

Condiciones laborales y de salud de los choferes de taxi y microbús del Distrito Federal

Luis David Berrones Sanz, Roselia Arminda Rosales Flores*

RESUMEN

Objetivo: caracterizar las condiciones de trabajo de los choferes del transporte público (taxis y peseros) del Distrito Federal y describir sus condiciones de salud/enfermedad. En este estudio se analizan las características del proceso de trabajo (riesgos y exigencias), la satisfacción, bienestar y calidad de vida en el trabajo como determinantes de los procesos salud/enfermedad de los trabajadores del volante de la Ciudad de México. Se aplicó, durante abril de 2010, un cuestionario supervisado con 69 preguntas. Participaron 260 personas de un total de 400,000 que se calculan que trabajan en el Distrito Federal. Se encontró que los porcentajes de los indicadores que caracterizan las condiciones laborales, arrojan evidencia empírica de que los trabajadores del volante se encuentran en situaciones de gran exigencia física y mental, lo que determina el perfil patológico de este grupo. Vinculando estos datos con los procesos sociohistóricos se concluye que la desaparición del sistema de transporte 'Ruta 100' y la crisis económica de 1995, marcan un punto de inflexión que generó la desregulación del servicio, su privatización y flexibilización laboral, dando como resultado estas condiciones laborales.

PALABRAS CLAVE: Choferes de transporte público, Condiciones de trabajo, Determinantes Sociales de la Salud y la Enfermedad.

ABSTRACT

Objective: To characterize the public transport (taxis and mini-buses) drivers' working conditions in Mexico City and to describe their health/illness situation. In this study, the working process' characteristics (risk and demands), drivers' satisfaction, wellbeing and quality of life at work as health/illness processes' determinants were analyzed. During April 2010, we applied a 69 items supervised questionnaire to 260 participant drivers, out of about 400,000 working in Mexico City. Findings: the working conditions items provided empirical evidence that drivers work in situations of great physical and mental demand, and these determine their pathological profile. Analyzing those findings in the socio-historical context, it is revealed that the disappearance of the public transport system 'Ruta 100' and the economic crisis of 1995 marked a turning point from where public transport was de-regulated and privatized, and labor turned flexible, resulting in the analyzed present working conditions.

KEYWORDS: Public transport drivers, Working conditions, Social Determinants of Health and Disease.

*luis.berrones@uacm.edu.mx

Introducción

La década de los setentas fue marcada por la preponderancia del autotransporte urbano, con más de 50% de la participación modal. Posteriormente, la empresa paraestatal Ruta-100 marcó un hito para la historia del transporte y de los trabajadores del volante (o choferes), ya que Ruta-100 se creó con una imagen, equipo de transporte y organización totalmente diferentes de su antecedente en México; tenía el objetivo de mejorar la movilidad y regularizar el transporte.

En 1981 se retiraron todas las concesiones y la empresa Ruta-100 era la única empresa de autobuses que podía prestar el servicio en el Distrito Federal, que para 1983, ya realizaba 32.7% de los viajes persona-día (Navarro, 2004). Ruta-100 operó entre el año 1981 y 1995. Llegó a tener más de 150 rutas con 7,500 autobuses. Pero durante el gobierno del presidente Miguel de la Madrid, la crisis económica significó para el transporte público carencia de proyectos y recursos; por lo que Ruta-100 disminuyó gradualmente sus unidades en operación posibilitando la expansión del autotransporte concesionado de baja capacidad (combis y microbuses) con lo que se incrementó el número y se amplió el círculo vicioso irregularidad-presión-posterior reconocimiento gubernamental.

La desregulación del sector, la crisis económica y la falta de empleo hicieron que muchas de las liquidaciones de empleados se invirtieran en vehículos o concesiones de servicio de transporte público; esto incrementó rápidamente el número de prestadores del servicio y provocó un desequilibrio en el sector; con una severa sobreoferta que generó diversos problemas en la operación del servicio; presionó a la baja los ingresos de los taxistas, incrementó las jornadas laborales y generó un menoscabo en las condiciones económicas y laborales de los trabajadores del volante.

Sólo los conductores contratados por los sistemas de transporte masivo del Distrito Federal, tienen condiciones laborales aceptables, sindicatos, salarios fijos, servicio médico y prestaciones sociales –incluso superiores a la ley-. Ellos lideran los ingresos percibidos en esta actividad, tienen vacaciones pagadas y jornadas laborales de acuerdo a la Ley del Trabajo (Berrones, 2010).

