	
	Actividades económicas generales	

Fuente: tomado de DOF (14/05/2020)

Será hasta el 17 de mayo que se publican los Lineamientos Técnicos de Seguridad Sanitaria en el Entorno Laboral que serán de obligada aplicación para las actividades esenciales. Y, el 29 de mayo se publica un Acuerdo con los Lineamientos Técnicos Específicos para la Reapertura de las Actividades Económicas. Ambos documentos son de carácter general, pero se enfatiza

en la importancia del cuidado durante los trayectos en el transporte público, manteniendo una sana distancia, uso de cubrebocas u otras barreras y hábitos de higiene. Lo anterior, al ser el transporte público indispensable para la movilidad cotidiana.

Cabe mencionar, que los cambios en el semáforo han llevado a que gradualmente se vayan retomando actividades laborales, o la propia idiosincrasia incentiva la demanda de transporte público (al ser el medio de desplazamiento hacia otros trabajos), pero también incrementa las posibilidades de contagio.

Respecto a las medidas sanitarias que involucran al transporte público, en las tres entidades federativas que involucran a la ZMVM se promulgaron regulaciones sobre movilidad que implicaron acciones y afectaciones al trabajador del taxi. Es el caso de las restricciones a la circulación impuestas mediante el programa Hoy no circula extendido y en el Estado de Hidalgo mediante el programa Hoy No Circula Sanitario<sup>4</sup>, en las que se limitó la movilidad de los vehículos de servicio particular.

La circulación del transporte público de pasajeros no se vio limitada con estos programas, pero al realizarse traslados entre las entidades federativas, tuvo que acatar normas adicionales, tales como tener a la mano gel antibacterial para el uso de los pasajeros, que el conductor portara adecuadamente un cubrebocas, contar con sanitizante para la limpieza del vehículo al término del traslado, limitar la cantidad de pasajeros que se podían trasladar, y colocar letreros informativos (Gaceta del Gobierno, 22/04/2020).

Para el Estado de México (Gaceta del Gobierno, 22/04/2020) y el de Hidalgo (Periódico Oficial del Estado de Hidalgo, 02/05/2020), se publicaron normas que implicaban la aplicación de las medidas sanitarias, además de restringir la cantidad de pasajeros que podían transportar. A esto se agregó la implantación de filtros sanitarios para verificar el cumplimiento de dichas normas durante los recorridos. Bajo esta regulación se determinó que el transporte público concesionado en la modalidad de taxi, entre otros tipos de transporte, y dadas las condiciones de la fase 3 de la pandemia, debería de transportar solo a 2 pasajeros solo en el asiento trasero para mantener las condiciones de la sana distancia, hasta un máximo de 3 en casos justificados.

En el nivel federal, y a raíz de lo establecido en los Lineamientos Técnicos Específicos para la Reapertura de las Actividades Económicas, el Gobierno de México, mediante el sitio en internet [nuevanormalidad.gob.mx](http://nuevanormalidad.gob.mx), estableció un Registro para la autoevaluación del Protocolo de Seguridad Sanitaria en las Empresas. Mediante este registro, cada empresa o empresario inscrito en el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) debería registrar las acciones que realiza para evitar la propagación del COVID-19. En este punto, existe un apartado dirigido al sector transporte en general, sin ahondar en alguna modalidad en específico, presentado mediante un folleto que contiene recomendaciones generales para la prevención del COVID-19 en

