

<http://id.caicyt.gov.ar/ark:/s25912755/rh3kvpgr>

Percepción del riesgo ante el virus SARS-CoV-2: el caso de conductores de taxi en Zumpango, Estado de México

Yasmín Hernández Romero*

 <https://orcid.org/0000-0002-2235-3611>

Universidad Autónoma del Estado de México
yasmín_h_r@hotmail.com

Recibido: 03-03-21

Aceptado: 09-08-21

Resumen: Este artículo presenta los resultados de un acercamiento a la percepción del riesgo que tiene un sector de los conductores de taxi ante la enfermedad conocida como COVID-19. Se parte de entender a la percepción del riesgo como una construcción subjetiva, que se da a partir de la interacción entre condiciones objetivas y subjetivas de existencia. Posteriormente, se analiza la exposición que tienen los trabajadores de una ocupación considerada esencial, al igual que la manera de afrontar las medidas de confinamiento impuestas, a más de diez meses de que se iniciaron las restricciones de movilidad en México, y con ello la afectación a los ingresos de este sector. Se utilizó la técnica de entrevista, permitiendo mostrar distintos matices en la percepción del riesgo que no solo expresan la desigualdad social y la cultura, sino también la subjetividad del actor, en cuyas interpretaciones están presentes la convicción de poder salir adelante, la resignación ante la calamidad, la incredulidad sobre el origen de la pandemia y la desconfianza sobre su gestión.

Palabras clave: Percepción del riesgo; vulnerabilidad; trabajadores del transporte; COVID-19

* Profesora de tiempo completo adscrita a la licenciatura en sociología.

Risk perception of the SARS-CoV -2 virus: the case of taxi drivers in Zumpango, State of Mexico

Abstract: This article presents the results of an approach on the perception of risk that a sector of taxi drivers has in the face of the disease known as COVID-19. It starts from understanding the perception of risk as a subjective construction that occurs from the interaction between objective and subjective conditions of existence. Subsequently, the exposure that workers have to an occupation considered essential is analyzed, as well as the way to face with the confinement measures imposed, more than ten months after the mobility restrictions began in Mexico, and with it the impact on workers' income from this sector. The interview technique was used allowing to show different nuances in the perception of risk, which not only express social inequality and culture, but also the subjectivity of the actor, in whose interpretations are present the conviction of being able to get ahead, resignation before the calamity, disbelief about the origin of the pandemic and mistrust in managing it.

Keywords: Risk Perception, vulnerability, transport workers, COVID-19

Percepção de risco do vírus SARS-CoV-2: o caso de taxistas em Zumpango, Estado do México

Resumo: Este artigo apresenta os resultados de uma abordagem sobre a percepção de risco que um setor de taxistas possui frente à doença conhecida como COVID-19. Parte-se da compreensão da percepção do risco como uma construção subjetiva que ocorre a partir da interação entre condições objetivas e subjetivas de existência. Posteriormente, analisa-se a exposição que os trabalhadores têm a uma ocupação considerada essencial, bem como a forma de enfrentar as medidas de confinamento impostas, mais de dez meses após o início das restrições de mobilidade no México, e com isso o impacto nas receitas deste setor. A técnica da entrevista foi utilizada permitindo mostrar diferentes nuances na percepção do risco, que expressam não só a desigualdade social e a cultura, mas também a subjetividade do ator, em cujas interpretações está presente a convicção de poder avançar, resignação à calamidade, descrença sobre a origem da pandemia e desconfiança em gerenciá-la.

Palavras-chave: Percepção de risco; vulnerabilidade; trabalhadores de transporte; COVID-19

INTRODUCCIÓN

La presencia de riesgos no es algo nuevo. En toda sociedad y en todo ámbito de la vida es posible encontrarlos. Sin embargo, en cada época se les ha dado una denominación particular en función del sistema de creencias dominantes. *“Lo que las sociedades tradicionales atribuían a la fortuna, a una voluntad me-tasocial-divina o al destino como temporalización perversa de determinados*

curso de acción, las sociedades modernas lo atribuyen al riesgo” (Beriaín, 1996: 8). Históricamente, los primeros usos de este término se encuentran en los seguros marítimos de la Edad Media, utilizados para generar cierto grado de control sobre condiciones inciertas (Luhmann, 1996).

Empero, en la sociedad moderna no se presenta una concepción unívoca del riesgo. En términos generales, en la primera etapa de la modernidad predomina un imaginario social cargado de optimismo respecto al dominio de la naturaleza, de tal manera que aunque el riesgo estuviera latente, era algo que se podía evitar o controlar. En la segunda modernidad, caracterizada por una mayor interdependencia en un mundo globalizado, se crean nuevos riesgos con parámetros hasta antes desconocidos, que se constituyen en una condición propia de la modernidad, y cuyos efectos se desterritorializan (Beck, 2002), propiciando que acciones locales tengan efectos globales, como ha ocurrido con la pandemia provocada por el virus SARS-CoV-2; convertida en una amenaza para la seguridad en una escala global.

La crisis sanitaria provocada por el virus SARS-CoV-2 ha traído consigo millones de personas contagiadas y de defunciones en todo el mundo. Si bien se trata de una pandemia de afectación global, existen sectores de la población que son más vulnerables, en varios sentidos: al contagio por el nivel de exposición, a la agravación de la enfermedad por patologías previas, pero también a los problemas económicos por su capacidad para afrontar las medidas de confinamiento impuestas.

“Los procesos sociales generan una exposición desigual frente a los riesgos. Algunos habitantes de las ciudades serán más frágiles frente a los peligros de esta suerte de eventos. Un elemento fundamental, además de la organización social y del capital cultural de las personas, es la condición física tanto del entorno donde habitan como de su propio cuerpo.” (Ríos-Llamas, 2020: 61).

Los datos epidemiológicos en el mundo muestran la desigualdad social en la distribución de la enfermedad, tanto entre países como dentro de cada uno. Al respecto, incluso en los países con las economías más fuertes, como Estados Unidos de Norteamérica, se pueden identificar amplios bolsones de pobreza correlacionados con las muertes y contagios. Diego Armus, profesor de historia latinoamericana en Swarthmore College, Estados Unidos, en una entrevista señaló que: *“las epidemias no son democráticas. Pueden afectar a todos, pero los que más mueren son los pobres, los más vulnerables. No hay epidemia que haya afectado más a los ricos que a los pobres”* (Armus, 23 de octubre de 2020).

