



Casa abierta al tiempo

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA  
UNIDAD XOCHIMILCO**

División de Ciencias Sociales y Humanidades

**La permanencia del comercio ambulante en los vagones del Sistema de  
Transporte Colectivo Metro del 2018 al 2021.**

**T R A B A J O T E R M I N A L  
PARA OBTENER EL GRADO DE  
LICENCIADA EN POLÍTICA Y GESTIÓN SOCIAL**

**P R E S E N T A:**

**Orozco Noguez Daniela**

**Asesor:**

**Mtro. García Villanueva Carlos Antonio**

Ciudad de México

05 de octubre del 2022.

## Índice

Agradecimientos.....	3
Introducción.....	4
<b>Capítulo I. El comercio informal en la Ciudad de México. ....</b>	<b>9</b>
<b>I.II El comercio ambulante en la red del metro de la capital.....</b>	<b>13</b>
<b>Capítulo II. Atención del gobierno local al comercio informal en el Sistema de Transporte Colectivo Metro.....</b>	<b>19</b>
<b>II.I La actuación de las autoridades locales.....</b>	<b>27</b>
<b>Capítulo III. Permanencia del ambulante en los vagones del metro capitalino.....</b>	<b>36</b>
<b>III.I Retos que representa el comercio ambulante.....</b>	<b>46</b>
<b>Conclusiones:.....</b>	<b>52</b>
<b>Bibliografía: .....</b>	<b>55</b>

## Agradecimientos.

En las presentes líneas busco plasmar mis agradecimientos a todas las personas que fueron testigos y parte del camino no solo en la elaboración de esta investigación, sino de mi desarrollo como universitaria y preparación profesional.

Primero me gustaría reconocer el apoyo incondicional y ejemplo de vida de mis cuatro hermanos, quienes han crecido junto conmigo en el camino siendo mi base y respaldo en las situaciones de ahogo, a mi madre quien desde antes de conocerme me ha entregado su tiempo, su amor, abrigo y cuidados de manera incondicional.

A mis compañero y amigos, todas aquellas personas que contribuyeron con su granito de arena brindándome su ayuda y facilitando el cumplimiento de mis obligaciones, así como su atribución de alegres recuerdos a lo largo del trayecto.

Y finalmente a mis profesores , quienes demostraron el compromiso por orientar y compartir el conocimiento con sus alumnos.

Soy fiel creyente de que todo logro se hace posible gracias al conjunto de roles de las personas presentes, por lo que quedo eternamente agradecida con todos aquellos que formaron parte de esta etapa de mi vida y contribuyeron a hacer realidad la más importante de mis metas profesionales.

## Introducción

El interés por realizar este trabajo surge ante la importancia de analizar y valorar las medidas tomadas por autoridades del Gobierno de la Ciudad de México para atender el comercio ambulante en el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro de la Ciudad de México (CDMX) y, éste deseo de estudiar lo informal obedece a la cotidianidad que he experimentado como usuaria de este transporte.

Ser partícipe casi todos los días del comercio ambulante dentro de los vagones del metro capitalino me ha creado inquietudes sobre la complejidad que representa este fenómeno para todos los actores involucrados, en especial para el gobierno de la Ciudad de México.

Es importante destacar que el comercio informal es una de las actividades de autoempleo más importantes en la vida urbana que se hace presente desde hace varias décadas, el cual ha tomado el espacio del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro de la CDMX como un lugar para el uso de relaciones económicas y comerciales pues la concentración de personas ha dado pauta al nacimiento del fenómeno.

Según los últimos datos registrados por el Instituto Nacional de Estadísticas y Geografía (INEGI) se trasladan de manera diaria 4.6 millones de usuarios. (INEGI, 2022)

A través de los años se observa una permanencia y expansión del comercio informal en el metro capitalino, lo que ha conducido al reconocimiento de la importancia de este fenómeno y el interés político, económico y social, generando así que el gobierno local busque ejecutar acciones que le permitan tener control sobre el comercio ambulante, sin embargo, la carencia de un marco jurídico o de políticas públicas que atiendan el comercio informal en el transporte público continúa presente.

El desarrollo de esta investigación nos permite vincular contenidos aprendidos en la licenciatura de Política y Gestión Social, al identificar y analizar los métodos de atención gubernamental implementados que permitan valorar la intervención de las autoridades locales ante esta problemática de interés público.

Además de reconocer las áreas de mejora en materia de políticas públicas (diseño, implementación y evaluación) para finalmente de manera crítica evidenciar la falta de programas, políticas, normas, etc.

Se indaga de manera puntual sobre el papel de las autoridades gubernamentales durante el período 2018 a 2021, destacando los cambios aplicados en las acciones implementadas, los avances en los resultados y el interés por incluir la problemática en la agenda de cada gobierno.

El comercio informal en el metro capitalino ha tomado lugar como una intensa actividad económica generadora de ingresos para “los vagoneros”; pese a representar una manera ilegal y arriesgada de ganarse la vida por los constantes enfrentamientos con las autoridades, sin mencionar la capacidad de relaciones que se requiere para tener estabilidad en esta forma de autoempleo.

Por lo señalado, es importante conocer la permanencia del comercio ambulante dentro del STC Metro de la CDMX buscando el acceso a un amplio panorama de las acciones ejecutadas por las autoridades gubernamentales para controlarlo y, entonces comprender la necesidad de cambios en la atención implementada.

Este fenómeno conduce a pensar en las condiciones laborales poco favorables que existen en la CDMX y la falta de eficiencia en atención gubernamental de las autoridades pertinentes de la capital hacia este problema público.

El tema del abundante comercio informal en el metro de la capital ha sido un foco de atención, por lo que algunos investigadores de las universidades públicas del país se han dado a la tarea de indagar desde diferentes perspectivas este fenómeno:

Méndez, Aké y Bautista (2022) describen de manera puntual el comercio ambulante desde un enfoque mayormente cuantitativo, lo cual les permite desarrollar una tipología de las personas que practican el comercio informal en el metro y se analiza detalladamente redes de liderazgo y control social que son parte fundamental de este fenómeno.

Por otro lado, Ruiz de los Santos (2009) no solo analiza el trabajo del vagonero en el STC Metro también busca actualizar conceptos tradicionales de la sociología del trabajo e indagar en los sentidos del trabajo que los vendedores ambulantes del metro tienen respecto a su actividad laboral.

Finalmente, Serna E. (2020) se adentra desde un enfoque sociológico en resaltar antecedentes del crecimiento del comercio informal en el metro, las características sociales de los vagoneros y la criminalización del comercio popular.

Así mismo, desarrolló lo que sería un trabajo de corte etnográfico con un enfoque jurídico donde se destaca la prohibición del comercio popular por reglamentos del STC Metro y las leyes que tratan de ordenar la cultura cívica en la CDMX. (Serna E. , CEDUA, 2022)

Con el análisis de los enfoques aplicados en los artículos e investigaciones realizados por los diferentes académicos me parece pertinente destacar en este proyecto la actuación y responsabilidad de las autoridades gubernamentales frente al comercio ambulante en el metro de la Ciudad de México como problema público, reconociendo las acciones ejecutadas, los cambios alcanzados y las decadencias como el reconocimiento de las necesidades por condición social o perspectiva humana en la atención a esta problemática.

Teniendo como pregunta de investigación: ¿Cuál es la incidencia de las acciones implementadas para la atención al comercio informal por el gobierno de la Ciudad de México en el permanente ambulante del Sistema de Transporte Colectivo Metro durante el período 2018 a 2021?

Para alcanzar el objetivo de valorar el impacto alcanzado en el permanente ambulante en los vagones del metro de la Ciudad de México a través del análisis de las acciones que las autoridades capitalinas han implementado como atención al comercio informal durante el 2018 al 2021.

Mediante el alcance de los siguientes objetivos específicos:

- Describir los antecedentes del comercio informal en el Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México.
- Analizar leyes y acciones que controlan el comercio ambulante en los vagones del metro de la CDMX.
- Valorar el impacto obtenido de la atención gubernamental que ha permitido la permanencia del comercio ambulante en el STC Metro en la CDMX.

Finalmente, esta investigación es analítica y descriptiva, por lo que, está basada en datos cualitativos y cuantitativos que permiten reconocer los impactos en el comercio ambulante del metro capitalino; se emplea trabajo de campo mediante la observación participante y la recolección de datos registrados que permiten la elaboración de cuadros, gráficas, tablas y conclusiones con el fin de alcanzar los objetivos y llegar a una respuesta completa de la pregunta de investigación.

El motivo por el que se decidió emplear la observación participante como la técnica de investigación aplicada es para conocer desde la subjetividad de los protagonistas las interacciones de la problemática con la atención gubernamental, complementado el análisis con datos cuantitativos registrados que nos darán una visión más objetiva y finalizar con la formulación de conclusiones que tengan argumentación sólida.

El presente trabajo está dividido en tres capítulos que a su vez se encuentran subdivididos; el primer capítulo en el apartado uno utiliza datos como antecedentes que respaldan la permanencia a lo largo de los años del comercio informal y las razones por las que se convirtió en un foco de atención.

En el apartado dos se hace un breve resumen de la introducción del comercio informal en el metro y las características de la red que lo convierten en un lugar para comercializar.

En el segundo capítulo, la primera parte incluye las leyes que actualmente existen para buscar el control del comercio en el metro, así como algunas brechas jurídicas en la materia. La segunda parte del contenido describe las campañas implementadas por el gobierno capitalino del 2018 al 2021 para controlar el comercio informal en el metro incluyendo el reconocimiento de los resultados alcanzados con base a sus objetivos.

Para el tercer capítulo, se presentan los resultados del trabajo de campo donde se reconocen una perspectiva subjetiva a partir del análisis de los actores principales ante las medidas implementadas por el gobierno de la CDMX, permitiendo una visión crítica hacia la solución al problema. Y finalmente se encuentran las conclusiones.



## Capítulo I.

### El comercio informal en la Ciudad de México.

El comercio en nuestra sociedad tiene un carácter económico y un origen cultural donde se observa la adaptación del intercambio de productos para cubrir las necesidades humanas, pero sobre todo una de las actividades económicas más importantes generadoras de ingresos y empleos para la población.

Sin embargo, el comercio en México ha tenido una larga trayectoria de formación y administración que nos conduce a reconocer los dos tipos de comercio: formal e informal.

Estos tipos de comercio han fragmentado a la sociedad en el ámbito empresarial, por una parte, el sector formal el cual ...

*“involucra actividades de producción, de bienes y servicios que concentran la fuerza laboral en la estructura económica; cumpliendo con las normas establecidas por el Estado en materia laboral, fiscal y legal, con el fin de regular las relaciones de producción y empleo.”* (Chavarría, 2022, pág. s/p)

Por otra parte, el sector informal que de acuerdo al artículo tercero de la Ley Federal de Fomento al Comercio Informal es...

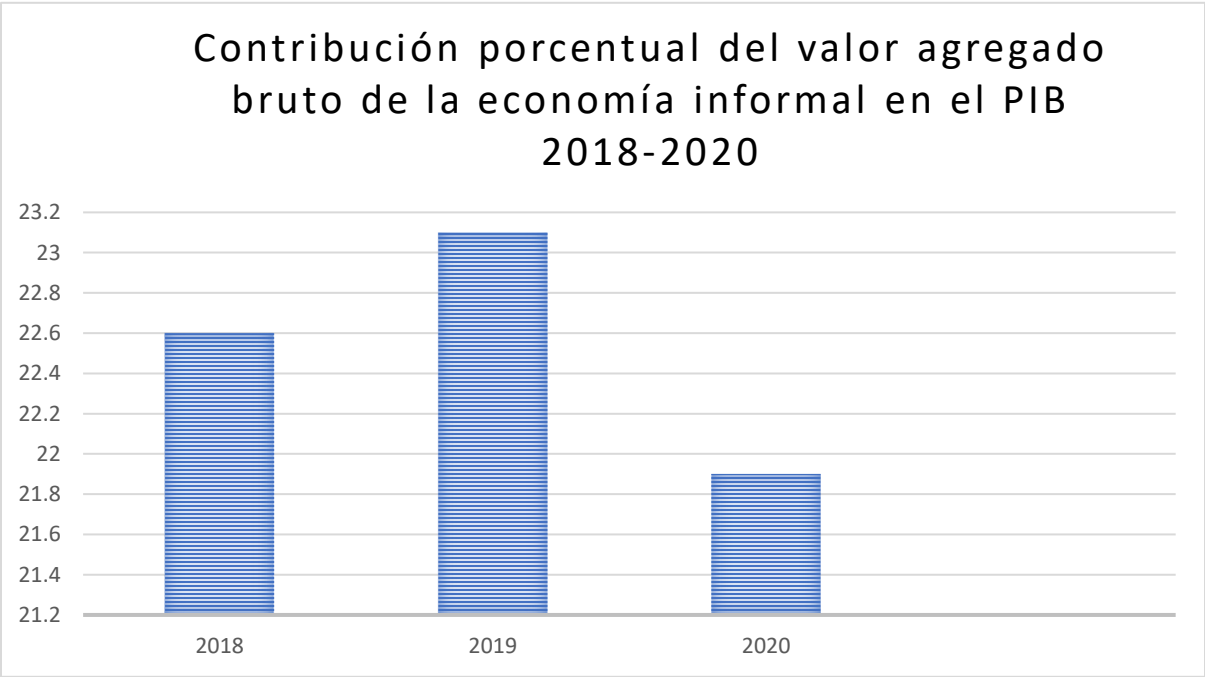
*“aquel en el cual las personas laboran por su cuenta en micronegocios comerciales que operan en la vía pública, y de manera irregular ya que no cuentan con los permisos o procesos fiscales requeridos por las autoridades para ejercer su actividad”*

La informalidad en el comercio también tiene raíces históricas, ha existido en diferentes épocas como característica del subdesarrollo y trayectoria hacia la modernidad de nuestro país, así como el reflejo de una regulación deficiente donde los costos para pertenecer a la formalidad superan las ganancias y la capacidad para la aplicación de la ley es débil.