Para estudiar los procesos de salud/enfermedad de los trabajadores partimos de la premisa que el proceso de trabajo, como modo de producción en el capitalismo, reduce al hombre a fuerza laboral, y el trabajo, se convierte en un proceso enajenante donde los empleados no tienen el dominio de su actividad, son expuestos a riesgos y exigencias, y en consecuencia, a las manifestaciones

fisiológicas y psíquicas, generadas por los objetos, los medios, la organización laboral y la actividad en sí misma (Noriega y Villegas, 1989).

A la luz de estos elementos teóricos se analizan los problemas de salud/enfermedad de los trabajadores del volante, quienes, dadas las características del trabajo que realizan tienen mayores factores de riesgo que otros grupos colectivos (Aguilar-Zinser, 2007).

Marco teórico

Con el objeto de acercarnos al estudio de las condiciones laborales y de salud de los chóferes de taxi y microbús, desde la perspectiva social e histórica del proceso salud/enfermedad se considera que este proceso está determinado por las condiciones políticas, económicas y culturales de los grupos colectivos, por lo que el abordaje del problema se plantea a partir de los procesos de transformación de las políticas públicas que permitieron la exclusión de la fuerza de trabajo; el desmantelamiento selectivo, la mercantilización de las instituciones estatales y la privatización de lo público rentable (López y Blanco, 2007) entre otras características; siendo éstas las que interesan en esta investigación, en tanto, sintetizan las condiciones laborales en las que se encuentran los trabajadores del volante del transporte público de la Ciudad de México.

Según Cuellar y Noriega (1996), es posible ubicar dos períodos en torno al desarrollo de la crisis en México. El primero está comprendido entre 1970 y 1982, cuando se agota el modelo de acumulación y se sientan las bases para el modelo neoliberal, actualmente vigente, que conforma los antecedentes del segundo, de la mitad de la década de los ochenta hasta la fecha, caracterizado por deterioro y tercerización del empleo en el marco de la flexibilización y desregulación laboral, la disminución de los empleos productivos y del empleo asalariado; lo que incrementa el trabajo independiente o por cuenta propia, el aumento del empleo precario y el aumento de la proporción de trabajadores desprotegidos socialmente. Otra premisa teórica de la que se parte es la de proceso de trabajo como determinante de los procesos de salud/enfermedad (Noriega y Villegas, 1989). En este sentido, para el estudio del proceso laboral de los choferes, es necesario describir los riesgos y exigencias que comparten este grupo de trabajadores, que se insertan en un proceso particular: objetos, medios, la organización y las actividades que realiza el trabajador. Es importante conocerlos e identificarlos, porque tanto en sí mismos, como las transformaciones que sufren, tienen impacto en la salud de los trabajadores. Los medios de trabajo (MT) son todos aquellos elementos que se usan

para transformar el Objeto de Trabajo en producto, el cual puede ser un bien o un servicio. Otro de los elementos que se emplea para caracterizar el proceso de trabajo (PT) es la actividad que realizan los trabajadores, ésta requiere de esfuerzo físico y mental y de un aprendizaje que exige al trabajador la necesidad de desarrollar diversas habilidades y capacidades humanas.

Sobre la actividad que realizan los choferes del transporte público de la ciudad de México podemos caracterizarla, desde el concepto de exigencias, como un trabajo muscular estático, postura sentado y de fatiga general, física y mental por las jornadas laborales. En el trabajo estático los músculos se fatigan con más facilidad que en los trabajos dinámicos. La característica circulatoria más común es el aumento de la presión sanguínea (Smolander y Louhevaara, 1990). De la postura sentada, el mayor problema es que, cuando la cadera forma un ángulo de noventa grados, se elimina una de las curvaturas naturales de la columna vertebral. Sobre la fatiga general, los operarios se ven expuestos a temperaturas extremas, calor o frío, la luz, el ruido y a jornadas de gran intensidad y duración. Las características propias de las actividades para la conducción de vehículos los someten a fatiga mental y estrés laboral prolongado.