---

<sup>4</sup> El programa conocido popularmente en México como “Hoy no circula”, inició en el segundo semestre de 2014 como parte de las acciones para disminuir las emisiones contaminantes provenientes de los vehículos automotores, clasificándolos de acuerdo con su nivel de emisiones por medio de distintivos denominados “Hologramas” (Gaceta Oficial Distrito Federal, 19/06/2014). Actualmente, mediante estos Hologramas, se limita la circulación por uno o dos días a la semana a los vehículos más contaminantes, y se regula mediante el “Programa para Prevenir y Responder a Contingencias Ambientales Atmosféricas” en la CDMX, y el “Programa de Verificación Vehicular Obligatoria” en el Estado de México. En virtud de la entrada en la Fase 3 de la Pandemia, se emitieron acuerdos especiales en la ZMVM tanto en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México (22/04/2020) como en la Gaceta de Gobierno del Estado de México (22/04/2020), en los que se determinó “extender” la limitación de circulación a todos los vehículos de uso particular sin distinción de Holograma, y se exceptuó de esta limitación a los vehículos destinados al transporte público. En el caso del Estado de Hidalgo, este se encuentra incorporado en la Comisión Ambiental Metropolitana pero no aplica el programa “Hoy no circula” dentro de su demarcación, por lo que al acuerdo publicado en su Periódico Oficial lo denominó “Hoy no circula sanitario”, en el cual también se exentó a los vehículos de transporte público y foráneos.

el transporte (IMSS, 18/05/2020)

Considerando las nuevas formas de movilidad y algunas medidas de carácter preventivo en el transporte público como contenedor de interacciones sociales, se publicó el documento *Movilidad 4S para México: Saludable, Segura, Sustentable y Solidaria*. Plan de movilidad para una nueva normalidad, cuyo propósito es plantear protocolos de actuación en el paso de una movilidad restringida a una movilidad ampliada. Uno de los retos que se señalan es que “los sistemas de transporte público no serán suficientes para atender a los usuarios bajo una condición de sana distancia” (SEDATU, 2020, 5).

Así, se puede notar que la regulación sanitaria que se generó a raíz de la pandemia impactó de forma directa a los operadores de taxi, los cuales tuvieron que aplicarla absorbiendo el costo implícito, aún y cuando sus ingresos disminuyeron de forma drástica, como se verá en el siguiente apartado.

### **Impacto de la emergencia sanitaria en la oferta y demanda del transporte público en la modalidad de taxi en la ZMVM**

Al ser tan amplio el espectro de factores e interacciones que intervienen en el transporte público, y ante la poca visibilidad que se ha dado a los trabajadores/operadores del transporte público y, en específico del servicio de taxi, es necesario explorar el impacto que ha tenido el confinamiento como medida para atender la emergencia sanitaria. Cabe recordar, que en todos los documentos nacionales e internacionales emitidos para la regulación de la crisis sanitaria que ha generado el COVID-19, el transporte público se encuentra dentro de los servicios esenciales que deben seguir operando.

En México, como en otras partes del mundo, se estableció el confinamiento en casa como una medida para contrarrestar la propagación del virus, dando como resultado una baja significativa en la demanda del transporte público. Dentro de la evidencia empírica sobre la variación del comportamiento del transporte público en la ZMVM en Datos Abiertos CDMX (2020) se señala que, después de Semana Santa (segunda semana de abril) y hasta el 31 de mayo de 2020, los distintos modos de transporte tuvieron reducciones diarias estables: en el sistema de transporte colectivo metro y Metrobús de -75%; en trolebuses -65%, en RTP -60%, en Ecobici y tren ligero -90%. En junio y julio, con el cambio a semáforo naranja en la CDMX se registró un aumento.

*En promedio, la afluencia en los organismos de transporte se ha recuperado 10 puntos porcentuales respecto a la afluencia típica, teniendo una variación respecto a la operación normal de -60% en Metro y Metrobús; de -55% en Trolebús; de -45% en RTP, y de -75% en Ecobici. (Datos Abiertos CDMX, 2020)*

Si bien de la modalidad de taxi no se presenta información y no se tienen registros que permita identificar de manera directa el comportamiento de la demanda de este servicio, se presentan algunos resultados de la Encuesta Origen-Destino (EOD) 2017, para tener un panorama de la movilidad cotidiana en la ZMVM haciendo uso de taxi.

