

Justicia y Trabajo bajo la Ciudad de México: La situación laboral y la criminalización del comercio popular en el Metro



Redactado por **Tania Espinosa Sánchez, Antonio Rueda y Erick Serna Luna** para WIEGO (Mujeres en Empleo Informal: Globalizando y Organizando)

Acerca de la autora y autores de este documento

Tania Espinosa Sánchez

Licenciada en Derecho por la Universidad Iberoamericana, Maestra en Estudios Legales Internacionales por The Fletcher School of Law and Diplomacy, Consejera de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México y de la Comisión Nacional de Derechos Humanos. Asimismo, es Coordinadora para la Ciudad de México del Programa Ciudades Focales de WIEGO.

Antonio Rueda Cabrera

Doctorante en Derechos Humanos, con más de 15 años de experiencia en administración pública. Ha colaborado y elaborado libros y artículos relacionados a derechos humanos, género y víctimas. Es catedrático en la Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto Tecnológico de Monterrey, Universidad Autónoma Metropolitana, Universidad Iberoamericana, entre otras.

Erick Serna Luna

Licenciado en Sociología por la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México, Maestro y Doctor en Estudios Urbanos y Ambientales por El Colegio de México. Presidente y co-fundador de ASIICSO Habitus A.C. Se ha dedicado a la investigación de la gobernanza del comercio popular en el Metro durante más de una década.

Edición: Yuleina Carmona

Corrección: Yuleina Carmona y Flor Estrada

Diseño: Roberto Hernández

Fotografía de portada: César Parra

Agradecimientos

Los autores y la autora agradecemos a todas las personas vagoneras que nos brindaron su confianza, sus testimonios y nos proporcionaron muchos de los materiales con los que construimos el presente informe.

Puntos clave

- Aunque el Sistema de Transporte Colectivo Metro se diseñó con el propósito de mejorar la transportación y la movilidad de las personas que habitan en la Zona Metropolitana del Valle de México, también es un espacio que alberga una multiplicidad de usos sociales, culturales y comerciales y bien podría ser pensado como un espacio urbano en sí mismo, una ciudad debajo de la ciudad.
- Las personas trabajadoras en empleo informal que comercian en los vagones del Metro conocidos como “vagoneros” son hombres y mujeres, de distintos grupos etarios, que abordan los vagones de los trenes para ofertar una serie de productos perecederos y no perecederos de bajo costo para satisfacer necesidades inmediatas del público usuario del Metro. Las personas vagoneras son parte, junto a otras actividades comerciales, del mercado popular del Metro de la Ciudad de México.
- La actividad de vagonear 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. Un oficio que, como todo trabajo, se puede aprender solamente por medio de la práctica y la enseñanza, que se transmite o se hereda de las personas con mayor experiencia en el oficio, a las personas con menor experiencia.
- Las políticas entorno al comercio en los vagones del Metro han sido históricamente estigmatizantes y criminalizantes hacia las personas vagoneras. Dichas políticas se han caracterizado por omisiones flagrantes al debido procedimiento, por la violación a los derechos humanos de las personas vagoneras, por la fabricación de delitos y recrudescimiento de las multas por vender en el Metro, y en muchos casos, por la brutalidad policial.
- En cuanto a las mujeres vagoneras, los problemas que enfrentan día con día se agudizan cuando se cruzan las desigualdades estructurales del género con otras variables como ser madre soltera, el bajo nivel académico y la criminalización del comercio popular.
- En realidad, no existe un texto jurídico concreto que especifique con claridad que comerciar en las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo conlleva una falta administrativa como sanción. Es por ello que, según los intereses de la autoridad que interprete la norma y la sanción, se aplican ciertos artículos a las personas vagoneras y se les presenta como personas que atentan contra la seguridad de las y los ciudadanos; un claro ejemplo de la criminalización que enfrentan.

Índice

Presentación	5
Antecedentes del comercio popular en el STC Metro	7
1. El Metro más que un medio de transporte	7
2. El comercio popular en el Metro de la Ciudad de México.....	10
2.1) El comercio popular en el Metro de la Ciudad de México: algunos datos sociodemográficos	15
3. El oficio de las personas vagoneras: sus condiciones laborales y el saber vender en los vagones del Metro.....	20
3.1) El verbo: los pregones para vender en el Metro	21
3.2) Actuar los verbos: el acto de vagonear	25
3.3) La jornada de trabajo	28
3.4) El comercio popular en relación con otros mercados.....	29
3.4) Las economías digitales de origen asiático en el Metro.....	33
3.5) La racionalidad comercial de las personas comerciantes del Metro.....	34
3.6) ¿Qué significa ser una persona vagonera?	35
4. Ser mujer y comerciar en los vagones del Metro: las desigualdades de género en el comercio popular.....	37
4.1) ¿Cómo llegan las mujeres a vender al Metro?	40
4.2) Ser madre y vagonera.....	42
5. Los intentos de regulación y la estigmatización del comercio popular en el Metro	53
5.1) Los proyectos de regulación del comercio popular en el STC Metro.....	53
5.2) La estigmatización de la persona vagonera	58
6. La política de cero tolerancia y la criminalización del comercio popular en el STC Metro	62
6.1) La prohibición del comercio popular en el STC Metro desde una perspectiva de derechos humanos.....	74
7. El entorno actual de la criminalización del trabajo informal en vagones del STC Metro	80
7.1) El derecho a la seguridad jurídica.....	80
7.2) Sobre los derechos de libertad y la seguridad personales.....	85
7.3) El derecho a la integridad personal (Seguridad personal).....	91
7.4) El derecho de acceso a la justicia	94
7.5) Consideraciones sobre el estado de la criminalización del trabajo informal en los vagones del STC Metro.....	101
8. La brutalidad policiaca en contra de las personas vagoneras del Metro.....	101
8.1) Brutalidad policiaca: la ejecución extralegal de Luis Orozco.....	102
8.2) Elementos jurídicos en contra de la criminalización del comercio popular en el Metro	104
9. Comercio popular y derechos humanos: algunas líneas para la creación de políticas para regular el comercio popular en el Metro de la Ciudad de México	108
Bibliografía	112
Sitios de internet consultados.....	118
Documentos jurídicos citados	119

Presentación

Este informe es un esfuerzo interdisciplinario que describe las condiciones laborales de las personas que ejercen el comercio popular al interior de los vagones de los trenes del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro. Una actividad que, pese a las prohibiciones que existen en contra de su ejercicio, se sigue realizando en los vagones y en otros espacios del Metro. La prohibición sobre el comercio popular en el Metro coloca a las personas que lo ejercen dentro de una relación especial con las autoridades, pues, se entiende al comercio popular como una infracción administrativa. No obstante, por la política que se ha construido en contra de las personas que ejercen el comercio popular y por el actuar de los grupos policíacos y cómo ejercen la fuerza, en ocasiones parecería que se castiga a esta infracción como si se tratase de un delito.

La discusión del informe se cimienta en la recuperación de los antecedentes del comercio popular en el Metro. En esta sección introductoria, presentamos las condiciones sociohistóricas y económicas que han hecho del STC Metro un espacio de establecimiento del comercio popular en sus instalaciones. En ese mismo tenor, describimos de manera general la discusión académica sobre el comercio popular en la Ciudad de México (CDMX) y nos concentramos en las investigaciones que se han realizado en torno a las personas que comercian en el STC Metro.

La segunda sección desglosa la heterogeneidad de actividades y poblaciones que integran el mercado de actividades populares que se realizan en los espacios del STC Metro. Nos parece importante hacer estas distinciones, pues, la perspectiva desde la cual se observa al comercio popular en el Metro, en términos académicos y gubernamentales, no distingue las diferencias sociales, morales y jurídicas, que pesan sobre las distintas poblaciones que comercian, cantan, piden limosna o realizan otras actividades en los espacios del STC Metro.

Una vez presentada la generalidad de las actividades populares y las poblaciones que realizan estas actividades en las instalaciones del STC Metro, nos concentramos en hacer una sucinta descripción sociodemográfica sobre las personas comerciantes que comercian sus productos a bordo de los vagones de los trenes del Metro. Aunque las cifras que presentamos representan una pequeña muestra de las personas que comercian en los vagones, esta representación estadística es importante, pues en la Ciudad, se carece de referentes estadísticos sólidos y confiables que nos ayuden a conocer más sobre las características sociodemográficas de esta población.

Completado el ejercicio estadístico, el informe avanza hacia la parte etnográfica para describir las particularidades del oficio de vagonear. Esto es, las características que tiene el ejercicio del comercio popular a bordo de los vagones de los trenes. El propósito de este apartado es dual, por un lado, busca describir el trabajo corporal, el trabajo somático y la racionalidad que constituye el saber vender en los vagones del Metro; y por el otro, busca restituir la dignidad de un oficio que, como casi todo el comercio popular en el espacio público, ha sido objeto de múltiples descalificaciones y discriminaciones por parte de las autoridades y de un sector de la sociedad.

En consecuencia, nos concentramos en las particularidades que presentan las mujeres que comercian en los vagones del Metro. Como sucede en otros espacios, existe una evidente desigualdad de género que agudiza el resto de las desigualdades tanto económicas como sociales. No obstante, pese a la importancia de este tema, no ha sido profundizado por las investigaciones precedentes ni por los diagnósticos que han realizado las autoridades sobre el comercio popular en el Metro. Por ello, consideramos

que es fundamental escuchar las voces de las mujeres que viven del comercio popular en los vagones: ¿Cuáles son sus necesidades? ¿Cuáles son las desigualdades que viven? ¿Cuáles son sus expectativas de vida dentro y fuera de los vagones del Metro?

Descritas las características sociolaborales de las personas que ejercen el comercio popular en los vagones del Metro, el informe transita hacia la parte del análisis de las políticas que se han implementado para atender el fenómeno del comercio popular en el Metro. Como ya lo adelantamos, las políticas que han impulsado las autoridades, más que buscar ordenar o regular el comercio popular en el Metro, han desembocado en la estigmatización y la criminalización de las personas que comercian en los vagones del Metro. En uno de los apartados hablamos sobre el estigma que se construyó en torno a la persona vagonera y las repercusiones sociales que conlleva la construcción de los llamados “criminales sociales” por parte de los discursos de las autoridades. En consonancia en el siguiente apartado, hablamos sobre la forma en la que se ha criminalizado a la persona que ejerce el comercio en los vagones del Metro. Para ello, nos apoyamos en algunas cifras sobre el aumento de las remisiones y debatimos, por primera vez, los vacíos jurídicos y las formas en las que se interpretan las normas que prohíben el comercio popular en el Metro.

Como consecuencia de la recuperación histórica que hicimos de las políticas de estigmatización y criminalización del comercio popular en el Metro, las dos últimas secciones del informe se encargan de hablar sobre la situación actual de las políticas de criminalización del comercio popular en el STC Metro. Las cuales, según los propios testimonios de las personas comerciantes, se han endurecido a partir de que entró en funciones la presente administración. Lo cual, resulta coherente con las consecuencias que ha tenido la acción policial en contra de las personas que comercian en los vagones del Metro, pues, como lo hemos recabado en el archivo de denuncias ante la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México, se han registrado múltiples episodios de brutalidad policiaca en contra de los comerciantes, con consecuencias fatales en algunos casos.

De tal manera, el informe sobre las condiciones laborales y la criminalización del comercio popular en el Metro pretende ofrecer una perspectiva fundamentada en los derechos humanos, sobre las violencias que viven las personas que ejercen el comercio popular en el Metro de la CDMX. El cometido del informe es construir una forma de comprender el fenómeno del comercio popular en el Metro que, lejos de criminalizar la actividad, busque alternativas de atención que respeten el derecho al trabajo y a la vida digna de las personas comerciantes, sin omitir las necesidades de movilidad y seguridad que atiende el Metro. En suma, que busque reconocer y armonizar los diferentes usos y apropiaciones que se dan cita en el Metro, es decir, plantear la coexistencia de derechos para todas las personas que transitamos y habitamos la CDMX.

Antecedentes del comercio popular en el STC Metro

1. El Metro más que un medio de transporte

El Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC Metro), o simplemente Metro, como se le llama comúnmente, fue planeado en 1967 e inaugurado dos años después, el 4 de septiembre de 1969. Con sus 195 estaciones, repartidas en 12 líneas, es el Metro que más personas transporta en América Latina ya que, según los cálculos oficiales, transporta a 5.5 millones de personas por día¹. Cifras que lo colocan en el noveno sitio dentro de los diez Metros del mundo que transportan a más pasajeros². Además, el Metro de la CDMX, es el segundo sistema de transporte más barato en su tipo, pues, un viaje cuesta tan sólo cinco pesos -entre 20 y 25 centavos de dólar-. Estas características por las que destaca el Metro de la Ciudad México, le han permitido ser integrante, desde 1996, de la Comunidad de Metros del mundo³.

No obstante, como lo ha destacado el último Plan Maestro del Metro 2018-2030⁴, el Metro de la CDMX presenta una serie de problemas que dificultan su operación. Entre ellos, se podría destacar el deterioro de sus instalaciones, con más de cincuenta años de funcionamiento, tanto escaleras, escaleras eléctricas y material rodante, no gozan del mantenimiento requerido para su adecuado funcionamiento⁵. La concentración de pasajeros, también es un gran problema debido a que las estaciones del Metro están diseñadas para transportar a, aproximadamente, 3 millones de pasajeros por día y con los 5.5 millones de pasajeros que transporta por día, su capacidad se ve sobrepasada en casi un 100%⁶. A estos problemas técnicos y materiales que dificultan el funcionamiento del Metro, se deben de sumar otros problemas sociopolíticos que incluyen los incidentes por causa de suicidio⁷, las luchas políticas entre el Sindicato de Trabajadores del Metro

¹ Para mayores referencias sobre las cifras de operación del STC Metro, se sugiere consultar: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/operacion/cifras-de-operacion>

² Según las cifras publicadas por la Asociación Internacional de Transporte Público (UITP) en su informe sobre los Metros del mundo 2018, véase: https://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/Statistics%20Brief%20-%20World%20metro%20figures%202018V4_WEB.pdf (Consultado el 6 de febrero de 2020).

³ El CoMet y Nova group, fueron creados en 1982, con la intención de hacer comparaciones entre distintos sistemas de Metro del mundo En la actualidad, está conformado por 38 sistemas de Metro de 36 ciudades. Véase: <https://cometandnova.org/background/> (Consultado el 6 de febrero de 2020).

⁴ El plan fue presentado el 10 de septiembre de 2018 por las autoridades de la CDMX y las autoridades del STC Metro. El informe se puede consultar en: https://metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Metro%20Acerca%20de%20Mas%20informacion/planmaestro18_30.pdf (Consultado el 6 de febrero de 2020).

⁵ En años recientes se ha evidenciado el deterioro de las estaciones, véase: <https://www.elsoldemexico.com.mx/metropoli/cdmx/falla-colaps-escalera-electrica-metro-estacion-mixcoac-linea-7-ocho-personas-lesionadas-3146659.html> (Consultado el 6 de febrero de 2020).

⁶ En junio de 2016, autoridades del STC Metro declararon que la infraestructura del Metro de la Ciudad de México estaba diseñada para transportar a 3 millones de personas por día, pero transporta a 5.5 millones, por lo que su capacidad de transportación se desbordaba en 2.5 millones de usuarios por día. Véase: <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/06/14/1098761> (Consultado el 6 de febrero de 2020).

⁷ Según cifras oficiales, entre 2009 y 2018, se registraron 306 suicidios en alguna de las 195 estaciones del STC Metro, un promedio de 16 suicidios por año. Véase: <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/hombres-80-de-los-que-se-suicidan-en-el-metro> (Consultado el 6 de febrero de 2020).

y las autoridades del STC Metro⁸, y las protestas sociales que realiza el público usuario en sus instalaciones⁹.

Con respecto a los problemas técnicos y de mantenimiento que dificultan las tareas de movilidad y de transportación que caracterizan al Metro, en gran medida, estos se deben a la falta de recursos económicos. Desde sus inicios el Metro funcionó con un déficit presupuestario (Davis, 1991) que, a lo largo de más de medio siglo, ha tratado de nivelarse con la aportación de los recursos que hace la Ciudad de México. No obstante, como lo mostró el “Diagnóstico sobre el servicio y las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo 2013-2018¹⁰” elaborado por la entonces Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) -hoy, Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDHCM)- en los años recientes, el déficit ha permanecido, como se muestra en la siguiente tabla:

Millones de pesos				
Año	Ingresos propios	Egresos	Déficit	% Déficit
2008	4, 143.32	9, 217. 07	5, 073.76	55.05
2009	3, 447.44	8, 782. 84	5, 335.40	60.75
2010	4, 996.77	10, 189. 93	5, 193.16	50.96
2011	5, 288.33	10, 564. 71	5, 276.38	49.94
2012	5, 452.85	11, 822.22	6, 369.37	53.88
2013	6, 848.70	15, 100.58	8, 251.88	54.65
2014	8, 574.14	14, 774.29	6, 200.15	41.96
2015	9, 088.51	14, 668.51	5, 580.00	38.04

Tabla 1 Déficit Presupuestario del STC Metro 2008-2015

Fuente: Diagnóstico sobre el servicio y las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo 2013-2018 (CDHDF, 2017: 55)

Aunque en los dos últimos años de medición se puede apreciar una sensible baja en el déficit histórico, según cálculos realizados por las autoridades del STC Metro, el costo real del boleto del Metro era de 14 pesos. Un costo que se cubre con el pago que hacen los usuarios, las aportaciones del Gobierno de la CDMX, aportaciones federales, y pese a ello, existía un déficit de 3.45 pesos por cada usuario¹¹.

⁸ En mayo del 2017 se suscitó una disputa entre el Sindicato de Trabajadores del Metro y el Gobierno de la Ciudad de México. Los trabajadores del Sindicato demandaban mejores condiciones laborales, entre las que se encontraba, la necesidad de mejores equipos técnicos para realizar su trabajo, así como el aumento del presupuesto para adquirir las refacciones necesarias para reparar y darle mantenimiento a los trenes del Metro. Véase: <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2017/05/14/mancera-descarta-pugna-politica-en-conflicto-sindical-del-metro> (Consultado el 6 de febrero de 2020).

⁹ El #Posmesalto fue una protesta social del público usuario en contra del incremento del 40% en el precio del boleto del Metro, realizado el 13 de diciembre de 2013, la cual consistía en pasar los torniquetes de las estaciones del Metro sin pagar acceso.

¹⁰ El documento se puede consultar en: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Banners/diagnostico.pdf> (Consultado el 7 de enero de 2021).

¹¹ Información publicada en el diario El Financiero el 26 de octubre de 2017. Véase: <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/pide-el-metro-50-mmdp-para-mejorar-su-servicios>. (Consultado el 8 de febrero de 2020).

Además de este déficit histórico, en los años recientes, las administraciones del STC Metro se han visto involucradas en escándalos debido a la opacidad con la que manejan los recursos correspondientes a las rentas que se cobran por los locales comerciales y espacios publicitarios que se encuentran distribuidos en las 195 estaciones que componen la red del STC Metro. Quizá el problema que, en tiempos recientes, ha llamado más la atención, sea el dudoso manejo que se hizo en torno a la construcción de la línea 12 del Metro. Una obra que, si bien, ayudó a incrementar la oferta de movilidad para los habitantes de la Ciudad de México, a los pocos meses de funcionamiento, presentó severos problemas en su diseño y construcción, los cuales, llevaron a que se cerrara la obra por varios meses con el fin de arreglar dichos desperfectos que ponían en riesgo la vida de las personas usuarias del Metro¹².

Por otro lado, aunque el STC Metro es un espacio que se diseñó con el propósito de mejorar la transportación y la movilidad de las personas que habitan en la Zona Metropolitana del Valle de México, también, ha sido un espacio en el que se realizan una multiplicidad de usos sociales¹³. El Metro ha sido un espacio cultural que alberga una serie de exposiciones artísticas, tanto temporales como permanentes, así como un espacio en el que se han presentado distintos espectáculos musicales. De igual modo, aprovechando las condiciones urbanas de aglomeración de personas, el Metro se ha convertido en un espacio para el desarrollo económico, mediante la instalación de locales comerciales al interior de sus estaciones. Dentro de esta lógica económica, destaca la reciente explotación económica de las estaciones terminales de algunas líneas del Metro, Centros de Transferencia Modal, que se han convertido en plazas comerciales. Aunque, como ha sucedido con otros aspectos, existen grandes dudas sobre el eficaz manejo de la explotación económica de los espacios comerciales del STC Metro¹⁴.

Espacio de transportación y movilidad, espacio de cultura y comercio, el Metro de la Ciudad de México bien podría ser pensado como un espacio urbano por sí mismo, una ciudad debajo de la ciudad. El cual, como la ciudad misma, también presenta distintos problemas que atentan contra la seguridad de las personas usuarias. Las instalaciones del STC Metro han sido definidas como “espacios de máxima seguridad” por las autoridades de la Ciudad de México. Pese a ello, como lo han identificado los últimos diagnósticos (STC Metro, 2014; CDHDF, 2017; STC y GCDMX, 2018), sus instalaciones han sido escenario de diversas conductas violentas, como robos, acoso sexual, riñas y otras acciones que ponen en riesgo la integridad de las personas usuarias del Metro. Entre estas conductas que atentan en contra de la seguridad del público usuario, las autoridades han definido al comercio informal que se realiza en las instalaciones del STC Metro (STC, 2014; STC y GCDMX, 2018).

El llamado comercio informal, que en este trabajo lo identificamos con el comercio popular, se integra por los usos y actividades que realizan personas con discapacidad, mujeres y hombres de origen rural, personas adultas mayores, personas en situación de

¹² Debido al escándalo de la línea 12, se destituyó al entonces director del Metro. Véase: <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/09/30/1048496> (Consultado el 7 de febrero de 2020).