Material y métodos

Se trata de un estudio descriptivo exploratorio, fundamentado en un enfoque cuantitativo, realizado en abril de 2010 (Berrones, 2010) en el Centro para el Fomento y Salud de los Operarios de Transporte Público de la Ciudad de México (CENFES) ubicado en la colonia Culhuacán, en México, Distrito Federal. La encuesta que se aplicó fue el resultado de tres versiones anteriores, cada una aplicada a diez trabajadores para identificar problemas en el diseño. Se elaboró tomando en cuenta las premisas analíticas que permiten aprehender las condiciones laborales de los trabajadores del volante. Contuvo sesenta y nueve preguntas, se aplicó por seis personas en forma simultánea en un periodo de dos días, durante el trámite obligatorio que los trabajadores del volante tienen que realizar para obtener, ya sea por primera vez o por refrendo, su licencia tarjetón. Participaron 260 personas de un total de 400,000 que se calculan que trabajan en el Distrito Federal (Berrones, L. 2010), lo que representa un error de 0.0309 para un intervalo de confianza de 95%. Los trámites, que realizan los choferes, se realizan de acuerdo a sus necesidades o al vencimiento de su licencia sin importar en que delegación vivan o en qué zona trabajen. Además, no importa el orden alfabético

del apellido, edad, sexo o ninguna otra característica; por lo que se puede afirmar, que la muestra es aleatoria simple y sin reposición.

Los participantes, no recibieron aliciente alguno y la encuesta no pedía el nombre, por lo que los datos obtenidos guardan la confidencialidad y sólo son usados para fines de investigación de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM) para beneficio de los choferes, promover su profesionalización y para analizar y mejorar la situación del transporte público en el Distrito Federal.

Resultados

Se obtuvieron datos referentes a edad, sexo, talla, peso, hábitos laborales, de sueño, antecedentes de accidentes viales, satisfacción, bienestar, calidad de vida en el trabajo, salud, datos socioeconómicos, de salud y de dimensión laboral entre otros. Las preguntas fueron de tipo cerrado, con respuestas de escala cuantitativa, negativa o positiva; sólo en algunos casos fueron consideradas como variables continuas por ejemplo “¿Cuánto es su ingreso neto?”. Los resultados obtenidos son mostrados en la tabla 1 y se pueden resumir de la siguiente forma:

El total de 260 participantes representa 0.07% de la población estimada de trabajadores del volante en el Distrito Federal. El 98% por ciento son de género masculino y en promedio tienen 41 años con límites de 18 y 72 años. Cerca de 58% son casados, 23% viven en unión libre y 84% son padres de familia con un promedio de dos hijos. Sólo 46% representa el único ingreso para su familia, mientras que el resto tienen ayuda distribuida de la siguiente manera: esposas 26%, otros familiares 12%, y 8% por los hijos. 43% vive en casa propia, 24% rentan y 23% vive con algún familiar; sus casas están distribuidas por todo el Distrito Federal, sin que exista gran variación en cuanto a la ubicación, las casas tienen cuatro habitaciones por vivienda y sólo dos dormitorios; en promedio viven cuatro personas por hogar, con límites de una y quince personas. Su ingreso neto percibido es tres veces mayor al salario mínimo del Distrito Federal, con media en \$1,346.46.00 a la semana, trabajando diez horas por seis días en el mismo periodo.

Cerca de 81% maneja taxi, 12% microbús, 4% un vehículo de carga y sólo 32% son propietarios del vehículo. La mayoría (87%) no tiene otro trabajo, 19% no tiene experiencia, 42% ha manejado durante más de 12 años y tienen un promedio de 13 años de experiencia.

Tabla 1: Principales resultados de la encuesta “Trabajadores del volante de la Ciudad de México”.