De acuerdo con la EOD, la población de la ZMVM que realizó viajes en taxi (calle, sitio o aplicación), en al menos uno de los tramos de sus viajes en un día entre semana, fue de 1.07 millones de personas; lo que en términos porcentuales con respecto al total de viajes en transporte

público fue de 13.4%. Al desagregar esa información según el área geográfica de residencia se tuvo que: 0.59 millones de personas corresponden a Ciudad de México y 0.48 millones de personas a los municipios conurbados del Estado de México y Tizayuca. El comportamiento de viajes en sábado fue menor. Las personas que utilizaron taxi en sábado fueron 0.98 millones; lo que en términos porcentuales representa el 19.3% (INEGI, 2017).

Otro dato importante es el propósito de viaje. De los viajes realizados en un día entre semana de acuerdo con tres principales motivos de viaje fueron como se muestra en la Tabla 2.

**Tabla 2 Modos de Transporte en los tres Principales Propósitos de Viaje**

Modo de transporte	Regresar al hogar (%)	Ir al trabajo (%)	Ir a estudiar (%)
Colectivo	33.6	45.2	30.7
Solo caminar	32.8	12.7	42.4
Automóvil	18.3	24.7	12.6
Metro	12.9	21.1	8.8
Otro modo	7.0	8.7	5.6
Taxi (calle, sitio o aplicación)	4.7	4.3	4.0
Metrobús o Mexibús	3.2	4.8	2.7
Bicicleta	2.1	2.7	1.3
Motocicleta	1.0	1.5	0.7
Transporte escolar	-	-	3.2

Fuente: elaboración propia con información de la EOD 2017 (INEGI, 2017).

**Nota.** La suma de porcentajes es mayor que 100% debido a las personas que usaron más de un modo de transporte.

Cabe recordar que, a diferencia de los trabajadores del transporte público que cuentan con una relación de trabajo asalariada, los operadores de taxi no tienen una relación laboral típica (asalariada), sino que en su mayoría son trabajadores por cuenta propia. Estos trabajadores obtienen un ingreso diario, por lo que el confinamiento ha implicado una importante reducción de sus ingresos, debido a que aun y cuando ellos podían seguir trabajando, diversas actividades económicas no esenciales siguieron otra dinámica, como lo son las actividades que derivan de los tres principales propósitos de viaje. Respecto a las unidades económicas que no detuvieron su actividad laboral, diversas empresas continuaron su dinámica por medio del teletrabajo; las instituciones de educación han estado manejando las clases de manera remota; y el comercio digital ha favorecido el flujo de bienes y servicios sin necesidad de salir de casa. Con ello, los ingresos de los trabajadores del taxi también se vieron disminuidos al disminuirse la necesidad de trasladarse fuera de casa.

Adicionalmente, a la par de las afectaciones en los ingresos, afectación que también depende del rol dentro de la organización del trabajo respectiva, existe un impacto en la vulnerabilidad derivado de la emergencia sanitaria. Lo anterior tanto por una constante exposición con otras personas, transportando incluso a enfermos, como en la afectación en los ingresos derivado del confinamiento por la pandemia, y a los cuales se suman los gastos para la prevención de riesgos, como lo son: el uso de tapetes sanitizantes, otorgar gel antibacterial a usuarios y operadores, toma de la temperatura corporal, colocación de barreras físicas, uso de cubrebocas, limpieza y desinfección constante, y colocación de medios informativos sobre el riesgo sanitario; los cuales son transferidos de manera directa hacia este tipo de trabajador.

Ante este escenario resulta sumamente pertinente la siguiente consigna

*Si no se inicia una verdadera discusión sobre la necesidad de elevar verdaderamente al transporte público como un servicio esencial, será el mayor acto de desigualdad y apatía política a los servicios que a pesar de todo logran mover a una persona de un punto A a un punto B, algo que hacemos más de 50 millones de personas todos los días. (Méndez, 2020)*