En México, de acuerdo con los resultados de la ENCOVID-19 (Encuesta de Seguimiento de los Efectos del Covid-19), aplicada por el Instituto de Investigaciones para el Desarrollo con Equidad (EQUIDE), de la Universidad Iberoamericana, entre febrero y marzo de 2020 uno de cada tres hogares había disminuido 50% o más de sus ingresos con respecto al mes anterior. En la primera quincena de abril, entre 5.2 y 8.1 millones de personas habían perdido su em-

pleo o no pudieron salir a buscar trabajo (EQUIDE, 2020) como resultado de la contracción de las economías, con un efecto inmediato en la agudización de la desigualdad social.

Uno de los factores sociales que influye en la vulnerabilidad de las personas o grupos es la ocupación, debido a que definirá la exposición diferencial que se pueda tener a personas que tienen el virus. La Organización de las Naciones Unidas (ONU, 2020) afirma que la ocupación también formará parte de los aspectos que favorecen la resiliencia, junto con ingresos, educación y salud. Pese a la centralidad de esta variable, en México se le ha dado poca visibilidad en los datos estadísticos abiertos.

Excepcionalmente, se ha mostrado alguna información al respecto, como en el *Boletín Epidemiológico* 30, indicando el porcentaje de defunciones por COVID-19 en función de la ocupación, con el siguiente comportamiento: 24.55% en personas dedicadas al hogar, 16.12% en empleados, 15.79% en jubilado/pensionado, 14.33% en otros, 9.24% en desempleados, 5.84% en comerciantes fijos o ambulantes, 3.62% en choferes, 2.75% en obreros, 2.47% en campesinos, 1.35% en otros profesionistas, 1.18% en médicos, 0.84% en gerentes o propietarios de empresas o negocios, 0.84% en maestros, 0.43% en otros trabajadores de la salud, 0.38% en enfermeras, 0.26% en estudiantes, 0.06% en dentistas y 0.04% en laboratoristas (Secretaría de Salud [SSA], julio 2020).

En ese mismo sentido se encuentra el informe emitido por la SSA, titulado *COVID-19 México. Personal de Salud*, el cual presenta los casos acumulados, casos activos, comorbilidades y defunciones de quienes desempeñan una ocupación relacionada con la salud, desagregando la información de acuerdo con la profesión que realizan, como es: enfermero, dentista, laboratorista, médico u otra. En él se aclara que en el registro no se estableció si el contagio ocurrió en el lugar de trabajo, y si actualmente laboran en una unidad de atención médica (SSA, enero de 2021).

Ahora bien, una de las ocupaciones que ha sido poco visibilizada durante la pandemia es la que realizan los trabajadores del transporte público, quienes han continuado su actividad durante todo el tiempo que lleva la pandemia, incluyendo las semanas de confinamiento más estricto, al tratarse de una actividad esencial. Estos trabajadores han sido afectados en varios sentidos: por un lado, porque mantienen contactos frecuentes con los usuarios de transporte y con el uso de efectivo, aumentando el riesgo de contagio; y, por otro, por la repercusión económica resultado del confinamiento, así como del cierre de actividades no esenciales, reduciendo el número de viajes de los que, en muchas ocasiones, depende su percepción económica.

Cabe mencionar que la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2020) ha referido como elemento para determinar el nivel de riesgo en el lugar de trabajo 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. En el caso del transporte público, algunos estudios han mostrado que el

uso adecuado de mascarillas ha reducido significativamente el riesgo de contagio (Tirachini, 2020).

En la investigación realizada por López-Olmedo *et al.* (2020), la evidencia científica sugirió que la probabilidad de contagio de enfermedades virales respiratorias puede aumentar con el uso del transporte público, durante trayectos largos y en donde exista aglomeración de personas, señalando que, “*los operadores de los sistemas de transporte público estarán en riesgo elevado de contagio, dada el alto contacto con las personas, particularmente aquellos que reciben pagos en efectivo*” (2020:14). Por lo anterior, se debe considerar que cada modalidad de transporte (autobuses, trolebuses, metro, tranvías y taxi) presenta sus propias particularidades.

Además, los trabajadores de transporte público se encuentran en situaciones laborales diferenciadas, por lo que experimentan distintas afectaciones derivadas de las medidas de confinamiento y el cierre de actividades no esenciales. De ellos, los trabajadores por cuenta propia o independientes son los más vulnerables, no solamente porque han visto reducido su nivel de ingresos por la restricción de movilidad, sino también porque se encuentran fuera de toda protección como trabajadores, como es el caso de la seguridad social (Hernández y Galindo, 2020).

El objetivo de este artículo consiste en presentar un abordaje inicial acerca de la forma en que los conductores de taxi perciben el riesgo de enfermar ante la emergencia sanitaria provocada por el virus del SARS-CoV-2 y las maneras de afrontarlo. Para ello, se realizaron entrevistas semiestructuradas a trabajadores de este gremio, en Zumpango, Estado de México, municipio con 199.069 habitantes (Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI], 2015), ubicado en la parte noreste del Estado de México, a una distancia de 66 kilómetros de la capital del país. Las entrevistas se aplicaron a diez meses de haberse iniciado las medidas de confinamiento impuestas, a trabajadores de taxi de diferentes bases¹.

Se seleccionó una *muestra con casos-tipo* integrada por participantes que presentan las condiciones de trabajo más frecuentes en dicha modalidad de transporte, para profundizar sobre las vivencias, creencias y actitudes ante la pandemia por COVID-19: siete participantes quienes se fueron integrando *por bola de nieve* o *muestreo en cadena*. Las entrevistas se realizaron tanto en campo como vía telefónica.

ENFOQUES ACERCA DEL RIESGO

En términos generales, el riesgo se define como “la combinación de la probabilidad de que se produzca un evento y sus consecuencias negativas” (Estrategia

¹ El servicio de taxi se puede prestar en automóvil de alquiler de sitio, el cual tiene una base determinada por la autoridad de transporte; esto es, el lugar o punto geográfico donde los pasajeros abordan el taxi, también conocido como lanzadera.

Internacional para la Reducción de Desastres de las Naciones Unidas [UNISDR], 2009: 29). En este caso, interesa indagar sobre un riesgo en específico, una amenaza biológica provocada por el virus SARS-CoV-2 que ha conducido a una crisis sanitaria, la cual, adicionalmente, está ampliando la brecha de la desigualdad social. Esta situación “no es resultado exclusivo de la aparición y propagación de un virus, sino de una serie de procesos de larga data vinculados a las necesidades del capital” (Hernández Loeza, 2021:13).

Existen diferentes perspectivas para el análisis del riesgo. Por un lado, se encuentran aquellas que realizan estimaciones estadísticas del riesgo; por otro, las que utilizan métodos cualitativos o cuantitativos para analizar el contexto de producción del riesgo o la percepción que tienen distintas poblaciones.