Datos Generales		Dimensión de Salud	
Variable de estudio	Frecuencias	Variable de estudio	Frecuencias
a) Edad de los operarios.	32 años (4.33%) valor modal	a) Padecen alguna enfermedad	Sí (12.7%) No (84.1%)
b) Género	255 hombres (98.08%) 5 mujeres (1.92%)	b) Padecen enfermedades crónico degenerativas	Sí (13.10%) No (86.90%)
c) Estado Civil	Casados (57.87%) Unión libre (23.23%) Solteros (11.42%)	c) Están en tratamiento médico	Sí (90.87%) No (9.13%)
d) Último grado de estudios	Secundaria (50%) Preparatoria (20.90%) Primaria (21.31%)	d) Sus padres o abuelos padecieron o padecen alguna enfermedad crónica	Sí (52.2%) No (47.8%)
e) Número de hijos	Dos hijos (27.9%) Un hijo (21.5%) Tres hijos (21.1%)	e) Fuman	Sí (55.38%) No (44.62%)
Dimensión Personal		f) Ingieren bebidas alcohólicas	Sí (20.38%) No (79.62%)
Variable de estudio	Frecuencias	g) Comida habitual	Casa (66.12%) Puestos callejeros (8.57%) Cocina económica (25.31%)
a) Ser operador de transporte me hace	Muy bien (56.63%) Bien (41.37%) Mal (0.40%) Me da lo mismo (1.61%)	h) Bebidas consumidas con mayor frecuencia	Agua simple (75.30%) Refrescos (12.55%) Agua de frutas (10.12%)
b) Ser operador de transporte es para mí	Motivo de orgullo (23.63%) Una forma de ganarme la vida (67.09%) Un trabajo transitorio (9.28%)	i) Realizan actividad física	Sí (85.48%) No (14.52%)
c) El servicio que presto a los usuarios es	Importante (61.51%) Necesario (30.54%) No necesario (7.53%) Sin importancia (0.42%)	j) Actividad física realizada con mayor frecuencia	Caminar 30.76% Correr 15.0% Fútbol 13.07%
Dimensión socioeconómica		k) Veces que han sufrido accidentes de tránsito	Una vez (16.54%) Dos veces (13.85%) Tres Veces (2.69%)
Variable de estudio	Frecuencias	Biodiversidad Laboral	
a) Lugar de nacimiento	193 (76.9%) nació en D.F. 50 (19.9%) fuera del D.F.	a) Tipo de unidad que maneja	Taxi (81.20%) Microbús (11.60%) Carga (2.80%) Otro (4.40%)
b) Ubicación de domicilio	36 (13.84%) viven en delegación G.A.M. 30 (11.53%) viven en Iztapalapa.	b) Propiedad de la unidad	No propietarios (67.87%) Propietarios (32.13%)
c) Sostén de la familia	114 (43.84%) sostienen a su familia 122 (46.32%) no la sostienen	c) Experiencia en su trabajo	Más de 12 años (42.28%) Sin experiencia (19.11%)
d) Quién contribuye al ingreso familiar	65, (25%) contribuye esposa 30 (11.53%) otros familiares 21 (8%) hijos	d) Experiencia en otro trabajo	No tienen otro trabajo (86.56%) Tienen otro trabajo (15.43%)
e) Vivienda	108 con casa propia (41.53%) 59 personas rentan (22.69%) 58 viven con algún familiar (22.3%)	e) Días de trabajo	Seis días (62.87%) Siete días (17.82%) Cinco días (13.86%)
f) Personas por vivienda	67 dijeron que 4 personas (25.76%) 56 dijeron que 3 personas (21.53%)	f) Horas de trabajo.	Ocho hrs./día (21.70%) Diez hrs./día (22.13%) Doce hrs./día (23.83%)
g) Cuartos por vivienda	65 operarios 3 cuartos (25.0%) 57 operarios 4 cuartos (21.92%)	g) Ingreso neto percibido.	\$501 a \$1000 (33.92%) \$1001 a \$1500 (41.41%)
h) Cuartos para dormir	85 utilizan dos cuartos (32.69%) 70 utilizan tres cuartos (26.92%)		

Fuente: Berrones, 2010.

Cerca de 71% tiene estudios básicos de primaria y secundaria, aunque se puede encontrar analfabetas o personas con estudios de posgrado. El 97% de los trabajadores del volante se encuentra satisfecho con su trabajo, 1.6% es indiferente y 0.4% está insatisfecho; 23.6% considera que su familia ve a su trabajo como un motivo de orgullo, 67% como necesario y 9.9% como intrascendente, 62% cree que el servicio que presta es importante, 31% que es necesario, 7.5% cree que no es necesario y 0.5% que no tiene importancia.

El 38% reportó haber tenido un accidente, 14% ha tenido dos y 2.7% tres; lo que en promedio da 0.71 accidentes de tránsito por persona, y, aunque no se puede asegurar si es por falta de pericia o capacitación, lo cierto es que la actividad implica alto riesgo e inseguridad vial.

Respecto a la salud, dentro de los datos más relevantes se observa que sólo 13% declara tener alguna enfermedad, de los cuales, 91% están en tratamiento médico, 55% fuma, 20% declara el consumo de bebidas alcohólicas, 85% declara realizar alguna actividad física o deportiva, 46% duerme menos de ocho horas por día, 12% cambia de turno habitualmente, 45% ronca cuando duerme, 6% indicó que le ha faltado el aire durante el día y 49% registró tener algún dolor de cabeza o cuerpo.