Lo anterior supone la necesidad de un verdadero reconocimiento a los trabajos y trabajadores de actividades esenciales como lo es el transporte público, principalmente de quienes se encuentran en el eslabón más débil de la cadena, los trabajadores por cuenta propia, ante quienes las autoridades gubernamentales han permanecido indiferentes, pactando solo con las cúpulas del transporte. La exacerbación de las desigualdades laborales existentes en los trabajadores del sector transporte reveladas por la pandemia, constituye un eje al que deberá direccionarse la acción pública en materia de transporte, para dignificar el trabajo que realizan miles de trabajadores dentro de una actividad esencial para el funcionamiento de la sociedad, quienes ahora experimentan una inseguridad sanitaria, pero que en el día a día se enfrentan a otras inseguridades. Sobre ello, diversos estudios (Chappell & Di Martino, 2006; Escobedo, et al 2008; CONADEH, 2013), revelan que el sector de trabajadores de taxi tiene uno de los niveles más altos de homicidios y asaltos relacionados con su trabajo a nivel en diferentes países de América Latina y del mundo.

Por si no fuera suficiente, algunas investigaciones sobre condiciones de salud en conductores de taxi en la ciudad de México han revelado los principales problemas de salud que padecen los taxistas, siendo estos: dislipidemias, sobrepeso y obesidad, trastornos del sistema musculoesquelético, sintomatología digestiva, hipertensión arterial sistémica y Diabetes tipo 2. Dichas prevalencias difieren de las reportadas en la población general. Un hallazgo relevante fue que las mayores frecuencias de riesgos son definidas por el proceso de trabajo (Rosales-Flores, et al, 2018). En la investigación realizada por Pogliaghi (2012) se estableció como parte del perfil de los taxistas de la Ciudad de México, que en su gran mayoría se trata de hombres, en el rango etario que va de los 18 a los 79 años; para algunos esta actividad constituye su primer ingreso al mercado laboral, empero, también hay personas mayores que ven en la conducción de taxi un complemento a su jubilación o esta es la única fuente de ingresos. Son varios de los padecimientos que se han mencionado, aunados al factor edad, los que de acuerdo con la OMS hacen vulnerables a las personas ante el COVID-19 a sufrir casos más severos de la enfermedad.

## **Reflexiones finales**

La pandemia por COVID-19 ha exacerbado las desigualdades sociales. Si bien en cada país, región o sector, las contradicciones se han hecho manifiestas de diferente manera, es indudable el golpe a la economía y al mercado de trabajo, ya de por sí golpeado. Una constante que se observa son las grandes brechas económicas para hacer frente a la pandemia.

En este documento se toma al trabajo como eje para el análisis de la desigual distribución de los riesgos, haciendo uso del concepto de vulnerabilidad. Para ilustrar esto, se toma como ejemplo a los operadores de transporte público en la modalidad de taxi, considerando información documental, así como bases de datos sobre el transporte público en la ZMVM.

Si bien el transporte público es considerado una actividad esencial, dentro del sistema de transporte, conformado por distintos modos de transporte, existen trabajadores asalariados y trabajadores por cuenta propia. En la prestación del servicio de taxi también son distintos los arreglos laborales que se dan, aunque de manera general a estos trabajadores se les puede catalogar como trabajadores por cuenta propia.

Como trabajadores por cuenta propia carecen de reconocimiento y protección; de tal manera que los costos de la crisis sanitaria que se dan por los efectos de la pandemia recaen directamente en ellos. Lo que se observa es que se trata de trabajadores en quienes preexiste una situación de vulnerabilidad laboral, con condiciones de trabajo precarias, con un ingreso diario que depende de diversas variables, como lo son el número de viajes realizados o el kilómetro recorrido; la zona de operación o la ubicación de la base, la oferta y demanda de transporte, así como las contingencias en los trayectos (que van desde accidentes de tránsito, operativos, bloqueos, por mencionar algunos). Se trata de trabajadores sin protección social ni otros derechos laborales.