¹³ Entre ellos se encuentran: los programas de acceso gratuito a jóvenes, adultos mayores, personas con discapacidad y policías uniformados, así como, la permisión de transportar bicicletas en las instalaciones del STC Metro.

¹⁴ Sobre el adeudo en las rentas de los locales, se puede consultar: <https://elbigdata.mx/investigaciones/empresas-de-publicidad-y-locales-adeudan-427-mil-mdp-al-metro/> (Consultado el 7 de febrero de 2020). En cuanto al cobro de uso por los espacios publicitarios, véase: <http://www.letraslibres.com/mexico-espana/dudas-del-subsuelo-publicidad-en-el-metro>. Sobre el posible uso personal de los recursos del Metro, puede verse: <http://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/acusan-gavino-de-beneficiar-amigos> (Consultado el 7 de febrero de 2020).

calle, personas que realizan alguna actividad artística, y constituyen el mercado popular del Metro de la CDMX.

En este informe nos concentraremos en hablar sobre las condiciones laborales y los derechos humanos del 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 y no perecederos de bajo costo, los cuales satisfacen las necesidades inmediatas del público usuario del Metro.

Una actividad que, además de ser sancionada como una falta administrativa, en años recientes, ha sido objeto de una campaña de estigmatización y criminalización emprendida por distintas autoridades del STC Metro y del Gobierno de la CDMX, y ejecutada por elementos de los cuerpos policiacos de la Policía Industrial Bancaria (PIB) y por los jueces de los Juzgados Cívicos. Una política que se ha caracterizado por: flagrantes omisiones al debido procedimiento, por la violación a los derechos humanos de las personas vagoneras, por la fabricación de delitos y recrudecimiento de las multas por concepto de venta en el Metro. El propósito de estas acciones ha sido, como lo han manifestado distintas autoridades, erradicar al comercio popular del Metro¹⁵ (STC, 2014).

Desde una perspectiva de derechos humanos, consideramos que la postura que han tomado las autoridades del Gobierno de la CDMX, como las autoridades del STC Metro, es una postura que reproduce los prejuicios históricos que estigmatizan al comercio popular, comparando esta forma de trabajo con una actividad criminal. Al respecto, si bien, existe una prohibición tanto del comercio, como de otras actividades populares, al interior del STC Metro y en sus inmediaciones, esta prohibición no justifica que se violen los derechos humanos de las personas vagoneras, en contraposición al derecho al trabajo que se manifiesta en distintos marcos jurídicos nacionales e internacionales. Con base en estas premisas, en los siguientes apartados, nos dedicaremos a describir las condiciones laborales de las personas vagoneras, como las violaciones a sus derechos humanos en las que han incurrido las acciones de los cuerpos policiacos, los jueces de los Juzgados Cívicos, entre otras autoridades del STC Metro y del Gobierno de la CDMX.

2. El comercio popular en el Metro de la Ciudad de México

Desde tiempos prehispánicos, las plazas principales de la antigua Tenochtitlán eran lugares en los que se reunía una gran cantidad de comerciantes y artesanos que intercambiaban sus mercancías. En las sociedades prehispánicas, el rol del comerciante era valorado por su importancia económica y social, pues, se encargaba de trasladar mercancías y mensajes a lo largo de las tierras que componían el Imperio Azteca. Incluso, con la conquista española y el establecimiento del gobierno de la Nueva España, el comercio en el espacio público tuvo una gran relevancia dentro de la vida cotidiana de la colonia. Un ejemplo de ello era el gran mercado del Parián, que se asentaba en lo que hoy es el Zócalo de la Ciudad de México. En este espacio, se vendían distintos productos de origen europeo e indígena, siendo las personas indígenas relegadas a

¹⁵ Véase: <https://www.elsoldemexico.com.mx/metropoli/Implementan-operativo-para-erradicar-ambulantes-en-la-L%C3%ADnea-2-del-Metro-137675.html>

los espacios exteriores del mercado y sancionadas por los reglamentos y regulaciones comerciales de la época.

Así, se puede apreciar cómo se comienza a gestar una diferenciación en los derechos económicos de las poblaciones que habitaban la Nueva España, dando preferencia a los comerciantes de origen europeo y en detrimento de las personas de origen indígena y africano, quienes buscaban ser parte de las aglomeraciones que se concentraban en las grandes plazas y espacios comerciales de la capital de la colonia. Una situación que se agudizaría en el siglo XVIII con la introducción de las normatividades Borbonas, las cuales, se inspiraban en el liberalismo francés, y que entendían al comercio en el espacio público como una actividad antihigiénica que fomentaba el desorden urbano (Crossa, 2018).

Pese a este tipo de reglamentaciones, el comercio popular seguía creciendo y asentándose en distintos espacios de la ciudad, entre los que destacan los barrios de la Merced, de Tepito y de Candelaria de los Patos. Lugares que mantenían su identidad histórica como espacios de comercio, los cuales, en su mayoría, eran poblados por personas pobres, de procedencia indígena y de poblaciones marginales, quienes, a falta de un empleo en las nascentes industrias y comercios de la ciudad, optaban por el ejercicio del comercio popular en las calles.

En la época post revolucionaria, con miras a la consolidación del estado nacional mexicano, y en la modernización de la Ciudad de México (Tenorio, 2017), se realizarían una serie de medidas enfocadas al ordenamiento del comercio popular en el espacio público, especialmente, en las inmediaciones de las calles que componen el Centro Histórico. En su trabajo histórico, Mario Barbosa (2008) nos permite observar cómo se va configurando el comercio popular en las calles de la Ciudad de México durante las primeras décadas del siglo XX. Del mismo modo, las narraciones históricas de la época nos permiten conocer a una variopinta serie de personajes que, hasta el día de hoy, realizan sus actividades económicas en las calles de la ciudad: organilleros, boleros, comerciantes de origen indígena, artistas y juglares, varilleros que vendían dulces a bordo de los camiones, aboneros, afladores, entre muchos otros (Barbosa, 2008; Tenorio, 2017).

Si bien, no es nuestra intención hacer una exhaustiva descripción histórica del comercio popular en la Ciudad de México, sí buscamos plantear que existen desigualdades construidas históricamente con respecto al aprovechamiento de las riquezas que genera la ciudad. Las cuales, se han concentrado en algunos grupos de empresarios y comerciantes autorizados por los distintos gobiernos de la Ciudad de México en contraposición de los usos comerciales que han ejercido las poblaciones más pauperizadas que habitan en la ciudad, tales como: personas con algún tipo de discapacidad, personas adultas mayores, personas de origen indígena, personas en situación de calle y personas que se dedican al comercio en el espacio público. Todas estas poblaciones comparten la característica de no ser apreciadas como una mano de obra válida para las empresas de servicios y las industrias. Por ello, han hecho del comercio y de otras actividades económicas, su forma de sustento.

Es así como, las mujeres y hombres, quienes históricamente han realizado sus actividades económicas en los espacios públicos, tienen un correlato con las personas que posteriormente comenzaron a realizar sus actividades comerciales fuera de las estaciones y dentro de las instalaciones del Metro. Como lo cuentan los primeros vendedores, un día después de la inauguración de la línea 1 del Metro, distintos vendedores, boleros y otros personajes, se ubicaron fuera de la estación Candelaria. Así se lo relató Silverio, uno de los primeros comerciantes del Metro, a Erick Serna (2020a: 74).

“Mira, lo que pasa es que yo empecé desde chiquito, yo creo que el Carnero y yo, fuimos los primeros que bajamos a vender a los vagones. Mira, primero yo me vine a vender chicles acá en el paradero que estaba en Candelaria. Me subía a los camiones y de allí iba vendiendo. Allí conocí al Carnero, que también vendía en la plaza. Y allí nos pusimos a vender cuando abrieron el Metro (...) estábamos ahí boleando en la plaza del Metro, cuando un día me dice el Carnero, “y si bajamos a ver qué onda”. Y sí, nos bajamos y nos fue bien. Antes, éramos nomás él y yo. Ya después yo me fui a Zaragoza y él se quedó allí. Después, abrieron la Línea 2, e íbamos mandando a la gente allá. Luego, se iban de Tacuba arriba, y así estuvimos. Luego me fui a General Anaya. Y después, me regresé acá a Zaragoza”. **(Charla con Silverio, 27 de diciembre de 2018).**

Según lo relatado por Silverio, así fue como una gran cantidad de infantes y adolescentes, dejaron sus actividades comerciales en otros espacios para empezar a vender en el Metro. Demetrio (Q.E.P.D.), otro de los primeros comerciantes del Metro, narra el gradual incremento de vendedores en los vagones del Metro (Serna, 2020a: 206).

Erick: Pero bueno eso también tiene que ver con lo que me decías de que empieza a haber más compañeros ¿Quiénes fueron los primeros que entraron en esa primera cuadrilla?

Demetrio: Entré yo, otro amigo, me acuerdo de que le decíamos el Barros, otro amigo que se llamaba Héctor, si le decíamos el Tito; un primo hermano, de hecho, le decíamos el Mota y algunos no me acuerdo de los nombres eran, éramos 8. Luego entró otro, híjole –Demetrio hace un esfuerzo por recordar-, el Nueces, el Oso, a los otros dos no los recuerdo. Y, pues, los primeros días que sí queríamos andar todos juntos. Nos íbamos, mínimo de a dos en cada metro. Ya después con la confianza, pues, ya nos veíamos en un horario para salir juntos a comer. O nos veíamos, pues, ya “Dale a una estación”. Ya, después comenzaron a entrar más. Ya después vino línea 2, después vino línea 3. Cuando ya estaban las tres líneas, yo creo en las tres líneas éramos como unos 70 vendedores, pero entre las 3 líneas.

Erick: ¿Y todavía no había líderes?

*Demetrio: “No, no había líderes, ninguno era líder”. **(Charla con Demetrio, Centro Histórico, 7 de junio del 2017).***

De tal forma, a mediados de los años ochenta, cuando se consolidó la columna vertebral de las principales líneas y estaciones del Metro, estos primeros vendedores comenzaron a conformar las primeras agrupaciones de comerciantes populares que se repartieron los tramos de venta en el Metro. Una vez más, nos apoyamos en el relato de Silverio para ahondar en este suceso (Serna, 2020a: 207).

“Antes, éramos nomás él y yo [El carnero]. Ya después yo me fui a Zaragoza y él se quedó allí [en Candelaria]. Después, abrieron la Línea 2, e íbamos mandando a la gente. Luego, se iban de Tacuba a arriba, y así estuvimos. Luego me fui a General Anaya. Y después, me regresé acá a Zaragoza. Ahí fuimos mandando a la gente abajo, donde estaba “el Coreano” que empezó a manejar allí el tramo, desde Merced. Sólo que este cuate traía un “despapaye” allí abajo, primero con los cobros abusivos a la gente, y luego, si había una chica queriendo entrar a trabajar, pues, primero le tenía que pasar para acá -Silverio alude a que las mujeres tenían que tener algún intercambio sexual con “el Coreano”-, y luego ya las dejaba entrar a trabajar. Luego, llegó el Pancho y cobró mucha fuerza. Después, bajó el Oso y el Tuercas, como su chalán, e igual, agarraron fuerza”. (Conversación con Silverio y el Tejoncito, Colonia Doctores, 27 de diciembre del 2018).

La fuerza que pudiera tener un líder se puede entender de tres maneras: por la fuerza física que puede ejercer una persona sobre las otras, por los contactos y relaciones que mantenga con las autoridades y algunos grupos políticos, por los conocimientos jurídicos que tiene y la forma de emplearlos para proteger a los demás miembros de su asociación. Al respecto, si bien han existido un sinnúmero de grupos que organizan el comercio popular en el Metro, estos han crecido en correspondencia con el desarrollo del comercio popular en los pasillos y vagones de las estaciones a partir de la política de atomización de los grupos de comerciantes que se implementó en 1997 (Crossa, 2009; Zaremberg, 2011). Política que promovió que los grupos de comerciantes populares del Metro se comenzarán a organizar siguiendo el esquema de las asociaciones civiles.

Gracias a los trabajos académicos y periodísticos que se han realizado (De la Garza, et. al., 2017), se sabe que la primera organización civil de comerciantes populares fue Metròpoli Solidaria. Con ella, gracias al impulso y la promoción política que les dieron algunos líderes a las negociaciones con el gobierno, nacerían otras organizaciones civiles de comerciantes populares dentro del Metro. En este proceso, destaca la Coordinadora de Organizaciones y Grupos de Comerciantes Informales del Metro (COGCIM), un órgano formado por los representantes de las organizaciones de comerciantes populares¹⁶

¹⁶ Según los documentos de la propia COGCIM, ésta estaba integrada por las siguientes asociaciones: La Unión Única Independiente de Vendedores del Metro. A.C. La Asociación de Comerciantes de los ramales del Metro de la República Mexicana AC., La Unión de Vendedores Ambulantes Vagoneros y Pasilleros del Metro de Puestos Fijos y Semi Fijos AC, La Asociación de Mujeres Comerciantes y Colonos Organizados del Distrito Federal AC, La Unión independiente para el cambio de Comerciantes Ambulantes del Metro AC; Metròpoli Solidaria A.C., y El Instituto de Arquitectura Popular S.C.

que se creó con el fin de negociar la regulación y el ordenamiento del comercio popular en el Metro en relación con los cambios en la política de combate al comercio popular en el Metro que emprendieron las autoridades del STC Metro y las autoridades de la Ciudad de México entre los años 1997 y 1998.

No obstante, hasta el día de hoy, no se cuenta con el número exacto de organizaciones y agrupaciones de comerciantes populares que laboran en las instalaciones del STC Metro. El último recuento oficial que se hizo fue en el contexto del “Programa de capacitación y apoyo económico para vagoneros del Metro” realizado en el 2014, con el propósito de cumplir con uno de los compromisos pactados después de incrementar el precio del boleto del Metro en el invierno del 2013. En la negociación de los apoyos, las autoridades del STC Metro, decían haber negociado con 19 de 21 organizaciones de comerciantes del Metro¹⁷.

Pese a ello, es necesario identificar la heterogeneidad al interior del comercio popular en el Metro, pues, no son los mismos alcances políticos, morales y jurídicos que tienen las distintas poblaciones que laboran en el Metro. Por ejemplo, las personas con discapacidad visual que comercian en el Metro tienen otro estatus jurídico (Serna, 2015). Lo mismo sucede con las personas de origen rural que piden limosna (Serna, 2014), como con las personas que se dedican a representar algún espectáculo artístico o musical a bordo de los vagones (Domínguez, 2010). Por ello, es necesario hacer distinciones en cuanto a las diferentes organizaciones que representan a las poblaciones que realizan alguna actividad en las instalaciones del Metro de la Ciudad de México. En este informe, sólo nos hemos enfocado a hablar sobre la situación de los comerciantes populares que venden dentro de los vagones.

En este sentido, la labor de los representantes de las agrupaciones de comerciantes ha sido: ordenar el trabajo al interior de los propios grupos de comerciantes, organizar las zonas y los horarios de trabajo, regular las conductas de las y los comerciantes durante su labor en los espacios del Metro, ofrecer algunos apoyos por causa de enfermedad o fallecimiento de algún familiar, proveer de apoyos producto de programas sociales y ser intermediarios en las relaciones entre los grupos de comerciantes y las autoridades. Además, al convertirse las agrupaciones en asociaciones, sus representantes comenzaron a cumplir otras funciones, entre las que destacan la defensa jurídica de las personas comerciantes en los Juzgados Cívicos a donde son remitidas las personas que son acusadas de infringir la prohibición de vender en los espacios del Metro.

Es necesario reconocer que este tipo de liderazgos populares tienen una estrecha relación con el intermediarismo político que ha caracterizado a las prácticas clientelares y corporativistas en los países latinoamericanos (Auyero, 2001). Como también es justo decir que gran parte de estas prácticas clientelares y corporativistas han sido impulsadas por los propios gobiernos de las ciudades, quienes las han utilizado para controlar a los grupos populares, manteniéndolos como clientelas políticas, utilizadas en contextos electorales. A cambio, se les otorga beneficios que son menores a los derechos de los

¹⁷ Algunas de las organizaciones que figuraban en ese acuerdo, eran: Consejo Asesor de Organizaciones Sociales; Ángeles Metropolitanos; Asociación Mexicana por el Trato Humano, Social, Material, Cultural de los Invidentes y Débiles Visuales; Organización Metropolitana de Vendedores Ambulantes A.C. Línea Tres Tramo Sur; Unión de Fuerza de Comerciantes y Vagoneros, A.C.; Unión de Vendedores Ambulantes del Metro Constitución 1917, Vagoneros y Pasilleros de Puestos Fijos y Semifijos, A.C; Frente Nacional de Comercio Informal; Coordinadora por la Regulación y Ordenamiento del Comercio Informal del Metro, A.C; Unión Independiente para el Cambio del Comercio del Metro, A.C.; Unión de Vendedores Independientes Martín Carrera-Rosario; Unión Única Independiente de Vendedores del Metro, A.C.; Organización 17 de julio A.C; Organización 19 de Agosto; Asociación Civil de Vagoneros, Comerciantes del Sistema de Transporte Colectivo Metro; Conadep, A.C.; Organización de sordomudos; Organización de indígenas mazahuas

que son acreedores en su calidad de ciudadanos. Esta situación ha caracterizado a las organizaciones de comerciantes populares del Metro y del resto de la ciudad (Silva, 2007; Castillo, 2009; Juárez, 2018).

Por su parte, a lo largo de la historia de las organizaciones de comerciantes populares en el Metro, han existido diversas representaciones que han lucrado y explotado a las y los comerciantes populares del Metro, cobrándoles miles de pesos por entrar a vender al Metro (Castillo, 2009; Pérez, 2013), o extorsionándolos y pidiéndoles que vendan cierto tipo de productos¹⁸ (Sánchez, 2009), sin recibir el apoyo de los proyectos que se han negociado con las autoridades del gobierno de la Ciudad de México (Juárez, 2018). No obstante, también es necesario decir que, el mismo proceso de evolución de las organizaciones y los representantes de estas, ha permitido que la organización de las personas comerciantes populares se vuelva cada vez más democrática e informada con respecto a sus derechos. Esto ha favorecido la disminución de los liderazgos de tipo clientelar y el crecimiento de las organizaciones democráticas de comerciantes populares.

Prueba de esta transición ha sido el nacimiento de nuevas federaciones y alianzas de comerciantes populares del Metro que han intentado representar las demandas de la población de comerciantes del Metro¹⁹. Las cuales, en tiempos recientes, han manifestado de diversas maneras, ya sea con movilizaciones sociales o con mesas de trabajo con distintos niveles de gobierno, su deseo por regularizar el comercio popular en el Metro y con ello, defender su derecho al trabajo. No obstante, las mesas de trabajo y negociaciones con la administración del STC Metro y del Gobierno de la CDMX, no han tenido continuidad y, como mostraremos en los siguientes apartados, dichas autoridades han optado por continuar y reforzar la política de “cero tolerancia” en contra del comercio popular en el Metro. Sobre ello, hablaremos más adelante, por el momento, continuaremos con la caracterización sociodemográfica de las personas que integran algunas de las asociaciones de comerciantes populares del Metro.

2.1) El comercio popular en el Metro de la Ciudad de México: algunos datos sociodemográficos

Como sucede con otros espacios del comercio popular, no existen cifras exactas en torno a las personas que ejercen el comercio al interior de las 195 estaciones que componen la red del STC Metro. En gran medida, este desconocimiento se debe a la resistencia que han mantenido los grupos de comerciantes populares, como a la desconfianza que se tiene ante las autoridades y sus intentos por regular u ordenar el comercio popular en el Metro. Desde finales de los años ochenta, se especulaba que el número de comerciantes en el Metro ascendía a 5, 572 personas (Cross, 1998). Una cifra que era muy similar a lo que reportó Méndez y su equipo de trabajo (Méndez, Et. Al., 1990), quienes estimaron en 1990 que el “comercio ambulante” en el Metro era realizado por 5 mil personas.

¹⁸ Quizá el caso más sonado de esta forma de liderazgos en el Sistema de Transporte Colectivo Metro sea el de El Tuercas, quién había sido denunciado por extorsionar a comerciantes del Metro. Véase: <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/98327.html> (Consultado el 12 de febrero de 2020).

¹⁹ Según los propios comerciantes populares del Metro, existen cuatro grandes frentes que aglutinan al mayor número de comerciantes populares del Metro: Por un lado, la Alianza Tequio, la Federación de Comercio Popular y Prestadores de Servicios (FECOPPRES), el frente comerciantes representados por El Licenciado y el conjunto de comerciantes representados por la exesposa de El Tuercas.

Estas cifras nunca se corroboraron, ni se intentó profundizar más en el tema de la composición demográfica del comercio popular en el Metro. Fue hasta el 2008 que se retomaron las acciones para “erradicar al comercio ambulante en el Metro”, que se realizó un censo de “comerciantes ambulantes”, como parte del “Programa para Erradicar el Comercio Ambulante en las instalaciones y Material Rodante del STC” y se calculó que eran 2, 856 personas las que ejercían el comercio popular en el Metro. Una cifra similar se obtuvo en el 2014, cuando, las autoridades implementaron el “Programa para la integración a la economía formal de los comerciantes al interior del STC”, como parte de las medidas que adoptaron las autoridades del STC Metro para cumplir con uno de los “11 compromisos” que justificaron el alza de dos pesos en el costo del boleto del Metro; en el censo levantado, se registró que 2, 500 personas ejercían el comercio en el Metro.

Al respecto, existen evidentes disparidades en los cálculos que han realizado, tanto los investigadores, como las autoridades del STC Metro, pues, las cifras dan la impresión de que el comercio popular en el Metro ha disminuido gradualmente, desde finales de los años ochenta, hasta el 2014, año en el que se hizo el último intento por conocer las cifras del comercio popular en el Metro. Esta tendencia a la baja en el número de personas que comercian al interior de las instalaciones del Metro de la Ciudad de México contrasta con los propios cálculos que hacen algunos líderes de comerciantes del Metro, quienes, en 2017, calcularon que el número de comerciantes en el Metro podría ascender a 13 mil personas²⁰.