Convirtiéndose pues en un fenómeno complejo y latente pero no observable, lo que quiere decir que se expande pero que resulta inexacto medirlo; la expansión del comercio informal se apoderó de periferias de los mercados, plazas o tianguis, que en todo momento el ámbito político reconoce como una problemática por estar fuera del régimen normativo.

El Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) mediante los registros realizados en la materia respalda la visible permanencia de esta actividad en nuestro país. Comprendiendo el periodo de 2018 al 2021 se observa la presencia de este sector informal; tan solo en el año 2020 donde a pesar de haber una considerable disminución porcentual, la ocupación informal representa una contribución en el PIB de un 56%, o bien una contribución de \$22 por cada \$100 generados del PIB del país. (INEGI, 2022)

**Gráfico 1.**



Elaboración propia con datos de INEGI 2021.

Durante varios años el comercio informal en México se ha mantenido presente e incluso se ha incrementado por distintos factores tales como: las crisis, la reestructuración productiva, la desregularización de las actividades económicas, el crecimiento demográfico y la liberalización de la economía que conducen a un grupo de la población a buscar oportunidad en la informalidad.

La mayoría de los investigadores en la materia, coinciden en que la informalidad en el comercio es la respuesta al excedente de fuerza de trabajo excluida de la dinámica capitalista.

El crecimiento del comercio informal principalmente en las ciudades ha sido paralelo a las notables crisis del capitalismo internacional reflejado en el mercado, pero específicamente en su desequilibrio entre oferta y demanda; es decir que las crisis tienen como consecuencia el desempleo a lo que el comercio informal aparece como solución para hacer frente a sus efectos. (Melcher, IIES-ULA, 2022)

*“La economía informal es una solución provisional a un problema que la economía formal no ha tenido la capacidad de dar respuesta, es una válvula de escape.”*  
(Alba, 2022)

Con relación a este punto, se ha reconocido a la informalidad comercial como un problema público que exige atención gubernamental pues conllevan variables laborales y fiscales de gran importancia por ser atribuciones del Estado.

Sería muy utópico pensar que la informalidad comercial puede explicarse desde un único fenómeno; por ello a partir de las explicaciones realizadas por diversos autores se reconoce como consecuencia de la combinación entre la deficiencia en servicios públicos, un régimen normativo pesado y la incapacidad del Estado para hacer valer la ley. (Loayza & Sugawara, 2009)

Lo anterior lo vemos reflejado en los costos que deriva ser parte del marco legal, ya que el margen de ganancia de un determinado sector de la población no resulta suficiente para cubrir el costo que implica entrar y permanecer en el mercado formal.

La informalidad es un fenómeno que resulta característico del subdesarrollo o bien del proceso hacia la modernidad, que ha conducido a utilizar la fuerza de trabajo en condiciones precarias pues se evaden requerimientos legales, lo que en muchas ocasiones es confundido con flexibilidad.

Así como de la interacción entre el Estado y sus agentes privados, la cual se da mediante la manera de ejercer regulación, supervisión y provisión entendidas como sus atribuciones, en donde se persiguen intereses particulares afectando el bien común.

Es decir, en materia laboral se ha generado condiciones insuficientes para garantizar empleos formales que aseguren acceso a recursos idóneos que permitan una buena calidad de vida.

La población mexicana tiene sin duda importantes rezagos cuando hablamos de las oportunidades laborales, ante lo cual aparece como respuesta la necesidad de auto emplearse mediante la informalidad para adquirir ingresos, sin importar consecuencias como el importante impacto que se producen en la economía del país.

La Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio, Servicios y Turismo de los Estados Unidos Mexicanos (CONCANACO) indica que *“la informalidad genera competencia desleal y merma los ingresos de millones de familias en México”*.

Lo que implica en el lado fiscal, un mayor atraso económico provocando una recaudación imparcial.

Lo anterior ha convertido a este fenómeno en un problema público desde varios años atrás y actualmente en un reto importante por resolver para las autoridades pertinentes, pues refleja la ineficiente actuación del gobierno en la materia y la importancia de continuar en la gestión de nuevas alternativas de solución por distintas instancias; dando atención y seguimiento para contrarrestar las principales consecuencias tanto económicas como sociales de este fenómeno.

## I.II El comercio ambulante en la red del metro de la capital.

Se ha intentado explicar de diversas maneras el origen, permanencia y consecuencias del sector informal urbano por distintos autores que nos aproximan a entender este fenómeno; partimos de comprender; ¿Qué es el sector informal urbano?

Según Dorothea Melcher y Mailer Mattié *“Son las formas de reproducción de la fuerza de trabajo fuera de las relaciones tradicionales capitalistas, que corresponden en el ámbito económico (trabajo productivo), o al ámbito político (trabajadores improproductivos del sector público), bajo el criterio de que no por ello actúan al margen de estas mismas relaciones, formando un “sector” independiente o paralelo.”* (Melcher & Mattié, Interpretaciones teóricas en torno, 1992, pág. 63)

Para Pedro Galin *“el origen del sector informal está en los migrantes rurales que no podían encontrar trabajo en el «sector moderno». Frente a la necesidad de sobrevivir deben desempeñar cualquier actividad que les permita obtener un ingreso.”* (Galín, 1991, pág. 46)

Y finalmente, Jaime Mezzera lo define como *“El conjunto de las unidades productivas que tienen muy baja relación capital/trabajo y constituyen el refugio de todos aquellos que resultan excluidos del empleo en el sector moderno y se ven forzados a inventar modos de obtener un ingreso que les permita subsistir”* (Mezzera, 2022)

A través de los aportes realizados por estos autores identificamos la importancia y prioridad que se da al sector empresarial y por lo tanto al sector económico, a partir de lo cual rescataré una característica base de la informalidad, que es el desapego a los lineamientos fiscales del Estado por parte de un sector que se desarrolla paralelamente al comercio formal, pero sin formar parte del mismo.

Así como la reconocida causa por todas las conceptualizaciones, la necesidad de las personas por obtener un ingreso para lograr subsistir en el modelo capitalista.

Con los antecedentes del comercio informal en la zona urbana como un objeto de estudio, parece pertinente indagar sobre la aparición del fenómeno en el área de campo de esta investigación: El Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México.

La Ciudad de México es la capital de nuestro país, es el núcleo político, económico y cultural de la República Mexicana. Ha sido un sitio multifacético de constante innovación y mejoras; en 1969 se marcó el inicio de la vida moderna en materia de movilidad al comenzar con el uso de la obra civil más grande en su historia, el Sistema de Transporte Colectivo Metro.

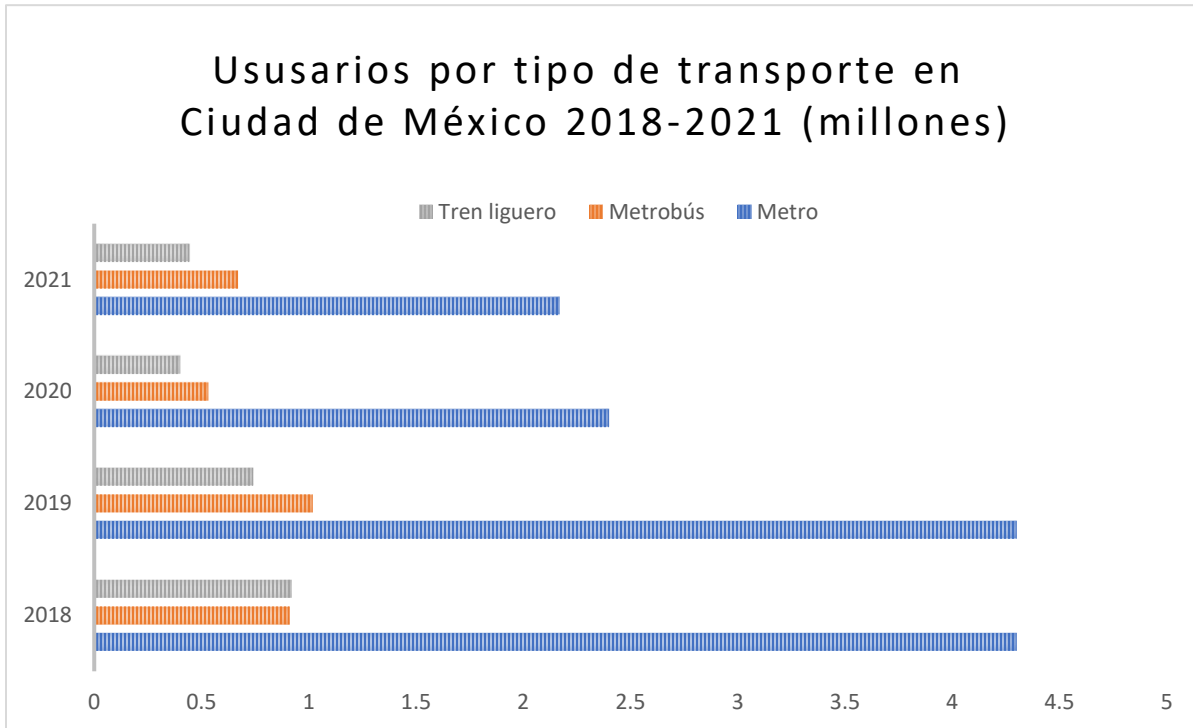
Ilustración 1. El Sol de México.



Fuente: Sitio web El Sol de México, 2020.

En la actualidad el Metro es el medio de transporte más importante en la capital y su zona metropolitana, pues permite la movilidad accesible y eficiente en promedio de 4.6 millones de pasajeros diariamente, marcando una notable diferencia en el servicio con otros medios de transportes de la ciudad. (Gracia, 2022)

**Gráfico 2.**



Elaboración propia con datos de INEGI 2021.

Aunque se pensaría que la función del metro es únicamente el traslado de ciudadanos, en el área que comprende el STC Metro se desarrolla una vida de intensas relaciones sociales y económicas, apareciendo el comercio ambulante como un fenómeno característico del sitio.

El problema de la economía informal no es un hecho reciente ya la autora Ruiz de los Santos lo planteaba “Desde que se inauguró el servicio se presentó el fenómeno, y en la actualidad se ha convertido en uno de los problemas más preocupantes de la Ciudad de México.” (Ruiz. S, 2009 pág.121)

La concentración de tantas personas en las instalaciones de este servicio resulta favorable para el intercambio comercial por lo que se ha convertido en parte de la normalidad para la vida urbana, los usuarios del metro han asumido un papel fundamental del fenómeno siendo los consumidores de los bienes o servicios ofrecidos de manera informal en los pasillos, vagones y alrededores del metro.

El comercio ambulante dentro del metro capitalino adopta una importante estructura de acuerdo a las condiciones que se viven en cada línea y cada estación, el STC Metro se compone de 12 líneas que comprende un total de 195 estaciones abarcando diferentes puntos centricados de la ciudad, cada una de las líneas, pero más particularmente cada una de las estaciones del metro cuentan con características que incitan o facilitan el ambulante.

**Ilustración 2. Metro CDMX.**



Fuente: Sitio web metro CDMX, 2022



Por ejemplo, hay estaciones que se encuentran ubicadas en puntos del centro histórico de la Ciudad de México, lugar donde el comercio ambulante es parte de la cotidianidad y donde la capital suele ser más transitada generando la aglomeración de las estaciones de esta zona.

Así como las estaciones de la zona metropolitana que permite el acceso de los estados vecinos a la ciudad en su mayoría para actividades laborales; y por último las estaciones que cuentan con transbordo (estaciones donde concurren dos o más líneas de la red).

Básicamente los factores territoriales han conducido a la concentración de mayor número de personas lo que hace al comercio ambulante más regular en algunas estaciones que en otras dentro del metro capitalino.