Slovic y Weber (2002) señalan tres paradigmas para abordar el riesgo: de medición axiomático, sociocultural y psicométrico. En el primero los individuos establecen interpretaciones a partir de información objetiva. En el segundo, como su nombre lo indica, se considera la influencia del contexto social y cultural en la interpretación del riesgo. El tercero explica la percepción del riesgo y la conducta del individuo a partir de factores mentales y emocionales.

Dos enfoques que consideran al riesgo como una construcción social son: “*la construcción social del riesgo asociada con la percepción, y la construcción social del riesgo asociada con la vulnerabilidad y la desigualdad*” (García, 2005:13).

Mary Douglas es la principal exponente del primero de estos enfoques. Para Douglas (1996) la forma de percibir los riesgos se encuentra influenciada por la cultura de cada sociedad, es decir, se trata de una construcción de carácter colectivo (Douglas, 1996). En esa misma dirección Korstanje (como se citó en Restrepo, 2016), señala que el riesgo se establece socialmente en forma consensuada.

El segundo enfoque se centra en “*las formas en que la sociedad construye contextos frágiles*” (García, 2005: 22). Esto implica la existencia de elementos objetivos, como lo son las determinantes socioeconómicas que conducen a exposiciones diferenciadas ante los riesgos. Un concepto central dentro de este enfoque es el de vulnerabilidad, entendiendo por vulnerabilidad “*a las características de una persona o grupo y su situación que influyen su capacidad de anticipar, lidiar, resistir y recuperarse del impacto de una amenaza*” (Wisner et al., 2003:11).

Las perspectivas referidas por García han orientado diversas investigaciones, acentuando alguna de las dos dimensiones de análisis; sin embargo, pueden ser complementarias. Lo anterior, bajo una mirada en la que la percepción del riesgo incluya la interrelación entre aspectos subjetivos y objetivos, alejadas del determinismo de las condiciones objetivas de existencia o que las pierdan de vista, teniendo como centro al actor y la interpretación que haga de su situación.

Para que exista el riesgo se requiere que haya conocimiento sobre él, que tenga un significado personal, e incluso, que las condiciones objetivas que generan la vulnerabilidad sean reconocidas. De esta manera, el riesgo se verá “*como una construcción subjetiva mediada intersubjetivamente y circunscrita dentro de un contexto cultural, social e institucional*” (Restrepo, 2016: 183-184).

Si bien existen aspectos culturales que en cada época se vuelven dominantes, interesa recuperar la perspectiva desde el actor, a partir de la idea de la cultura como “estructuras de significación socialmente establecidas en virtud de las cuales la gente hace cosas...” (Geertz, 1973/2003: 26), con la posibilidad que tiene el actor de crear y recrear significados que den sentido a su actuación en torno a la enfermedad conocida como COVID-19. Esto es así porque aún y cuando existan formas culturales dominantes, no se reciben de forma pasiva. De esta manera, la percepción implica la organización del entorno a partir de estructuras significantes que son individualizadas. Como lo afirman Joffe & O’Connor (2013):

“People do not navigate the world as atomised individuals, but rather are embedded in social groups, cultures and societies. When confronted with risks, people draw on the meaning systems and ways of thinking associated with the groups to which they belong” (p. 4)

De acuerdo con Menéndez (1994), “*el proceso s/e/a [salud/enfermedad/atención] ha sido, y sigue siendo, una de las áreas de la vida colectiva donde se estructuran la mayor cantidad de simbolizaciones y representaciones colectivas en las sociedades, incluidas las sociedades actuales*” (p. 71).

La psicología social abona en la comprensión del tema, estableciendo que la percepción de ausencia de riesgo, como una evaluación excesivamente positiva de uno mismo y de su entorno, se manifiesta en: *ilusión de invulnerabilidad y optimismo irreal*. La primera, ante acontecimientos futuros negativos, y el segundo, ante acontecimientos futuros positivos (Sánchez-Vallejo et al., 1998). Con la aclaración de que el “sesgo optimista” no necesariamente conlleva conductas de riesgo, debido a que también podrá considerarse una respuesta defensiva en tiempos de crisis (Joffe & O’Connor, 2013).

ESTUDIOS SOBRE LA PERCEPCIÓN DEL RIESGO ANTE LA COVID-19

A nivel mundial, la pandemia por el virus SARS-CoV-2 ha dado lugar a una gran cantidad de estudios, realizados desde diferentes disciplinas y enfoques. Las ciencias sociales no han sido la excepción. Dentro de los temas investigados se encuentra la percepción social del riesgo ante la Covid-19, en el que las investigaciones han tomado en cuenta diferentes poblaciones y etapas de la pandemia.

En el trabajo realizado por Núñez Udave et al. (2020), se buscó establecer la percepción social del Covid-19 desde el malestar emocional y las competencias socioemocionales en cuatro regiones de México. En esta investigación se aplicó

una encuesta durante la fase 2 de la pandemia, utilizando Facebook, WhatsApp y correo electrónico. El estudio se realizó con una muestra no probabilística por bola de nieve, de 2324 participantes mayores de 18 años. Los resultados evidenciaron alta preocupación y pensamiento catastrófico, junto con un alto malestar emocional.

Por su parte, Díaz-Castrillón et al. (2020) indagan sobre la percepción de la comunidad quirúrgica acerca del impacto de la pandemia por COVID-19 en los servicios de cirugía en Colombia. La investigación se llevó a cabo mediante una encuesta distribuida electrónicamente a residentes de cirugía general de uno de los programas académicos en Colombia, cirujanos generales o subespecialistas con práctica clínica en instituciones hospitalarias públicas y privadas. El estudio se realizó con 464 participantes; de los cuales el 78.8% consideró que las recomendaciones de seguridad son efectivas y 76.6% se siente seguro realizando procedimientos con ellas, mientras que, el 63% consideran que las recomendaciones de seguridad se cumplen parcialmente. También percibieron una disminución significativa en los servicios de urgencias secundarias al trauma.

La pesquisa de Mejía et al. (2020), abordó la percepción de miedo en la población peruana durante la pandemia por la COVID-19, evaluando la exageración de los medios de comunicación, el miedo que se genera y la comunicación que proviene del personal de salud, familia y amigos, a través de una encuesta virtual a 4009 personas en 17 ciudades de Perú. El estudio se llevó a cabo en la tercera semana de marzo, encontrando que la percepción de exageración y generación de miedo fue en mayor medida ocasionada por la televisión y las redes sociales. Un dato importante fue la percepción diferenciada de la información que brindan los medios en función del sexo y la edad, generando más miedo en los hombres. También, se encontró mayor percepción del miedo en el grupo de mayor edad.