La inexactitud de las cifras en torno a las personas que ejercen el comercio popular en el Metro, también, se ve reflejada en el número de asociaciones que representan a las y los comerciantes populares del Metro. A ello se suma la falta de una descripción mínima sobre las características sociodemográficas de la población de personas comerciantes. Estos son problemas que repercuten en la planeación y ejecución de políticas y programas que se enfoquen en las necesidades de regulación u ordenamiento que presentan las personas que ejercen el comercio popular en el Metro.

Si bien no buscamos llenar del todo este vacío, con base en los registros de empadronamiento que nos brindaron cuatro asociaciones de comerciantes populares del Metro, logramos identificar los siguientes aspectos sociodemográficos de personas comerciantes que laboran en algunos tramos de la línea 1, la línea 2 y la línea 3 del STC Metro²¹. La muestra consiste en 309 personas, de los cuales, 171 son hombres (55% de la muestra), mientras que 138 son mujeres (45% de la muestra). Aunque con una ligera diferencia, con base en la muestra, existe una relativa paridad de género en cuanto a las personas que ejercen el comercio popular en los vagones de los trenes del Metro. Por otro lado, la composición etaria de la muestra se dividió de la siguiente manera:

²⁰ Incluso, en el reportaje que hizo Sánchez (2009: 6) se especulaba que, entre 2004 y 2008, el número de vendedores en el Metro pasó de 4 mil a 40 mil personas.

²¹ Con el propósito de mantener el anonimato de las y los informantes, hemos decidido omitir el nombre de las organizaciones que nos proporcionaron los datos de sus integrantes.

Distribución de las personas de cuatro asociaciones de comerciantes populares del metro, según sexo y edad						
Edad	Hombres	%	Mujeres	%	Total	% del local
0-18 años	11	7	9	7	20	7
19-29 años	41	24	28	20	69	23
30-40 años	45	26	42	30	87	28
41-50 años	40	23	33	24	73	23
51-60 años	23	13	14	11	37	12
61 y más años	5	3	7	5	12	4
No respondió	6	4	5	3	11	3
Total	171	100	138	100	309	100

Tabla 2 Distribución de las personas de cuatro asociaciones de comerciantes populares del Metro, según sexo y edad

Fuente: Elaboración propia con base en los datos de los padrones de cuatro organizaciones

Es importante destacar que el 30% de la muestra se encuentra dentro del grupo etario que comprende a las personas jóvenes²², un grupo etario que, según las políticas públicas contemporáneas, es prioritario para el desarrollo social y económico del país. Aunque, el grueso de la muestra, 63% de los casos, se encuentran entre los 30 y los 60 años, lo que se podría entender como la edad adulta. Una edad en la que se cuenta con menores apoyos gubernamentales, pues, se entiende que es la edad en que la fuerza productiva está en plenitud. Destaca el hecho de que en la muestra no se reflejen personas menores de edad, un grupo que se relaciona con el trabajo infantil, y que el valor de las personas adultas mayores sea poco significativo, 7 % de la muestra.

El nivel de estudios es un factor relevante con respecto a las desigualdades que se relacionan con el comercio popular. Diversas investigaciones han señalado que uno de los factores que lleva a las personas a emplearse en el comercio popular es el bajo nivel educativo que poseen las personas comerciantes. En este sentido, según los datos de la muestra, encontramos que una gran cantidad de las personas que comercian en los vagones sólo cuentan con educación básica.

²² Según el Instituto Mexicano de la Juventud, las personas jóvenes se encuentran en el rango etario de los 12 a los 29 años. Fuente: <https://www.gob.mx/imjuve/articulos/que-es-ser-joven>

Distribución de las personas de cuatro asociaciones de comerciantes populares del metro, según sexo y su último año de estudios						
Grado	Hombres	%	Mujeres	%	Total	% del local
Sin estudios	1	1	0	0	1	0
Primaria incompleta	4	2	6	4	10	3
Primaria	22	13	34	25	56	18
Secundaria incompleta	3	2	3	2	6	2
Secundaria	62	36	48	35	110	36
Preparatoria incompleta	5	3	4	3	9	3
Preparatoria	35	20	17	12	52	17
Universidad	4	2	1	1	5	2
No respondió	35	20	25	18	60	19
Total	171	100	138	100	309	100

Tabla 3 Distribución de las personas de cuatro asociaciones de comerciantes populares del Metro, según sexo y último grado de estudios

Fuente: Elaboración propia con base en los datos de los padrones de cuatro organizaciones

Como se puede apreciar, existe una ligera disparidad respecto del género y el grado educativo, pues el 31 % de las mujeres no concluyeron su educación básica. Lo cual, las posiciona dentro de una situación de desventaja en relación con el mercado de trabajo fuera del comercio popular que ejercen en los vagones del Metro. La situación no es mejor para el 35% de las mujeres que concluyeron la educación básica. Las desigualdades de género al interior de los grupos de las personas comerciantes de los vagones del Metro se intensifican cuando observamos que, según los datos de la muestra, 46 mujeres, 15% de la muestra, dicen ser madres solteras.

Por otro lado, uno de los factores que más han esgrimido las autoridades para no atender las demandas de las personas comerciantes que laboran en los vagones del Metro, tiene que ver con su lugar de residencia. Las autoridades del Gobierno de la Ciudad de México han manifestado que los beneficios que se ofrecen en los intentos de regulación que han implementado, sólo podrán ser otorgados a las personas que residan en la Ciudad de México. Aunque no consideramos que este sea un factor válido para determinar el respeto y garantía de los derechos humanos, según la muestra que recabamos, las cifras evidencian que el 57% de las personas comerciantes residen en la Ciudad de México. Destacan las alcaldías de Cuauhtémoc, Iztacalco e Iztapalapa, como los lugares en donde más personas comerciantes residen. En tanto, el 43% de la muestra reside en algún municipio del Estado de México, dentro de los cuales, destacan Chimalhuacán y Nezahualcóyotl, como los municipios con mayor cantidad de personas comerciantes.

Distribución de las personas de cuatro asociaciones de comerciantes populares del metro, según Estado y Alcaldía o Municipio de residencia					
CDMX			Estado de México		
Alcaldías	Total	%	Municipio	Total	%
Iztapalapa	44	14	Chimalhuacán	46	15
Cuauhtémoc	34	11	Nezahualcóyotl	32	10
Iztacalco	23	7	Ecatepec	12	4
Álvaro Obregón	15	5	Valle de Chalco	11	4
Gustavo A. Madero	11	4	Ixtapaluca	10	3
Coyoacán	11	4	Tlalnepantla de Baz	7	2
Venustiano Carranza	9	3	Tultitlán	4	1
Xochimilco	7	2	Naucalpan	3	1
Tlalpan	6	2	Coacalco	1	0
Milpa Alta	5	2	Los Reyes de La Paz	1	0
No respondió	4	1	San Vicente Chicoloapan	1	0
Miguel Hidalgo	4	1	Xico	1	0
Tláhuac	2	1	Texcoco	1	0
Azcapotzalco	2	1	Tezoyuca	1	0
Total	177	57	No respondió	1	0
			Total	132	43

Tabla 4 Distribución de las personas de cuatro asociaciones de comerciantes populares del Metro, según Estado y municipio o alcaldía de residencia

Fuente: Elaboración propia con base en los datos de los padrones de cuatro organizaciones

Aunque las cifras que hemos mostrado no comprenden a todo el universo de las personas que comercian al interior de los vagones del Metro, la muestra nos permite apuntar algunos elementos importantes. En primera instancia, debemos insistir en que las autoridades del STC Metro y del gobierno de la Ciudad de México, deben de incrementar los esfuerzos por obtener datos estadísticos más fiables y certeros en cuanto a las poblaciones que se emplean en el comercio popular. Esto sin la finalidad de criminalizar a la población que labora en el comercio popular -una de las principales razones por las cuales la población desconfía de las mediciones impulsadas por las autoridades-, sino con la intención de construir programas de regulación u ordenamiento que respondan a las necesidades particulares de la población.

En este sentido, es necesario identificar que una buena parte de las personas que se dedican al comercio popular en los vagones del Metro, son personas jóvenes, a quienes les podrían beneficiar aquellos programas sociales encaminados al desarrollo de sus capacidades educativas y, si así lo desean, poder optar por otra forma de trabajo que no sea el comercio popular en el Metro. De igual modo, es necesario atender las desigualdades correspondientes al género, considerando que las mujeres se encuentran en una mayor desventaja al tener niveles de estudio más bajos o por su condición de

madres solteras (sobre esto hablaremos con mayor detalle en otro apartado). Para finalizar, es necesario notar que el hecho de que una cantidad importante de las personas comerciantes provengan de algún municipio del Estado de México, nos habla de que existe un problema de falta de ofertas de empleo que, como otros problemas que atañen a las grandes ciudades, debe de ser atendido por medio de un acuerdo metropolitano entre los gobiernos de la CDMX y del Estado de México.

3. El oficio de las personas vagoneras: sus condiciones laborales y el saber vender en los vagones del Metro



Fotografía: César Parra

Como lo hemos presentado, el origen histórico y social del comercio popular en el Metro se vincula de manera directa con otros oficios que se desarrollan en el espacio público de la Ciudad de México. Una ciudad que tiene una gran historia de trabajadores populares que se apostan en las calles y plazas públicas (Barbosa, 2008; Crossa, 2018). Desde este punto de vista, las personas que comercian a bordo de los vagones de los trenes del Metro, quienes son conocidos coloquialmente como vagoneros o vagoneras, pertenecen a un conjunto de actividades que, pese a todas las restricciones de la perspectiva higienista sobre la que se han construido los gobiernos de las ciudades modernas (Tenorio, 2017), son una importante expresión de la cultura urbana popular de la Ciudad de México (Monsiváis, 1989; Ibarguengoitia, 1972).

De tal manera, proponemos que la actividad de vagonear, 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. Un oficio que, como todo trabajo, se puede aprender solamente por medio de la práctica y la enseñanza, que se transmite o se hereda, de las personas con mayor experiencia en el oficio a las personas más noveles.

Por ello, para conocer las raíces del oficio de vagonear, tuvimos que aprenderlo en carne propia, recorrer los vagones, andenes, pasillos y escaleras de las estaciones junto con las personas comerciantes. Aprender a vender en los vagones como ellas y ellos lo hacen día con día. Conocer el trato que les da el público usuario, así como el trato que reciben de los grupos policiales y los jueces cívicos. Este ejercicio de investigación descansó en un trabajo etnográfico que se realizó en dos momentos: el primero en el 2017, cuando se aprendieron las bases del oficio de vagonear desde la experiencia de los vagoneros (Serna, 2020a); el segundo, en los primeros meses del 2020, cuando se aprendió el oficio con las comerciantes vagoneras.

En este apartado, describimos el trabajo corporal, emocional y la racionalidad económica que desarrollan las personas comerciantes para desempeñar su actividad a bordo de los vagones del Metro. En segunda instancia, comentamos cómo, a contrapelo de la concepción clásica sobre la informalidad económica (Tokman, 1995), estas actividades comerciales se encuentran estrechamente ligadas con el ciclo productivo de las industrias locales, nacionales y globales. Con lo cual, podemos dar cuenta sobre la importancia que tienen estas actividades para el sostenimiento de otros mercados (Alba, 2012).

3.1) El verbo: los pregones para vender en el Metro

Flor, quien nos ayudó a realizar un trabajo de entrevistas etnográficas con mujeres que comercian en los vagones del Metro, nos comparte la historia de Corín, quien vende enchinadores para pestañas, ligas de licra, esponjas para maquillaje, toallitas quita esmalte, pasadores para cabello, pinzas para depilar, mariposas para los aretes y porta cepillos, en los vagones de los trenes que están destinados para uso exclusivo de las mujeres y las personas menores de edad. Todos los productos de belleza que vende Corín, penden, en forma de cascada, de unos ganchos que están colocados en una reja de metal. Este pequeño exhibidor, lo guarda Corín en una bolsa grande de mandado, sólo lo saca cuando entra al vagón para entonar su pregón y comenzar a vender:

“Salió a la venta, te llevas: estuche protector para el cepillo dental te vale diez, para que no se le pierda, no se le ensucie cuando lo traigas en la bolsa, en la mochila, en la maleta, te vale diez. Son donas, donas de licra, treinta mariposas, cuarenta pasadores, dos esponjas para el maquillaje, pinza grande: pinza para depilar, te valen diez”. (Corín, Comerciante vagonera, 35 años, Línea 3, 12 de marzo de 2020).

El pregón de Corín, su discurso de venta con el que la persona comerciante se presenta ante el público usuario es lo que se conoce en el *argot* del comercio popular del Metro como, el “verbo”. Su propósito es ofrecer la mercancía y convencer al usuario de consumir sus productos²³, a partir de la exaltación de la calidad del producto o del bajo costo que tiene en comparación de su precio de venta en otros lugares comerciales. El “verbo” es

²³ Parte de esa riqueza literaria que Tenorio (2017: 449-509, 477) ha identificado como característica de la prosa popular.

una forma lingüística y corporal que representa una parte del oficio de vagonear²⁴. Es una forma subjetiva en la que el vendedor o la vendedora, encarnan su oficio al cambiar las entonaciones de su voz, el contenido de las palabras que utilizan, el tiempo que emplean para ofrecer su producto en los vagones.

Claudia, en una conversación que tuvo con Flor, nos comenta cómo aprendió su “verbo”. Un relato que nos permite comprender la práctica que está en la base de esta forma lingüística popular que distingue al comercio popular del Metro respecto de otras actividades:

Flor: ¿Cómo aprendiste tu discurso?

Claudia: Pues vas tomando práctica. Tú tienes un jitomate, pongamos un ejemplo, ahora ¿qué les digo? Ya lo tengo en la mano, ya lo compré ¿qué voy a decir? O sea, porque aquí, por ejemplo, si tú vas a un tianguis, tú vas, ves, si te gusta algo, vas lo compras. El que vende en el tianguis, no te está diciendo el verbo: “Ay tengo tal, tal, tal”. Él está ahí sentado, a lo mejor y sí grita una que otra cosa, pero pues no es lo mismo. Y aquí, en el Metro, tú tienes tu verbo. El verbo es el que vende tu mercancía. (Charla, Claudia y Flor, Línea 3. 12 de marzo de 2020).

Aunque el “verbo” es unas de las características que distinguen al comercio popular en el Metro, esto no quiere decir que se encuentre aislado de otras expresiones del comercio popular. Pues, los pregones comerciales son característicos de las actividades económicas populares. Como Claudia le dijo a Flor, los pregones son parte del paisaje acústico de los mercados, de los tianguis y otros espacios en donde se desarrolla la vida comercial popular en la CDMX. Acústicas que contrastan con el urbanismo civilizado del silencio y el control de las conductas urbanas.

Una tarde de junio del 2017, Demetrio (Q.E.P.D) le habló a Erick Serna (2020a: 190) sobre la conexión que tiene el “verbo” que se usa en el comercio en el Metro con otras actividades populares de la CDMX:

“...yo no sé si tú recuerdas que, anteriormente, había muchos merolicos en cualquier mercado que quieras, había un merolico vendiendo hierbas medicinales o vendiendo cualquier otra cosa; y el merolico al gritar, gritaba cosas como en el aspecto de que la pomada o el de la hierba que vendiera, eran “hierbas mágicas curaban todo, era el elixir de la vida”, por así decirlo. Entonces, la mayor parte de comerciantes, de aquel entonces, hasta los que vendíamos en los camiones, procurábamos decir un “verbo” para comentarle a la gente el aspecto de lo que vendíamos”.

²⁴ Sánchez (2009), brevemente, ha hecho mención de ello, y Alonso (2015), hizo una valiosa recopilación de los “verbos” que ella notó que eran usados por las y los vendedores en su experiencia etnográfica en la línea 9 del Metro de la CDMX.

“Era algo fabuloso, pero era la cuestión del momento, y la transición que se da, se da porque, de alguna manera, vamos creciendo y vamos viendo, convenciéndonos a nosotros mismos que ya hay una clientela”.
(Charla con Demetrio, Centro Histórico, 7 de junio del 2017).

Fue así como, al mismo tiempo en que se consolidó la columna vertebral del Metro (Navarro, 1984), los grupos de comerciantes populares se extendieron a lo largo de las líneas del Metro (Serna, 2020a) y el “verbo” se institucionalizó como una práctica del comercio popular. Así lo narró Moisés (Serna, 2020a: 190), quien comenzó a vender en el Metro en aquella época:

Moisés: Y el mismo líder y el vendedor, empezó a incursionar en el verbo. Es que cada mercancía tenía su propia forma de anunciarla, y ahí veías a los amigos haciendo sus borradores en las piernas, era: “¿cómo le voy a gritar a la pluma? eh... pues es una pluma, con lapicero y con goma que borra la tinta. De tinta negra, de tinta roja, de tinta azul y de tinta verde” Y al costurero “¿cómo le voy a gritar? pues son: treinta agujas de ojo dorado, de diferente tamaño, trae una aguja de canevá, trae una aguja para coser zapatos, y un ensartador para que la gente no batalle en la tercera edad, pueda ensartar la aguja.”

Erick: ¿Eso lo hacía el propio vendedor?

*Moisés: El propio vendedor. Era común que llegaras a una base²⁵ y encontraras a los amigos ahí con su libretita y estar anotando, cómo debían de anunciar la mercancía que traían. Y fue una especie de legado, una forma subjetiva que le fueron dando los vendedores²⁶. **(Charla con Moisés, Centro Histórico, 24 de marzo del 2017)**²⁷.*

Tal y como mencionamos anteriormente, como todo hacer, el “verbo” se aprende con la práctica, un proceso de aprendizaje, enseñanza y trabajo que sustenta la repetición irreflexiva del ejercicio comercial, así como, la creatividad que caracteriza al oficio de vagonear. Cualidades que, a pesar de que el comercio en el Metro es una actividad estigmatizada y criminalizada, son parte constitutiva de la vida cotidiana bajo la ciudad.

²⁵ Las bases son los puntos de reunión que determina un conjunto de comerciantes para establecer los turnos y el orden para abordar los vagones para vender. Dependiendo de las organizaciones de comerciantes que existan en una línea o tramo de línea del Metro, y del tipo de comerciantes, puede haber más de una base a lo largo de una línea del Metro.

²⁶ Gran parte de los comerciantes y líderes con los que Erick Serna ha estado colaborando desde el 2017, coincidieron en que los propios líderes de comerciantes y los mayoristas que les venden los productos son quienes les venden las mercancías con todo y el verbo para ofrecerlas.

²⁷ Como se puede apreciar, los “verbos” son discursos que están ligados con las mercancías que buscan ofertar. A propósito de esta relación, la antropóloga española, Lara Alonso (2015) documentó un breve compendio que contiene los “verbos” que escuchó durante su investigación con personas vagoneras de las Líneas 3 y 9 del Metro de la Ciudad de México.

Es así como, para aprender a pregonar los “verbos” es necesario que alguien que está dentro del comercio popular le enseñe a otra persona, sea ajena o familiar, los secretos del oficio (Pérez, 2013; Alonso, 2015). De tal forma, como otros oficios, los saberes del comercio popular en el Metro, en la mayoría de los casos, se heredan de generación en generación.

Cuando no existe herencia de por medio, entonces, se tiene que aprender a adoptar el oficio de vagonear. Así, como el Tejoncito, un comerciante vagonero de cincuenta años le enseñó a Erick Serna la forma en cómo podría imitar el oficio de vagonear en el Metro²⁸. En su experiencia como comerciante, Erick (Serna, 2020a), destacó que los saberes de este oficio se componen de un agregado corporal y otro conglomerado de saberes emocionales. Los cuales, aunados a la presentación del acto y la memorización de las frases, componen la estructura del “verbo” y su realización como elemento distintivo del oficio de vagonear.

La presentación comercial en el vagón comienza con el saludo, aunque algunas personas omiten esta cortesía, principalmente por la prisa de vender. La presentación del producto es el corazón del acto, pues pareciera que, ante el público usuario, el comerciante está obligado a demostrar que la mercancía tiene un valor mayor al del precio ofertado y que al adquirirlo, se estará aprovechando una auténtica oferta. Otro elemento del oficio de vagonear es la interacción que las personas comerciantes realizan con el espacio de los vagones.

Por último, existe una medición de la duración del verbo, con base en el tiempo en el que tarda el tren en llegar a la siguiente estación. En función de la transición de una estación a la otra; el o la vagonera cuentan en promedio con 2:30 minutos para vender sus mercancías. Como se lo enseñó el Tejoncito a Erick Serna (2020a: 192), esto tiene que ver más con una estrategia de seguridad de las y los comerciantes para evitar ser sorprendidos por los elementos de seguridad del Metro, quienes les remiten a los juzgados cívicos por vender en el Metro.

Por otro lado, en relación directa con el “verbo”, la voz es otro de los aspectos corporales que se va desgastando con el tiempo. En este sentido, el Tejoncito, como otras personas comerciantes quienes comienzan a preocuparse más por su proceso de envejecimiento y por la incertidumbre que les rodea, reconoce que su cuerpo ya no le permite vender como antes y que es un constante recordatorio de la vulnerabilidad con la que viven. Vendedores y vendedoras que, sin seguro social, ni jubilación, ni otras prestaciones sociales, comienzan a enfrentarse al inminente futuro de tener que seguir comerciando para vivir, aunque el cuerpo diga lo contrario.