Podemos observarlo en estaciones como Pantitlán, Centro Médico, Pino Suárez, Bellas Artes, Hidalgo, Balderas, Chabacano, San Lázaro entre otras. (SECGOB, 2022)

En cambio, estaciones que se encuentran en colonias poco comerciales o zonas con difícil acceso a otros estados suelen tener menos tránsito de personas como en las estaciones de Consulado, Santa Anita, Instituto del Petróleo, Polanco, Xola, etc.

El contexto histórico es otro factor importante, puesto que la época en que se abrieron las líneas del metro al público marca una brecha sustancial, es decir si comparamos a la línea 1 con la línea 12 es posible observarlo.

El comienzo del servicio de la línea 1 fue en el año 1970; para esta época aún no se tenía una visión sobre el comercio ambulante que lo reconociera como una problemática, sin embargo para la apertura de la línea 12 en el año 2012 a raíz de los años transcurridos y las problemáticas expuestas ya se atendía al ambulante como problema, se vuelve observable y lógico el cambio que existe en la presencia de la informalidad comercial entre estas líneas. (STC, 2022)

**Tabla 1.**

<b>Cronología apertura líneas del metro</b>	
<b>Línea</b>	<b>Período</b>
Línea 1	1969 - 1984
Línea 2	1970 - 1984
Línea 3	1970 - 1983
Línea 4	1981 - 1982
Línea 5	1981 - 1982
Línea 6	1983 -1986
Línea 7	1984 - 1988
Línea 8	1994
Línea 9	1987 - 1988
Línea A	1991
Línea B	1999-2000
Línea 12	2012

Elaboración propia con datos de SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO

Por último, la aceptación y participación de los usuarios de la red del metro a convertido al comercio ambulante en una actividad no solo normalizada sino rentable causando su permanencia y con esto el interés de las autoridades por negociar lineamientos (días, horarios y lugares en que se autorice vender) que permitan un orden y control por las administraciones de gobierno.

Sin embargo, los esfuerzos de organización continúan vigentes hasta conseguir efectos significativos orientados a los objetivos puesto que los escasos avances obtenidos hasta el momento exigen continuidad.

## Capítulo II.

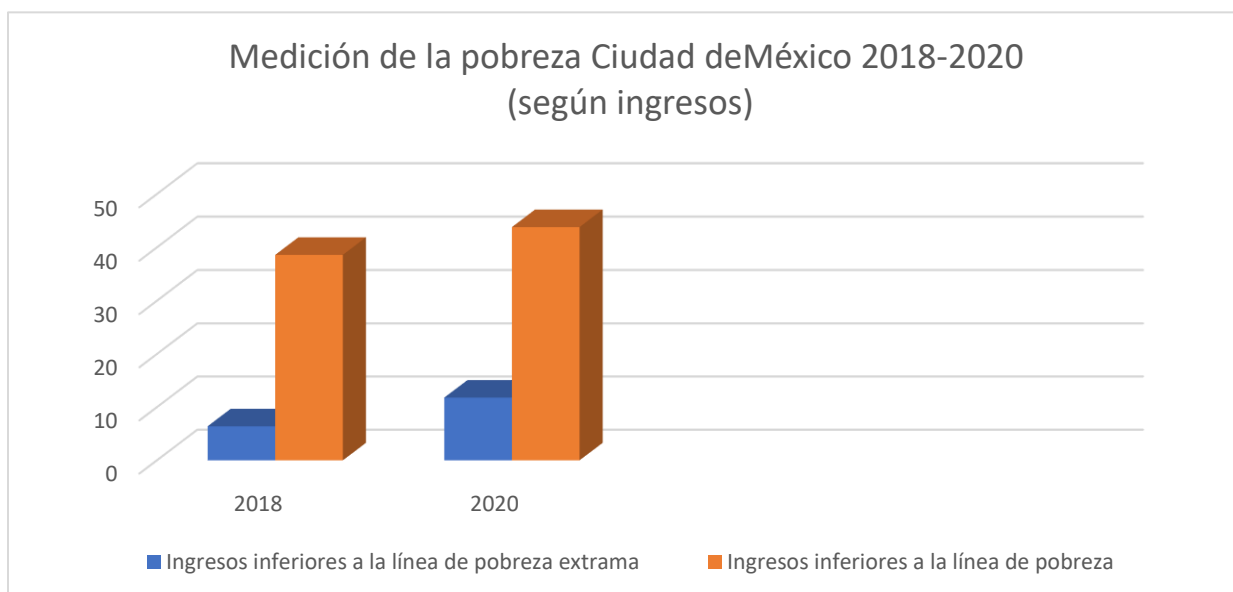
### Atención del gobierno local al comercio informal en el Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Para las administraciones de gobierno de la Ciudad de México regular las actividades informales como el comercio ambulante han permanecido como un asunto de su agenda por todo lo que representa en la dinámica económica y social; además de evidenciar los resultados de la capacidad administrativa de cada gobierno.

*"Para México existe un fuerte problema de crecimiento del sector informal que ha llevado a la reducción de las clases medias y ha contribuido al desarrollo de la polarización social y de la marginalidad"* (Froilán, 2005, pág. 34)

La permanencia de la actividad comercial ambulante como un medio informal para la generación de ingresos de un sector numeroso de personas en la capital mexicana marca la existencia de una problemática económica que refleja la regularización del mercado laboral y una problemática social que plasma la pobreza.

**Gráfico 3.**



Elaboración propia con datos de CONEVAL 2020.

El gráfico 3 permite apreciar el aumento del porcentaje de población que se registro en 2 años tanto en la obtención con ingresos menores a los establecidos para pertenecer a la pobreza extrema, así como el porcentaje de población con ingresos menores a los establecidos para el sector en situación de pobreza.

Además de marcar el importante porcentaje de la población ubicada en la capital que pertenece a este sector vulnerable.

Por lo que entendemos, que el Estado se ve obligado a dar soluciones y seguimiento a la problemática mediante las herramientas formales que le permitan reflejar la intervención y avance en materia de regulación.

Para entender el seguimiento jurídico y normativo que se ha realizado por las autoridades locales de la Ciudad de México en busca de resolver la problemática del comercio ambulante es necesario saber que el metro según el Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo Metro lo determina en el artículo dos como:

*“Un Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública Paraestatal del Distrito Federal, con personalidad jurídica y patrimonio propios, de conformidad con la Ley, que tiene por objeto la realización de las actividades que expresamente le confiere su Decreto de Creación, así como sus posteriores modificaciones y adiciones.”* (Jiménez, 2022)

Esta es una de las principales causas por la que la dirección administrativa del STC Metro tiene la capacidad y autoridad jurídica de tomar decisiones a cerca de las reglas y normas que deben acatarse dentro de todos los espacios y áreas que en su conjunto componen a la red del metro.

El marco normativo en la Ciudad de México es otra base sustancial para el seguimiento de la problemática, en donde se decreta para la capital por medio de diferentes leyes la prohibición de emplearse mediante esta actividad.

El reglamento del Servicio de Transporte Colectivo Metro y la Ley de Movilidad de la Ciudad de México prohíben el ambulante en su artículo 230, fracción XIV:

*“Se prohíbe a los usuarios del servicio público de transporte masivo de pasajeros: ejercer el comercio ambulante, en las unidades, carros y/o vagones, andenes, estaciones, túneles, corredores, escaleras, zonas de acceso, salidas y zonas de distribución y zonas de acceso y salida de las estaciones en un polígono de 25 metros”*

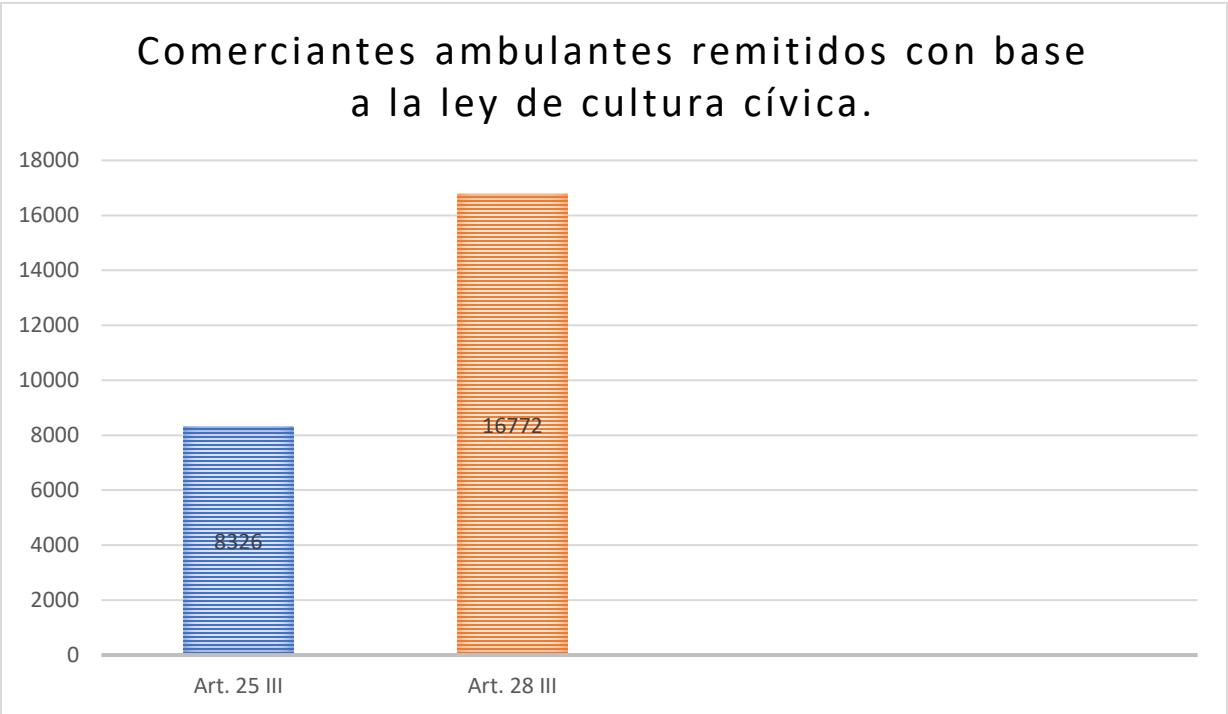
Así como, la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México en su artículo 25 y en su versión modificada en el artículo 28 en donde se indica que esta actividad atenta en contra de la seguridad de los ciudadanos y hace mal uso de los espacios públicos, por lo que se sancionará como una falta administrativa.

*Fracción II. “Impedir o estorbar de cualquier forma el uso de la vía y el espacio público, la libertad de tránsito o de acción de las personas, siempre que no exista permiso ni causa justificada para ello, para estos efectos, se entenderá que existe causa justificada siempre que la obstrucción del uso de la vía pública ... “*

Cabe destacar que a pesar de que la misma ley no hace mención explícita de esta actividad como una falta administrativa se utiliza para sustentar las detenciones únicamente como una generalización de muchas de las actividades que pueden considerarse inseguras o inadecuadas en el uso de los espacios públicos.

En la gráfica 4 es posible observar el número de detenciones aplicadas por las autoridades, utilizando como base la ley de cultura cívica para sancionar a las personas que se dedican al comercio ambulante.

**Gráfico 4.**



Elaboración propia con datos de WIEGO, 2022.

La razón por la que el sustento utilizado resulta suficiente es porque las autoridades del Sistema de Transporte Colectivo Metro justifican la lucha contra el comercio ambulante en vagones, andes o pasillos mediante el objetivo principal de garantizar los adecuados estándares de protección civil y movilidad para la mayor seguridad de los usuarios.

*“...la finalidad de garantizar los estándares de Protección Civil y de movilidad en pasillos, zonas de transbordo y vestíbulos de estaciones de las 175 estaciones de las Líneas activas de la red...” (STCM, 2022)*

La recopilación de las normas vigentes de la capital mencionadas representa la parte fundamental en materia jurídica y por lo tanto de regulación con la que cuenta el gobierno de la ciudad para combatir al comercio ambulante y continuar con esta lucha.

Los medios utilizados por los reiterados intentos por eliminar al comercio ambulante del metro de la Ciudad de México se reducen a diversas pero similares campañas que implementan principalmente operativos policiacos recurriendo a la Policía Bancaria e Industrial (PBI); la cual ha fungido un papel importante en la problemática.

Según la Ley de Seguridad Pública del Distrito la PBI es un organismo de policía complementaria, que forma parte de la Policía de la Ciudad de México, y por lo tanto desempeña sus funciones bajo el mando y dirección de la Secretaría de Seguridad Pública de la misma ciudad.

Por lo que, se ha atribuido a la Policía Bancaria e Industrial los operativos que encabezan las acciones que componen la implementación de las campañas en la lucha contra el comercio informal elaboradas por el gobierno de la ciudad; se podría afirmar que la presencia de este grupo especializados de policías ha sido de las acciones con mayor relevancia en el combate contante, sin olvidar el fin de salvaguardar a las personas, los bienes y los valores. (PBI, 2022)

El objetivo principal de los operativos policiacos es detener y remitir ante el juez cívico para después sancionar al autor principal de este fenómeno “el vagonero”; así es como se les conoce coloquialmente a las personas que practican el comercio ambulante dentro de los vagones del metro.