El 45% no tiene ningún tipo de servicio médico, 7% está inscrito en el programa de medicamentos gratuitos, 7% en el seguro popular, 20% tiene servicio privado y sólo 20% está inscrito en el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) o el

Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (ISSSTE), lo que se ve reflejado en que 92% no firmó contrato laboral, 85% no tiene vacaciones pagadas y sólo 20% tiene algún tipo de ahorro para el retiro o pensión.

Por último, las condiciones laborales tienen repercusión en la ciudad, en forma de externalidades y nivel de servicio manifestada en los accidentes viales, las infracciones de tránsito (accidentes potenciales), que son atribuidas a errores humanos, tienen en general una fuerte correlación con las condiciones laborales (Tabla 2), especialmente en aquellas en las que interviene la fatiga, como la jornada laboral diaria y semanal, y que explica y se traduce en grandes costos sociales.

Discusión

A partir de la desaparición de la Ruta-100 (Figura 1), los procesos de las políticas neoliberales que permitieron principalmente la desregulación del autotransporte conformó, no sólo el sistema de transporte público urbano inequitativo y antidemocrático que tiene la ciudad de México, sino además que le confiere a los trabajadores del volante ciertas particularidades. La importancia de las condiciones de vida y labores de los trabajadores del volante, es que al cambiar ciertas de sus situaciones de riesgo y exigencia, probablemente se tendrá impacto en las condiciones de salud y las condiciones laborales y por tanto el nivel de servicio del transporte público en la Ciudad de México y con ello la calidad de vida de la población.

Tabla 2: correlación entre accidentes e infracciones y jornada laboral (condiciones)

	Mal remunerados	Jornadas de más de 8 hrs./día	Trabajan más de 5 días por semana
Accidentes	0.08	0.77	0.78
Infracciones	0.01	0.73	0.11

Fuente: Berrones, 2010.

Las condiciones laborales de los trabajadores del volante permiten caracterizarlo como un trabajo precario. En primer lugar, es necesario que trabajen más de sesenta horas semanales para adquirir un ingreso mayor sólo en tres veces al salario mínimo. Se le suma a ello no contar con contratos laborales y agrupaciones laborales que les permitieran acceder a ciertas prestaciones que tienen otros trabajadores como servicios médicos, vacaciones pagadas o aguinaldo. Por otro lado, por las características de la actividad misma, se encuentran expuestos a estrés laboral. Es así, que a pesar de que la encuesta arroja que los estilos de vida (hábitos higiénico/dietéticos, sueño, consumo de bebidas alcohólicas, consumo de tabaco, ejercicio) de la mayoría de los trabajadores del volante son saludables existe una alta prevalencia de enfermedades crónico/degenerativas en los trabajadores encuestados.

El estudio de los procesos de salud y enfermedad articulados a los procesos laborales permite entender la determinación económica de la salud/enfermedad. Entender estos procesos y que los trabajadores los conozcan permitirá mejorar su estado físico, sus condiciones de vida y por lo tanto de salud; y de manera adicional que disminuyan los accidentes de tránsito.

La relación del proceso de trabajo con las políticas públicas (Figura 2), desde el punto de vista de su determinación sociohistórica, en los contextos de globalización y políticas de corte neoliberal, ha creado estructuras de mercado, que exigen altos niveles de competitividad y que día a día obligan, en el ámbito del transporte público, a tener tarifas que disminuyan los costos, elementos que impulsan una organización y división del trabajo que establecen

Figura 1: Evolución del autotransporte de pasajeros en el Distrito Federal Fuente: Elaboración propia