En España, Martínez-Pérez y Lezcano-Barbero (2020) llevaron a cabo una investigación acerca de la percepción del impacto de la Covid-19 en profesionales de la educación social que laboran en centros de atención a menores en riesgo de exclusión social, actividad considerada esencial. Para ello, aplicaron una encuesta a una muestra de 462 profesionales con diferentes formas de contratación y tipo de empleador. Encontraron que no había una relación significativa entre el tipo de empleado (público o privado) y la afectación en la situación contractual, pero sí la hubo en la afectación a la situación laboral. La mayoría consideró que su carga de trabajo ha aumentado debido a la crisis sanitaria, ante lo cual señalaron la necesidad de ser capacitados tanto en la parte tecnológica como en el manejo emocional.

En México, la ENCOVID-19, encuesta telefónica representativa de la población mexicana, reporta que el 15.4% considera *Nada probable* infectarse de COVID-19. Este dato es importante porque permite explicar las acciones o inacciones de la población ante el riesgo de contagio (EQUIDE, 2020).

Estas investigaciones y encuestas se distinguen en función de la población que formó parte de las unidades de estudio, es decir, población en general o grupos ocupacionales específicos, siendo la ocupación una dimensión de la vulnerabilidad. Con base en lo anterior, es posible establecer que la indagación acerca de la percepción del riesgo por parte de los trabajadores de transporte público constituye una tarea pendiente, por lo que se pretende aportar sobre las vivencias ante la COVID-19 por parte de este sector.

COVID-19 Y SU AFECTACIÓN EN EL TRANSPORTE PÚBLICO Y SUS TRABAJADORES

La crisis sanitaria ha impactado de distintas maneras a las ocupaciones. En el caso de los trabajadores del transporte público la afectación se ha dado de manera diferenciada, dependiendo del país, de las regulaciones locales en materia de transporte, de la modalidad o modo de transporte y del tipo de trabajador de que se trate.

Debido a que el transporte público es considerado un servicio esencial, indispensable para el funcionamiento de las ciudades, ha seguido operando junto con otras actividades que entran en esta clasificación. Así, aun y cuando se dictaron las medidas de confinamiento, el traslado de personas (entre ellas personal del sector salud y de otros trabajadores esenciales) y mercancías se ha mantenido como indispensable. Empero, la reducción en la demanda del transporte, debido al cierre de la mayoría de las actividades económicas, educativas y de gobierno, ha mermado los ingresos de los trabajadores del transporte, cuyos ingresos dependen de los viajes realizados.

Además, los conductores han quedado expuestos a los riesgos de contagio debido a la exposición frecuente y cercanía con los usuarios del transporte (Pardo et al., 2021), así como al contacto de superficies comunes, lo que de acuerdo con la OMS (2020) conlleva un riesgo de exposición medio. Ante esta situación se han establecido medidas sanitarias expresas para el transporte en general y para cada modalidad en particular.

Esta investigación se centra en la modalidad de transporte conocida como taxi, por considerarla un caso paradigmático, cuya organización y medidas de apoyo serán distintas en cada país. Por ejemplo, en la Argentina el gobierno ha solventado parte del salario de los taxistas, y en el Reino Unido se les entregó un apoyo salarial (Cuevas, 2020). En Estados Unidos Mexicanos, la ayuda dependerá de las autoridades en cada entidad federativa. En el caso específico de Ciudad de México se otorgaron bonos para combustible.

En México, el taxi constituye la modalidad de transporte público con el mayor número de vehículos registrados, y encierra una gran complejidad en su composición laboral. En primera instancia, se trata de un servicio público que debe ser prestado directamente por el gobierno o, indirectamente, mediante el otorgamiento de una concesión. Al ser considerado un servicio público de jurisdic-

ción local su regulación la establecerá cada entidad federativa, con excepción de los taxis en aeropuertos y zonas federales. Adicionalmente, existirán distintas posibles combinatorias en la organización y prestación de este servicio, en función de la titularidad de la concesión, propiedad del vehículo y conducción del servicio (Hernández y Galindo, 2016).

El tipo de trabajadores que predomina en la prestación de este servicio son trabajadores independientes o por cuenta propia, es decir, que prestan el servicio de forma personal y directa, mediante una relación mercantil de compraventa, de la que dependerá su remuneración. Estos trabajadores se encuentran excluidos de la protección que brinda la Ley Federal del Trabajo (LFT).

Bajo este esquema, sus ingresos económicos dependerán de los viajes realizados; por lo que ante las medidas de confinamiento se verán drásticamente disminuidos. En México, el 24 de marzo de 2020 se publicó un acuerdo estableciendo las medidas preventivas para la mitigación y control del virus SARS-CoV-2, entre ellas, la llamada Jornada Nacional de Sana Distancia, la cual consistió en la suspensión temporal de las actividades escolares, así como de las actividades de cualquiera de los tres sectores (público, privado y social), que involucraran la congregación de más de 100 personas. A partir del 31 de marzo, se ordena la suspensión de las actividades no esenciales, durante el periodo del 30 de marzo al 30 de abril de 2020. Posteriormente, el 21 de abril se amplía la suspensión de actividades no esenciales hasta el 30 de mayo. Asimismo, se establece una estrategia para la reapertura gradual de las actividades con base en un sistema de semáforo por regiones para evaluar semanalmente el riesgo epidemiológico a partir del 1 de junio de 2020.

Pese a la apertura gradual de actividades no esenciales se mantiene una reducción en la movilidad, debido, entre otras cosas, a que la educación se continúa impartiendo por medios tecnológicos, a un mayor auge del comercio digital, al llamado *home office* y al control en el aforo de algunas actividades económicas y de espacios públicos. De acuerdo con los resultados de la Encuesta Origen Destino (EOD) aplicada en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), los tres principales propósitos de viajes en lo que respecta a la modalidad de transporte de taxi son: en primer lugar, el regresar al hogar; en segundo, ir al trabajo y, en tercero, el ir a estudiar (INEGI/EOD, 2017).

Otra afectación para los trabajadores del transporte en la modalidad de taxi consiste en la erogación económica para atender las medidas de prevención del contagio en su espacio de trabajo, las cuales correrán, en su mayoría, directamente por cuenta del trabajador. Estos son: suministro de gel antibacterial, colocación de barreras físicas entre el operador y usuarios, uso de cubrebocas, limpieza y desinfección constante del vehículo.