Un resultado final del análisis presentado en este documento es la necesidad de estudiar con mayor detalle las formas en como este gremio ha enfrentado de forma particular la pandemia por el virus SARS-CoV-2, y si es que hay mecanismos a partir de los cuales construye su propia seguridad. Es decir, investigar el efecto que tienen las redes de sociabilidad de los taxistas, para garantizar un menor impacto de la pandemia, disminuyendo su vulnerabilidad.

No hay que perder de vista que en la globalización se vive en un mundo con destinos unidos, interrelacionados en su funcionamiento y por ende con riesgos globales que ponen en riesgo la vida del hombre y de la sociedad. Y que el transporte es y seguirá siendo central para mantener la dinámica de las sociedades, por lo que el dejar la seguridad como un asunto personal en una de las modalidades pertenecientes al sistema de transporte constituye un eslabón débil en la gestión social de la seguridad sanitaria.

Ante la pandemia generada por el virus SARS-CoV-2 distintos ámbitos de lo social tendrán que repensarse; el transporte público sin duda es uno de ellos, por estar compuesto de espacios limitados y cerrados en los que la propagación del virus es altamente probable. De igual forma, al tratarse de un elemento central para el funcionamiento de las ciudades, se debe pensar más allá de una integración instrumental de funciones en la división del trabajo.

## **Referencias**

BECK, U. (2002) **La sociedad del riesgo global**. Madrid: Siglo XXI editores.

BREILH, J. (1977) **Crítica al modelo ecológico funcionalista de la epidemiología**. Tesis de maestría en medicina social. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco.

BUSQUETS MARTI, N. (2011) “Globalización y enfermedades globales emergentes”. **CRÉS-APIENS. Revista de divulgación científica**. Nro. 1, 4-9.

CASTEL, R. (1997) **La metamorfosis de la cuestión social. Una crónica del salario-do**. Buenos Aires: Paidós.

CHAPPELL, D. & Di Martino, V. (2006) **Violence at work**. Switzerland: International Labour Organization.

DOUGLAS, M. (1996) **La aceptabilidad del riesgo en las ciencias sociales**. Barcelona: Paidós.

ESCOBEDO DAVID, L. R., ALFONSO, A. L., ARANGO, V., BETANCOURT VILLAMIL, P. A., PARRA OVIEDO, J. L., SALAS SALAZAR, L. G. y VALENCIA BARÓN, S. E. (2008) “Los taxistas como factor significativo en la seguridad de Bogotá”. **Revista Criminalidad**, Volumen 50, Nro. 2, 71-85.

FEITO, L. (2007) “Vulnerabilidad”. **Anales del Sistema Sanitario de Navarra**. Volumen 30, Nro. 3, 7-22.

GALINDO, J. (2015) “El concepto de riesgo en las teorías de Ulrich Beck y Niklas Luhmann”. **Acta Sociológica**. Nro. 67, 141-164.

GUITIÁN, M. (2010) **Las semánticas del riesgo en la sociedad moderna**. México: UNAM.

HERNÁNDEZ ROMERO, Y. y GALINDO SOSA, R. V. (2016) “Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana?”. **Revista Espacios Públicos**. Nro. 47, 157-175.

LAURELL, A.C. (1981) “La salud-enfermedad como proceso social”. **Revista Latinoamericana de Salud**. Volumen 1, Nro. 2, 7-25.

LEAL, J. (2010) **Trabajo y vulnerabilidad social: una reflexión a partir de dos casos empíricos en Uruguay**. Buenos Aires: CLACSO.

MARTÍNEZ SORIA, J. (2008) **Empleo informal y segmentación del mercado de trabajo urbano en México**. Tesis de doctorado en economía aplicada. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.

MÉNDEZ, G. (23/04/2020) “Transporte público y COVID 19: Crónica de una muerte anuncia-

da en México”. **Milenio.com**, Disponible en: <https://www.milenio.com/opinion/gisela-mendez/columna-gisela-mendez/transporte-publico-covid19-cronica-muerte-anunciada-mexic?-fbclid=IwAR27dVVak8Bu12sdUnrXookynKOpqgxrjWa4PoGix4FtumzOKTBo5vP4cXI>

PIZARRO, R. (2001) **La vulnerabilidad social y sus desafíos: una mirada desde América Latina**. Naciones Unidas. Santiago de Chile: CEPAL.