Este sentir se lo manifestó Virginia, una comerciante de 53 años, a Flor, mientras ambas charlaban en los andenes de las estaciones de la línea 1. Virginia le comentó a Flor que: “No pues yo necesito tener un dinerito guardado para ir al doctor, para llevar a mis hijos. El otro día que se enfermó mi hijo, le andaba doliendo el riñón. Entonces, tenemos que pagar el doctor, la medicina, la consulta” (Virginia, 53 años, comerciante vagonera, línea 1, 8 de febrero de 2020).

En relación con el proceso de envejecimiento que viven las personas comerciantes y el trabajo que realizan como comerciantes del Metro, Flor recogió una anécdota que le contó Ángeles, otra comerciante con más de cincuenta años, sobre una charla que tuvo con un policía del Metro.

²⁸ Otro caso de este aprendizaje comercial se puede encontrar en la investigación que realizó Hugo Pérez (2013) en los vagones de la línea 2 del STC Metro.

Flor: ¿Hasta cuándo piensas vender en el Metro, Ángeles?

Ángeles: Pues donde aguante, porque ya somos de aquí, somos gente ya grande, gente que estamos acostumbrados a trabajar. Le decía a una boina hace rato que me agarraron, y me decía:

Policía: Ya tiene 52 años madre ¿qué va a hacer más adelante?

Ángeles: Pues trabajar, igual.

Policía: Pero ya va a estar más grande.

Ángeles: Sí, ya voy a estar más grande, a lo mejor ya ni pueda caminar, pero, aquí voy a seguir. (Ángeles, 52 años, comerciante vagonera línea 1,4 de febrero de 2020).

Ambos testimonios nos permiten observar cómo se vive el proceso de envejecimiento en un contexto en el que abunda la precariedad laboral y escasean las oportunidades de trabajo fuera del comercio popular en el Metro, especialmente, para las personas comerciantes que comienzan a acercarse a la sexta década de vida. Al pasar del tiempo, como sucede con todo trabajo, el cuerpo se va desgastando de tanto vender, y comienzan a emerger las repercusiones del ejercicio del oficio de vagonear.

3.2) Actuar los verbos: el acto de vagonear

Es necesario destacar que el comercio en los vagones es un trabajo corporal. Por ello, la persona que comercia en los vagones tiene que desarrollar un sentido del manejo corporal cuando oferta sus productos. El manejo del equilibrio en el vagón es uno de los elementos esenciales para desarrollar el oficio de vagonear. Cuando esta estrategia de equilibrio falla, es necesario tener buenos reflejos para lograr sostenerse de los pasamanos y no caer encima de las personas que viajan en el vagón. En suma, incorporar el oficio implica desarrollar el sentido del equilibrio y el balance del cuerpo en el espacio.

Otro trabajo corporal en el oficio de vagonear es saber recorrer los vagones. Cuando el cuerpo de la persona vagonera es joven, es común ver como corre de un vagón al otro, entrando a empujones antes de que las puertas se cierren, sorteando a las personas usuarias que descienden apresurados de los vagones. Pero, con el paso del tiempo, el desgaste corporal va haciendo mella en las capacidades físicas y en la velocidad para trasladarse. Por ejemplo, El Tejoncito, hombre adulto de cincuenta años, renguea al caminar, debido a los juanetes que tiene en los pies y al pesado saco de revistas que carga, el cual pesa entre 20 y 30 kilos. Él ya no corre tras los trenes. Su andar es más pausado.

Por otro lado, las personas comerciantes con quienes trabajamos coinciden en decir que perder la pena es lo que les permite comenzar a vender²⁹. Controlar el sentimiento de vergüenza (McCarthy, 1989; Scheff, 1988), es una de las máximas expresiones del trabajo emocional que deben de realizar las personas para poder vender en los vagones.

²⁹ Las emociones están implícitas en todo trabajo, de forma similar a la labor que describió Hoschild (1983) con respecto al trabajo emocional que realizan las azafatas.

Pues, como si el vagón fuera un escenario, cuando las puertas del vagón se abren de par en par y la persona saluda y comienza a vender, todas las miradas, como la luz en el escenario, se posan sobre la persona que vende. Por principio, eso es lo que busca la persona que comercia, ser observada. No obstante, esa atención que es la base de su ejercicio de venta también implica soportar el bochorno que provocan las miradas ajenas del público usuario que se encuentra en el vagón. Para ilustrar este punto, regresemos al relato que Judith le compartió a Flor:

“Al principio sí me daba muchísima pena, no me gustaba, era así como de “no qué pena, no quiero”, pero ya después eso se te va quitando. Inclusive, en algunas ocasiones la verdad a mí me daba pena decir que yo trabajaba aquí en el Metro. Al principio, pero, después dije: “¿por qué me va a dar pena?” No tiene nada de malo”. (Judith, 22 años, comerciante vagonera, línea 2, 22 de febrero de 2020).

El control de la vergüenza de presentarse ante un tumulto de personas extrañas es el primer aprendizaje emocional que tienen que desarrollar las personas que venden a bordo de los vagones del Metro. Existen múltiples técnicas que emplean las personas para controlar la vergüenza y que la pena no les desconcentre y les haga olvidar el “verbo”, reírse mientras venden, perder el equilibrio o perder la atención en su labor de venta. Por ello, como se lo compartió Virginia a Flor, se emplean formas de indiferencia mesurada:

“No pues usted pasa y no se le quede viendo a una sola persona. Usted como si nada, y aunque se ríen de nosotros, no estoy haciendo nada malo, estoy trabajando, estoy vendiendo. A lo mejor ellos tienen un buen trabajo y por eso se ríen de mí ¿no?”. (Virginia, 53 años, comerciante vagonera, línea 1, 8 de febrero de 2020).

Así, el oficio de vagonear implica un trabajo somático porque es necesario controlar la vergüenza de presentarse ante el público que, lo mismo, mira de una manera penetrante y extrañada, haciendo patente que la presencia de la persona comerciante no es grata; o ignorando su presencia. De tal forma que por más que la persona comerciante alza la voz para recitar su “verbo”, no puede evitar que sus palabras se pierdan entre el tumulto de voces de las personas usuarias y de la estridencia que produce el tren en su recorrido por los túneles. Ese sentimiento de ser ignorado también es parte de la gestión emocional que tienen que desarrollar las personas que comercian en los vagones. Controlar la incertidumbre que implica el silencio, así como la desesperación que provoca no sentirse escuchado, son parte del cúmulo de emociones que conforman el estrés que viven las personas comerciantes.

Sobre las consecuencias que tiene el oficio de vagonear en la salud emocional de las personas comerciantes, Guadalupe le comentó a Flor que ella llegó a sufrir de parálisis facial, debido al riesgo que siente por vender en el Metro, como consecuencia de los operativos policiales que buscan erradicar el comercio popular:

“Sí, sí es un trabajo riesgoso, porque al momento de tu detención, a mí me pasa, la adrenalina se te sube. Empiezas, así como que, a temblar, se te baja la presión, como que todo se te junta. Y si no lo sabes manejar, te puedes hasta desmayar, porque si es así como que te sofocas. Porque, incluso, cuando estás así parada y te gritan: “¡Los boinas!” Es de correr y tu corazón ya está al 100, o sea, y la adrenalina, aquí, siempre está así al 100. Más cuando ya te agarran es así de... ¡horrible! O sea, cuando me agarran, yo siento que algo sube y baja por todo mi cuerpo y es así de ¡ay, no, por favor! O sea, sí es un trabajo riesgoso, porque igual, puedes causarte una enfermedad, igual por ejemplo el estrés. Trabajamos bajo mucho estrés (...) por ejemplo a mí me dio una parálisis facial de tanto estrés”. (Guadalupe, 24 años, comerciante vagonera, línea 2, 9 de marzo de 2020).

De hecho, en la medida que se ha incrementado la presencia de elementos policiacos en el Metro, el primer acto que realizan las personas al abordar los vagones para comerciar, es observar y cerciorarse de que el vagón esté libre de elementos policiacos. Si el tren está libre de presencia policiaca, entonces las personas comerciantes lo abordan para poder vender. Pese a ello, una vez realizada esta primera revisión, las personas comerciantes al abordar los vagones, se esperan unos segundos, si la cantidad de público usuario lo permite, recorren el vagón, y una vez que se han cerciorado de que no existe ningún elemento policiaco a bordo, entonces sí, descubren su mercancía y comienzan a entonar su verbo.

Una práctica de la que fue testigo Flor, cuando acompañó a Rosa en su labor de venta a bordo de los vagones que corren por la línea 2 del Metro:

Cuando Rosa sube al vagón lo primero que observa es que no haya policías, después comienza con el discurso mientras sostiene una mano el tripié, el cual ya tiene instalado un celular en el cual se reproduce un video.

Rosa es muy amable con los usuarios, les pide permiso para pasar, agradece y cuando alguna usuaria le compra justo cuando el vagón abre sus puertas, Rosa le explica lo siguiente: “Permítame señorita, nada más que cierre el Metro, porque si no me agarran”. (Rosa, 53 años, línea 2, 9 de febrero de 2020).

Por último, otro factor emocional que tienen que aprender a controlar las personas que comercian en los vagones, como otras personas que realizan alguna actividad económica popular, es vivir con la precariedad laboral que rodea a su trabajo. La incertidumbre económica, es quizá el punto más evidente de esta precariedad; un día se puede vender bien, pero, por diversas razones, el siguiente día puede que no se venda lo mismo. A esto se suman los costos que las personas comerciantes pagan al ser multadas por los jueces cívicos, el pago de sobornos a los policías y el pago de cuotas que se cobra en algunas organizaciones para poder comerciar en los vagones.

A esta incertidumbre económica, se suma la precariedad laboral que conlleva no contar con acceso al servicio de salud pública, ni a fondos para la pensión, ni acceso a créditos para obtener una vivienda, en suma, a ningún derecho laboral. Estas desigualdades, como ya hemos mostrado, se distribuyen de manera inequitativa según el sexo, la edad, el nivel educativo y la condición social de origen de las personas comerciantes del Metro.

3.3) La jornada de trabajo

El tiempo que le dedican las personas comerciantes al ejercicio de su actividad, es uno de los aspectos que nos permiten adentrarnos en la racionalidad que sostiene al oficio de vagonear. Al hablar sobre la jornada laboral, incluye el tiempo que le dedican las personas tanto al ejercicio de la venta de las mercancías en los vagones del Metro como al tiempo que le dedican para trasladarse de su hogar al Metro y viceversa. También, la jornada laboral incluye el tiempo que se destina a la compra y preparación de las mercancías que ofertan al público usuario del Metro. Como sucede con otras lógicas laborales la relación entre el tiempo y el trabajo, es crucial para apreciar la ganancia que obtienen las personas comerciantes. Una ganancia que, si bien responde a una función inestable entre tiempo y trabajo, el propósito es incrementar la proporción del tiempo que se le dedica al comercio en los vagones del Metro, en aras de poder incrementar la ganancia que se obtiene cada día por vender en el Metro.

Por su parte, si bien, como sucede en otras actividades populares, no existe una autoridad patronal que regule el tiempo de trabajo permitido, son las personas comerciantes quienes deciden cuánto tiempo pueden vender. Algunos autores (Temkin y Penagos, 2013) han destacado que estos aspectos muestran la libertad que caracteriza a las actividades insertas en la llamada economía informal, pues, las personas gozan de la libre decisión de cuánto tiempo desean trabajar. A continuación, presentamos una tabla que condensa la jornada laboral de 11 mujeres comerciantes populares del Metro.

La jornada laboral de las mujeres comerciantes populares del Metro				
Nombre	Edad	Horario de Inicio de la jornada laboral	Horario sabatino o fines de semana	Día de descanso
Ximena	19 años	Horario flexible	Mismo horario	Domingo
Judith	22 años	11 am - 5 ó 6 pm	Mismo horario	Sin descanso
Merairi	22 años	10 ó 11 am - 5 ó 6 pm	Mismo horario	Domingo
Guadalupe	24 años	9:30 am - 3, 4, ó 6 pm	Mismo horario	Sin descanso
Dulce	33 años	9:00 am - 9:00 pm	Mismo horario	Sin descanso
Corín	35 años	8:00 am - 4:00 pm	6:30 am - 3:00 pm	Domingo
Angeles	52 años	6:00 am - 2:00 pm	6:00 am - 7:00 pm	Domingo
Claudia	53 años	9:00 - 2:30 pm	Mismo horario	Sin descanso
Virginia	53 años	8:30 - 9:00 pm	Mismo horario	Domingo
Rosa	53 años	11:00 am - 2:00 pm	Mismo horario	Domingo
Gloria	61 años	8:00 am - 10:00 pm	Mismo horario	Sin descanso

Tabla 5 La jornada laboral de mujer comerciantes populares del Metro

Fuente: Elaboración propia

La tabla nos permite apreciar que la supuesta libertad de elegir el horario laboral es una situación que abre la puerta a que se incurra en jornadas de sobre trabajo. Una sobre jornada que no sólo, como lo decíamos, se compone del tiempo que se destina a la venta de mercancías en los vagones del Metro, sino que también incluye el resto de las actividades que realizan las personas para llegar a comerciar al Metro. Este es el caso de Dulce, quien le compartió a Flor el horario completo de su jornada de trabajo:

“Al terminar de vender, de la estación de Aeropuerto, tomo una pecera que va a Chapingo y que es directa. Y de ahí ya, hay veces que hasta me subo caminando porque ya no alcanzo camión. Porque, llego entre las 10:30 y las 11:30 de la noche. Todos los días, hasta los días festivos, me levanto entre 6:30 y 7 am, para estar aquí a las 9-10 am”. (Dulce, vagonera, 33 años, línea 1, 1 de febrero de 2020).

La jornada laboral, como sucede en otros espacios laborales (Lezama, 1991), se encuentra desigualmente distribuida según el sexo y la edad de las personas comerciantes. Además, a las labores comerciales que realizan las mujeres, se deben de sumar las cargas laborales no remuneradas que realizan en sus hogares como parte de su rol de madres, en la mayoría de los casos, madres solteras. Dulce es quien, una vez más, nos ofrece el relato más claro de esta situación cuando le contó a Flor cómo se tendría que modificar su rutina, debido a una operación a la que se sometería su madre, quien cuida de los hijos de Dulce, mientras ella va a vender en el Metro.

“Ahora tengo que pararme, llevarlos a la escuela, a recogerlos, ya cuando ellos lleguen, ya debo tener la comida hecha. Y luego, ya que les hice la comida, me vengo para acá, para el Metro. Yo digo que llegaré, entre las 2 o 3 de la tarde, y de allí, hasta las 9 o 10 de la noche. Sí me voy a aventar una chinga. Pero pues primero Dios, todo es posible.” (Dulce, vagonera, 33 años, línea 1, 1 de febrero de 2020).

Más adelante seguiremos hablando sobre las desigualdades que viven las mujeres que comercian en los vagones del Metro. Por el momento, avanzaremos hacia otro aspecto que caracteriza al oficio de vagonear: la racionalidad económica que debe de desarrollar la persona comerciante. Esto es, saber en dónde comprar los productos que vende en los vagones. Una característica que nos permite mostrar la funcionalidad que guarda el comercio popular con otros mercados económicos.

3.4) El comercio popular en relación con otros mercados

Desde la perspectiva clásica de los estudios sobre la informalidad laboral (Hart, 1973), una de las características que se les imputaba a las actividades económicas informales, era ser economías de baja producción, su no interconexión con las actividades económicas formales y no pagar impuestos. En contraste, desde los años noventa, con base en diversos estudios, un grupo de investigadores (Castells, 1995; Lomnitz, 1995; Portes y Haller, 2004) se han encargado de mostrar que las “actividades informales” tienen una gran conexión con los mercados económicos, con el sistema fiscal y con la realización del ciclo productivo de las mercancías que producen las industrias y empresas “formales”. Dentro de esta perspectiva, el comercio popular que se ejerce en el Metro no es la excepción y de eso hablaremos a continuación.

En primera instancia, conviene hablar sobre la importancia económica que tiene el Metro. Desde su origen, al ser concebido como el medio de transporte de las poblaciones trabajadoras, el Metro ha cumplido un gran papel en el desarrollo de la vida económica de la ciudad. Pero más allá de su función como transporte de la fuerza laboral, por sí mismo, el Metro es un espacio que produce riqueza económica. En especial, debido a que es el espacio en donde laboran miles de personas en el comercio popular que, pese a las prohibiciones, se desarrolla en los vagones de los trenes y en otros espacios de las estaciones del Metro. Por esa razón, las empresas luchan por tener una presencia en el Metro, ya sea a través del comercio promovido institucionalmente o por medio de las actividades populares. Así lo destacó Demetrio (Q.E.P.D) una tarde de septiembre (Serna, 2020a: 136):

Erick: Oye, ¿y cómo uno llega, como empresa, a vender sus productos al Metro?

Demetrio: Mira, todo mundo quiere vender aquí en el Metro. Todos buscan entrar y vender sus mercancías. Pero no es fácil. No cualquier empresa o persona coloca sus productos aquí. No, para entrar a vender al Metro hay que saber con quién. Y es que todos quieren entrar a vender sus cosas, y cómo no van a querer, si el Metro es el mercado más grande de Latinoamérica. En serio. (Charla con Demetrio, 6 de septiembre del 2017).

No podríamos comprobar que en realidad el Metro sea el mercado más grande de Latinoamérica, no obstante, no sería descabellado pensar eso, pues, es un espacio que, según cifras oficiales, es frecuentado por 5.5 millones de personas por día. Pero, más allá de ello, en términos de las actividades populares, es necesario decir que en el caso del comercio popular, éste permite que se consuman diversas mercancías que se producen en industrias y empresas de distintos niveles, desde los comercios locales, hasta las grandes empresas transnacionales y los mercados globales. Estas relaciones comerciales podrían identificarse de la siguiente manera:

1. **Comercio de mercancías grises:** productos de marcas de prestigio, caducos o cercanos a su caducidad, los cuales, son rematados por las empresas que los producen.
2. **Comercio de artículos digitales:** mercancías de procedencia asiática que son accesorios para dispositivos digitales.
3. **Comercio de economías salubres:** venta de ungüentos (imitaciones de productos de prestigio) y enseres médicos (curitas, cintas, etc.) de baja calidad.
4. **Comercio de economías tradicionales:** Palanquetas o congeladas (vinculadas con pequeñas empresas).
5. **Comercio de artículos no perecederos:** enseres domésticos, libros, juguetes, etc. Algunos de procedencia China y otros son saldos de industrias locales.
6. **Comercio de mercancías impresas:** libros y revistas que se compran a un costo mucho menor de su precio de línea (Serna, 2020a: 136).



Fotografía: César Parra

Existen otras relaciones económicas, morales y culturales, que se desarrollan en los vagones del Metro (Domínguez, 2010; Serna, 2014), las cuales, por cuestiones de espacio y de enfoque, no vamos a desarrollar. Lo que nos interesa destacar es el dinamismo del Metro como un espacio económico en el que circulan diversas mercancías según las necesidades de la oferta y la demanda que marque la estación del año. Por ejemplo, en la época invernal, es común ver que buena parte del mercado popular está concentrado en la venta de pañuelos desechables o pastillas tipo *Broncolín*, como auxiliares de los malestares respiratorios³⁰. De tal modo, el mercado de las mercancías populares es maleable, al tiempo como a las propias necesidades de las empresas que buscan deshacerse de algún excedente en sus inventarios de producción, como sucede con el comercio de mercancías grises.

Estas mercancías grises constituyen lo que se conoce como un “mercado de riesgo” o “mercado de oportunidad”. Estos mercados se componen de las devoluciones de mercancías que realizan las tiendas departamentales y de autoservicios; los errores de la producción de las empresas; los excedentes de la producción que no se venden en las tiendas departamentales; y los fracasos de los nuevos productos que producen las empresas. Mercancías que, una vez devueltas, son vendidas a los dueños de las bodegas de mayoreo de los mercados de distribución como las centrales de abasto o las grandes dulcerías de La Merced, o a otros distribuidores que tienen liquidez de capital para pagar los lotes de millones de mercancías en riesgo de caducar o recién caducadas.

Por eso se les llama mercados de “oportunidad”, pues, son mercancías que en otros mercados tienen un costo más elevado; y son de “riesgo”, porque están cercanos o han superado su fecha de vencimiento, lo cual, en teoría, puede perjudicar la salud del consumidor. Esto hace que sean mercancías “calientes” que deben de venderse lo más pronto posible. Así, los mercados de riesgo se componen de mercancías de producción

³⁰ Entre los casos pintorescos de la mutabilidad del mercado popular bajo la ciudad, se encuentran la masiva venta de discos de música y vídeos piratas de alguna celebridad recientemente fallecida; como en su momento fue el caso de Valentín Elizalde, Michael Jackson o Juan Gabriel. Hasta el aumento en la oferta de lámparas portátiles de luces led, en los días posteriores al fuerte sismo que sacudió la CDMX el 19 de septiembre del 2017.

lícita que están próximas a expirar o ya lo han hecho. Entre más cercanas estén las mercancías a caducar aumenta el riesgo de dicho mercado.

Por ello, los costos del producto son menores, pues, lo que importa es “mover la mercancía lo más rápido posible”. Los mayoristas que adquieren los lotes de las empresas tendrán una ganancia, a veces, menor al 1%, por unidad; no obstante, este porcentaje ínfimo ha de ser multiplicado por los millones de unidades que componen un lote de mercancías. Es allí donde los mayoristas obtienen una gran ganancia por simplemente, “mover la mercancía”. Por ejemplo, de un lote de un millón de piezas de chocolate, al que sólo le ganen cincuenta centavos por unidad de ese lote, habrán ganado 500 mil pesos, sólo por pasar el producto de las empresas a los comerciantes de los mercados populares.