LA PERCEPCIÓN DEL RIESGO ANTE EL COVID-19 EN LOS TAXISTAS

En esta investigación se realizaron entrevistas semiestructuradas a trabajadores de taxi del municipio de Zumpango en el Estado de México, para tener un acercamiento a la percepción del riesgo ante la exposición al SARS-CoV-2 en el desempeño de su ocupación. Aún y cuando no se tiene un registro de los perfiles de taxistas en el municipio, de acuerdo con una entrevista realizada a un socio de una empresa de transporte en dicha modalidad, este refiere que:

“La mayoría de los operadores en el municipio son hombres. Hay algunos sitios como el Morelos, Juárez y Zumpango en los que llegas a ver a alguna mujer, pero es poco común... Por ley la edad mínima para laborar en el servicio público del Estado de México es de 25 años, de ahí en adelante. En la empresa hay choferes de más de 70 años... La escolaridad es muy variable, desde alguien que no tiene estudios hasta uno que tiene una especialidad.” (Socio de empresa de taxi, 51 años, entrevistado el 15/02/2021).

Se trata de un perfil coincidente con el establecido por Pogliaghi (2012) en una investigación realizada con trabajadores del transporte público de la modalidad de taxi en Ciudad de México.

Ahora bien, existen diversos factores que influyen en la percepción del riesgo y orientan la acción ante la COVID-19. En este caso se le dio centralidad a las condiciones laborales y la manera en que éstas se interpretan a partir de la subjetividad y de la cultura.

Sin embargo, es necesario precisar que las condiciones laborales al interior del gremio de taxistas son heterogéneas. En primer lugar, se encuentra la diferenciación que existe dependiendo de que se tenga o no la propiedad del vehículo y la titularidad de la concesión. En ese sentido, por un lado están quienes son dueños del vehículo que manejan y por otro, los que son dueños del vehículo y la concesión (en algunos casos las concesiones pertenecen a empresas y otros son concesionarios individuales agrupados en alguna asociación); en este caso algunos conducen el vehículo, pero también hay quienes lo dan a trabajar. Finalmente, están los operadores, quienes manejan el vehículo y, regularmente, deberán pagar una cuota diaria para trabajar el taxi al no tener la propiedad del vehículo ni de la concesión.

Otro elemento de distinción se puede establecer entre aquellos que han tenido una actividad laboral previa, de la cual incluso reciben una pensión; los que cuentan con una trayectoria laboral en diferentes trabajos, regularmente informales o por cuenta propia, y la conducción de taxi es una más de ellas. Además, están quienes tienen un trabajo adicional a la actividad como conductor de transporte público.

Lo anterior influye de manera decisiva, al propiciar distintas vulnerabilidades en lo económico y, por ende, en la capacidad de afrontamiento.

“Yo tengo vecinos de mi edad que están en su casa, que están pensionados y que ya reciben \$5.000 \$ 8.000 pesos mensuales y se la viven tranquilamente, y uno tiene que salir como se dice en el argot a corretear la chuleta”. (Chofer, 60 años, entrevistado el 20/01/2021).

“Cuando empezó todo esto si nos preocupó, yo veía las calles vacías por donde quiera que pasara uno, a veces no había ni pasaje, y tantos compañeros que somos para que arriesgarnos. Y sí dejé de trabajar casi más de medio año hasta que ya también nos llegó la sogá al cuello, porque a veces no es mucho la solvencia económica que tiene uno”. (Dueño y concesionario que maneja su vehículo, 62 años, entrevistado el 21/01/2021).

“Durante el momento más crítico de la pandemia, algunos choferes se fueron a buscar otras opciones por la reducción en el trabajo, no salía para la cuenta ni para el chofer. Se iban con cincuenta pesos o salían tablas. En la empresa, incluso un dueño de carro dejó las placas y se fue de la empresa... Principalmente se fueron choferes jóvenes que son solteros. Uno de ellos puso un negocio para sanitizar los carros”. (Socio de una empresa de taxi, 51 años, Entrevistado 15/02/2021).

Sin lugar a duda, los choferes, quienes no son dueños del vehículo ni de la concesión, padecerán más en términos económicos, debido a que deberán entregar al dueño la *cuenta* diaria, independientemente del flujo de movilidad. En ese sentido, dependiendo del dueño del vehículo o de la empresa se establecerán arreglos de apoyo ante la crisis que se vive.

“Los primeros meses que estuvo esto estuvo muy fuerte, el dueño nos daba un día para que nos aliviáramos y así poder llevar un poco más a la casa. Pero sí, los primeros cuatro, cinco meses fueron muy fuertes”. (Chofer, 60 años, entrevistado el 20/01/2021).

“Si disminuye un 50% en la economía, afortunadamente no nos hemos quedado sin empleo como otras personas. Aunque sea poquito si se lleva algo para la comida a la casa. Los que somos dueños. Los que son operadores es a los que les ha pegado un poco más”. (Dueño que maneja su vehículo, 54 años, entrevistado el 21/01/2021).

A la pregunta de cómo se han sentido ante la posibilidad de contagiarse de COVID-19 realizando su trabajo como transportistas, las respuestas fueron distintas:

“Yo aplico lo mismo que desde hace 4 años cuando me detectaron cáncer, yo no me sobresalté ni me espanté, solo dije: señor me has dado cosas buenas ahora me mandas esto, lo acepto con humildad, tú me la diste, tú me la quitas. En cuestión de la pandemia, yo digo señor mío yo me encomiendo a tí. Yo hago un decreto todos los días: decreto que en mi casa jamás entrará el coronavirus ni ninguna enfermedad que me pueda causar alguna enfermedad o la muerte, a mi familia, a mi pasaje o a la gente que me rodea. Nunca salgo con miedo porque ni trabajaría a gusto, esto es psicológico, personal”. (Chofer, 60 años, entrevistado el 20/01/2021).

“Al principio tenía más temor, pero ahora ya me he estado acostumbrando”. (Entrevista a chofer, 55 años, entrevistado el 19/01/2021).

“Sale uno con mucho miedo de que se vaya a infectar, porque no sabe uno que personas se suben al vehículo. Siempre estamos con esa zozobra de qué va a pasar, como por ejemplo cuando le pasan a uno el pasaje, y se pone uno a pensar y esta persona estará infectada, siempre hay mucha incertidumbre en esta cuestión, de en qué condiciones va a subirse el pasaje. Últimamente me he sentido preocupado porque en el sitio en el que trabajo ya van 5 personas que han fallecido, y hay 3 compañeros con Covid”. (Dueño y concesionario que maneja su vehículo, 62 años, entrevistado el 21/01/2021).