Fuente: Elaboración propia

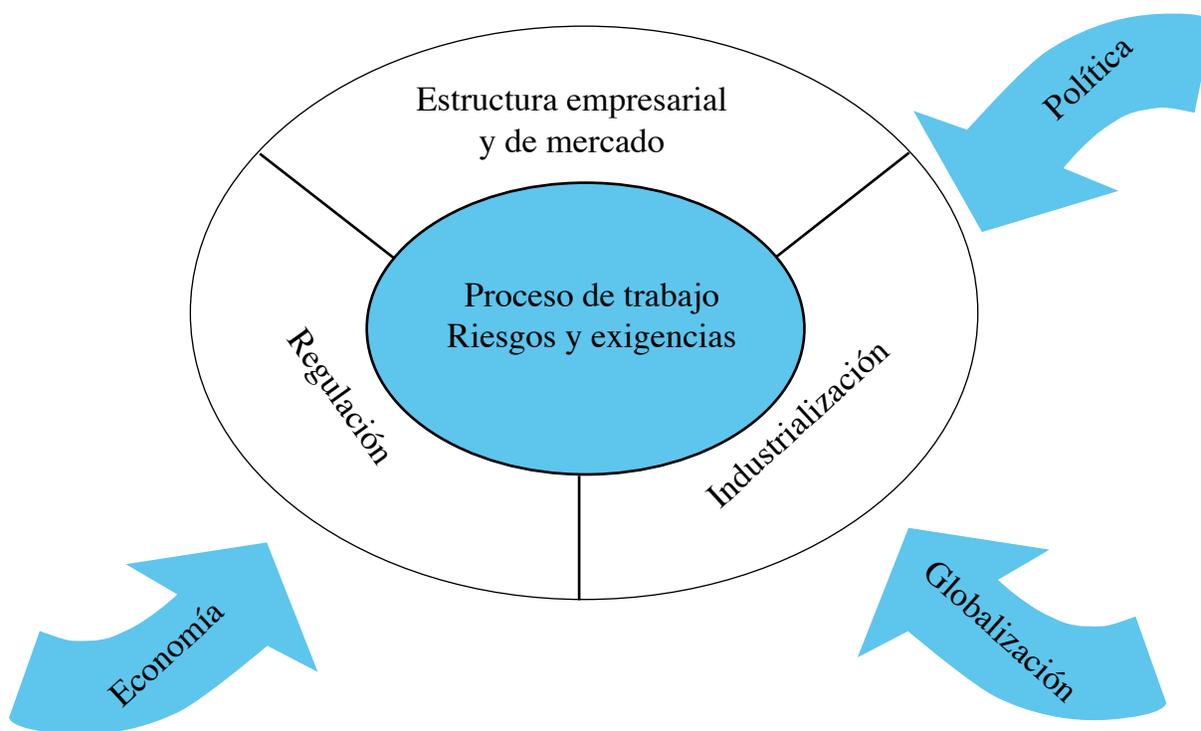
condiciones laborales de precariedad, debido a que las presiones económicas son asumidas directamente por los trabajadores que se expresan en jornadas laborales más extensas, menores ingresos, vehículos antiguos e inseguros y la ausencia de protección y seguridad social. Aunado a esto, la regulación que se encarga de controlar la explotación y operación de los servicios de transporte y los derechos laborales; son insuficientes y obsoletas, están en condiciones de inoperatividad, además de que las autoridades no son estrictas y no existen mecanismos que ayuden a poner candados para que éstas se cumplan.

Por otro lado, es necesario, que para posteriores estudios se considere la indagación a través de entrevistas y otras rutas metodológicas cualitativas que permitan la exploración a profundidad de las condiciones laborales de este grupo colectivo, se recomienda que se trabaje con grupos focales

que permitan reconstruir el pensamiento de los trabajadores e identificar las representaciones sociales, imaginarios y forma de vida de los trabajadores del volante desde una perspectiva subjetiva, es decir, que ellos mismos indiquen sus necesidades y forma de vida, para encontrar soluciones que logren beneficios tanto a nivel laboral, como la calidad de vida y de sus condiciones de salud; y que finalmente repercuta de forma positiva a la sociedad y a la ciudad.

Posteriormente, integrar cursos de capacitación con aprendizaje significativo, que aunque sea obligatorio para el trámite de su permiso de circulación o licencia tarjetón, incentive al trabajador y lo sensibilice respecto a la importancia de su actividad; y que por voluntad y determinación contribuya a disminuir los costos sociales, aumente el nivel de servicio, la productividad y la calidad de vida en el trabajo, para que la Ciudad de México tenga verdaderos profesionales del volante.