*“...grupo de comerciantes populares que son conocidos coloquialmente como **vagoneros**. Estos comerciantes son hombres y mujeres, de distintos grupos etarios, quienes abordan los vagones de los trenes para ofertar una serie de productos perecederos...”* (Espinosa, Rueda, & Serna, 2022, pág. 10)

El objetivo de la detención concluye en la aplicación de una sanción por el acto, lo cual se piensa como el medio para evitar que las personas permanezcan de una manera informal vendiendo productos en las áreas comprendidas por la red del metro.

Cuando un comerciante ambulante es detenido y remitido ante un juez cívico es acreedor a la sanción de una multa por \$1050, trece horas detenido en el Centro de Sanciones Administrativas y de Integración Social o mejor conocido como “El Torito” o bien con trabajo comunitario. (Betancourt, 2022)

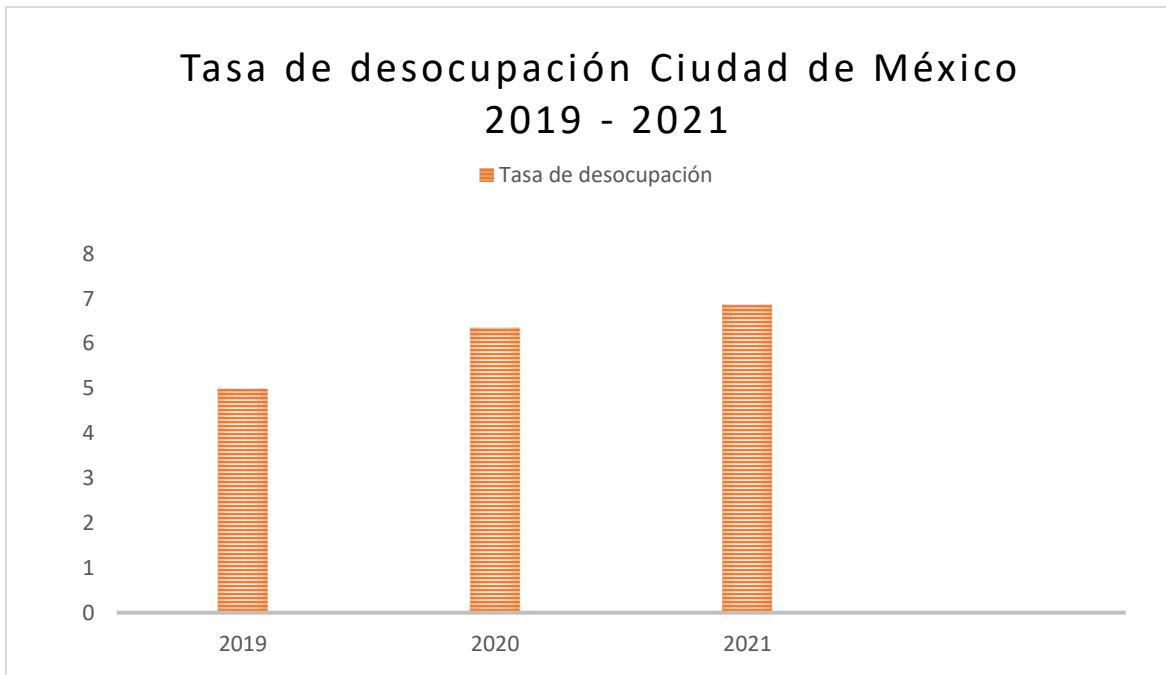
No obstante, la diversidad de fundamentos en esta problemática hace que la solución a la misma resulte un tanto compleja por lo que, a pesar de hacer acreedores a los vagoneros a alguna de estas tres sanciones por la falta administrativa, los mismos no dejan de generar ingresos por medio del ambulante.

Detrás de la decisión arriesgada de continuar siendo vagonero, existen causas importantes a partir de las cuales nos será posible explicar de mejor manera la problemática y los motivos de la permanencia como el fracaso de las acciones aplicadas y la diversidad de necesidades que obligan a las personas a continuar en la informalidad comercial.

En este apartado destaca el desempleo como un factor meramente importante en el ambulante permanente, no solamente por ser de las causas principales que genera la necesidad en las personas de buscar una forma de ingreso, si no por ser una de las atribuciones que corresponden al Estado para garantizar el bienestar de la población.



**Gráfico 5.**



Elaboración propia con datos de INEGI 2021.

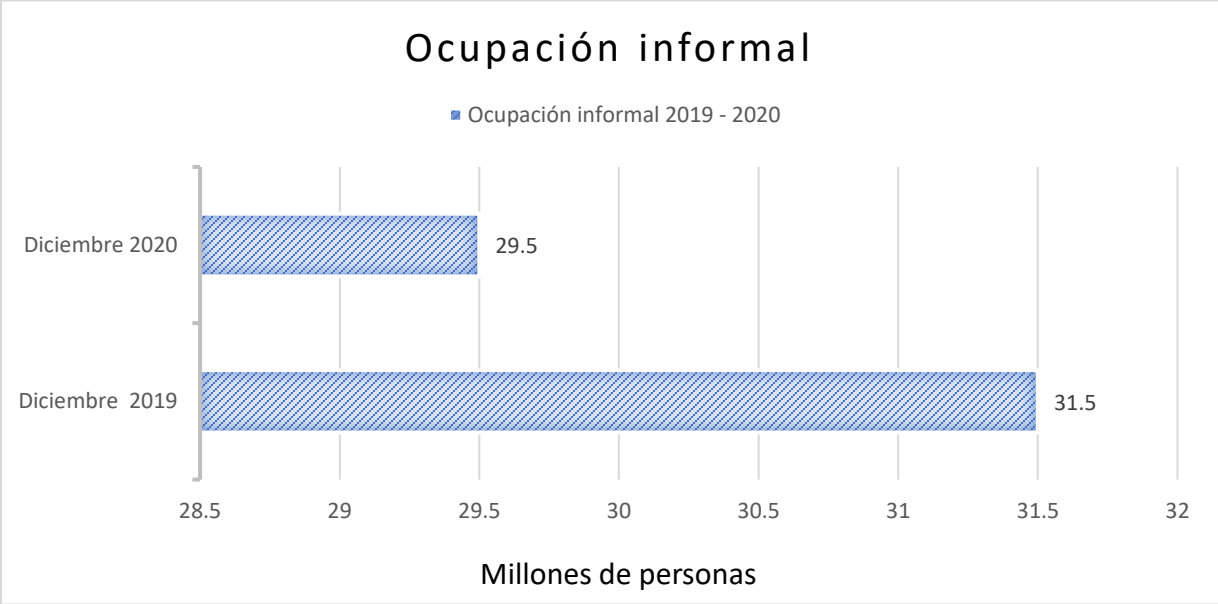
Durante el período 2019-2021 según datos registrados de desocupación en la capital del país por el INEGI, es observable el incremento constante de la población sin empleo. Lo que permite valorar la poca eficiencia de la acción gubernamental en la creación de empleos para la sociedad y la importancia del desempleo en la agenda pública.

Esta falta de empleo ha traído como una de sus consecuencias que los individuos de una población obtén por generar sus propias fuentes de empleo, que en la mayoría de los casos terminan siendo parte de la informalidad por no contar con las herramientas indispensables para integrarse a la formalidad laboral.

El permanente comercio ambulante en el metro es una variable que resulta a partir de este y otros problemas públicos que no se han podido resolver, en el tipo de sistema económico en el que vivimos obliga a las personas a buscar alternativas laborales que les permitan tener ingresos para su supervivencia, a pesar de enfrentarse a complicaciones.

Por ejemplo, en el caso de las personas vagoneras se encuentran expuestas de manera regular a retenciones y sanciones monetarias o civiles aplicadas por el desafío a las autoridades de la capital.

**Gráfico 6.**



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI. Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo, agosto a diciembre 2020 y diciembre 2019.

La información que se aborda mediante el gráfico 6 comprende únicamente a la población ocupada en condiciones laborales vulnerables, es decir aquellos que cuentan con una relación laboral que no garantiza estabilidad para los empleados.

En el año 2019 se cerró en el mes de diciembre con 31.5 millones de personas en estas condiciones y para el año 2020 en el mismo mes se finalizó con 29.5 millones de personas haciendo notable la disminución, sin embargo, se evidencia la alarmante cantidad de personas que se desarrollan laboralmente en condiciones precarias.

## II.I La actuación de las autoridades locales.

A partir de las bases legales mencionadas resulta importante reconocer todo el trabajo gubernamental que se ha enfocado para atender este fenómeno, buscado alternativas, planes o programas que conduzcan hacia una organización o acatamiento de los lineamientos del comercio dentro del STC Metro.

Con ello resulta importante destacar que la criminalización y estigmatización son características presentes en la atención que se ha dado a esta problemática, mediante la implementación de campañas por las autoridades locales; como se ha evidenciado por el trabajo de WIEGO:

*“...han emprendido una política frontal de criminalización del comercio popular en el Metro. Una política que claramente ha definido al comercio popular como un problema de seguridad...”* (Espinosa, Rueda, & Serna, 2022, pág. 73)

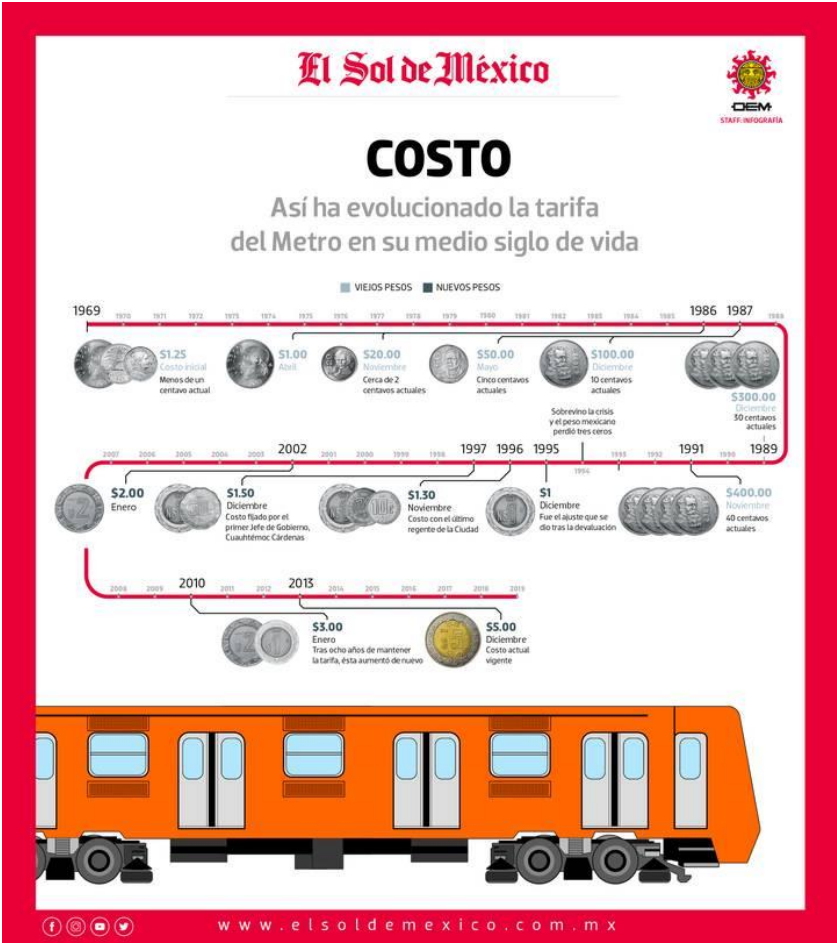
El medio por el que se han conducido las campañas de las autoridades para contrarrestar al comercio ambulante en el metro resulta ser implícitamente a través de mostrar una imagen negativa para la población tanto del acto como del actor, y como una problemática que atenta contra la seguridad y orden público.

*“...la Ciudad de México se desarrollan dentro de una política de estigmatización y criminalización del comercio popular. Una política que, sostengo, descansa en una concepción teórica que rechaza al comercio popular como una actividad productiva y como un trabajo digno.”* (Serna E. , 2022, pág. 89)

A falta de políticas públicas en materia de atención al comercio ambulante, las diversas administraciones de los gobiernos de la capital han encontrado como alternativa la creación de campañas para contrarrestar esta problemática; entre las ellas la campaña “Cero Tolerancia en contra del comercio informal” y la campaña “Yo respeto” comprendidas en el período 2018 – 2021.

El gobierno de la Ciudad de México durante el año 2015 hasta el 2019 implementó la campaña “Cero Tolerancia en contra del comercio informal” la cual surge a partir del compromiso de las autoridades del STC Metro por mejorar el servicio después del aumento de \$2.00 en el costo del boleto esto a finales del año 2013.