“Mantengo las medidas, pero no tenemos ninguna enfermedad degenerativa, que es la diabetes, hipertensión, obesidad. Yo a mi edad sigo practicando el deporte, me vitamino. Estoy flaco, pero me vitamino, hay gente que no se vitamina y les pega. No se alimenta bien y les pega. Yo como tal laboro, pero en mis horarios de comida, con permiso, voy a mis sagrados alimentos y regreso a laborar, pero hay otras personas que no lo hacen”. (Dueño que maneja su vehículo, 54 años, entrevistado el 21/01/2021).

En la primera respuesta se observa la importancia de las creencias religiosas y la confianza en la protección de Dios que de ellas emana en el afrontamiento de la pandemia, lo cual coincide con lo señalado por Durkheim en *Las formas elementales de la vida religiosa*, cuando explica que la verdadera función de la religión consiste en:

“hacernos actuar, ayudarnos a vivir. El fiel que ha comulgado con su dios no es solamente un hombre que ve verdades nuevas que el no creyente ignora; es un hombre que puede más. Siente en sí más fuerza para soportar las dificultades de la existencia o para vencerlas”. (Durkheim, 1912/2000: 428)

A saber, existen posturas distintas sobre la incidencia de las creencias espirituales ante amenazas y riesgos. En la revisión de literatura realizada por Fardin (2020), encontró que en otros tiempos la espiritualidad ha sido de ayuda para hacer frente a situaciones de crisis o enfermedades peligrosas, propiciando tranquilidad y bienestar a las personas, por lo que sugiere prestar atención a ese tipo de factores ante la actual pandemia por COVID-19. En esa misma línea Hart & Koenig (2020) señalan que, ante el futuro incierto, la religión se constituye en la única certeza para muchas personas. Empero, para Sánchez-Vallejo et al. (1998), el *optimismo ilusorio* que se genera como una respuesta adaptativa ante situaciones amenazantes podría tener efectos perniciosos al relajar la actuación del sujeto.

En la segunda respuesta, se encuentra la normalización de un hecho de carácter extraordinario, pero cuya regularidad a casi un año de haberse declarado la emergencia sanitaria, lo ha vuelto parte de la cotidianidad. Se trata de otro factor de inseguridad y riesgo en el proceso de trabajo de los operadores de transporte público, que se adiciona a los ya existentes, como son: violencia en el lugar de trabajo y accidentes viales. De acuerdo con Chappell & Di Martino (2006), los trabajadores del transporte se encuentran dentro de las ocupaciones con mayor riesgo de sufrir agresiones o actos de violencia.

En la tercera respuesta, la percepción del riesgo está dada en función del arreglo entre aspectos cognitivos y emocionales con relación al conocimiento que se tiene de compañeros que se han contagiado, a través de lo cual se hace una valoración de la situación que influirá en el comportamiento y sentimiento de inseguridad.

La cuarta respuesta deviene de la apropiación de la información que se ha difundido en la sociedad sobre la vulnerabilidad de las personas que padecen afecciones médicas subyacentes, pero también se puede interpretar como una estrategia adaptativa (Sánchez-Vallejo et al.,1998), en la que la percepción del riesgo personal se minimiza, en comparación con la estimación de que a otras personas les sucedan hechos negativos.

Otro aspecto por destacar en esta investigación es que, si bien existen distintos estereotipos acerca de los trabajadores de transporte público, pocas veces se visibiliza la falta de reconocimiento de su actividad laboral por parte de algunos usuarios del transporte.

“En este tipo de trabajo como anda uno económicamente un poco mal, no le puede uno decir nada a la gente. Nos ha tocado en ocasiones que les dice uno que adelante solo puede ir un pasajero, agarra el señor y se sube con el niño, y el niño va tosiendo. Una vez se subió un gordito enfrente sin cubrebocas, y sí molesta porque la checadora le dice desde el principio que no pueden subir sin cubrebocas, pero el señor se sube diciendo: de todas maneras, nos va a llevar la...” (Chofer, 55 años, entrevistado el 19/01/2021).

“Yo les he dicho a la gente que no utiliza su cubreboca o les quiero dar gel y se molestan, diciendo; de alguna manera nos tenemos que morir”. (Dueño que maneja su vehículo, 62 años, entrevistado el 21/01/2021).

En los anteriores extractos de entrevistas se puede retomar la caracterización que hace Laurier et al. (2008) de la conducción como un espacio conversacional, de interacción entre conductor y pasajeros, que puede dar lugar a acuerdos y disputas, en este caso por creencias y prácticas divergentes en torno a la pandemia, y que en el contexto actual se toleran por la necesidad económica.

Con lo anterior tampoco se está afirmando que todos los operadores respeten las medidas sanitarias. Al momento de realizar algunas entrevistas en las bases se observó a la par que algunos, mientras esperan pasaje, están platicando en un mismo vehículo o fuera del carro, sin utilizar el cubrebocas. En ese sentido se vuelve pertinente la consideración de Sánchez-Vallejo et al. (1998) acerca del optimismo exagerado que mantienen algunas personas o grupos con relación a ciertos acontecimientos negativos, y que denomina *ilusión de invulnerabilidad*, debido a la percepción de ausencia de riesgo, que los haría susceptibles a contraer la enfermedad denominada COVID-19 al realizar prácticas contrarias a las recomendadas para la prevención y cuidado.

Como se mencionó con anterioridad, al ser trabajadores independientes o por cuenta propia no tienen afiliación al Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), debido a que la protección social es una prerrogativa de los trabajado-

res asalariados. Sin embargo, algunos de ellos habían logrado su afiliación al seguro popular, aunque actualmente ya no lo tienen debido a que el gobierno federal lo eliminó para crear el Instituto de Salud para el Bienestar (INSABI). Una dimensión de la precariedad laboral tiene que ver con la carencia de protección social, la cual incluye “acceso a los beneficios de la seguridad social, salud, accidentes, seguro de desempleo” (Hualde et al., 2014: 22). Esta condición laboral forma parte de las vulnerabilidades preexistentes a la pandemia y que en este momento se recrudecen. Quedan como alternativa las redes de apoyo familiar.

“Desafortunadamente fui uno de los que me tocó enfermarme. Yo dejé de trabajar desde el primero de enero hasta el 20 de febrero. Yo tuve que ver varios médicos porque primero pensé que era una gripa y tos normal, pero pasaron los días y fui empeorando, entonces fui a otro médico, él me mandó a sacar estudios y placas y me diagnosticó neumonía..., estuve en una etapa intermedia. Desgraciadamente no tenemos servicio médico de institución y si es muy caro el tratamiento. En este caso no se cuenta con ningún apoyo, cada quien cubre sus gastos a como pueda. El único apoyo que tuve fue familiar y lo poquito que yo tenía de ahorro... Andamos tratando de cuidarnos ahora más, porque ya vemos que esto no es un juego como se estipulaba hace algún tiempo. Desafortunadamente, hasta que a uno no le toca no ve uno la situación que es”. (Dueño que maneja su vehículo, 46 años, entrevistado el 03/03/2021).