POGLIAGHI L. (2012) **Entre el control y la libertad: configuraciones de trabajo, identidad y acción colectiva de los taxistas de la Ciudad de México**. Tesis de doctorado. México: Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa. Disponible en <http://www2.izt.uam.mx/sotraem/NovedadesEditoriales/TesisDoctoradoLety.pdf> Consultado 27/10/2020.

PRADILLA COBOS, E. (2005) “Zona Metropolitana del Valle de México: megaciudad sin proyecto”. **Revista Ciudades**. Nro. 9, 83-104.

REYNA GARCÍA, V. H. (2018) “Ulrich Beck y el malestar del trabajo”. **Sociológica**. Nro. 95, 93 -124.

ROSALÉS-FLORES, R.A., MENDOZA-RODRÍGUEZ, J.M., GRANADOS-COSME, J.A. (2018) “Condiciones de vida, salud y trabajo en conductores de taxi en la Ciudad de México”. **Revista Médica del Instituto Mexicano del Seguro Social**. Volumen 56m Nro. 3, 279-86.

WISNER, B.; BLAIKIE P.; CANNON, T. and DAVIS, I. (2003) **At risk: Natural hazards, people’s vulnerability and disasters**. Londres: Routledge.

### Otras fuentes

CDC (24/07/2020) “Consideraciones sobre acceso igualitario a la salud y grupos de minorías raciales y étnicas”. **Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades**. Disponible en: [https://espanol.cdc.gov/coronavirus/2019-ncov/community/health-equity/race-ethnicity.html?CDC\\_AA\\_refVal=https%3A%2F%2Fwww.cdc.gov%2Fcoronavirus%2F2019-ncov%2Fneed-extra-precautions%2Fracial-ethnic-minorities.html](https://espanol.cdc.gov/coronavirus/2019-ncov/community/health-equity/race-ethnicity.html?CDC_AA_refVal=https%3A%2F%2Fwww.cdc.gov%2Fcoronavirus%2F2019-ncov%2Fneed-extra-precautions%2Fracial-ethnic-minorities.html) Consultado el 28/07/2020.

CEPAL (03/04/2020) “Informe Especial COVID-19. América Latina y el Caribe ante la pandemia del COVID-19. Efectos económicos y sociales”. **Comisión Económica para América Latina y el Caribe**. Disponible en: [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45337/4/S2000264\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45337/4/S2000264_es.pdf) Consultado el 30/05/2020.

CEPAL/OIT (2019) “El futuro del trabajo en América Latina y el Caribe: antiguas y nuevas formas de empleo y los desafíos para la regulación laboral”. **Coyuntura Laboral en América Latina y el Caribe**. Nro. 20 (LC/TS.2019/31), Santiago.

CONADEH (2013) **Informe sobre el estado general de los derechos humanos**. Honduras Disponible en: [http://app.conadeh.hn/Anual2013/informes/CONADEH\\_2013.pdf](http://app.conadeh.hn/Anual2013/informes/CONADEH_2013.pdf) Consultado el 25/10/2020.

Datos Abiertos CDMX, (2020). Disponible en: <https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/diferencias-porcentuales-en-la-afluencia-del-transporte-publico-en-la-zmvm/information/> Consultado el 24/07/2020

DOF (31/03/2020). “Acuerdo por el que se establecen acciones extraordinarias para atender la emergencia sanitaria generada por el virus SARS-CoV2”. Diario Oficial de la Federación. Disponible en: [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5590914&fecha=31/03/2020](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5590914&fecha=31/03/2020) Consultado el 03/06/2020.

DOF (14/05/2020). “Acuerdo por el que se establece una estrategia para la reapertura de las actividades sociales, educativas y económicas, así como un sistema de semáforo por regiones...” **Diario Oficial de la Federación**. Disponible en: [http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5593313&fecha=14/05/2020](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5593313&fecha=14/05/2020) Consultado el 20/06/2020.

GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL (19/06/2014) “Decreto por el que se expide el Programa Hoy No Circula en el Distrito Federal” **Gaceta Oficial Distrito Federal**. disponible en <https://sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/media/programas/hoy-no-circula/decreto-programa-hoy-no-circula-segundo-semester-2016.pdf> Consultado el 25/10/2020

GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO (22/04/2020) “Acuerdo del secretario de movilidad por el que se determinan las acciones a llevar a cabo por los servidores públicos de dicha dependencia, concesionarios, choferes u operadores del servicio público de transporte de pasajeros...” **Gaceta del Gobierno**. Disponible en <http://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2020/abr223.pdf> Consultado el 30/05/2020

IMSS (18/05/2020) **Prevención de COVID-19 en la Actividad Laboral Transporte**. Disponible en <http://nuevanormalidad.gob.mx/Mensaje/DescargarPDF?file=Transporte.pdf> Consultado el 03/06/2020

INEGI (2017) **Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México** (EOD). México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

INEGI (2020a) **Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo** (ENOE). Cuarto trimestre 2019. México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

INEGI (2020b) **Encuesta Telefónica de Ocupación y Empleo** (ETOE). México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

OIT (2015) “¿Qué es un trabajador asalariado?”. **Organización Internacional del Trabajo**. Disponible en: [https://www.ilo.org/global/topics/wages/minimum-wages/beneficiaries/WCMS\\_536068/lang--es/index.htm](https://www.ilo.org/global/topics/wages/minimum-wages/beneficiaries/WCMS_536068/lang--es/index.htm) Consultado el 31/05/2020.

OIT (2018) “Definición y medición estadísticas del trabajo “por cuenta propia” económicamente dependiente”. **20ª Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo**. Documento de sala número 6, Ginebra, 10-19 de octubre de 2018.

OMS (2020a). “Protegiendo a los vulnerables. CORONAVIRUS (COVID-19). Actualización no. 25”. **Organización Mundial de la Salud**. Publicado 08/05/2020 Disponible en: [https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/risk-comms-updates/update-25-vulnerable-populations-es.pdf?sfvrsn=43318be9\\_4](https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/risk-comms-updates/update-25-vulnerable-populations-es.pdf?sfvrsn=43318be9_4) Consultado el 07/07/2020.

OMS (2020b) “Consideraciones relativas a las medidas de salud pública y sociales en el lugar de trabajo en el contexto de la COVID-19”. **Organización Mundial de la Salud**. Publicado 10/05/2020. Disponible en: [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/332084/WHO-2019-nCoV\\_Adjusting\\_PH\\_measures-Workplaces-2020.1-spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/332084/WHO-2019-nCoV_Adjusting_PH_measures-Workplaces-2020.1-spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y) Consultado el 08/07/2020.

PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE HIDALGO (02/05/2020) “Acuerdo por el que se establece como medida temporal en materia de reducción de movilidad vehicular en municipios...” **Periódico Oficial del Estado de Hidalgo**. Disponible en [http://periodico.hidalgo.gob.mx/?tribe\\_events=Periodico-Oficial-Alcance-5-del-02-de-mayo-de-2020](http://periodico.hidalgo.gob.mx/?tribe_events=Periodico-Oficial-Alcance-5-del-02-de-mayo-de-2020) Consultado el 31/05/2020.

SEDATU (2020) **Movilidad 4S para México: Saludable, Segura, Sustentable y Solidaria. Plan de movilidad para una nueva normalidad**. México: Secretaria de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. Gobierno de México.

UITP (2020) Advancing Public Transport. guía de Gestión de Covid-19 directrices para operadores de transporte público. **Unión Internacional de Transporte Público**. Documento consultado en Internet el 03/06/2020 en [https://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/Corona%20Virus\\_ESP.pdf](https://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/Corona%20Virus_ESP.pdf)