**Ilustración 3. El Sol de México**



Fuente: Sitio web El Sol de México, 2020

Esta campaña se componía de “11 compromisos” entre los cuales se encuentran el rubro de la seguridad del público usuario con el cual quedaba implícito el deber que asumían las autoridades de garantizar brindar un mejor servicio mediante la seguridad dentro de las instalaciones de la red del metro con el uso adecuado de los recursos generados por el incremento en la tarifa.

Estos ingresos adicionales se justificaron con la contratación de 1200 policías divididos en tres líneas de la red del metro:

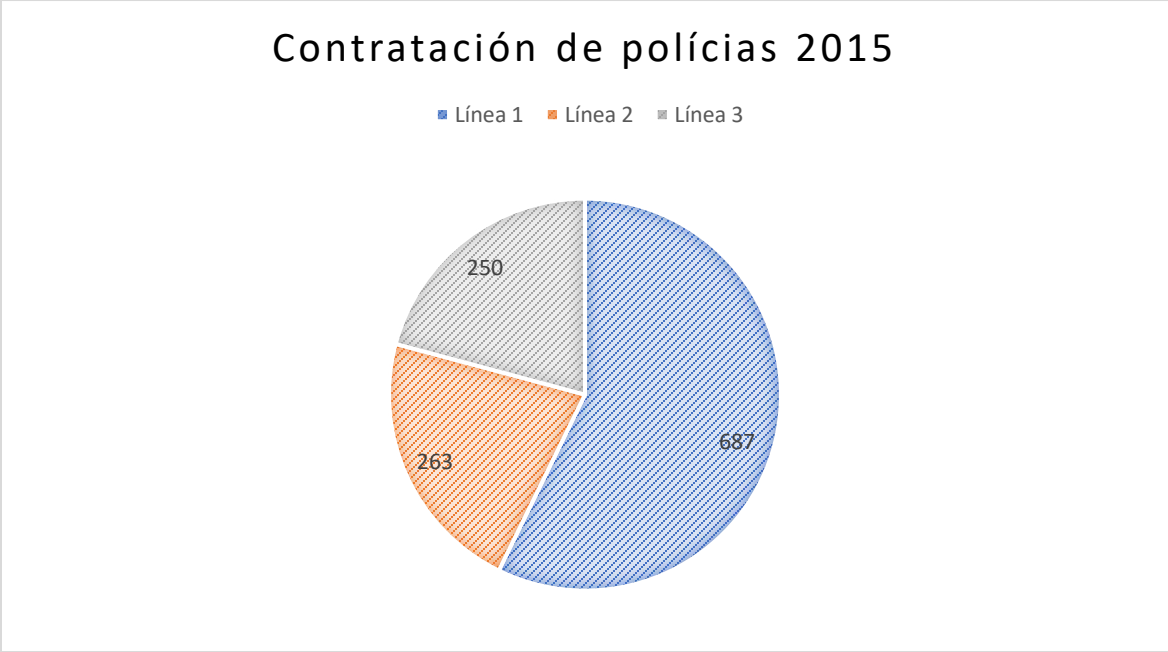
Línea 1 - 687 policías.

Línea 2 - 263) policías.

Línea 3 - 250) policías.

Como se muestra en el gráfico 7; esto con la finalidad de fortalecer el cuerpo de seguridad en el metro, teniendo como beneficio: la disminución de vendedores ambulantes en trenes y estaciones. (Serna E. , Ichan Tecolotl, 2022)

**Gráfico 7.**

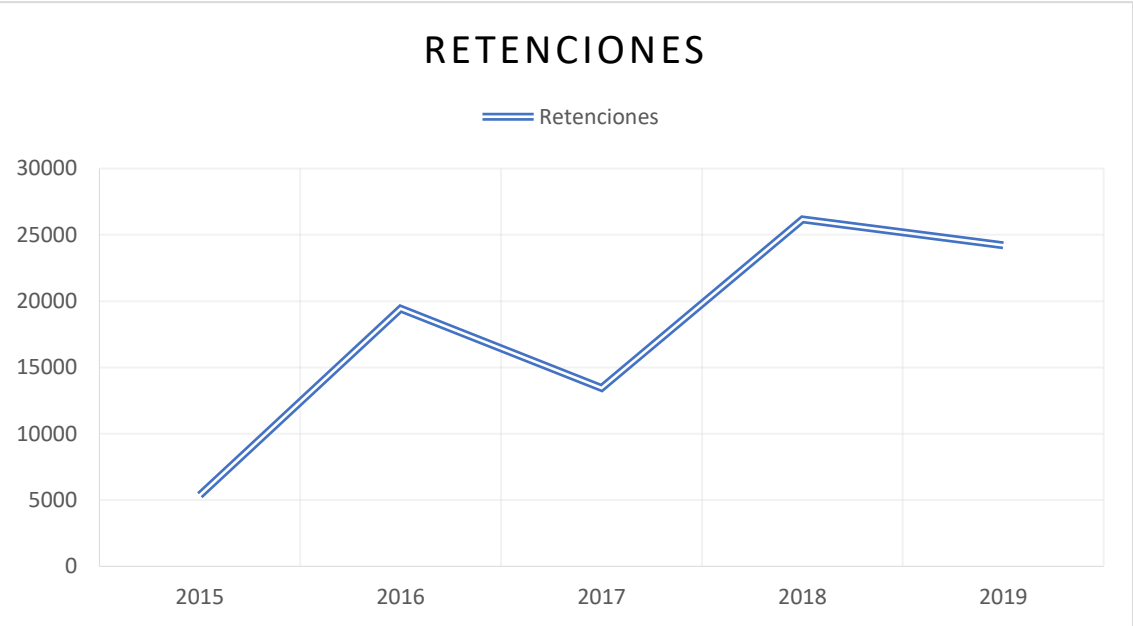


Fuente: Elaboración propia con datos STC Metro 2015.

Esta campaña de acción gubernamental implicó numerosos operativos que generaron significativas detenciones de vagoneros; esto se logró a partir de la renovación del cuerpo policiaco, lo cual condujo a la contratación de más jueces cívicos.

Así como la aplicación de algunos cambios a la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, lo que se consideró parte favorable en los resultados de la campaña; y avances importantes para esta problemática.

**Gráfico 8.**



Elaboración propia con datos de WIEGO 2022

El gráfico 8 señala que desde el año de 2015 las detenciones de personas vagoneras se incrementó de manera importante gracias a la implementación de los operativos que permanecieron en constante crecimiento hasta el año 2016.

Para las autoridades la implementación de esta campaña las detenciones eran la muestra de la disminución de los comerciantes ambulantes, se basaban en los datos registrados de las personas remitidas a causa de practicar el comercio ambulante como la evidencia de los buenos resultados del compromiso anunciado.

Sin embargo, una vez que los comerciantes ambulantes eran remitidos ante un juez cívico y tenían la opción de pago de una multa por \$600.00 o cubrir 36 horas de arresto (sanciones del año 2015), estos volvían a trabajar en los vagones.

Esto indicó la permanencia del fenómeno, evidenció que las retenciones no tuvieron un efecto permanente y se reflejó la necesidad de las administraciones en el gobierno de la ciudad por alcanzar resultados permanentes y verdaderamente satisfactorios en el control del comercio ambulante.

Es importante destacar que no existen datos registrados y publicados de una evaluación formal para medir los resultados de la campaña “Cero Tolerancia en contra del comercio informal”.

Sin embargo, esa la realidad percibida de pocos cambios tuvo como consecuencia que a la entrada de la nueva administración de gobierno en la Ciudad de México se continuara con la búsqueda de diferentes alternativas para enfrentar y controlar al comercio ambulante.

El cambio de alcalde se realizó en el año 2018 donde Miguel Ángel Mancera termina su período de gobierno en la Ciudad de México y Claudia Sheinbaum toma el cargo como alcaldesa de la capital; cabe mencionar que los cambios y acciones de la nueva administración no se implementaron de inmediato con respecto a esta problemática.

Fue en el año 2021 que el actual gobierno puso en marcha la nueva campaña: “Yo respeto” la cual tiene por finalidad ...

*“garantizar los estándares de Protección Civil y de movilidad en pasillos, zonas de transbordo y vestíbulos de las 175 estaciones de las Líneas activas de la red”* (STCM, 2022)

Así como, fomentar el consumo de productos por los usuarios en comercios formalmente establecidos en cada una de las estaciones del metro y alcanzar la liberación de la totalidad de las áreas en las diversas estaciones ocupadas por el comercio informal.

#### Ilustración 4. Campaña oficial Yo Respeto



Fuente: Sitio oficial STC Metro, 2021.

Para ello, se ejecutaron acciones como la vigilancia permanente en escaleras, torniquetes y andenes evitando que los comerciantes ambulantes, ingresen a los vagones de los trenes o bien instalen su mercancía sobre una manta en dichos espacios. Además, se ha dado seguimiento a las demandas realizadas por medio de las redes sociales por parte de los usuarios.

#### Ilustración 5. Cuenta oficial Twitter del STC Metro



Fuente: Twitter @MetroCDMX, 2022.

La actual campaña destaca la existencia de comercios que cumplen con los lineamientos establecidos por las autoridades de la ciudad y que fueron ubicados en zonas autorizadas que siguen permitiendo la fuente de ingresos.



Se resalta el compromiso por continuar entablando mesas de dialogo con los colectivos que permitan llegar a acuerdos para empatizar con las propuestas de los mismos.

La coordinación de la Secretaria de Gobierno y la Secretaria de Seguridad Ciudadana, indican estar presentes en todas las acciones implementadas para la liberación del ambulante, garantizando el respeto a los derechos humanos de cada persona y dando prioridad al diálogo anticipado con los comerciantes para explorar alternativas de espacios en los cuales sea posible realizar la venta de productos. (STCM, 2022)

Cabe mencionar que a pesar de indicar los esfuerzos por garantizar los derechos humanos de las personas vagoneras en la lucha por eliminar la informalidad comercial dentro del metro, existen elementos jurídicos que no han sido respetados en sus intentos para contrarrestar esta problemática.

Lo cual podemos respaldar mediante el artículo 10 en su inciso 12 de la Constitución Política de la Ciudad de México que reconoce al comercio informal:

*“Las personas trabajadoras no asalariadas, prestadoras de servicios por cuenta propia, que producen bienes y artesanías y comerciantes, tienen derecho a realizar un trabajo digno y a poseer una identidad formal en la Ciudad de México, a asociarse para defender sus intereses, recibir capacitación, y las demás que establezca la legislación en la materia”.*

Al retirar a los comerciantes de sus espacios y prohibirles continuar con la comercialización sin brindarles alternativas para emplearse de manera digna y formal se atenta contra los derechos estipulados en la Constitución de la capital mexicana. Es decir, que las mesas de diálogo ya entabladas y la intervención de instancias para contribuir al respeto de los derechos han sido insuficientes.

Una de las pocas mesas de diálogo reconocidas es la entablada con el colectivo feminista; la atención al comercio dentro del metro feminista ha sido diferenciado por la exigencia que éstas ejercen sobre las autoridades, sin embargo, tampoco se han logrado estipular acuerdos que les permitan vender en las instalaciones del STC Metro.

### Ilustración 6. Prensa pie de página.



Fuente: Pie de página, 2022.

Este como otros grupos de comerciante buscan alcanzar alternativas con las autoridades de la ciudad y de la red del metro sin tener éxito, lo que prueba que los intentos del gobierno por considerar las mesas de dialogo no están reflejando resultados fructíferos en medio de la campaña Yo Respeto.

Finalmente, mediante estas 2 campañas realizadas por el gobierno capitalino se conducen a analizar similitudes, pero más importantes diferencias que hacen posible la crítica y reconocimiento de mejoras.

Por una parte, destacamos como similitud, que el objetivo general de las campañas resulta ser la liberación de los espacios comprendidos por la red de STC Metro de toda persona que comercialice de manera informal.

Además de destacar en ambas campañas el limitado respaldo del marco normativo que permita a las autoridades penalizar al comercio ambulante, y que aún así se busca controlarlo a través de este medio.

En la implementación de las campañas abordadas se registra un cambio o diferencia pues durante el año 2015 en la campaña “Cero Tolerancia en contra del comercio informal” se presentó la retención y criminalización de este oficio en todo momento que resultan tener limitaciones por destacar la participación de acuerdos con los comerciantes ambulantes.

Sin embargo, durante el 2021 la campaña “Yo Respeto” buscó la liberación mediante mesas de dialogo y adaptación de espacios que permitieran los acuerdos con colectivos para tener resultados permanentes y no pasajeros.

Esto no quiere decir que el ambulante en el metro se haya alcanzado a eliminar y mucho menos que todas las personas vagoneras hayan recibido un espacio formal para continuar generando ingresos, pero si alude a un cambio que podría reflejar diferencia en sus resultados.

## **Capítulo III.**

### **Permanencia del ambulante en los vagones del metro capitalino.**

En el presente apartado interesa explicar con un poco más de detalle como los intentos de regulación y control de las autoridades de la Ciudad de México han impactado en los comerciantes ambulantes, así como en la permanencia o disminución del fenómeno dentro de los vagones del metro.