El último eslabón de este mercado conecta con el comercio popular del Metro. Los líderes que se han logrado establecer como distribuidores de mercancías, les compran a mayoristas de la Merced o de otros mercados, para vendérselas a los comerciantes de pasillos, andenes, escaleras y vagones. Gran parte de estos puntos de distribución se encuentran en las inmediaciones de diversas estaciones del STC Metro. Con esta localización, es factible que las personas comerciantes salgan de las estaciones para surtirse en estos espacios y volver a entrar a vender al Metro.

Una gerente de ventas de una empresa transnacional le compartió a Serna (2020a: 150) un testimonio sobre cómo se construyen estas cadenas de distribución.

“Mucho de lo que ves allí en el Metro, son las promociones que luego le damos a los bodegueros para que nos compren más mercancía. No sé, dos o tres cajas gratis de producto. A veces, se las damos para que promocionen un producto nuevo. Pero no, lo que hacen, éstos, más vivos, es moverlas por fuera con los “mayoristas”. Entonces, pues allí ellos le sacan un dinero extra a lo que nosotros como marca, les dejamos de promoción. Pero, es un lío, sabes, porque por más que les decimos que tienen que poner esa mercancía en mostrador, ellos hacen su negocio a parte”. (Charla con Sofía, gerente de ventas, 2 de octubre de 2016).

Desde el punto de vista de los mayoristas que distribuyen las mercancías, Demetrio (Serna, 2020a: 151) quien era un líder moral y mayorista del Metro, comenta un punto de vista que permite comprender la demanda de estas mercancías por parte de comerciantes populares y por el público usuario del Metro que los consume:

“A ver, el producto caducado sabemos perfectamente que todo lo caducado tiene todavía en algunas cosas, un par de meses más, hasta 3 meses más de vida. Y al vendedor de lo caducado, sabe perfectamente qué tiene 1 o 2 meses todavía para venderlo. El problema es cuando ya se vende de 4 o 5 meses en adelante de “caducación” [sic], es donde hay que pensar las cosas, en cuestión de envenenar a la gente, porque la mayor parte de todo lo que ha caducado, en su mayoría, son dulces. Entonces, ahí es donde cabe, donde sí se debe de poner un poco más de atención,

los famosos representantes o los que se dicen líderes. Lo que también no rebase la “caducación” [sic] de sus productos, mucho tiempo, porque les repercute a ellos mismos. Y se viene la escalada, digamos, de la cuestión de los operativos en contra de lo caducado”. (Charla con Demetrio, Centro Histórico, 1 de mayo de 2017).

No cabe duda de que el mercado de mercancías grises es muy polémico, pues involucra demasiadas relaciones morales que superan los intercambios económicos. No obstante, es necesario que se piense en estos mercados incluyendo a todos los actores que participan de la cadena productiva: empresas, autoridades, mayoristas, consumidores y comerciantes; y no sólo al último y más débil eslabón, que son las personas que integran el comercio popular. Por otro lado, cabe aclarar que no todo el mercado de dulces y golosinas que se venden en el Metro pertenecen a estos mercados de riesgo. Pues existen otras mercancías, como los dulces típicos, las congeladas u otras golosinas, que se encuentran dentro de una fecha de caducidad vigente y que son adquiridas por las personas comerciantes en las grandes dulcerías, en las bodegas de La Merced o que les son distribuidas por microempresas locales que se encargan de producirlas.

3.4) Las economías digitales de origen asiático en el Metro

Existe otro gran mercado de venta de mercancías que, desde los años recientes, ha inundado pasillos, vagones y otros espacios del Metro, este mercado está integrado por todas las mercancías que provienen de China. Fundas para celular, audífonos, cargadores, soportes y demás enseres relacionados con celulares y computadoras, son artículos que se sumaron a los juguetes, las plumas y demás mercancías de bajo costo que desde los años ochenta, comenzaron a venderse en los mercados populares de la Ciudad de México (Alba, 2012). Esto muestra una doble evolución del comercio popular en el Metro. La primera evolución es una notable transición de las mercancías que allí se expenden, que contrasta con la primera caracterización realizada por el equipo de trabajo de Méndez (1990), quienes describían un mercado compuesto más por artículos para vestir y alimentos no procesados. Caracterización similar a la que hizo Costes (1989) en su estudio sobre el comercio popular en el Metro de París.

La segunda evolución tiene que ver con la creación de un mercado popular que pasó de lo local a lo global. Este mercado, dentro y fuera del Metro, podría insertarse como un eslabón de la cadena distributiva de lo que Alba, Matthews y Ribeiro (2015) han llamado la “globalización desde abajo”, en el que los productos de manufactura China son importados por empresarios de Tepito y, posteriormente, distribuidos en los mercados populares de consumo al menudeo, en este caso, vagones, pasillos y espacios del Metro, que se han convertido en auténticos corredores comerciales que ofrecen un sinnúmero de mercancías importadas y se ponen a disposición de un mercado potencial de consumo de más 5 millones de usuarios por día (Serna, 2017). Entonces, si este mercado está siendo inundado con mercancías de procedencia China, convendría repensar el valor económico que tiene el comercio popular para el desarrollo del capitalismo global.

Se tendrían que analizar todos los factores y actores que integran la cadena productiva de los mercados populares contemporáneos. Esto nos permite observar que la construcción social de lo “ilegal” y lo “legal” (Dewey, 2016: 3) responde a factores morales y jurídicos, pues una misma mercancía que es legalmente producida, puede

ser distribuida a través de mercados que no son legales, sin que ello criminalice al producto, pero sí se criminalice su venta. En ese mismo sentido, se tendría que observar la procedencia de las mercancías de origen asiático y el correcto pago de los costos de importación, como de los costos ambientales que tienen las mercancías con tan poca vida útil y con pocas opciones de reciclaje.

3.5) La racionalidad comercial de las personas comerciantes del Metro

En este panorama comercial, las personas que comercian estos productos se manejan dentro de una racionalidad económica muy similar a la de otros mercados, buscan maximizar la ganancia debido al bajo costo de los productos que ofertan. Dentro del mercado popular, las personas buscan mercancías a las que les puedan sacar el 100% de su costo, o bien, mercancías a las que se les pueda sacar una menor ganancia, pero que su venta sea mayor, de tal forma que la ganancia está determinada por el volumen de venta que tengan. Brenda, una comerciante que habló con Flor, nos brinda un ejemplo sobre este razonamiento:

“Yo compro la cinta que vendo aquí en Balderas y la doy a 10 pesos, la cinta a mí me sale en 5 pesos y la doy a 10 pesos, pero se vende rápido. También vendo de las burbujitas, esas también están baratas, me sale a 80 la caja, le saco 130 de ganancia, 130 de pura ganancia”. (Brenda, 31 años, comerciante vagonera, línea 1, 25 de enero de 2020).

El relato de Brenda nos muestra que una persona comerciante puede vender más de una mercancía, dependiendo de la oferta y de la demanda de las mercancías, como de la época del año en la que se encuentre. No obstante, siempre habrá una mercancía que sea la preferida de las personas comerciantes, y esta preferencia, no necesariamente obedece a la racionalidad económica de las personas, como se lo contó Guadalupe a Flor:

“Metí porta cepillos, vendí gel antibacterial, el gel sí lo vendí, pero se acabó, ¿qué más vendí? cubo didáctico que ahorita traen, pero igual no vendí mucho. Es que igual, hay mercancías que sí venden otras personas y tú las quieres meter y no las vendes. Por ejemplo, yo esta carpeta la vendo muy bien y hay personas que la meten y no la venden. Es así de pues, yo le tengo mucha fe a esta mercancía, así de: “no, yo mi carpeta, mi carpeta, mi carpeta”. Esa vez que ya no la vendí, es porque ya no había, pero ahorita ya volvió a llegar mercancía y otra vez la compré para venderla”. (Guadalupe, 24 años, comerciante vagonera, línea 2, 9 de marzo de 2020).

Así, la racionalidad comercial de las personas comerciantes, también se ve permeada por otros aspectos emotivos y espirituales que integran un saber intuitivo del oficio de vagonear, pues, no sólo se debe saber vender, sino también es necesario saber qué vender. Este saber, que también es un saber colectivo, sobre las mercancías que están

en oferta o con mejor disposición de venta en las bodegas y puntos de venta, también incluye el saber subjetivo y el apego a una mercancía determinada, la cual en ocasiones, ha sido la que ha acompañado a la persona comerciante a lo largo de una parte de su historia comercial en el Metro. No obstante, las personas comerciantes, siempre están dispuestas a moverse según la dinámica del propio mercado popular que se mueve conforme a las épocas del año y a las circunstancias del momento sociohistórico.

Hoy en día, debido a la pandemia por COVID-19, el mercado del comercio popular en el Metro, y en otros espacios, se ha visto inundado por cubrebocas, botecitos de gel antibacterial, caretas, guantes y otros enseres que se enfocan en atender la necesidad de la sana distancia y el cuidado viral que exige la situación. Así, las personas que comerciaban dulces o audífonos, ahora han sustituido o agregado a estas mercancías las ofertas de cubrebocas o gel antibacterial de 10 pesos. En otro caso, a inicios de la “jornada de sana distancia” en la Ciudad de México, debido al descenso en las ventas que supuso el confinamiento, las personas que antes eran comerciantes subían a los vagones a limpiar los tubos y asientos, y a obsequiar un poco de gel antibacterial a las personas usuarias, a cambio de una cooperación voluntaria (Serna, 2020b).

3.6) ¿Qué significa ser una persona vagonera?

Por último, queremos presentar algunos testimonios que recogió Flor en sus charlas con mujeres comerciantes vagoneras, en las cuales tuvo la oportunidad de preguntarles sobre sus expectativas y sobre su sentir respecto al trabajo que realizan en el Metro. Debido al espacio, no podremos reproducir todos los testimonios, pero citaremos aquellos que nos parecen que reflejan mejor el sentido del futuro de este oficio y lo que sienten las personas sobre su trabajo.

En primera instancia, queremos hablar sobre lo que sienten las personas sobre su oficio. Un oficio estigmatizado, criminalizado y prohibido. En el caso de las mujeres más jóvenes, el comercio popular ha sido un espacio al que llegaron por necesidad, pero no buscan quedarse toda la vida vendiendo en el Metro. Sobre este sentimiento, Judith, quien está por terminar una carrera técnica en enfermería, le comentó a Flor lo siguiente:

“Siempre he querido salir de aquí. Mi mamá es una persona que no terminó la primaria. Yo realmente quise superarme. Ya viniendo acá al Metro, no fue una opción, fue como una necesidad de querer estar viniendo, de querer sacar algo y de querer, pues, ser algo. Porque realmente así, si uno no tiene estudios, tratan de hacernos menos. Por ejemplo, una licenciada en una ocasión me dijo: “Si estás estudiando, ¿por qué vienes aquí? Pues, si has de sacar mucho aquí en el Metro, por eso vienes.” La verdad sí me dio mucho coraje y le dije, “no vengo porque quisiera, si yo no tuviera necesidad, la verdad yo no estaría aquí, no tendría necesidad de estar aguantando a las autoridades, que violentan mis derechos, no tendría necesidad de irme 13 horas al toro, si yo no tuviera necesidad yo no vendría, de verdad que no”. (Judith, 22 Años, comerciante vagonera, línea 2, 22 de febrero de 2020).

El testimonio de Judith nos permite apreciar que las nuevas generaciones que han tenido que emplearse en el comercio en el Metro, no esperan quedarse allí de por vida. Existe un sentimiento por querer romper con el círculo de la herencia del oficio. En consonancia, también, con la anécdota de la licenciada, Judith nos permite mostrar el prejuicio social que señala al comercio popular en el Metro como una actividad altamente lucrativa y que debido a esas ganancias, las personas insisten en quedarse allí. En nuestras charlas con comerciantes más longevos, eso pudo haber sido cierto en otras épocas del comercio popular en el Metro, especialmente en la época en la que no había tantas personas comerciantes (Serna, 2020a) o en los años de la gran venta de discos piratas (Serna, 2013). Pero, hoy en día, con el crecimiento exponencial de personas que venden en el Metro y con los operativos que con el paso de los años se han endurecido, el comercio popular en el Metro se ha convertido en una actividad económicamente menos rentable y con altos costos para la salud de las personas.

Sin embargo, sigue siendo una mejor alternativa para personas con bajo perfil educativo o con pocas habilidades profesionales, como lo relata Guadalupe al conversar con Flor sobre el día en que dejará de haber comerciantes en el Metro:

“Llevan años queriéndonos exterminar y no. Somos mucha gente que igual nos tenemos que aferrar. Mucha gente no tiene estudios. Mucha gente es madre soltera. Mucha gente no tiene quién le cuide a sus hijos. Una opción viable es aquí, trabajar aquí, porque te digo, o sea trabajas lo que tú quieres, ganas más o menos, no descuidas tanto a tus hijos. Entonces sí es así como que un punto bueno. Sí nos han querido exterminar y no han podido porque somos muy, muy aguerridos. Ya sabes, porque ¿a dónde vamos? O sea, hay personas grandes, hay personas de la tercera edad. ¿A dónde van? Ya no las van a contratar, en los trabajos ya te están pidiendo de 18 a 28 años, nada más; o sea, ya tienes 30 ya no entras. ¿A dónde vas? Te digo, mi papá ya tiene 56 años ¿a dónde va mi papá? No tiene a dónde ir”. (Guadalupe, 24 años, comerciante vagonera, línea 2, 9 de marzo de 2020).

El asunto sobre los mercados de trabajo (Pacheco, 2004) es un tema importante, pues, nos habla de las limitadas oportunidades laborales que tienen las personas a cierta edad de sus vidas. Lo cual, les limita sus opciones de trabajo al comercio popular. Aunque, esta situación también se presenta al lado inverso de la pirámide etaria, jóvenes como Judith, buscan empleos flexibles como el comercio popular en el Metro, porque les permiten tener un ingreso y continuar con sus estudios (Serna, 2018). En esta tónica podemos ubicar el caso de Ximena:

“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. O sea, tienes la disponibilidad de tiempo de que aquí no hay alguien de que te esté checando los trabajos. Claro que sí interfieren muchísimo los operativos”. (Ximena, 19 años, comerciante vagonera, línea 2, 4 de marzo de 2020).

La perspectiva intergeneracional que nos muestran las mujeres comerciantes nos permite apreciar la complejidad del panorama que rodea al comercio popular en el Metro. Una actividad que requiere de un trabajo de aprendizaje, que la pone al nivel de un oficio, pero que a pesar de la funcionalidad económica que presenta con otros mercados, es prohibida y criminalizada por las autoridades, quienes no han buscado otras formas de atender el fenómeno fuera del contexto policial. Por el contrario, lo que nos muestran los relatos es que el comercio popular en el Metro es consecuencia de un contexto laboral precario que no logra cubrir las necesidades de las poblaciones que viven en algún nivel de pobreza, especialmente para las personas que están por convertirse en adultas mayores. Para las personas que integran las generaciones más recientes, el comercio popular en el Metro es visto como una fase de su trayectoria laboral, y no como un destino final.

A pesar de ello, en el fondo existe un orgullo por parte de las personas que comercian en los vagones, quienes a pesar de las prohibiciones, la estigmatización y la criminalización que viven, sobre las que hablaremos más adelante, sienten que su trabajo es digno. Este sentimiento lo manifestó de manera puntual, Guadalupe, cuando Flor le preguntó “¿qué sentía al ser vagonera?”:

“Pues, para mí significa, así como, no sé, luchar por llevar de comer a mi casa, por sacar adelante a mi hijo, por no darme por vencida. A mí mi papá siempre me enseñó, mi papá siempre ha sido muy trabajador, y pues creo que eso le aprendí a mi papá, ser trabajadora y siempre me gusta traer dinero en la bolsa y darle a mi hijo lo mejor que se pueda. Porque mi papá igual siempre nos lo dio, o sea, mi papá siempre se preocupaba por mí y mi papá nunca me dejó sin comer, nunca. O sea, es esa parte de echarle muchas ganas, aunque yo no pueda conseguir un trabajo formal, pero sí le echo ganas aquí. Es así como, cómo representar una mujer, así como luchona, como fuerte, es lo que, lo que yo siento al ser una mujer vagonera”. (Guadalupe, 24 años, comerciante vagonera, línea 2, 9 de marzo de 2020).

Al compartir su sentir, Guadalupe nos muestra que no sólo se hereda el oficio de vagonear, sino que, también con ese saber comercial, vienen una serie de valores que enaltecen el trabajo y el esfuerzo. Los mismos valores con los que las personas comerciantes buscan educar a sus hijos e hijas, con la esperanza de que puedan forjar un camino que los lleve a trabajar fuera de los vagones del Metro.

4. Ser mujer y comerciar en los vagones del Metro: las desigualdades de género en el comercio popular

A diferencia de lo que se ha observado en el comercio popular que se desarrolla en el espacio público (Lezama, 1991; PUEC, 2010; Alba, 2015), las investigaciones que se han realizado sobre el comercio popular en el Metro (Ruíz, 2011; Pérez, 2011; Serna, 2013; Alonso, 2015) han hablado muy poco sobre el papel que juegan las mujeres dentro del comercio popular que se desarrolla al interior de los vagones de los trenes

del Metro³¹. Nuestra intención en este apartado es describir algunas de las diferencias que existen entre los hombres y las mujeres que ejercen esta actividad. Para lograr este objetivo, Flor realizó un intenso trabajo etnográfico con 14 mujeres que comercian a bordo de los vagones del Metro³². Así, Flor acompañó a Brenda, Dulce, Claudia, Ángeles, Virginia, Rosa, Judith, Gloria, Merari y su mamá, Ximena, Guadalupe, Corín y Daira; durante su trabajo comercial a bordo de los trenes que corren las líneas 1, 2 y 3 del Metro de la CDMX.

Nombre	Edad	Línea	Tramo	Tiempo trabajando en el Metro	Último grado de estudios	Estado civil	Número de uniones	Número de hijos	Mercancía que vende	Como llegó al Metro
Ximena	19 años	2	Xola- General Anaya	5 años	Universidad en curso	Soltera	0	Sin hijos	Carpeta porta credenciales	Por familia
Judith	22 años	1	Tacubaya- Isabel la Católica	10 años	Carrera técnica	Soltera	0	Sin hijos	Audífonos	Por familia
Merari	22 años	2	San Antonio Abad-General Anaya	1 año	Preparatoria trunca	Soltera	0	Sin hijos	Cubo didáctico	Por familia
Guadalupe	24 años	2	Xola- General Anaya	8 años	Carrera técnica	Unión libre	2	un hijo	Carpeta porta credenciales	Por familia
Brenda	31 años	1	Tacubaya- Balderas	15 años	Preparatoria trunca	Soltera	1	una hija	OTG, cinta doble cara, burbujas	Por familia
Dulce	33 años	1	Tacubaya- Balderas	19 años	Primaria trunca	Soltera	2	cinco hijos	Soportes	Por familia
Corín	35 años	3	Universidad- Niños Héroes	15 años	Secundaria	Soltera	2	dos hijas	Artículos de belleza	Por familia
Angeles	52 años	1	Tacubaya- Balderas	32 años	Primaria	Soltera	2	dos hijas	Agujas y chicles	Por amistad
Claudia	53 años	1	Tacubaya- Balderas	33 años	Secundaria	Soltera	2	cuatro hijos	Soportes	Por Amistad
Virginia	53 años	1	Tacubaya- Cuauhtémoc	25 años	Secundaria	Casada	1	cuatro hijos	Audífonos y cargadores para celular	Por su pareja
Rosa	53 años	2	Bellas Artes- Pino suaréz	35 años	Primaria	Soltera	1	tres hijos	Soporte tripie	Por su pareja
Gloria	61 años	2	Viaducto- General Anaya	35 años	Primer año de primaria	Viuda	1	cuatro hijos	Chicles Trident	Por familia

Tabla 6 Datos de las mujeres entrevistadas
Fuente: Elaboración de Flor Daniela Estrada Gutiérrez

³¹ Quizá una pequeña excepción, sea el trabajo que realizó Hugo Pérez (2013), quién hizo una etnografía como vendedor de la línea 2, gracias a la mediación de una mujer vagonera, de quién, también, Pérez, contó su historia sobre cómo llegó a vender al Metro y algunos de los riesgos y vulnerabilidades que enfrentan las mujeres vagoneras.

³² Flor realizó su trabajo etnográfico del 25 de enero al 12 de marzo de 2020. En un principio, habíamos proyectado realizar el trabajo con 15 mujeres que comercian en los vagones del Metro, no obstante, debido a las medidas sanitarias que implicó la Jornada Nacional de Sana Distancia en la CDMX para reducir los contagios de COVID-19, decidimos suspender este ejercicio etnográfico en aras de conservar la salud de Flor y de las mujeres con quienes había planeado trabajar.

Las mujeres a las que Flor acompañó laboran en las tres líneas con mayor afluencia de pasajeros. Flor, trabajó con 5 mujeres que venden en el tramo de la línea 1, que va de la estación Tacubaya a la estación de Balderas, y con una vendedora que trabaja de la estación Tacubaya a la estación Cuauhtémoc. Otras 5 mujeres que venden en distintos tramos de la línea 2; dos de ellas venden en el tramo de la estación Xola a General Anaya, una de ellas vende de la estación Viaducto a General Anaya, otra de la estación San Antonio Abad a General Anaya, y sólo una mujer vende de Bellas Artes a Pino Suárez. En el caso de la línea 3, por la situación de la contingencia sanitaria del COVID-19, sólo pudimos trabajar con una mujer que vende en el tramo de la estación Universidad a Niños Héroeos.

Por su parte, en términos etarios, las mujeres con quienes Flor charló se encuentran entre los 18 y los 61 años, sólo Daira es menor de edad. El promedio de edad fue de 38 años con una mediana de 24 años. Ubicando a las mujeres por grupos de edad, 4 de ellas tienen entre 18 y 29 años, 3 se encontraban entre los 30 y los 39 años, 4 entre los 50 y los 59 años y sólo una mujer tenía 61 años. En cuanto a los años que tienen vendiendo en el Metro, el promedio es de 19.4 años de vender en el Metro y una mediana de 17 años de experiencia como vendedoras en el Metro.