Figura 2 Condiciones laborales a partir de las políticas económicas



Fuente: Elaboración propia

Algunos elementos que surgen del presente trabajo y que pueden servir para la comprensión de las condiciones laborales y su determinación en la satisfacción y calidad de la actividad que realizan los trabajadores del volante, la constituyen la adecuación de la teoría de la posición social (Galtung, 1964) y la teoría de la función de la Producción Social (Ormel, Lindemberg, Steverink, y Verbrugge, 1999), a este grupo de trabajadores. Aunque los indicadores entre variables de satisfacción laboral, personal o en el ocio, muestran que no tienen fuertes lazos o correlaciones ante

las condiciones laborales y de salud de los trabajadores del volante, si permite identificar los principales procesos y elementos que afectan el bienestar de este grupo que tiene características muy heterogéneas. Elementos que identifican malestares y peligros generales, al que se enfrentan y que deben ser considerados, tanto por las autoridades, como por las organizaciones y agrupaciones que defienden los derechos laborales, para buscar el aumento al nivel de satisfacción, bienestar y calidad de vida de los trabajadores del volante.

Referencias bibliográficas

- AGUILAR NERY, J. (1999). Choferes, antropología y vida cotidiana. Notas de un viaje por la Ciudad de México. *Versión* (9), 127-162.
- _____ (2008). Re-Construyendo el punto de vista del chafirete mexicano: acerca de un oficio urbano de ambivalente pasión. *Revista de Antropología Iberoamericana*, 447-474.
- AGUILAR-ZINSER, J. (2007). Prevalencia de Sobrepeso y obesidad en los operadores mexicanos del transporte de pasajeros. *Gaceta Médica de México* vol 143 No. 1, 21-25.
- AGUILAR-ZINSER, J. e IRIGOYEN-CAMACHO, M. (2007). Prevalencia de obesidad y sobrepeso en operadores mexicanos del transporte de pasajeros. *Gaceta Médica de México*, Vol 143 No 1, 21-25.
- BERRONES, L. (2010). *Condiciones laborales de los trabajadores del volante del transporte público de pasajeros y su repercusión en la ciudad*. Querétaro: Universidad Autónoma de Querétaro.
- CUELLAR, R. (1996). Racionalidad Capitalista y medicina del trabajo. *Salud Problema*, UAM-X, 41-46.
- CUELLAR, R., y NORIEGA, M. (1996). Modernización, Condiciones de trabajo y Salud. *Salud de los Trabajadores*, vol 4, No. 1, 6-15.
- GALTUNG, J. (1964). Foreign policy opinion as a function of social position. *Journal of Peace Research*, vol. 1 no. 3-4, September, 206-230.
- GEERTZ, C. (1991). Desde el punto de vista de los nativos. Sobre la naturaleza del conocimiento antropológico. *Alteridades*, 1 (1), 50-57.
- LAURELL, C. (1978). Salud-Enfermedad y Formación socioeconómica. *Salud Problema* No 2, UAM-X, 18-20.
- _____ (1981). La Salud/Enfermedad como proceso social. *Revista Latinoamericana de salud*, 2 (1), 7-25.
- LAURELL, C. y MÁRQUEZ, M. (1983). *El desgaste obrero en México*. México: Ediciones Era.
- LÓPEZ ARELLANO, O. y BLANCO, J. (2007). Políticas de Salud en México. La Reestructuración neoliberal. En: Jarillo E. y Ginsberg E. (Coords.) *Salud Colectiva en México. Temas y desafíos*, Buenos Aires: Lugar Editorial, 21-48.
- MARGULIS, M. (1980). Reproducción social de la vida y reproducción social del capital. *Nueva Antropología*, año 4, núm 13-14, 47-64.
- NAVARRO BENÍTEZ, B. (2004). *Los taxis de la Ciudad de México*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- NORIEGA, M. (1993). Organización laboral, exigencias y enfermedad. *Salud y Sociedad* 2000 (3), 167-187.
- NORIEGA, M. y VILLEGAS, J. (1989). *El trabajo sus riesgos y exigencias*. México: SITUAM.
- ORMEL, J., LINDEMBERG, S., STEVERINK, N. y VERBRUGGE, L. (1999). Subjective Well-Being and Social Production Functions. *Social Indicators Research*, Volume 46, Number 1, 61-90.
- PÉREZ LÓPEZ, C. (2006). *Muestreo Estadístico*. Madrid: Pearson Prentice Hall.
- RODRÍGUEZ LÓPEZ, J., y NAVARRO BENÍTEZ, B. (1999). *El Transporte Urbano de Pasajeros de la ciudad de México*. México: Comité Editorial del GDF.
- ROSEN, G. (1977). *Da policia médica á medicina social: ensaios sobre a história de assistência médica*. Rio de Janeiro: Graal.
- SMOLANDER, J. y LOUHEVAARA, V. (1990). Trabajo Muscular. En *Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo*, 29.29.