Como se ha mencionado en capítulos anteriores son constantes los esfuerzos de las autoridades locales por regularizar y ordenar el comercio tanto en los vagones del Sistema Colectivo Metro como en sus estaciones.

Lo cual ha implicado una trayectoria de campañas con características similares para el alcance de un mismo objetivo, liberar las estaciones del metro para elevar los estándares de protección civil y seguridad de los usuarios. (STCM, 2022)

Para adentrarnos en el trabajo de campo empleado del presente capítulo es pertinente abordar de manera general el concepto que se estará empleado acerca del comercio ambulante como oficio:

El comercio ambulante es protagonizado por todo tipo de personas (mujeres, hombres, discapacitados, niños o personas de la tercera edad) quienes desempeñan la venta de productos que resultan atractivos por ser básicos dentro de las líneas que comprende la red del transporte colectivo metro.

La presencia de los vagoneros es habitual en cualquier línea del metro a pesar de ser una actividad no permitida tanto por las autoridades de la red como por las autoridades de la capital.

Principalmente el grupo de la policía bancaria e industrial tiene el cometido de enfrentar y retener a los vagoneros, es una tarea que no resulta sencilla puesto que las detenciones resultan ser solo por algunas horas o bajo fianza lo cual implica que los comerciantes ambulantes vuelven a trabajar y los elementos de la PBI tengan que aplicar nuevamente detenciones generando un ciclo interminable.

Lo que refleja sin duda que este oficio se ha convertido en un "*éxito de autoempleo*" qué no resulta fácil pero que se ha permitido mantener por las diversas limitaciones en atención a la problemática.

La aceptación social se ha ido construyendo en base a la costumbre de la permanencia del fenómeno desde los inicios del servicio de metro; en dónde los usuarios se han convertido en parte fundamental de la dinámica al ser los consumidores constantes de los productos ofrecidos por los vagoneros.

Algo característico y funcional de este oficio es que los productos que ponen a la venta los comerciantes ambulantes resultan ser productos con un precio bastante accesible qué se encuentran siempre por debajo del costo promedio del mismo producto en cualquier otro lugar, además de ofertar todo tipo de artículos como dulces, libros, juguetes, artículos de belleza, accesorios para el celular y artículos de temporada.

Adicional encontramos en la variedad de cosas que pueden vender en los vagones del metro de la ciudad de México otro tipo de comerciantes que nos venden su talento como músicos, comediantes e incluso un discurso para provocar emociones.

## Ilustración 7. MetroCDMX



Fuente: metrocdmx cuenta oficial Instagram.

Los vagoneros utilizan como herramienta para transportar sus productos bolsas o mochilas obscuras y con fácil acceso a la entrada y salida del mismo producto. Esto para poder protegerse de alguna manera de ser detectados con facilidad por parte de las autoridades.

Un rasgo característico de estos comerciantes es el discurso con el que hacen publicidad a su mercancía, la manera peculiar con la que ofrecen su producto. El discurso empleado por los vagoneros tiene una esencia "chilanga" que incluso se ha convertido en un rasgo popular y referencial de nuestra capital.

Esta forma de autoempleo tiene características importantes en su forma de organización interna en donde funciona como una comunidad pues entre ellos determinan las líneas y productos que cada uno venderá con el fin de tener una organización que permita el ingreso rentable a cada uno de los vagoneros.

Todo el trabajo de un vagonero no empieza a la hora de abordar el vagón del STC metro, resulta ser una actividad con múltiples funciones o bien un oficio; como se ha reconocido en investigaciones de valiosos aportes:

*“...el acto de vender a bordo de los vagones del Metro sea entendida como un oficio. Es decir, como una actividad laboral que requiere de un proceso de aprendizaje y enseñanza, pues involucra una serie de conocimientos corporales, emocionales y racionales para poder realizarse de manera adecuada y efectiva.”* (Espinosa, Rueda, & Serna, 2022, pág. 20)

Entre la diversidad de elementos que lo hacen posible se encuentra la compra de su mercancía, en ocasiones el empaquetamiento de su producto y el traslado hasta la estación donde comienza la venta.

Es importante resaltar que la aplicación de un método de investigación resulto complicado, pues durante el proceso me enfrente a retos que dificultaron la recolección de información.

Los comerciantes ambulantes que acceden a compartir su experiencia son muy limitados, esto podría explicarse a partir de la precisión que ejerce sobre ellos los operativos y detenciones frecuentes a los que se enfrentan.

Sin mencionar, que en comparación con algunos años atrás el flujo de vagoneros ha reducido de una manera considerable y que la vigilancia rigurosa en las diversas líneas de la red no les permite desplazarse sin generar sentimiento de amenaza.

Lo anterior es la causa de emprender hacia la observación participante, fue mediante el acompañamiento realizado en un día cotidiano de trabajo el pasado 22 de agosto del 2022, en la línea 3 en el trayecto indios verdes - universidad a Felicia “vagonera” del metro de la Ciudad de México que me fue posible observar y recabar información de cerca sobre la interacción y las implicaciones de ser un comerciante ambulante en la actualidad.

La primera acción que Felicia realiza cuando está dentro del vagón es observar al fondo del vagón y hacia fuera a lo largo de los pasillos, de esta manera confirma dos aspectos esenciales; que no hay a la vista algún elemento de la policía; y si hay o no algún otro vagonero abordo con quien turnarse para ofrecer su producto. Al mismo tiempo que muestra la variedad de sabores de su producto tomándolos con su mano en forma de abanico, comienza a decir en voz alta su discurso de venta:

*“Señor, señorita le traigo a la venta; es la fina goma de mascar sin azúcar marca Trident no la pague en su precio comercial que va de las 15 hasta los 20 pesos, por esta ocasión \$10 le vale, \$10 le cuesta” (Felicia, agosto 2022)*

Este discurso puede repetirlo hasta 4 veces dentro del mismo vagón, pero siempre desplazándose de un extremo a otro, los usuarios del metro al parecer acostumbrados a los comerciantes prestan atención cuando desean comprar el producto y utilizan diferentes maneras como señal para solicitarlo; pueden asentarse con la cabeza, enseñar el dinero en forma de pago o simplemente llamarla con la mano.

Una vez que Felicia ya se encuentra cerca de su cliente muestra las opciones de sabores con los que cuenta y el usuario elige, se hace entonces el intercambio del producto por el dinero.

Cabe mencionar que no en todos los vagones abordados por Felicia se concluye una venta, pero si en todos ella realiza el acto de chequeo, muestreo y discurso.

Hay dos situaciones en particular que se presentan de manera rutinaria para Felicia en un día de trabajo que le requieren mayor atención y pudieran llegar a generar un sentimiento de adrenalina; cuando está en el proceso de venta llegando a una nueva estación y justo se abre la puerta del vagón o cuando se percibe la presencia del algún elemento o elementos de autoridad sobre los andenes que pudieran detenerla.



En el primer escenario, Felicia es directa con el comprador y le explica: *“permítame joven nada más que avance el metro, ya ve cómo andan”* (Felicia, agosto 2022), aquí se puede percibir la atención hacia su alrededor y un sentimiento de nerviosismo.

En el segundo escenario es evidente la preocupación al detectar la presencia de la policía a través de sus actos; como al tratar de ocultar la mercancía en su bolso, suspender el discurso de venta, fingir ser un usuario que únicamente va viajando de pie o la combinación de todos estos.

Afortunadamente durante el acompañamiento no hubo ninguna confrontación con alguna autoridad que pretendiera sancionarla, pero si me fue posible observar la organización y compañerismo que se vive entre los comerciantes.

Entre ellos se avisan y por lo tanto se cuidan de no ser arrestados; se comparten la información acerca de la presencia en las diferentes estaciones de “los boinas” (es como llaman a los elementos de la PBI), que tan rentable resulta el día en las ventas e incluso de las ubicaciones y los horarios del resto de vagoneros.

Al finalizar el horario de trabajo para Felicia hizo un recuento de su mercancía sobrante y vendida, dentro de las mismas instalaciones del metro en compañía de otras vagoneras de una forma discreta y sin mayor vigilancia, pero continúa con la venta hasta la llegar a la estación que le queda cerca de su hogar.

Al final del acompañamiento Felicia compartió que ella trabaja según las condiciones que se lo permitan, puede llegar a variar dependiendo de las situaciones personales, de los operativos o de los horarios donde resulta complicado desplazarse a lo largo de los vagones.

Con la anterior se permite apreciar una de las “ventajas” del oficio, la flexibilidad en los horarios esta es una característica que me fue posible constatar y que también reconoce el amplio trabajo de WIEGO (Mujeres en Empleo Informal: Globalizando y Organizando):

... *“no existe una autoridad patronal que regule el tiempo de trabajo permitido, son las personas comerciantes quienes deciden cuánto tiempo pueden vender.”* (Espinosa, Rueda, & Serna, 2022, pág. 28)

Es decir, que ser un comerciante ambulante tiene flexibilidad de horario, no tienen que cubrir de manera estricta una jornada de horas establecidas ni un horario regular; lo cual permite a los comerciantes ambulantes cumplir con otras actividades de importancia como la maternidad que implican obligaciones del cuidado de sus hijos:

*“...la necesidad que lleva a las mujeres a vender en los vagones del Metro tiene que ver con la maternidad...”* (Espinosa, Rueda, & Serna, 2022, pág. 42)

O bien adolescentes que se encuentran estudiando y por esa razón buscan generar ingresos en su tiempo disponible como lo menciona uno de los testimonios dados en la investigación realizada para WIEGO “Justicia y Trabajo bajo la Ciudad de México: La situación laboral y la criminalización del comercio popular en el Metro”

*“Yo trabajo aquí y de aquí pago la escuela por lo mismo de que, por ejemplo, tengo horarios super extendidos luego en la escuela y cosas de ese tipo. Entonces, pues aquí puedo venir trabajar dos horas y volverme a ir.”*

(Ximena, 19 años, comerciante vagonera, línea 2, 4 de marzo de 2020).

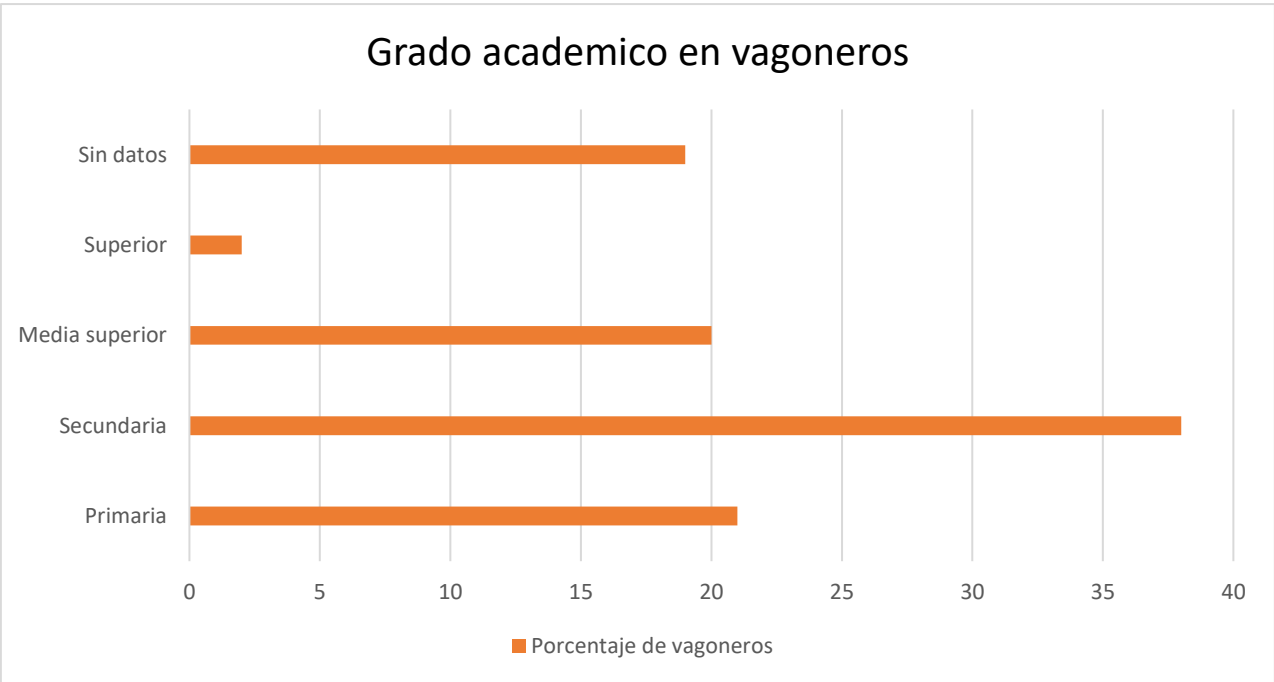
Adicional a las observaciones puntuales realizadas del caso particular de la comerciante ambulante Felicia, me fue posible observar y analizar otros fenómenos presentes en el ambulante como una mayor presencia de mujeres, pero también, aunque en menor cantidad de niños y adolescentes dedicados a esta actividad.