“Comencé a perder el olfato y el gusto, y luego sentí otros malestares como dolor de cabeza... Es probable que me haya contagiado en el taxi... Tuve que atenderme en el hospital de Pachuca, porque no cuento con ningún tipo de servicio médico... No me tocó muy grave la enfermedad, por lo que solo dejé de trabajar 15 días. En ese tiempo mi familia fue la que me apoyó en la cuestión económica”. (Chofer, 28 años, entrevistado el 10/02/2021).

“Mi esposa fue la que se enfermó, y ella casi no sale y aun así se contagió, pero gracias a Dios fue leve. Yo le dije: “mi amor, te llevo al hospital”, y ella me dijo “ni madres, porque he escuchado que varios entran y ya no salen”. En la unidad hay una farmacia y yo le tengo mucha confianza a la señora. Gracias a Dios con su medicina y un té que ha estado saliendo en internet se recuperó mi esposa... Yo pienso que esto fue preparado para matar a unos cuantos, porque hay personas que están cobrando una pensión y ya no son productivas”. (Chofer, 60 años, entrevistado el 20/01/2021).

Como se observa, las estructuras significantes no solo inciden en la percepción del riesgo a enfermar, sino también en la credibilidad de las instituciones médicas y sus tratamientos que, aunado al hecho de no contar con seguridad social y a la imposibilidad económica de acudir a un hospital privado, conducen, en algunos casos, a la autoatención de los síntomas leves de COVID-19.

Para finalizar, se debe mencionar que el gobierno estatal ha emitido algunos apoyos para el sector transporte, principalmente en torno al otorgamiento de subsidios o apoyos fiscales, sin embargo, éstos no impactan directamente en la economía del eslabón más débil de este sector, los choferes.

CONCLUSIONES

La percepción social del riesgo, como una forma de entender la construcción que hace la sociedad acerca de una enfermedad pandémica, ha tenido diversos abordajes teóricos y empíricos. En esta investigación se exploró la percepción del riesgo ante la COVID-19 dentro de una ocupación en la cual no es posible mantener el distanciamiento físico, entre conductor y usuarios del servicio, y tampoco se tiene la certeza sobre el estado de salud de estos últimos.

El acercamiento a la percepción del riesgo en los conductores de taxi, específicamente del municipio de Zumpango, en el Estado de México, de la República Mexicana, ha resultado sumamente enriquecedor: las entrevistas realizadas mostraron que la percepción no es unívoca, ya que, como señala Stajnovic (2015), tiene múltiples variables que le dan forma. Variables de carácter demográfico, socioeconómico, cultural y experienciales, por mencionar solo algunas, que deberán ser estudiadas con mayor profundidad, analizándolas a detalle, mediante la forma en que intervienen en la estructuración de dicha percepción.

Las valoraciones que establecen los trabajadores del transporte en torno al riesgo que representa la pandemia no son estáticas, sino que se van modificando, principalmente en función de la experiencia directa o indirecta con personas cercanas que han tenido la enfermedad. Conviene enfatizar que, a la vulnerabilidad individual debida a la edad o alguna afección médica subyacente, se agrega la vulnerabilidad de la ocupación, lo cual los lleva a gestionar de manera personal su seguridad. De tal modo, parte del riesgo deriva de la necesidad de trabajar en los momentos de mayor posibilidad de contagio.

Un aspecto importante de resaltar es que la vulnerabilidad se presenta de manera diferenciada dentro del sector, según la posesión de su medio de producción (en este caso el vehículo) y de la trayectoria laboral. Esta condición, ante situaciones de emergencia, da lugar a diferentes niveles de riesgo y diversas formas de afrontamiento en el mismo entorno laboral.

En este documento se ha mencionado que las condiciones estructurales, la cultura y la subjetividad inciden en la percepción del riesgo, potenciando en los trabajadores del transporte público en la modalidad de taxi la aceptación de determinados riesgos, con resignación, ilusión de invulnerabilidad o con optimismo irreal.

Sin duda, quedan muchos ámbitos por explorar. Uno de ellos puede darse al retomar la propuesta de Laurier et al. (2008) de considerar al taxi como un espacio conversacional, que podría enriquecerse a partir de la perspectiva relacional de Simmel, para explicar la mutua percepción de los cuerpos. Esto es, conductor y pasajeros, en contextos de inseguridad y riesgo como el que se vive en la actualidad.

REFERENCIAS

- Armus, D. (2020, 23 de octubre). Entrevista con Diego Armus. CIPER Académico. <https://www.ciperchile.cl/2020/10/09/no-hay-epidemia-que-haya-afectado-mas-a-los-ricos-que-a-los-pobres/>
- Beck, U. (2002). *La sociedad del riesgo global*. Madrid: Siglo XXI editores.
- Beriain, J. (1996). "Prólogo". En: Beriain, Josetxo (Comp.), *Las consecuencias perversas de la modernidad* (7-29). Barcelona: Anthropos.
- Chappell, D. & Di Martino, V. (2006). *Violence at work*. Geneva: International Labour Organization.
- Cuevas Saavedra, C. (2020). *Transporte en taxi durante el desconfinamiento por COVID-19: Casos de Buenos Aires, Ciudad de México, Londres y Nueva York*. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Asesoría Técnica Parlamentaria, No. Sup. 127219.
- Díaz-Castrillón, C., Cortés, N., Rey, S., Pineda, M., Díaz-Castrillón, J. F. y Sierra, S. (2020). Percepción de la pandemia COVID-19 en los servicios de cirugía en Colombia. *Revista Colombiana Cirugía* (35), 290-301.
- Douglas, M. (1996). *La aceptabilidad del riesgo en las ciencias sociales*. Barcelona: Paidós.
- Durkhiem, É. (1912/2000). *Las formas elementales de la vida religiosa*. México: Colofón.
- EQUIDE (2020, mayo). *La Ibero presenta la Encuesta de seguimiento de los efectos del Covid-19 en el bienestar de los hogares mexicanos #ENCOVID19*". Comunicado. https://ibero.mx/sites/default/files/comunicado_encovid-19_completo.pdf
- Fardin, M. A. (2020). COVID-19 Epidemic and spirituality: A re-view of the benefits of religion in times of crisis. *Jundishapur Journal of Chronic Disease Care*, 9(2).
- García Acosta, V. (2005). El riesgo como construcción social y la construcción social de riesgos. *Desacatos* (19), 11-24.
- Geertz, C. (1973/2003). *La interpretación de las culturas*. Barcelona: Gedisa.
- Hart, C. W. & Koenig, H. G. (2020). Special Section: Religion and Health Response to the COVID-19 Pandemic. *Journal of Religion and Health*, 59:2191-2192.
- Hernández Loeza, S. E. (2021). "Prólogo Etnografía y vivencias diferenciadas de la pandemia". En: Corona de la Peña, Laura E. y Morayta Mendoza, Luis Miguel (Coord.), *Miradas históricas y antropológicas sobre la pandemia, COVID-19* (13-19). México: SNPICD-INAH.
- 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* (47), 157-175.
- Hernández Romero, Y. y Galindo Sosa R. (2020). La vulnerabilidad en el trabajo de los taxistas en la Zona Metropolitana del Valle de México ante la pandemia por COVID-19. *Espacio Abierto. Cuaderno Venezolano de Sociología*, 29 (4), 12-30.
- Hualde, A., Guadarrama, R. y López, S. (2014). "Introducción". En: Guadarrama, Rocio; Hualde, Alfredo y López, Silvia (Coord.), *La precariedad laboral en México*. Di-