En términos cualitativos, mientras acompañaba a las mujeres, gracias a los lazos de confianza y la cercanía que su género le permitió establecer, Flor realizó una serie de charlas a profundidad con cada una de las mujeres³³. Con base en sus relatos, pudimos conocer los problemas que enfrentan día con día las mujeres que venden en los vagones del Metro. Escollos que, como veremos a continuación, se acentúan por las desigualdades estructurales del género. Es decir, las desigualdades que rodean al comercio popular se agudizan cuando se cruzan las variables de género, ser madre soltera, el bajo nivel académico y la criminalización del comercio popular. Aunque el espacio de este apartado será insuficiente para detallar cada uno de estos puntos, queremos comentar algunos aspectos sobre las precariedades particulares que viven las mujeres que comercian en los vagones del Metro.



Fotografía: César Parra

³³ Esta técnica etnográfica de entrevistas semiestructuradas que se realizan mientras se acompaña a las personas en su vida cotidiana ha sido empleada en otros estudios sobre el comercio popular en el Metro (Serna, 2013; 2020a).

4.1) ¿Cómo llegan las mujeres a vender al Metro?

Como lo mostramos en el apartado anterior, como parte del oficio del comerciante popular en el Metro, existe una fuerte conexión entre la familia y el comercio popular en el Metro. Las mujeres no son la excepción a la regla, pues en su gran mayoría, han llegado a vender al Metro gracias a que un familiar hizo el vínculo laboral entre ellas y el comercio en el Metro. En menor grado, influyeron las relaciones de amistad o entre los cónyuges para que las mujeres llegaran a vender al Metro. Este tipo de situaciones quedan explícitas cuando reconstruimos la trayectoria educativa y laboral en la biografía de algunas de las mujeres con quienes Flor conversó. Por ejemplo, Judith, una comerciante joven de 22 años, quien, gracias a lo que gana en el comercio en los vagones, mantiene sus estudios de enfermería técnica. Ella nos compartió una parte de su historia familiar, la cual se hilvana con su trayectoria laboral:

“Tenía como doce años, que empecé a venir a trabajar al Metro (...) Pues realmente, desde mi abuelita, ella fue la que empezó a venir al Metro, de hecho ella venía de Guerrero y vino en busca de trabajo aquí, en la Ciudad de México y buscó, pero no se lo daban, porque necesitaba papeles y la experiencia. En una ocasión, bueno eso me lo contó mi abuelita, que ella no sabía qué hacer, bueno ella ya se iba a regresar a su pueblo y ya fue cuando vino a vender en el Metro, de hecho le preguntó a una señora, que donde podía ir a comprar mercancía, “no pues ve a la Merced”, mi abuelita fue la Merced y ya fue cuando (...) empezó a vender solita en el Metro, se metió ella solita a vender en el metro. Mi mamá, igual, empezó a trabajar en el Metro desde pequeña, desde los ocho años (...) ella me traía a vender, no todos los días, pero sí algunas veces ella me traía, igual cuando era pequeña, me traía, andaba vendiendo ella. Ella es una persona con discapacidad. Pues, como yo ya había venido con ella, pues ella me dijo: mira vas a gritar así y así ya me enseñó todo lo que tenía que gritar y ya pues... al principio si me daba muchísima pena, no me gustaba, era así como de: “No qué pena, no quiero”. Pero, ya después, eso se te va quitando”. (Judith, 22 años, comerciante vagonera, línea 2, 22 de febrero de 2020).

Una excepción a esta forma de incorporarse al comercio se da cuando las personas, por sí mismas, comienzan a vender en los vagones del Metro. Ese fue el caso de Ángeles, una comerciante de 52 años, de los cuales, 32 los ha pasado vendiendo en los vagones de las estaciones de la Línea 1 y 2. Ángeles cuenta que ella llegó a vender en los vagones del Metro, después de que trabajó unos años como personal de intendencia del STC Metro³⁴:

³⁴ Además del dinero que, veía Ángeles, ganaban las personas que vendían en el Metro, cuenta que la decisión de vender en el Metro surgió porque “una de mis cuñadas me dijo: oye Ángeles, están traspasando un terreno”. Yo vivía con mi suegra. “Están traspasando un terreno y es tanto dinero. Le digo: ¡sí! Entonces por eso me vine para acá a vender, por qué, dije: ¡sí, ganan más!” (Ángeles, 52 años, comerciante vagonera línea 1, 4 de febrero de 2020).

“No, nadie me invitó, pero yo veía que ganaban mucho, porque antes se ganaba mucho dinero aquí; antes, ahorita ya no. Traían hartos billetes en la mano (...) Entonces, me metí a trabajar. Pero antes tenías que chalanear³⁵. Por ejemplo, ahorita que yo ya tengo más tiempo aquí, si alguien quiere entrar se pone a trabajar para mí, un año. Y se le paga la mitad de la mercancía [que se vende]. Eso era antes chalaner y yo entré así, como chalaner”. (Ángeles, 52 años, comerciante vagonera, línea 1, 4 de febrero de 2020).

Pero, llegar por propia decisión y sin la conexión de un amigo o familiar, no es la norma en la construcción del mercado laboral del comercio popular en el Metro. Lo usual, es que el oficio del comercio sea una cuestión que se hereda dentro del núcleo familiar, como una actividad laboral en la que se pueden emplear las mujeres, cuando conciben a su primer hijo o hija, o transitan a la vida conyugal. Así lo relató Corín, quien vende en los vagones de los trenes que corren por las estaciones de la línea 3:

“Por mi mamá, porque mi mamá empezó a vender y la verdad, a mí no me gustaba, me daba pena. Yo iba en la secundaria (...) pero ya después dije: pues igual y si me llevo algo, para comprarme en la escuela y sí, me puse a vender y pues, te gusta el dinero. Yo salí de la secundaria y todo e hice mi examen para la prepa y todo. Y sí, me quedé, pero ya después conocí a un muchacho, y ya no”. (Corín, 35 años, comerciante vagonera, línea 3, 12 de marzo de 2020).

Las trayectorias de vida de las mujeres que se transforman con la primera unión y con el primer nacimiento, es un tema que trataremos a continuación, pues, el caso de Corín nos abre la perspectiva de la relación que tiene el comercio popular como una fuente de sustento para las mujeres que buscan romper el ciclo del trabajo en el Metro en aras de buscar otras oportunidades laborales por medio del estudio. Guadalupe, una joven de 24 años, nos cuenta, cómo mantuvo sus estudios con los ingresos que obtenía de la venta en los vagones del Metro:

“Empecé a los 16 años, yo estaba estudiando y este... mi papá ya lleva como 15 años aquí en el Metro y pues, me gustó y yo empecé a trabajar, porque mi papá me quería comprar lo que él quería y yo dije... “no, ya no”. Yo completaba [sic] de lo que mi papá me daba. Pero terminé mi escuela. Tengo una carrera técnica en trabajo social. [No seguí con mis estudios] por mi hijo. Sí, porque yo salí embarazada a los 18 años. Entonces, ya no pude continuar. Porque, o sea, sí podía, pero era de que... ¿mi mamá me

³⁵ Chalanear refiere a la acción de ayudar en la venta de mercancías en el Metro. Sea que la persona que asiste ayuda a mostrar el producto o a cobrar; o bien, en el caso de las personas con discapacidad visual, el o la chalaner, cumple la función de guiar a la persona con discapacidad visual por los vagones y andenes de las estaciones.

iba a cuidar a mi hijo? No, obviamente. Pero era más la economía. O sea, yo decía ¿y cómo le voy a dar [dinero] a mi hijo? Y va a estar bien feo que yo le diga a mi papá: “¡Ay, papá! Ya no tiene leche el niño, pañales o así.” Entonces, fue así de no, me aferré a trabajar, a trabajar, a trabajar. Y sí, de aquí, todo ha salido de aquí [del comercio en el Metro]”. (Guadalupe, 24 años, comerciante vagonera, línea 2, 9 de marzo de 2020).

No obstante, esa posibilidad de superación que tienen las mujeres con base en la educación está al alcance, sólo de las mujeres más jóvenes, pues, el grueso de la población son mujeres adultas³⁶ e incluso, cercanas a ser adultas mayores. En nuestra muestra de 14 mujeres, dos de las 14 mujeres, dicen haber concluido sus estudios de primaria y dos de ellas no lograron concluir la primaria. Tres mujeres dijeron haber concluido la secundaria. Dos mujeres más llegaron a la educación preparatoria, pero no la concluyeron³⁷. Dos más obtuvieron un diploma por haber concluido una carrera técnica y sólo una de las mujeres, se encuentra cursando estudios de licenciatura. Como se puede apreciar, la mayor cantidad de mujeres han visto su vida transcurrir a bordo de los trenes del Metro. Un ejemplo de esta mayoría es Gloria, una mujer que ha pasado 36 años de su vida, vendiendo en los vagones de la línea 2.

“Aquí llegué por una de mis hermanas, que llegó primero. Pero para que entrara, primero se agarró a golpes con unas vendedoras, para que se pudiera quedar. Si ganaba se quedaba, si perdía se iba, y ganó. Por eso hemos venido llegando todos, porque no tenemos estudios, un terreno, un trabajo, nada, nada. Entonces una por una fuimos entrando, por nuestra grande necesidad”. (Gloria, 61 años, comerciante vagonera, línea 2, 23 de febrero de 2020).

4.2) Ser madre y vagonera

Si bien existe un cúmulo de necesidades que llevan a las mujeres a autoemplearse como comerciantes populares en el Metro, como nos lo comentó doña Gloria, en una gran mayoría de los casos, la necesidad que lleva a las mujeres a vender en los vagones del Metro tiene que ver con la maternidad. Un factor que se torna más crítico cuando la condición de maternidad se relaciona con la falta de apoyo de una pareja. Al revisar la situación civil de las mujeres con quienes charló Flor, encontramos que, exceptuando a Daira y a la mamá de Merari, nueve de las doce mujeres restantes dicen ser solteras. No obstante, sólo tres de las doce mujeres no son madres. El resto tiene de una hija a

³⁶ Flor narra cómo el sentimiento de Corín se asemeja al que otras mujeres manifestaron tener con respecto a su deseo por seguir estudiando, pero, en su condición de madre soltera, con cansancio y resignación, Corín asumió que tenía que trabajar como vagonera para poder sacar adelante a sus dos hijas (Corín, Comerciante vagonera, 35 años, línea 3. 12 de marzo de 2020).

³⁷ Daira se encontraba cursando la primaria cuando platicó con Flor; y de la mamá de Merari, no pudimos conocer su grado de escolaridad.

cinco hijos o hijas. Nacimientos que han sido producto de una o dos uniones que las mujeres han tenido a lo largo de su vida.

Aunque en sí misma la maternidad no debería de ser una condición de vulnerabilidad³⁸, son las condiciones en las que se da el primer embarazo las que convierten a la maternidad en un factor que dificulta el desarrollo y bienestar de las mujeres, pues, gran parte de los nacimientos suceden en edades muy tempranas de la vida de las mujeres. Situación que dificulta que continúen en el proceso educativo o que tengan otras trayectorias de vida más allá del trabajo y el hogar. A ello se suma que, durante el período de lactancia o después del alumbramiento, han sido abandonadas por sus parejas, dejando la carga de la crianza de los hijos o hijas sólo a la madre y a su núcleo familiar. Una situación por demás dramática fue la que vivió Claudia, mujer de 53 años que vende en los vagones de los trenes que corren por la línea 1 del Metro, quien nos comentó que entre los 17 y los 18 años, tuvo que dejar truncados sus estudios de preparatoria, debido a que enviudó y tuvo que mantener a sus dos hijos.

*“Bueno tengo la prepa trunca. Pero una amiga me dijo vente a vender acá, hace muchos años, unos 30 años y la verdad se vendía súper bien. Yo tenía en ese tiempo 17 entrando hacia los 18. Mi hijo mayor ya estaba y estaba embarazada de mi hija, la que sigue. Mi esposo, ahora sí que en ese tiempo falleció en un accidente y me quedé sola. O sea, con mi hijo y embarazada, y pues no sé porqué en ese tiempo nadie me ayudó, ni mi mamá, ni la suegra, como que me vi sola de repente. Así, con un hijo y embarazada, el mundo se te hace así chiquito y mi amiga me dijo: “No te preocupes, vente. ¿Cuánto dinero tienes?”. Le dije, hace tiempo que eran muchos ceros, 100 pesos. “Con eso te alcanza”, me dijo. Compré tres cajas de lapicero, y vino y me subió ahí [al vagón] y me dice “Mira, sí se vende”. Se puso a vender y me dijo: “Toma tus cajas y ponte a vender”. Y yo: “¿Cómo crees? O sea, no”, y por la necesidad ¿no? Embarazada y con un hijo, dije: “No tengo que...”. Pues, empecé a vender y era una pena horrible, se me cerraba la garganta y lloraba. Yo así, se me salían las lágrimas, pero, pues, empecé a vender y dije: “Pues ya ¿no?”. Cuando ya tienes dinero, dices: “Pues te aguantas la pena”. Y, pues, me aguanté la pena, y ya, desde entonces estoy aquí”. **(Claudia, 53 años, comerciante vagonera, línea 1, 3 de febrero de 2020).***

Vender en los vagones del Metro no sólo es una opción económica para cubrir los gastos de las y los hijos de las mujeres vagoneras, sino que, como se ha observado en otros casos sobre las mujeres comerciantes (Lezama, 1991; PUEC, 2010), el comercio

³⁸ Como lo observó Virginia, con respecto a ser madre y vagonera: “Pues [es] difícil y fácil, se puede decir porque, pues, yo cuento con mi esposo, estamos juntos los dos. Pero si fuera yo vagonera solita, mamá soltera, pues, fuera más difícil para mí. Porque, pues, es nada más es un sueldo. Y así mi esposo, si yo no vendo, vende mi esposo, aunque sea tenemos para comer (Virginia, 53 años, comerciante vagonera, línea 1, 8 de febrero de 2020).

popular les brinda la posibilidad de poder combinar su labor de crianza con su trabajo³⁹. Al respecto, Virginia, quien vende en el Metro junto con su esposo, nos compartió lo siguiente:

“Yo, cuando estaban chiquitos mis hijos, trabajaba en la mañana, pasaba a dejarlos a la escuela y ya me venía a trabajar a las ocho a las nueve de la mañana; ocho y media, yo ya andaba aquí trabajando. Pero ya a las 3 de la tarde, yo ya me iba porque, ahí buscaba quién me fuera a dejar a los niños a la casa. Así, yo ya llegaba y les hacía de comer o ya tenía de comer en el refrigerador, les calentaba y ya en la tarde hacer tarea, arreglar uniformes, todo eso, por eso muchas mamás recurren para acá, para vender [en el Metro], pues, se presta. Si sus niños van en la mañana a la escuela, se vienen temprano, si sus niños van en la tarde, también. Se presta el Metro para trabajar de esa forma (...) en un trabajo no te van a decir, “sabes que tus niños te están esperando”. Ahí les vale, ahí tu horario de entrada y de salida y no te van a andar considerando. (Virginia, 53 años, comerciante vagonera, Línea 1, 8 de febrero de 2020).



Fotografía: César Parra

³⁹ Doña Rosa, a partir de su vivencia, también comparte este punto de vista sobre las ventajas que tiene el comercio popular en relación con la maternidad: “Tienes tiempo para cuidar a tus hijos. Si te vas a otro empleo, tienes un horario, entonces, no puedes cuidar a los hijos; hay que bañarlos, llevarlos a la escuela. Aquí [en el comercio] nosotros de cierta manera somos dueños de nuestro tiempo. Que si tienes junta en la escuela, que los tienes que llevar al museo, que las tareas; y los patronos no son accesibles. Y aparte, la mayoría no tenemos estudios (Rosa, 53 años, línea 2, 9 de febrero de 2020).

No obstante, tras las supuestas ventajas que tiene el comercio popular en el Metro en relación con las labores maternas, se esconde toda una red extendida de cuidados, característica y recurso de sobrevivencia de los estratos más bajos (Lomnitz, 1975), y una jornada extendida de sobre trabajo de cuidado, que se suma a las largas jornadas que pasan las mujeres vendiendo en los vagones del Metro. La red extendida, regularmente, involucra a las y los abuelos en el trabajo de cuidado y crianza de los nietos, tal como nos lo compartió, Dulce: “Haz de cuenta que en la mañana mi mamá me apoya, en ese aspecto. Me apoya en las mañanas y ella los lleva y los recoge y me ayuda hacer de comer⁴⁰”. (Dulce, 33 años, comerciante vagonera, línea 1, 1 de febrero de 2020).

Esta red extendida de apoyo familiar en la crianza y el cuidado de las hijas e hijos de las mujeres vagoneras cumple una función primordial cuando las mujeres son remitidas al Juzgado Cívico y, sea porque no tienen dinero para pagar la multa para saldar la infracción administrativa que se les imputa por vender en el Metro, o porque el juez así lo determina, se les consigna a que pasen 13 horas -o 36 horas, dependiendo de la época- en el Centro de Sanciones Administrativas y de Integración Social, conocido como, El Torito. Esta es una de las cuestiones que más preocupa a las madres que comercian en el Metro, especialmente a aquellas que no cuentan con una red familiar de apoyo⁴¹, como nos lo confesó doña Rosa, quien ha trabajado muchos años en el Metro: “Había veces que yo me iba 36 horas al Toro, y mis hijos con mi hermana, con mi mamá se quedaban. Ya nada más les hablaba por teléfono”. (Rosa, 53 años, comerciante vagonera, línea 2, 9 de febrero de 2020).

Corín, como otras madres, comparte la angustia que provoca ser detenida mientras los hijos o hijas de las comerciantes, se encuentran en casa. A ello, se suma el hecho de la angustia por la seguridad personal, pues El Torito se encuentra localizado en una de las zonas más peligrosas de la Alcaldía Miguel Hidalgo. Las inmediaciones del paradero del Metro Tacuba y el cercano barrio de la Pensil, hacen que la zona sea peligrosa a toda hora del día, especialmente, por la noche y la madrugada, tiempo en el que algunas personas cumplen con sus sentencias de arresto administrativo. Esta fue la vivencia de Corín:

“Mi hija apenas cumplió siete, va en primero [de primaria]. Esa es la ventaja de trabajar aquí, o sea, me da tiempo de llevarla. A mí, cuando me llegan a agarrar, sí se me complica mucho cuando me voy al Toro, porque, pues, no tengo quien vaya a recogerla. A lo mejor, pues, mi mamá o mi hermana, ya salen de su casa y ya van por ella. El problema, es quién la lleva temprano [a la escuela], pues, a veces, mi mamá o mi hermana no pueden, trabajan temprano. O sea, el problema es quién la lleve. Si yo me quedo en El Toro, pues, por ejemplo, si me agarran, no sé, a la una de la tarde, en lo que me llevan y todo, voy saliendo a las tres o cuatro de la

⁴⁰ Dulce comenta que dentro de poco, van a operar a su mamá, entonces, ella va a tener que adecuar su horario de trabajo. “Ahorita como la van a operar, se va a aventar un mes de incapacidad, y ya ellos se quedan. Ya nada más trabajaría entre semana, pero en las tardes” (Dulce, comerciante vagonera, 33 años, línea 1, 1 de febrero de 2020).

⁴¹ Algunas mujeres como Claudia y Corín le confiaron a Flor, que en ocasiones han optado por dejar a sus hijas e hijos solos. En el caso de Claudia ella cuenta que dejaba solos a sus hijos y que cuando tenía que pasar la noche en El Toro, recurría a una vecina para que “les echara un ojo a sus hijos”. En el caso de Corín, menciona que los sábados trabaja de siete a diez de la mañana, y en ese tiempo tiene que dejar sola su hija.

mañana ¡y te sacan, eh! Porque antes le daban extensión de horario⁴² a las mujeres. Ahorita no, ya no, ahora desde el gobierno del cambio, ya no hay nada de eso". (Corín, 35 años, comerciante vagonera, línea 3, 12 de marzo de 2020).

Guadalupe, comerciante vagonera de la línea 2, coincide en los riesgos que viven las mujeres cuando son trasladadas al Torito:

"Yo salía a las 12 de la noche, pagué una hora, para salir a las 11 y poder llegar a mi casa. Mi papá tuvo que ir por mí, porque, pues, ahí en el Toro, sí está horrible. O sea, sí, es una zona muy fea. Hay un parque, ahí hay muchos drogadictos y rateros. Sí corres mucho riesgo, imagínate a las compañeras que las agarran y salen a las dos, tres, cuatro de la mañana, sí corren mucho riesgo. Mucho, mucho riesgo corre uno como mujer cuando la mandan al Toro". (Guadalupe, 24 años, comerciante vagonera, línea 2, 9 de marzo de 2020).