Mediante la observación participante busco darle un sentido más subjetivo a esta investigación, pero adicional me ha sido posible coincidir con investigaciones realizadas por especialistas en el tema del comercio ambulante en el metro.

En materia de los diversos motivos por lo que las personas continúan arriesgándose y formando parte de este estilo de vida que, aunque resulten ser personales, terminan englobando a estos como un conjunto.

Me parece pertinente adicionar más atribuciones realizadas en las investigaciones por WIEGO en la materia que terminan por coincidir con el análisis realizado en la presente, como el énfasis que representa en la permanencia de las personas como vagoneros el grado académico, pues en su mayoría cuentan con una escolaridad a nivel básico.

**Gráfico 9.**



Elaboración propia con datos del WIEGO 2022.

El gráfico 9 plasma la situación de desventaja para las personas vagoneras en el mundo laboral dentro de la formalidad, puesto que con el nivel académico básico en la mayoría de las ocasiones no aspirarían a ganar un sueldo superior al mínimo o peor aún a ser contratadas, lo cual limitaría aún más su calidad de vida.

*“Es un espacio por medio del cual, miles de familias que no encuentran otra fuente de sustento, encuentran en los vagones del Metro un lugar en donde ejercer su derecho humano al trabajo y a la subsistencia por medios dignos.”*  
(Espinosa, Rueda, & Serna, 2022, pág. 51)

Son diversas las situaciones de peso económico y social en las personas que se dedican al comercio ambulante, por ello resulta insuficiente la estigmatización y criminalización que utilizan las campañas gubernamentales para contrarrestar este oficio.

Se ha sancionado a personas que buscan alternativas de ingresos para tener lo indispensable sin darles un completo seguimiento de ayuda que les permitan obtener esos ingresos a través de actividades formales y entonces realmente lograr eficacia para reducir las afectaciones para todos los actores involucrados.

Los vagoneros sin duda son parte de la cultura urbana popular, pero se han convertido en un objetivo de retención para el órgano policial, a pesar de ser un acto no tipificado como un delito se ha sancionado como falta administrativa con bases jurídicas limitadas y rezagos formales.

Cuando un comerciante ambulante es detenido y remitido ante un juez cívico es acreedor a la sanción de una multa por \$1050, trece horas detenido en el Centro de Sanciones Administrativas y de Integración Social o mejor conocido como “El Torito” o bien con trabajo comunitario. (Betancourt, 2022)

**Tabla 2.**

Sanciones a comerciantes ambulantes		
Año	2015	2018
Multa	\$600	\$1,050.00
Detención	36 hrs	13 hrs

Elaboración propia con datos de @betancourreportera

Mediante la tabla 2 podemos observar los cambios aplicados para las autoridades para determinar la sanción correspondiente para los comerciantes ambulante remitidos ante un juez cívico.

Esta situación ha traído consigo consecuencias importantes como la violación a los derechos humanos de los vagoneros, el uso excesivo de la fuerza e incluso la corrupción; frente a esta problemática es evidente la falta de atención eficiente por parte de las autoridades puesto que lejos de buscar alternativas para cumplir con sus obligaciones gubernamentales con respecto a grupos vulnerables han tomado medidas que reproducen problemas públicos.

### **III.I Retos que representa el comercio ambulante.**

El desarrollo histórico y cultural de un Estado o demarcación territorial es la base que establece criterios de comportamiento dentro de una sociedad, fundamentalmente cuando hablamos de un país subdesarrollado cómo lo es México.

Resulta un tanto lógico encontrarnos con fenómenos sociales como el comercio ambulante; el cual resulta ser una variante de la informalidad, característica de la transición de una organización socioeconómica.

Además de reflejar la relación que el Estado establece con los agentes privados, y permite reconocer el papel que juega como regulador, supervisor o proveedor de servicios públicos.

El comercio ambulante involucra múltiples afectaciones relevantes en aspectos sociales, culturales, políticos, pero principalmente económicos que conducen hacia una constante preocupación del Estado por resolver o disminuir la permanencia del fenómeno.

*“El crecimiento del sector informal generaliza prácticas de evasión y de fraudes fiscales en todos los niveles, creando una situación en donde la economía informal puede precipitar un ciclo destructivo al reducir el nivel de recaudación de impuestos.”* (Froilán, 2005, pág. 31)

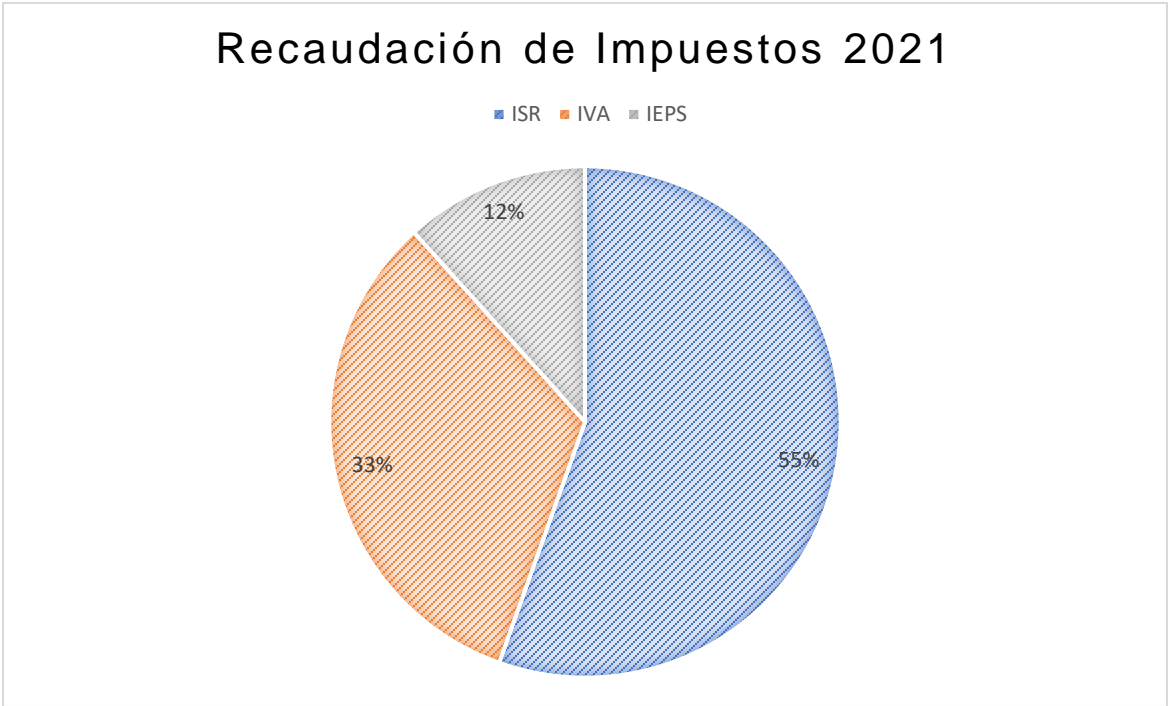
La práctica del ambulante implica la omisión de procesos establecidos que violan el marco legal principalmente cuando hablamos en materia fiscal, encontrarse inmerso en el sector del comercio ambulante da pie a la falta del cumplimiento de impuestos como individuo.

El comercio ambulante no deja de ser una actividad prestadora de un bien o servicio dentro de la dinámica económica social, lo cual conlleva obligaciones dentro de esta misma dinámica que evidentemente son omitidas contribuyendo entonces a la desigualdad y de cierta manera a un grado de corrupción.

Adicional todos “los vagoneros” representan un trabajador mexicano el cual tiene la obligación de cubrir el Impuesto Sobre la Renta (ISR) de acuerdo a su ingreso generado que evidentemente tampoco se cumple; impuesto que representa una importante contribución para la recaudación del Estado.

Reconocer la importancia del impacto que tiene la informalidad del comercio en la recaudación para el Estado permite explicar la preocupación por las autoridades por dar soluciones para eliminarlo, esto por el lado del sector económico, político y fiscal.

**Gráfico 10.**



Elaboración propia con datos del SAT.

En el grafico 10 podemos observar la importancia del ISR en comparación con otros como el IVA (Impuesto al valor agregado) y el IEPS (Impuesto Especial sobre Producción y Servicios). Durante la recaudación en México realizada en el año 2021 se obtuvo un mayor ingreso mediante el ISR pues representa más de la mitad de la recaudación realizada durante ese año.

Lo cual quizá podría explicarse a partir de la insuficiencia y no de la negación por hacerlo:

*"La informalidad surge cuando los costos de permanecer al marco legal y regulatorio de un país superan sus ganancias"* (Loayza & Sugawara, 2009, pág. 901)

Esto lo interpretamos en la realidad como los trámites que establece la administración pública que representan registros complicados por ser tardados y costoso o bien la permanencia con el cumplimiento del pago de impuestos que resultan ser excesivo por estar fuera de márgenes alcanzables para una mayoría.

Lo anterior en el lado fiscal delata que el Estado no tiene ningún tipo de recaudación o beneficio a partir de esta actividad económica, además de evidenciar el insuficiente papel de aplicación de la ley, así como el seguimiento al incumplimiento de la misma.

Dando pie a afectaciones sociales sustanciales para la brecha de desigualdad palpitante en nuestra ciudad.

Por otra parte, desde una perspectiva judicial la informalidad se hace participe en la necesidad de pagar sobornos, multas o penalizaciones continuamente por lo que podríamos determinar que la formalidad consiste en obtener la protección del sistema judicial para la resolución de conflictos.



Centrándonos en los vagoneros estos permanecen desprotegidos legal y judicialmente en enfrentamientos con las autoridades, escenarios en donde la estigmatización se hace presente y la violencia física o verbal pasa desapercibida.

*"La alta informalidad es preocupante porque denota una distribución muy inadecuada de los recursos en particular la mano de obra y una utilización extremadamente ineficiente de los servicios gubernamentales ..."* (Loayza & Sugawara, 2009, pág. 909)

El comercio ambulante en nuestro país continúa siendo un problema público que se busca resolver puesto que evidencia la inadecuada provisión de servicios públicos, la limitada capacidad para hacer y ejercer la ley, así como la carente actuación de las administraciones gubernamentales para la regulación entre privados y trabajadores.

*"Es una respuesta deformada y subóptima dado que implica una distribución inadecuada de los recursos y trae consigo, al menos parcialmente, la pérdida de las ventajas de la legalidad, como son la protección policiaca y judicial, el acceso a las instituciones crediticias formales y la participación en los mercados internacionales."* (Loayza & Sugawara, 2009, pág. 894)

Adicional a los retos existentes ya mencionados para el Estado, también es pertinente reconocer que para los comerciantes ambulantes se generan condiciones de desventaja importantes dentro de la dinámica capitalista, pues son un sector de personas trabajadoras sin prestaciones laborales básicas como:

El acceso a seguro social, el derecho a vacaciones con goce de sueldo y la captación de aguinaldo anual, ni mucho menos cuentan con la oportunidad de acceso a créditos hipotecarios o automotrices; dejando por sentada la precariedad para muchas familias. Que son instrumentos que nos permiten medir la calidad de vida de una persona.

*“Conforme a lo dispuesto en el Artículo 36 de la Ley General de Desarrollo Social, el CONEVAL debe establecer los lineamientos y los criterios para realizar la definición, la identificación y la medición de la **pobreza** en México, tomando en consideración al menos los siguientes indicadores”:*

- *Ingreso corriente per cápita;*
- *Rezago educativo promedio en el hogar;*
- *Acceso a los servicios de salud;*
- *Acceso a la seguridad social;*
- *Calidad y espacios de la vivienda;*
- *Acceso a los servicios básicos en la vivienda;*
- *Acceso a la alimentación;*
- *Grado de cohesión social.*
- *Grado de accesibilidad a carretera pavimentada.*

Ser parte del comercio ambulante podría interpretarse como una decisión sumamente personal, pero después de analizar el comportamiento del fenómeno de manera más objetiva podemos entender que las características y condiciones de este sector de población reflejan la necesidad de adaptarse a un oficio después de agotar opciones.

El desempleo y la reducida opción que existe en la capital para laborar también es un aspecto que conduce hacia la misma situación de necesidad de la población en crear una propia alternativa para tener el acceso a un ingreso un poco mayor al mínimo, sin adaptarse a horarios rigurosos ni a sueldos insuficientes para un jefe de familia.

Indicadores registrados anteriormente como la escolaridad o la maternidad son aspectos donde es observable que las personas toman la alternativa del ambulante para intentar mejorar el ingreso o bien podemos combinar las múltiples ocupaciones que implica la maternidad con su medio de ingreso.