- mensiones, dinámica y significados* (13-41). México: El Colegio de la Frontera Norte/Universidad Autónoma Metropolitana.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2015). *Encuesta Intercensal*. México.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. *Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México* [INEGI/EOD] (2017). México.
- Joffe, H., & O'Connor, C. (2013). "Risk Society and representations of risks: Earthquakes and beyond". In: Helene, Joffe; Tiziana, Rossetto & John, Adams (Eds.), *Cities at risk: Living with perils in the 21st Century* (1-17). Springer.
- Laurier, E., Lorimer, H., Brown, B., Jones, O., Juhlin, O., Noble, A., Perry, M., Pica, D., Sormani, P., Strelbel, I., Swan, L., Taylor A.S., Watts, L. & Weilenmann, A. (2008). Driving and Passengering: Notes on the Ordinary Organization of Car Travel. *Mobilities*, 3(1), 1-23.
- López-Olmedo, N., Stern, D., Pérez-Ferrer, C., González-Morales, R., Canto-Osorio, F. y Barrientos-Gutiérrez, T. (2020). Revisión rápida: probabilidad de contagio por infecciones respiratorias agudas en el transporte público y medidas para mitigarlo. *Salud Pública de México*, 1-25.
- Luhmann, N. (1996). "El concepto de riesgo". En: Beriain, Josetxo (Comp.), *Las consecuencias perversas de la modernidad* (123-153). Barcelona: Anthropos.
- Martínez-Pérez A. y Lezcano-Barbero F. (2020). Percepción del Impacto de la Covid-19 en los Profesionales de la Educación Social que Trabajan con Menores. *Revista Internacional de Educación para la Justicia Social*, 9(3e), 123-243.
- Mejía, Ch., Rodríguez-Alarcon, J. F., Garay-Rios, L., Enriquez-Anco, M.G., Moreno, A., Huaytán-Rojas, K., Huanchuari-Nañacc Huari, N., Julca-Gonzales, A., Alvarez, Ch., Choque-Vargas, J. y Curioso, W.H. (2020). Percepción de miedo o exageración que transmiten los medios de comunicación en la población peruana durante la pandemia de la COVID-19. *Revista Cubana de Investigaciones Biomédicas*, 39(2), 1-20.
- Menéndez, E. (1994). La enfermedad y la curación ¿Qué es medicina tradicional? *Alteridades*, 4 (7), 71-83.
- Núñez Udafe, L. F., Castro Saucedo, L. K., Tapia García, E. J., Bruno, F. y de León Alvarado, C. A. (2020). Percepción social del Covid-19 desde el malestar emocional y las competencias socioemocionales en mexicanos. *Acta Universitaria*, 1 (30), 1-16.
- Organización de las Naciones Unidas (ONU) (2020). *Desarrollo humano y Covid-19 en México: desafíos para una recuperación sostenible*. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
- Organización Mundial de la Salud (OMS) (2020). *Consideraciones relativas a las medidas de salud pública y sociales en el lugar de trabajo en el contexto de la COVID-19*.
- Pardo, C.F., Zapata-Bedoya, S., Ramirez-Varela, A., Ramirez-Corrales, D., Espinosa-Oviedo, J.J., Hidalgo, D., Rojas, N., González-Uribe, C., García, J.D., Cucunubá, Z.M. and Collaborative Modeling Group on Mobility and COVID-19 (2021). COVID-19

- y transporte público: una revisión y recomendaciones aplicables a América Latina. *Infectio*, 25(3), 182-188.
- 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, Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa]. Colección de tesis electrónicas TESIAMI <http://tesiuami.izt.uam.mx/uam/aspuam/presentatesis.php?recno=15814&docs=UAMI15814.pdf>
- Restrepo, J. (2016). El concepto de riesgo: avances hacia un modelo de percepción de riesgo en salud. *Revista Psicoespacios*, 10(16), 174-200.
- Ríos-Llamas, C. (2020). Fragilidad urbana: una lectura del desastre desde los habitantes menos protegidos. *Revista Quivera*, 22 (1), 57-74.
- Sánchez-Vallejo, F., Rubio, J., Páez, D. y Blanco, A. (1998). Optimismo ilusorio y percepción de riesgo. *Boletín de psicología* (58), 7-17.
- Secretaría de Salud (2020). *Boletín epidemiológico* 37 (30). Sistema nacional de vigilancia epidemiológica. Sistema único de información. Dirección general de epidemiología. Semana 30, del 19 al 25 de julio del 2020.
- Secretaría de Salud (2021). *COVID-19 México. Personal de Salud. 04 de enero de 2021*. México.
- Slovic, P. & Weber, E. (2002). *Perception of Risk Posed by Extreme Events*. Conferencia.
- Stajinovic, M. (2015). Percepción social de riesgo: una mirada general y aplicación a la comunicación de salud. *Revista de Comunicación y Salud* 5, 96-107.
- Tirachini, A. (2020). COVID-19 and Public Transportation: Current Assessment, Prospects, and Research Needs. *Journal of Public Transportation*, 22 (1), 1-21.
- UNISDR (Estrategia Internacional para la Reducción de Desastres de las Naciones Unidas) (2009). *Terminología sobre Reducción del Riesgos de Desastres*. Ginebra: Organización de las Naciones Unidas.
- Wisner, B., Blaikie P., Cannon, T. & Davis, I. (2003). *At risk: Natural hazards, people's vulnerability and disasters*. London: Routledge.