El tema de los hijos es preocupante y polémico para las madres y algunos padres que comercian en el Metro, pues, cuando no tienen con quien dejar a sus hijos en el hogar, tienen que llevarlos consigo a las estaciones del Metro para que las acompañen mientras ellas o ellos, venden en los vagones de los trenes del Metro. Este tema que en el fondo refiere a las desigualdades que viven las madres y los padres que comercian en el Metro, ha sido tomado por las autoridades como una práctica de trabajo infantil. Razón por la cual, cuando las o los comerciantes son detenidos por vender en el Metro, se les amenaza con quitarles a sus hijos o hijas. Brenda, comerciante de 31 años, nos comparte lo que ha vivido como madre en relación con las detenciones de menores:

"Yo no me traigo a mi hija, es muy raro que me la traiga. ¡No me gusta! De hecho, no me gusta ni traerla, no quiero esta vida para ella. No es mala, porque no es mala, pero yo quiero algo más para ella, yo aspiro a algo más para ella. [Luego], las amenazas de los policías de quitarnos a los niños y se los lleven al DIF. Una vez me llegaron a detener con mi hija. Ellos mismos te amenazan, una vez me dijeron, "si no ves quien venga por tu hija, nos la vamos a llevar y tú te vas a ir detenida". Varias veces nos detuvieron, pero a ella [a su hija] se le quedaron bien grabadas dos. Incluso ella le tiene mucho miedo a la policía. Ella nada más los ve y dice:

⁴² Guadalupe, relató algo similar: "Antes te dejaban quedar, por ejemplo, salías dos, tres de la mañana y te dejaban quedar, te dejaban a las cinco o seis, que abrían el Metro y te dejaban salir. Pero, ahorita, ya no, porque ha habido muchas denuncias como de secuestro y todo eso, entonces ya cumples tus horas y te sacan" (Guadalupe, 24 años, comerciante vagonera, línea 2, 9 de marzo de 2020).

“¡Ahí está, es que ahí está, me van a llevar! Sí es frecuente que se lleven a los niños. Sí se han ido niños a la [Agencia] 59⁴³.” (Brenda, 31 años, comerciante vagonera, línea 1, 25 de enero de 2020).

A contrapelo de esta forma en la que las autoridades criminalizan la presencia de las y los niños, hijas e hijos de comerciantes populares en las estaciones del Metro, las madres y padres no buscan que sus hijos e hijas estén presentes con ellas y ellos mientras venden en los vagones. Por el contrario, el deseo general de madres y padres es que sus hijos e hijas tengan otras expectativas de vida y trabajo fuera de los vagones del Metro. Corín, quien como otras personas que comercian en el Metro, pertenece a una familia de comerciantes populares del Metro, desea que sus hijas rompan con ese ciclo de trabajo: “¿Tú qué quisieras para tus hijos? Pues, lo mejor, digo. Bueno, yo no quisiera que mis hijas estuvieran vendiendo”. (Corín, 35 años, comerciante vagonera, línea 3, 12 de marzo de 2020).

Guadalupe, es más enérgica en su deseo de impedir que su hijo venda en el Metro algún día:

“No, sí, de plano yo no lo quisiera traer nunca, espero que nunca. Que no le guste más que nada. Porque empezando yo a traerlo, como mi papá a mí, te empieza a gustar. O sea, y no es porque mi papá me quisiera traer, sino, que era de: “Yo te acompaño. No me quiero quedar encerrada en la casa. Yo te acompaño”. Y él me traía, no. Igual y, mientras mi mamá viva y me lo cuide, pues, ojalá que nunca venga aquí a trabajar. Ahora sí que, su escuela, su escuela, su escuela, su escuela, para evitar también ese círculo de lo malo que hay aquí”. (Guadalupe, 24 años, comerciante vagonera, línea 2, 9 de marzo de 2020).

No obstante, las desigualdades que viven les impiden alejar a sus hijos e hijas del comercio en el Metro y, tarde o temprano, al no tener en dónde dejar a sus hijos e hijas, terminan por conocer el trabajo de vender en los vagones. Dulce, le narró esa paradoja a Flor cuando Valentín, su hijo de 8 años, la acompañó a vender en los vagones:

Flor: ¿Oye y ninguno de tus hijos ha intentado, bueno, está interesado en vender? -Le pregunta Flor, mientras esperan el tren en el andén-

Dulce: ¿Qué crees? Los grandes como que sí, pero no.

Flor: ¿Tú no quieres que vendan?

Dulce: No, es que ya es muy diferente. Ellos ya ganan su propio dinero y ya no quieren estudiar.

⁴³ Ubicada en el número 93 de la calle Dr. Liceaga, en la colonia Doctores de la Alcaldía Cuauhtémoc en la Ciudad de México, la Agencia 59 del Ministerio Público de la Procuraduría de Justicia Ciudadana es la unidad especializada para la atención de los delitos cometidos en contra de las personas menores de edad.

Flor: ¿Siguen estudiando ahorita?

Dulce: No, pero como ahorita él -se refiere a Valentín-, por eso no lo traigo, porque, como ve el dinero, le gana -Dulce se refiere a que ven en el Metro una opción para ganar dinero y, después, ya no quieren estudiar-. **(Dulce, 33 años, comerciante vagonera, línea 1, 1 de febrero de 2020).**

Para Gloria, matriarca de una familia de comerciantes vagoneros, permaneció la expectativa de que sus hijos no terminaran, como ella, vendiendo en el Metro.

*“Incluso la chica [su hija], que es un poquito mayor que el gordito [otro de sus hijos], yo le decía: “Estudia, ten vete a pagar. Estúdiate la prepa, estudia, estudia, ándale estudia”. No, no quiso y un tiempo me decía: “Ponme un puesto mamá, porque en el vagón no te voy a ayudar, no me gusta”. Y ahora, sí le gustó y anda en el vagón. Al niño, luego le digo: “Estudia, estudia, estudia porque aquí es difícil”. **(Gloria, 61 años, comerciante vagonera, línea 2, 23 de febrero de 2020).***

Esta relación entre el trabajo y el estudio en los jóvenes de clases populares ha sido identificada por Pierre Bourdieu (1988) como una paradoja en la cual, para las y los jóvenes, la inmediatez del dinero que se gana en el comercio contraviene la inversión e incertidumbre a largo plazo que significa el estudio como medio de ascensión social. Sin embargo, Merari y Judith, dos jóvenes que pertenecen a una nueva generación de comerciantes vagoneras, a pesar de que, con orgullo y dignidad, dicen haber mantenido sus estudios universitarios gracias a lo que ganan en el comercio en los vagones, no tienen la expectativa de seguir vendiendo en los vagones el resto de sus días.

*Ahorita, pues, realmente sí quiero salirme del Metro. Porque, pues, prácticamente no se saca. Ya ha estado muy difícil el hecho de sacar, sacar dinero. Igual, también, por lo mismo de los policías, de que te estén llevando. Te están deteniendo, cuando ni siquiera estás vendiendo, también te llevan. Eso es lo que a mí, la verdad, ya no me gustó. Ahorita lo que quiero buscar es trabajo. Quisiera buscar trabajo de lo que estudié, de enfermería. Pero ahorita sí está muy difícil, porque me piden necesariamente el título y la cédula, y eso es lo que me hace falta a mí. No me he titulado, y ahorita es lo que he estado buscando. Por eso estoy aquí en el Metro en lo que encuentro [trabajo] de enfermera. Pero sí es muy difícil, como te digo. Y para titularme, necesitan que tenga un año de experiencia laboral, fue así como: “¡Ay, qué complicado!”. **(Judith, 22 años, comerciante vagonera, línea 1, 22 de febrero de 2020).***

Ximena, una joven que recién ha comenzado sus estudios universitarios, comparte con Judith la postura de tomar el comercio en el Metro como una opción transitoria de empleo, en lo que termina sus estudios y logra encontrar un trabajo acorde con lo que decida estudiar:

“Pues, mira, yo no he conseguido un trabajo estable, porque voy a tener toda la vida para trabajar y ahorita, si aun así trabajar me quita tiempo, ¿imagínate si yo trabajara en un trabajo estable, de ocho horas? O sea, no queda tiempo ni para mí. Ni para disfrutar, ni mucho menos. Sí, ya me la pasé toda la prepa haciendo muchas cosas, ¿para qué seguir haciéndolo? O sea, ahorita la verdad, nada más me gustaría disfrutar mi universidad, sacar mis gastos y ya. En un futuro ver qué trabajo haría o qué posibilidades se me abren o qué puertas se me abren, ya teniendo la carrera”. (Ximena, 19 años, comerciante vagonera, línea 2, 4 de marzo de 2020).

Incluso Daira, la hija de Brenda, con quien Flor platicó por casualidad, en los andenes del Metro, sueña con un día ser licenciada en derecho, pero piensa que antes, tendrá que vender en los vagones del Metro para poder mantener sus estudios y así hacer su sueño realidad.

Flor: ¿Oye y entonces qué te gustaría ser de grande?

Daira: Licenciada en Derecho.

Flor: ¿Por qué? ¿Por qué te gusta?

Daira: No sé, desde pequeña siempre me han preguntado: ¿Qué quieres ser de grande? Licenciada, licenciada. Una vez, me preguntó, no sé si era su novio de mi mamá, pero yo lo quería como un papá. Él me trataba como su hija, y, me preguntó: “¿Qué quieres ser de grande?” Le dije, “licenciada”.

Flor: ¿Entonces a ti no te gustaría trabajar aquí de grande?

Daira: No. De hecho, ni hijos quiero tener. Se arruina mi carrera. De hecho, sí me voy a venir acá a trabajar, cuando tenga que pagar lo de mis estudios.

Flor: ¿O sea, ese es tu plan?

Daira: Ajá, trabajar aquí mientras pago mis estudios. (Daira, 11 años, hija de una comerciante vagonera, línea 1, 3 de febrero de 2020).

Empero, las expectativas de un futuro laboral fuera de los vagones del Metro están disponibles sólo para las personas más jóvenes, pues, en el caso de las mujeres adultas, se percibe un sentimiento de resignación y pesadumbre ya que entienden que, a su edad, y con sus limitadas condiciones educativas, será muy difícil encontrar otra forma de sustento que no sea vender en el Metro; aunque algunas de las mujeres han intentado laborar en actividades fuera del comercio del Metro. Por ejemplo, en un lapso de su trayectoria laboral en el Metro, Dulce decidió salirse de las ventas en el Metro y emprender su negocio propio de frituras:

“En esos tres años puse un negocito. Pero, pues, no funcionó; pues es que lo que ganas aquí, es lo mismo que poner negocio, la verdad. (...) O sea no es la misma solvencia de vender en un día 800 y un día sí vas a vender y otro no. (...) No es lo mismo a que inviertas ahorita, ponle, 200 pesos, y te lleves 600, 700 pesos; a que inviertas 1200 y ni la ganancia, ni lo que invertiste vas a sacar”. (Dulce, vagonera, 33 años, línea 1, 1 de febrero de 2020).

Dulce no es la única que intentó trabajar en otras actividades o lugares que no fueran el Metro. Antes de ingresar a vender al Metro, doña Rosa tenía un carrito en el que vendía papas, pero un día se lo retiraron los policías como parte de los antiguos operativos en contra del comercio en vía pública (Cross, 1998; Meneses, 2011, Crossa, 2018) y nunca lo pudo recuperar. Gloria, al igual que Corín, trabajó en una imprenta, cuando estaba embarazada de su primera hija. Algunas mujeres se dedicaron al trabajo del hogar remunerado, en la construcción y en ferias. Con independencia de la multiplicidad de actividades que hayan construido la trayectoria laboral de las mujeres con quienes Flor conversó, el factor común es que estas actividades se encuentran dentro de la precariedad laboral (Pacheco, 2004), pues, son empleos mal remunerados, sin seguridad social, ni estabilidad laboral. Por ello, a pesar de la criminalización y el riesgo que se vive al vender en el Metro, las personas prefieren seguir en el comercio popular en el Metro.

Así, el comercio popular en el Metro se perfila como la única opción laboral para las mujeres, especialmente para aquellas que se encuentran en camino a ser adultas mayores, lo cual limita sus expectativas laborales, de desarrollo y bienestar al comercio que realicen en los vagones del Metro. Como Guadalupe lo comenta:

“Sí, el Metro es mi opción, igual y no quisiera, pero es de donde puedo sacar un poco más [de dinero], no descuidar a mi hijo... es más fácil que se te vayan por el mal camino. Es más fácil controlar a una mujer que a un hombre (...) o sea, los niños son bien inquietos y te digo que sí es más fácil que salgan con un: “vamos a robar, o vamos a drogarnos, vamos a fumar”. Es más fácil que se vayan así. También esa es mi preocupación, de que si yo me meto a un trabajo, no voy a tener tiempo para poder educar a mi hijo. Igual, es un punto en contra porque igual yo no lo quiero traer aquí, porque, igual, te digo, el ambiente de trabajo sí es muy pesado, igual hay borrachos, drogadictos, rateros, y es lo que uno también quiere evitar”. (Guadalupe, 24 años, comerciante vagonera, línea 2, 9 de marzo de 2020).

La preocupación de Guadalupe por el cuidado y manutención de su hijo se replica en las mujeres que comercian en el Metro. En el caso de Corín, a esta preocupación por el presente, se suma la incertidumbre por el futuro. Ella comenta que:

Yo la verdad, no, no me quisiera ver en un futuro. Bueno, yo cuando entré aquí [al Metro], niña, ahora veo que hay mucha gente grande que, pues todavía está fuerte y todo, pero sí hay mucha gente que dices: “¡Ay no inventes yo la conocí bien joven y ya está bien viejita! (...) La verdad no quisiera acabar aquí ¿te imaginas? Ya sin poder caminar y andar todavía vendiendo”. (Corín, 35 años, comerciante vagonera, línea 3, 12 de marzo de 2020).

El temor que tiene Corín por su futuro, ante la posibilidad de seguir vendiendo en el Metro por la necesidad económica y por la falta de oportunidades laborales que permitan obtener un ingreso suficiente, pareciera tener un correlato en la resignación que se lee en la voz de doña Gloria, quien con pesar cuenta que ella estará vendiendo en el Metro, “hasta que Dios diga, cuando Dios diga que ya no, pues ya no. Aquí andan mis hijos, aquí andan mis nietos, aquí andamos varias familias” (Gloria, 61 años, comerciante vagonera, línea 2, 23 de febrero de 2020).

Por último, vale la pena destacar que pese a todas las vicisitudes que viven las mujeres que comercian en los vagones del Metro, a pesar de que pertenezcan a generaciones distintas de vendedoras, todas coinciden en que, aún con las prohibiciones de las autoridades, el comercio en el Metro es un trabajo digno que les ha permitido ganarse la vida de manera honrada y les ha permitido sacar adelante a sus hijos e hijas. En el caso de las mujeres más jóvenes que aún no son madres, gracias al comercio en el Metro, lograron mantener sus estudios. Judith describe la lucha intergeneracional que las mujeres de su familia han librado por salir adelante gracias al comercio en los vagones del Metro:

“Realmente para mí, sí ha sido un orgullo, porque con esto [con las ventas en el Metro] hemos sabido salir adelante. Por ejemplo, pues, mi mamá, después fue madre soltera, porque se separó de mi papá; y ella supo sacarnos adelante, a mi hermano y a mí. Ella venía a trabajar aquí [al Metro]. Fue como pudo sacarnos adelante. Yo de aquí fue como pude sacar mis estudios, también. Realmente, pues, sí es un orgullo venir aquí a trabajar en el Metro”. (Judith, 22 Años, comerciante vagonera, línea 2, 22 de febrero).

El sentimiento de orgullo que manifiestan las mujeres que venden en el Metro, refleja que más que un transporte urbano, 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. Al mismo tiempo, esa posibilidad de obtener su sustento las ha empoderado y les ha permitido salir avante ante las disoluciones maritales y el abandono de sus parejas. En la voz de Dulce, se puede apreciar con mayor claridad el empoderamiento que sienten las mujeres cuando pueden obtener sus propios recursos económicos para mantener a su familia sin la necesidad de depender del ingreso de los hombres:

“Puedes expresar lo que sientes aquí y te desestresas, te ayuda porque te vales por ti misma. No necesitas estar de que: tu marido, que te da 100 pesos y si te alcanza y si no, pues no. La verdad, yo lo vi así, los dos años que estuve junta, me daba 200 pesos al día. Para la comida, el gasto, y todavía la fruta y todavía el agüita [sic]. O sea, tenía que estar “dame y dame”. O sea, estirar la mano. Ya no se me da (...), es que muchas mujeres nos sentimos, dejamos que nos pisoteen, que nos humillen por lo que nos dan. Pues debe ser su obligación, bueno es obligación de ellos, como pareja. Pero no por eso vamos a dejar que nos humillen, que nos maltraten físicamente, verbalmente. Hay muchas mujeres que sí se dejan, porque les dan a sus hijos; se dejan pisotear, pegar, humillarse hasta por la misma familia, porque les dan un taco a sus hijos. Y la verdad no es así. Te digo porque yo sí he pasado por cuestiones así”. (Dulce, 33 años, comerciante vagonera, línea 1, 1 de febrero de 2020).

Los relatos que Flor recuperó, al acompañar a las mujeres vagoneras en sus jornadas de trabajo, nos brindan un panorama sobre las desigualdades y precariedades que viven cuando el comercio popular se cruza con la condición de género. Como hemos visto a lo largo de este apartado, la situación se torna más complicada al ser madres solteras, pues, dependen de la red familiar extendida para poder cuidar de sus hijos e hijas, mientras ellas trabajan en los vagones del Metro. De lo contrario, las mujeres comerciantes se ven en la necesidad de llevarse a sus hijos e hijas a los vagones del Metro, exponiéndose a que los grupos policiacos las amenacen con quitárselos o que, poco a poco, las hijas e hijos, vayan entrando al círculo laboral del comercio popular en el Metro.

En este contexto, la política policiaca de estigmatización y criminalización del comercio popular, emprendida por las autoridades, resulta por demás inoperante, pues ni siquiera se ha tomado la molestia de realizar un diagnóstico profundo sobre las desigualdades sociales y económicas que están detrás del fenómeno del comercio popular en el Metro. Mucho menos se ha preocupado el gobierno por reconocer la manera en cómo estas desigualdades afectan de manera heterogénea a las y los comerciantes populares del Metro.

En este sentido, los relatos de vida que hemos sintetizado nos muestran que, para atender las condiciones de vulnerabilidad y desigualdad que viven las mujeres que trabajan en el comercio popular, se necesita de una protección social que les brinde apoyos para el desarrollo integral que incluyan la protección de su empleo, el apoyo en sus labores de cuidados, el apoyo para que la condición de maternidad no sea un impedimento para que concluyan sus estudios, becas para que las mujeres jóvenes continúen sus estudios sin recurrir al comercio popular en los vagones del Metro como una fuente de ingreso y apoyos para las mujeres que pronto serán adultas mayores.

Con ello, consideramos que es necesario que el enfoque de las políticas gubernamentales con respecto al comercio popular debería de abandonar el enfoque criminalístico y policiaco que le ha caracterizado, para adoptar una visión social, fundada en los derechos humanos, que le permita apreciar y atender el crisol de vulnerabilidades y desigualdades que viven las personas que se emplean en el comercio popular en el Metro. Dentro de esta heterogeneidad, la condición de las mujeres es apremiante, pues como hemos mostrado, es una población que sufre múltiples vulnerabilidades, las cuales constituyen la base de la reproducción de las desigualdades en las familias, condiciones de desigualdad que se pasan de generación en generación.

5. Los intentos de regulación y la estigmatización del comercio popular en el Metro

En este apartado vamos a mostrar las políticas que, históricamente, han emprendido las distintas administraciones del STC Metro y del gobierno de la CDMX para atender el fenómeno del comercio popular en el Metro. En resumen, han sido pocos los intentos para regularizar u ordenar el comercio popular en el Metro, con escasos resultados positivos. Por el contrario, el esfuerzo sostenido que han mantenido las diferentes administraciones de gobierno ha sido el de promover una práctica de estigmatización del comercio popular en el Metro, por medio de campañas publicitarias que pretenden influir en la percepción del público usuario y generar una imagen negativa de las y los comerciantes populares en el Metro. A continuación, vamos a presentar los tres intentos de regulación que promovió el gobierno para regular y/ordenar el comercio popular en el Metro. En segunda instancia, vamos a presentar la política de estigmatización del comercio popular que han desarrollado las administraciones del STC Metro.

5.1) Los proyectos de regulación del comercio popular en el STC Metro

Existen tres intentos de regulación u ordenamiento del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México. El primero se remite al proceso político de reubicación del comercio popular en la Ciudad de México que comenzó a finales de los años ochenta, pero que se comenzaría a consolidar con la democratización del gobierno de la Ciudad de México en 1997. En este contexto, la política del gobierno hacia el comercio popular consistió en construir plazas para reubicar a las y los comerciantes dentro de estas edificaciones. En el caso del comercio popular en el Metro, esta acción se dirigió a las y los comerciantes apostados en el pasillo de conexión entre las estaciones de Pino Suárez y Zócalo de la línea 2 del Metro.

La reubicación buscaba liberar el espacio del Metro para que allí se asentara la “Feria Metropolitana del Libro”, evento que por veinte años, se realizó cada mes de julio a lo largo del pasaje Zócalo-Pino Suárez. Como oferta de relocalización para las y los comerciantes que allí se asentaban, en el marco de las acciones de “regulación del comercio popular” que se dieron en el año de 1993, debajo y sobre la ciudad, se les ofreció a los comerciantes locales en la recién inaugurada Plaza Pino Suárez y en las nuevas plazas de San Antonio Abad, que posteriormente se conocerían como Las Pulgas.

Esta oferta de relocalización daría paso al “Pasaje de los Libros”, una de las librerías más grandes de la Ciudad de México, con más de cuarenta locales apostados a lo largo de un kilómetro, que fue inaugurado el 27 de febrero de 1997. En cuanto a las Plazas Pino Suárez y San Antonio Abad I y II, desde el año del 2015 han estado en la mira de los nuevos programas de reordenamiento, recuperación y embellecimiento de la zona oriente del Centro Histórico.

El segundo intento, fue un proceso de regulación que comenzó, con el “Programa para Erradicar el Comercio Ambulante en las Instalaciones y Material Rodante del STC”. Proyecto que fue aprobado en diciembre de 2008 por medio del acuerdo IV-



Fotografía: César Parra

2008-III-2⁴⁴. Con este acuerdo se autorizó a la Dirección General del STC para que realizara una transferencia por 9 millones de pesos a la Secretaría del Trabajo, con el propósito de que realizara cursos de capacitación y otorgara becas para la integración de sociedades cooperativas con personas registradas como vendedores ambulantes del STC. Las personas seleccionadas para ser beneficiadas con estas becas tendrían que estar registradas en el censo de comerciantes informales del Metro que levantó en noviembre del 2008 la Subsecretaría de Programas Delegacionales.