Así como también es abordado en algunas investigaciones que analizan la informalidad:

*"Una escolaridad mayor reduce la informalidad al incrementar la productividad laboral y por consiguiente hacer que las normas laborales sean menos vinculantes y las ganancias normales sean potencialmente mayores"*

(Loayza & Sugawara, 2009, pág. 902)

Finalmente, después de entender algunos aspectos que conlleva de manera particular el comercio ambulante para cada una de las dos partes involucradas es pertinente reconocer que este fenómeno sigue representando un reto por ser parte de la sociedad y cultura mexicana expresada de manera latente en la capital de nuestro país, así como en el Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Los usos y costumbres normalizan actividades y formas de vida que son difíciles de desprender de una comunidad, a menos de llevar hacia un cambio mediante el paso de los años que forje nuevas formas del comportarse o manejarse en la vida en sociedad a pesar de tener normas o leyes escritas.

## Conclusiones:

Con el desarrollo de esta investigación concluyo que el ambulante en los vagones del STC Metro durante un período de tiempo considerable ha representado un problema público añadido en la agenda de las administraciones de los gobiernos en la Ciudad de México, quienes mediante campañas de atención a la problemática han implementado operativos y difusión de información que principalmente estigmatizan al comercio ambulante.

Esta situación es importante puesto que el marco normativo que tienen las autoridades como base para respaldar sus acciones implementadas en contra de los vagoneros como los protagonistas de esta problemática resultan insuficientes para sancionar o penalizar como se ha hecho hasta ahora.

Además, es evidente la permanencia del ambulante en el metro, lo que indica los ineficientes resultados obtenidos a partir del trabajo ya realizados por el gobierno capitalino y la necesidad de implementar cambios a las campañas que conduzcan hacia mejores resultados con base a sus objetivos.

Específicamente en el periodo del 2015 al 2021 pudimos analizar dos diferentes campañas de atención a este fenómeno, las cuales presentan un cambio importante en su diseño e implementación por la manera de contrarrestar el ambulante conducidas al logro de un mismo objetivo; eliminarlo.

Sin embargo, el cambio aplicado de una campaña a la otra marca una diferencia que pudiera garantizar un mejor alcance, pero no el cumplimiento total del objetivo.

Las razones por la que entendemos la falta de capacidad gubernamental para alcanzar los resultados planteados son otras problemáticas sociales como la falta de empleo y la pobreza que al no ser atendidas obligan a los individuos de una sociedad o buscar alternativas a su alcance que resultan ser parte de la informalidad.

El diseño e implementación de las campañas han aplicado acciones de lucha arbitrarias que resultan ser complejas para las personas vagoneras, esto termina por tener efectos negativos en contrarrestar el fenómeno.

Es decir, que al no valorar la problemática desde una perspectiva humana que alcance a entender las necesidades de un sector vulnerable y su entorno social; resulta poco probable alcanzar soluciones efectivas para desaparecer el comercio ambulante dentro de los vagones del metro capitalino.

La realidad económica, política y social en nuestro país es compleja para su población y gobernantes; cuando no consideran las perspectivas de la población afectada y no existe la mediación que permita acuerdos y beneficios para una mayoría al tomar decisiones sociales es poco probable resultar victoriosos, puesto que la oposición de colectivos con tanta fuerza, como lo son las personas vagoneras no se puede ignorarse con facilidad.

El grupo de comerciante informales del metro es un sector de población con una organización y trayectoria solida por los antecedentes históricos de su ocupación en este oficio, formando parte de la cultura urbana popular y su aceptación social que surge a partir de la necesidad de generar ingresos para la supervivencia por la falta de oportunidades laborales que ofrecen un salario digno y por lo tanto estabilidad.

Esta problemática se ha convertido en una lucha constante, en donde cada actor involucrado persigue sus propios intereses sin alcanzar consensos suficientes para dar una solución concreta a este combate, dando pie a la permanencia del mismo al menos durante el período 2018-2021 que se analiza en la presente investigación.

Lo cual podría explicarse como la consecuencia de la falta de un análisis completo para conocer la compleja estructura del comercio ambulante, la poca capacidad en diseño e implementación de las autoridades locales en políticas y talvez la falta de interés real del gobierno capitalino por entender las bases del ambulante que lo conducen a ser un problema público que continúa siendo merecedor de atención y seguimiento.

Finalmente, parece sustancial hacer mención de la diversidad de factores presentes en un problema público; en particular el comercio ambulante dentro de la red del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México implica una multiplicidad de consideraciones principalmente sociales como la situación de desempleo, pobreza o condiciones que ponen en desventaja al sector; como ser madres solteras o personas con un bajo grado de estudios.

Lo anterior debería ser la base prioritaria cuando se diseña e implementa una política pública o en este caso una campaña de acción gubernamental con atención a una problemática social, para entonces bajo estos lineamientos estructurar leyes o marcos normativos suficientes que atiendan el mismo.

Puesto que integrar soluciones amigables con el sector de comerciantes ambulantes implicaría adquirir legitimidad y aceptación hacia las campañas de acción gubernamental; lo que quizá permitiría generar un alcance formal en el marco jurídico como base para el seguimiento de la problemática.

Debido a que actualmente las medidas de las autoridades capitalinas resultan tener poca empatía con las condiciones y solicitudes de las personas vagoneras, únicamente han logrado exponerlos a escenarios más complicados para generar ingresos que permitan su supervivencia en el modelo económico capitalista en el que vivimos dejando evidencia de la insuficiente atención en materia de política social por parte del Estado.

Lo cual no cambiará hasta encontrar diferentes alternativas que entiendan la necesidad de innovar las medidas y acciones que se aplicaran para contrarrestar la informalidad comercial en el metro de la Ciudad de México. Pero que además añadan como primordial sustento en leyes o marcos normativos creados particularmente para regular el comercio ambulante conduciendo al alcance de cambios en la cultura urbana popular.

## Bibliografía:

- Alba, C. (23 de mayo de 2022). *CUCEA*. Obtenido de CUCEA:  
<https://cucea.udg.mx/es/noticia/03-feb-2015/comercio-informal-solucion-provisional-la-falta-de-empleo-digno>
- Betancourt, P. (17 de septiembre de 2022). Bajo el falso combate al comercio informal en el metro. Ciudad de México, Ciudad de México, México.
- Chavarría, S. A. (19 de Julio de 2022). *Revista de Divulgación Científico-Tecnológica del Gobierno del Estado de Morelos*. Obtenido de Revista de Divulgación Científico-Tecnológica del Gobierno del Estado de Morelos:  
[https://www.revistahypatia.org/~revistah/index.php?option=com\\_content&view=article&id=693&Itemid=858](https://www.revistahypatia.org/~revistah/index.php?option=com_content&view=article&id=693&Itemid=858)
- CONEVAL. (14 de NOVIEMBRE de 2022). *CONSEJO NACIONAL DE EVALUACIÓN DE LA POLÍTICA DE DESARROLLO SOCIAL*. Obtenido de CONEVAL: <https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Paginas/Que-es-la-medicion-multidimensional-de-la-pobreza.aspx>
- Espinosa, T., Rueda, A., & Serna, E. (17 de septiembre de 2022). *WIEGO*. Obtenido de WIEGO:  
[https://www.wiego.org/sites/default/files/resources/file/WIEGO\\_Justicia\\_Tra\\_bajo\\_bajo\\_Ciudad\\_de\\_Mexico.pdf](https://www.wiego.org/sites/default/files/resources/file/WIEGO_Justicia_Tra_bajo_bajo_Ciudad_de_Mexico.pdf)
- Froilán, M. P. (2005). El sector informal en México. *El cotidiano*, 31-45.
- Galin, P. (1991). El sector informal urbano: conceptos y críticas. *NUEVA SOCIEDAD*, 45-50.
- Gracia, A. K. (22 de julio de 2022). *El economista*. Obtenido de El economista:  
<https://www.economista.com.mx/politica/Cuanta-gente-viaja-en-metro-en-la-Ciudad-de-Mexico-20200317-0069.html>
- INEGI. (23 de mayo de 2022). *Comunicado de prensa*. Obtenido de Comunicado de prensa:

<https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/pibmed/pibmed2020.pdf>

INEGI. (12 de mayo de 2022). *INEGI, Transporte de pasajeros*. Obtenido de INEGI, Transporte de pasajeros: <https://www.inegi.org.mx/temas/transporteurb/>

Jiménez, S. (11 de agosto de 2022). *Lawyers*. Obtenido de Lawyers: <https://www.mj-lawyers.com/blog/responsabilidad-patrimonial-del-sistema-de-transporte-colectivo-metro>

Loayza, N., & Sugawara, N. (2009). EL SECTOR INFORMAL EN MÉXICO. *EL TRIMESTRE ECONÓMICO.*, 887-920.

Médez, A., Aké, S., & Bautista, A. (12 de mayo de 2022). *El metro: un lugar para el comercio ambulante*. Obtenido de El metro: un lugar para el comercio ambulante: <https://core.ac.uk/download/pdf/12240824.pdf>

Melcher, D. (19 de Julio de 2022). *IIES-ULA*. Obtenido de IIES-ULA: <http://www.saber.ula.ve/bitstream/handle/123456789/19260/articulo4.pdf;jsessionid=531571BCCF3A40D8F8CF9D447D47EF49?sequence=2>

Melcher, D., & Mattié, M. (1992). Interpretaciones teóricas en torno. *Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales.*, 59-80.

Mezzera, J. (21 de julio de 2022). *Nueva Sociedad*. Obtenido de Nueva Sociedad: <https://nuso.org/autor/jaime-mezzera/>

PBI. (7 de septiembre de 2022). *Polícia Bancaria e Industrial de la Ciudad de México*. Obtenido de Policía Bancaria e Industrial de la Ciudad de México: <https://www.policiabancaria.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de>

Ruiz de los Santos, S. (2009). Deambulando entre los vagones del metro de la Ciudad de México. *Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 115-135.



SEGOB. (5 de agosto de 2022). *Secretaría de gobierno*. Obtenido de Secretaría de gobierno: <https://www.segob.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/20-22-bol>

Serna, E. (2020). El comercio popular en el metro de la Ciudad de México. *Seminario sobre trabajo y desigualdades*, 1-6.

Serna, E. (5 de octubre de 2022). (In)justicia e (i)legalidad bajo la ciudad: las relaciones entre policías y vendedores en el metro de la Ciudad de México. *Revista do Centro em Rede de Investigação em*, 89-107. Obtenido de <file:///C:/Users/Juan%20Orozco/Downloads/etnografica-11231.pdf>

Serna, E. (12 de mayo de 2022). CEDUA. Obtenido de CEDUA: <https://cedua.colmex.mx/archivos/disk/eyJfcmlFpbHMiOmsibWVzc2FnZSI6IkJBaDdDVG9JYTJWNVNTSWWhZbVoxT1cxNmQycGxlbjJ4ZG5oalptUm1kekpoT0d3emVUWTNaZ1k2QmtWVU9oQmthWE53YjNOcGRHbHZia2tpVVdsdWJHbHVhVHNnWm1sc1pXNWhiV1U5SW1FMk5DMWxjbWxqYXkxelpYSnVZUzV3WkdZaU95Qm1hV3hsY>

Serna, E. (29 de agosto de 2022). *Ichan Tecolotl*. Obtenido de Ichan Tecolotl: <https://ichan.ciesas.edu.mx/entre-la-criminalizacion-y-la-pandemia-el-comercio-popular-en-el-metro-durante-la-contingencia-sanitaria-en-la-ciudad-de-mexico/>

STC. (5 de agosto de 2022). *Sistema de Transporte Colectivo*. Obtenido de Sistema de Transporte Colectivo: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/cronologia-del-metro>

STCM. (7 de septiembre de 2022). *Sistema de Transporte Colectivo*. Obtenido de Sistema de Transporte Colectivo: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/el-metro-realiza-acciones-para-el-retiro-del-comercio-informal-en-la-red>

### **Documentos jurídicos mencionados:**

Constitución Política de la Ciudad de México. Artículo 10. 29 de enero de 2016. México.

Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo Metro. Artículo 2. 6 de noviembre de 2007. México

Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México. Artículo 25. 7 de junio de 2019. México

Ley General de Desarrollo Social. Artículo 36. 2008 – 2018. México.

Ley de Movilidad de la Ciudad de México o reglamento del Servicio de Transporte Colectivo Metro. Artículo 230. 15 de septiembre de 2017. México

Ley de Seguridad Pública del Distrito. Artículo 5. 19 de julio de 1993. México.

Ley Federal de Fomento al Comercio Informal. Artículo 3. 14 de septiembre de 2021. México.

**Sitios Web utilizados para ilustraciones y tablas:**

[https://metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/red/plano\\_red19.pdf](https://metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/red/plano_red19.pdf)

<https://piedepagina.mx/category/agendamexico/mujeres-y-feminismos/page/2/>

<https://www.elsoldemexico.com.mx/metropoli/cdmx/metro-de-la-ciudad-de-mexico-asi-fue-el-primer-dia-en-que-el-metro-cdmx-abrio-sus-puertas-4133759.html>

<https://www.metro.cdmx.gob.mx/cronologia-del-metro>

<https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/el-metro-realiza-acciones-para-el-retiro-del-comercio-informal-en-la-red>