El censo registró a 2 mil 856 personas que trabajan en el “comercio informal en el Metro”. Cifra que no era real, pues sólo contabilizaba a las personas de las organizaciones⁴⁵ que habían accedido a ser parte de los acuerdos con las autoridades del Metro. Pese a la opacidad en el manejo de las cifras y de los recursos, con base en este censo, en junio del 2010 se lanzó el “Programa de Regularización del Comercio Ambulante en las Instalaciones y Material Rodante del Sistema de Transporte Colectivo”. Al final, este Programa se orientaría más a la regulación del comercio y

⁴⁴ El cual fue aprobado por el Gobierno del Distrito Federal, el STC Metro y la Secretaría del Trabajo y Previsión Social del Distrito Federal.

⁴⁵ Las organizaciones que participaron en las mesas de trabajo de 1997-1998: La Unión Única Independiente de Vendedores del Metro. A.C.; La Asociación de Comerciantes de los ramales del Metro de la República Mexicana AC; La Unión de Vendedores Ambulantes Vagoneros y Pasilleros del Metro de Puestos Fijos y Semi Fijos AC; La Asociación de Mujeres Comerciantes y Colonos Organizados del Distrito Federal AC; La Unión independiente para el cambio de Comerciantes Ambulantes del Metro AC; Metrópolis Solidaria A.C.; El Instituto de Arquitectura Popular S.C.; quedarían fuera de esta negociación.

otras actividades económicas que realizaban las personas con discapacidad visual a bordo de los vagones del Metro. El Programa consistió en la entrega de 120 tarimas, 9 salas de masaje y el permiso para la instalación de espacios musicales para músicos, vendedores y masajistas con discapacidad visual (Serna, 2013).

En cuanto al ordenamiento del resto del comercio popular en el Metro, se gestionó un “Seguro de desempleo” (GODF, 9 de julio del 2010)⁴⁶ para las personas que estaban registradas en el Censo del 2008, el cual constaba de 30 días de salario mínimo durante seis meses, conforme los tabuladores vigentes para la Ciudad de México en el 2010, una cantidad total de 10, 342.8 pesos por persona⁴⁷. Asimismo, se planteó la construcción de 310 locales; de los cuales, primero se instalaron 100 locales en varias estaciones, con un gasto de seis millones 206 mil 958 pesos. En febrero de 2009, se edificaron otros 210 espacios, con una inversión de 11 millones 481 mil pesos⁴⁸.

Las condiciones para la entrega de los locales, como del mismo seguro de desempleo, eran: estar registrado en el padrón, tomar un curso sobre cooperativismo en la Secretaría de Trabajo y formar una cooperativa⁴⁹. Para ello, las autoridades del STC Metro ofrecían: el “seguro de desempleo” para que las personas pudieran asistir a la capacitación, las facilidades para la conformación de sociedades cooperativas integradas por un mínimo de 5 comerciantes, y una vez registrada la cooperativa, cobrar una “renta social” por los locales que iría de los 800 pesos a los mil pesos por mes. Bajo este esquema se conformarían seis cooperativas: Compromiso y Cooperación Social, Venta y Producción Cárdenas y Asociadas por el Cambio, Trabajo Comunidad y Proyecto, Por un México con Justicia y Oportunidades para Todos Villa y Madero, Unión Social en Armonía con la Ecología, Organización Civil a favor de los Derechos Sociales.

Hasta enero del 2017, estas cooperativas, representadas administrativamente por Compromiso y Cooperación Social, S.C. de R.L. de C.V., tendrían el siguiente número de locales en algunas estaciones del Metro, con base en el avalúo realizado por la Oficialía Mayor de la Ciudad de México.

⁴⁶ El “Programa de seguro de desempleo para vagoneros” se creó el “24 de marzo de 2010, en la Primera Sesión Extraordinaria el H. Consejo de Administración, y autorizó al Sistema de Transporte Colectivo tramitar ante la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal, la transferencia de recursos de su presupuesto autorizado para el ejercicio fiscal 2010, a la Secretaría de Trabajo y Fomento al Empleo del Gobierno del Distrito Federal para que realice los cursos de capacitación, otorgue las becas necesarias para la integración de Sociedades Cooperativas y brinde el apoyo económico equivalente al seguro de desempleo vigente en el Distrito Federal a las personas que participan en el Programa de Regularización del Comercio Ambulante en las Instalaciones y Material Rodante del Sistema de Transporte Colectivo”.

⁴⁷ El salario mínimo vigente para el 2010 para el entonces Distrito Federal era de 57.46 pesos diarios; en consecuencia, 1, 723.80 pesos al mes.

⁴⁸ Estas cifras corresponden al documento oficial de creación del proyecto según la GODF del 9 de julio del 2010.

⁴⁹ Según el artículo segundo de “Ley general de sociedades cooperativas”, “La sociedad cooperativa es una forma de organización social integrada por personas físicas con base en intereses comunes y en los principios de solidaridad, esfuerzo propio y ayuda mutua, con el propósito de satisfacer necesidades individuales y colectivas, a través de la realización de actividades económicas de producción, distribución y consumo de bienes y servicios”.

Línea	Estación	Superficie	Nombre Razón social	Número de locales	Contraprestación mensual (MXN)
1	Pantitlán	4	Particular	3	9,999
		3.6	Compromiso y Cooperación Social, S.C. de R.L. de C.V.	101	77,770
1	Tacubaya	4	Particular	4	12,668
		3.6	Compromiso y Cooperación Social, S.C. de R.L. de C.V.	18	13,158
2	Cuatro Caminos	4	Particular	0	-
		3.6	Compromiso y Cooperación Social, S.C. de R.L. de C.V.	77	74,305
2	Hidalgo	4	Particular	0	-
		3.6	Compromiso y Cooperación Social, S.C. de R.L. de C.V.	77	74,305
4	Martín Carrera	4	Particular	19	45,828
		3.6	Compromiso y Cooperación Social, S.C. de R.L. de C.V.	7	4,676
4	Pantitlán	4	Particular	0	-
		3.6	Compromiso y Cooperación Social, S.C. de R.L. de C.V.	25	18,450
5	Jamaica	4	Particular	27	73,845
		3.6	Compromiso y Cooperación Social, S.C. de R.L. de C.V.	0	-
Locales identificados otorgados a Particulares				53	142,340
Locales identificados otorgados a la Asociación Compromiso y Cooperación Social S.C. de R.L. de C.V.				258	217,459
Renta Total				311	359,799

Tabla 11 Resumen de locales entregados en 2010 Fuente: GCDMX, Oficio AI(CP)-12817-A 11/01/17-00004, Oficialía Mayor, 11 de enero de 2017

Otro intento de regulación del “comercio informal” en el Metro, sucedió como consecuencia del incremento en el precio del boleto del Metro de finales del 2013, sería el “Programa para la integración a la economía formal de los comerciantes al interior del Sistema de Transporte Colectivo”, el cual fue anunciado por las autoridades capitalinas el 7 de febrero del 2014. Esta medida consistía en becas de capacitación para el aprendizaje de oficios para que los vendedores dejaran de vender en las instalaciones del STC Metro. A las personas que accedieran a él se les otorgaría un apoyo económico individual de 2, 018.40 pesos mensuales, equivalente a un salario mínimo en la zona “A” para el 2014, por seis meses. La inversión destinada para este programa fue de 30 millones 280 mil 500 pesos y una partida adicional de 9 millones de pesos para capacitación, aportado por el STC para atender a 2, 689 comerciantes que se registraron en el programa⁵⁰.



Fotografía: César Parra

programa; no se sabe a dónde fue a parar el dinero restante y que, pese al gasto, no se logró el objetivo de regularizar a las personas que ejercen el comercio popular en los vagones del Metro.

No obstante, el programa no logró el cometido que tenían las autoridades, pues, según la información obtenida con base en la solicitud de información 0103000052915 turnada a la SEDECO, a la Secretaría de Gobierno y al STC Metro como parte de una investigación realizada por Daniel Vargas (2015)⁵¹, sólo 734 de las 2, 689 personas inscritas en el Programa asistieron a todo el proceso de capacitaciones⁵². Por su parte, del presupuesto otorgado al programa, Vargas (2015) encontró que, entre las becas que se pagaron y las personas que no atendieron a todo el proceso, existió un gasto comprobable de 23 millones 419 mil 242 por concepto de gastos administrativos y de pago de becas y un gasto que ronda los 14 millones 600 mil 170 por concepto de pago de apoyos mensuales para las personas inscritas en el programa.

De tal modo que, después de cotejar las cifras que dieron las distintas dependencias como parte de la solicitud de información que interpuso Vargas (2015), el periodista concluyó, que: no hubo claridad en el gasto y ejecución del

⁵⁰ Información publicada en: <https://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2014/apoyo-vagoneros-iniciara-16febrero-985775.html> (Consultado el 8 de febrero de 2020).

⁵¹ Véase: <https://laotraopinion.com.mx/bechas-a-vagoneros-el-fraude-de-los-23-millones/> (Consultado el 8 de febrero de 2020).

⁵² Véase: <http://www.infodf.org.mx/index.php/2-boletines/3382-dcs-127-15.html> (Consultado el 8 de febrero de 2020).

5.2) La estigmatización de la persona vagonera

El sociólogo canadiense, Erving Goffman (1970:11), registra el origen del concepto de estigma, en la sociedad griega, quienes lo usaban para identificar a los “...signos corporales con los cuales se intentaba exhibir algo malo y poco habitual en el estatus moral de quienes los presentaban”. Los signos consistían en cortes o quemaduras en el cuerpo, y advertían que las personas que portaban estos signos, eran personas esclavizadas, personas criminalizadas o personas a quienes se les acusaba de traición “una persona corrupta, ritualmente deshonrada, a quien debía evitarse, especialmente en lugares públicos”. No obstante, puntualiza Goffman (1970:11) sobre la polémica del concepto de estigma:

En la actualidad, la palabra es ampliamente utilizada con un sentido bastante parecido al original, pero con ella se designa preferentemente al mal en sí mismo y no a sus manifestaciones corporales. Además, los tipos de males que despiertan preocupación han cambiado. Los estudiosos, sin embargo, no se han esforzado demasiado por describir las condiciones estructurales previas del estigma, ni tampoco por proporcionar una definición del concepto en sí.

Tras las huellas de Goffman, para Link y Phelan (2001: 365), el estigma es un proceso por el cual se busca descalificar moralmente a un grupo, persona o conducta. Para estos autores, la relación de la que emerge el proceso de estigmatización se da en un contexto de desigualdad: “Así, nosotros aplicamos el término estigma cuando los elementos de etiquetamiento, estereotipo, separación, pérdida de estatus y discriminación concurren en una situación de poder que permite que los componentes del estigma se realicen” (Link y Phelan, 2001: 367). Estos componentes que identifican los autores son:

En primera instancia, la gente distingue y etiqueta las diferencias humanas. En segundo término, las ideas culturales dominantes relacionan a las personas etiquetadas con características indeseables –como estereotipos negativos-. En tercero, las personas etiquetadas son colocadas en distintas categorías para lograr algún grado de separación del “nosotros” respecto al “ellos”. En cuarto lugar, las personas etiquetadas experimentan una pérdida de estatus y discriminación que produce desiguales resultados.

Este marco de referencia es el que utilizamos para analizar la representación de las poblaciones populares que realizan las autoridades del STC Metro por medio de las campañas publicitarias enfocadas en combatir el comercio popular en el Metro. El ejercicio desigual de poder discursivo se puede identificar en los carteles publicitarios en contra del comercio popular que fueron desplegados por el STC Metro en el año 2007. Los carteles buscaban influenciar la opinión del público usuario del Metro para que se abstuviera de consumir los productos que venden las y los comerciantes en los vagones y otros espacios del Metro. El impacto de estos anuncios se fundaban en el ensalzamiento de los aspectos negativos, desde la perspectiva de las autoridades, del comercio popular: el ruido, el desorden y las relaciones ilegales que, según las autoridades, representan al comercio popular.

“Los piratas siempre han representado lo peor de la sociedad”, anuncia con desdén el titular de la campaña publicitaria para inhibir el consumo de discos piratas que se vendían al interior de los vagones del Metro. La fotografía que destaca dentro del alarmante color rojo sangre es la de un hombre, quien quizá por las gafas oscuras que destacan pese a la distorsión del rostro se trate de una persona con discapacidad visual⁵³. El siguiente renglón del cartel, a manera de advertencia, señala: “Hoy están más cerca de nosotros. ¿Qué hay que hacer para vencerlos?”. Esta oración, destaca el peligro que se corre con la presencia de estos personajes. Después, el discurso ofrece una solución colectiva: ¡DEJAR DE COMPRARLES! De forma explícita, la solución que resuelve los problemas que están detrás de la venta de discos apócrifos, se resumen a una sencilla ecuación del mercado: “sin demanda no hay oferta”. Al mismo tiempo, se insinúa que la responsabilidad por la existencia del comercio popular se debe a la demanda del público usuario, involuntario consumidor. Así, las autoridades dejan de lado las explicaciones estructurales o las obligaciones políticas como la generación de empleos y la reducción de la desigualdad, que están en la raíz del problema del comercio popular en el Metro.

De tal manera, se pueden identificar elementos que buscan construir una representación negativa de las personas que comercian al interior de los vagones. Este etiquetamiento está oculto en la comparación de la imagen de “el pirata” con el comerciante en el Metro, tras la frase: “lo peor de la sociedad”.

Del mismo modo, existe una “pérdida de estatus” de la persona en el fraseo “¿Qué hay que hacer para vencerlos?” Pues, se presupone que las personas que realizan este tipo de actividades comerciales dejan de ser personas para convertirse en “enemigos sociales”. En suma, existe la construcción de una representación negativa de las personas que comercian en los vagones. Una estigmatización que impide apreciar otras causas estructurales, como la falta de empleo bien remunerado, que están detrás de la emergencia de estas conductas comerciales a bordo del transporte público.

En este sentido, el ejercicio estigmatizante que realizaron las autoridades por medio de esta campaña publicitaria se asemeja a la manera en la que Pérez Correa (2013: 295) identificó como una forma de “marcar a los delincuentes”:



Ilustración 4 Campaña oficial STC Metro 2007
Fuente: Sitio oficial del STCM, 6 de febrero del 2017

⁵³ El comercio de discos piratas que realizaban las personas con discapacidad visual al interior de los vagones del Metro fue una actividad tolerada por las autoridades de GDF y del STC Metro conforme los acuerdos declarados en mayo del 2006, hasta el programa de Regulación del comercio informal de enero del 2010 (Serna, 2013: 75).

Las sociedades comúnmente construyen una teoría del estigma para explicar la inferioridad de quienes son estigmatizados, muchas veces en función del riesgo que representan para la sociedad. Los miembros de la sociedad justifican la exclusión y la desconfianza hacia ciertos individuos marcados (contaminados).

Una estrategia publicitaria similar, concentrada en la estigmatización de las poblaciones populares, fue lanzada por las autoridades del STC Metro en el 2008. En esta ocasión, los carteles incluían a más de una población que ejerce sus actividades económicas en los vagones del Metro. Del mismo modo que en la campaña anterior, el discurso partía de la homogeneización de las poblaciones, omitía las causas estructurales del problema y dejaba la solución en manos del público usuario, con base en esa acción justa que regula la oferta y la demanda, como si fuera una solución mágica para borrar la relación que existe entre desigualdad, pobreza y comercio popular.

En este caso, no existen demasiados elementos dentro del fraseo de los carteles que aludan a una estigmatización directa de las poblaciones, salvo el mensaje oculto detrás de la invitación “Juntos solucionamos el problema”, entendiendo por “el problema”, la presencia de las poblaciones populares y sus actividades a bordo del Metro. No obstante, persiste la intención de construir una confrontación entre “el público usuario y las poblaciones populares”, pues, estas son las responsables de que el viaje en el Metro no sea “cómodo ni tranquilo”.

La representación negativa en torno a las poblaciones populares que realizan sus actividades económicas en el Metro continuó con la publicidad oficial del 2015, a propósito del combate frontal al comercio popular que supuso el incremento en la tarifa del Metro de ese año. En esta campaña, una vez más, el personaje protagónico es un comerciante de discos, conocidos como “bocineros”. En este anuncio se puede apreciar que la estigmatización de la persona es doble, por un lado, en la frase “No les compres y desaparecen”; y en segunda instancia, de manera gráfica con el efecto difuminado que presenta la imagen del comerciante, como si se tratase de un fantasma. En ambos casos, se refuerza la idea de anular la existencia de la persona, al punto de desaparecerla.

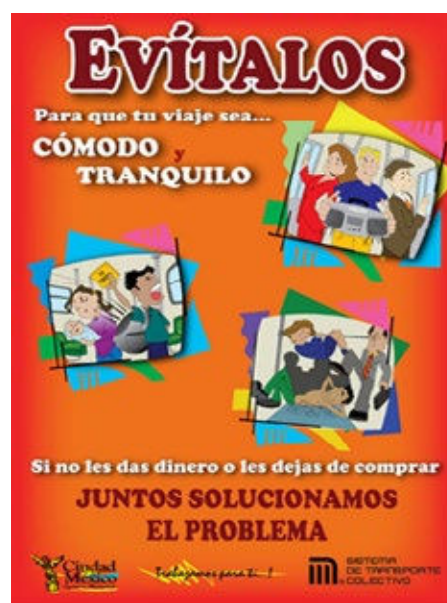


Ilustración 5 Campaña oficial
Fuente: STC Metro, 24 de enero del 2008



Ilustración 6 Campaña Oficial en contra de los bocineros
Fuente: Sitio Oficial del STC Metro, 2015

En segunda instancia, aunque resalta a primera vista por el llamativo tono naranja que enmarca el anuncio, la frase “En el Metro está prohibido el comercio informal”, se esconde el fraseo que construye al “criminal económico” que busca representar el STC Metro, en tanto la categoría de “comercio informal”, rememora, más que una disputa conceptual entre lo formal y lo informal, la añeja discusión moral entre lo “informal”, entendido como actividades al borde o fuera de la ley, y aquellas “formales”, entendidas como las economías socialmente aceptadas. En letras más pequeñas, la misma alusión que responsabiliza al público usuario de la presencia del comercio popular en el Metro, bajo la consigna “económica” constante en la historia de estos desplegados oficiales “si no les compras, desaparecen”.

Esta es la forma en la que las autoridades producen las identidades morales despreciables en el espacio público, las personas que “no son ciudadanas” (Escalante, 2018), pues no respetan las instituciones y los órdenes de comportamiento que se han establecido en el espacio público. Por ello, las personas que hacen un uso comercial del transporte público deben de ser rechazadas y expulsadas del transporte público, ya que atentan en contra del derecho a la tranquilidad y comodidad durante el viaje. Esto es importante, pues como señala Pérez (2013: 295) “la estigmatización está ligada a contextos sociales específicos en los que los valores y las categorías son conocidos y compartidos por la mayoría de los miembros de sociedades determinadas”. En este caso, se pretende fomentar el valor moral que privilegia la movilidad urbana en contraste con otros derechos, como el derecho al trabajo o el derecho a la ciudad, respecto a los cuales, se ha construido el discurso institucional de que el comercio informal es una manifestación que atenta en contra de estos derechos, al punto de construir categorías morales que estigmatizan al comercio informal (Crossa, 2017).

En el contexto del comercio popular en el Metro, queda pendiente comprobar en qué medida la política de estigmatización en contra de las personas que ejercen el comercio popular, ha sido adoptada por las personas que conforman al público usuario del sistema de transporte, pues son estas personas quienes mantienen vigente la demanda de mercancías que venden las personas comerciantes. Esta relación económica quizá se deba, en gran medida, a que los precios en los que se ofertan las mercancías son tan bajos que les permiten a las personas usuarias insertarse en una relación de consumo que, también les resulta redituable.

Por su parte, en complemento a la interpretación que realizó Ananya Roy (2011) sobre la producción de la informalidad por el Estado, no sólo debería pensarse en términos de la producción de condiciones desiguales de desarrollo material que obligan a las personas a elegir las formas de vivienda y trabajo informales; sino que también, la llamada informalidad con todos los estigmas que pesan sobre esta etiqueta, es una forma de gobierno del Estado en la medida que tiene la capacidad de estigmatizar a un conjunto poblacional y a sus prácticas en el espacio urbano. Como lo señala Pérez Correa para el caso de los delincuentes juveniles (2013: 306) el proceso de estigmatización tiene repercusiones en la construcción de la identidad colectiva de las poblaciones populares, pues:

Los estudios sobre la estigmatización muestran, además, que si suficientes individuos de un grupo determinado son estigmatizados, el estigma comenzará a ser parte de la identidad grupal y aquellos adoptarán actitudes y comportamientos asociados con esa marca. Es decir, dentro del grupo el estigma de criminal dejará de ser una marca individual para convertirse en una característica grupal. (Pérez, 2013: 306).

Este trabajo discursivo de representación de una comunidad estigmatizada es muy similar a la construcción de un enemigo público. Una acción similar que se puede identificar en la construcción discursiva que se publica sobre las poblaciones populares que comercian en el Metro. Las autoridades buscan representar como criminales socioeconómicos a las y a los comerciantes, en la medida en la que pesa una prohibición y sanción administrativa sobre su actividad y que a su vez, se les representa como personas no deseadas en el Metro, en la medida en la que su apropiación comercial del Metro, según las autoridades, contraviene el uso planeado del transporte urbano, destinado a la movilidad y la transportación. Con ello, desde la óptica de Link y Phelan (2001: 367):

Finalmente, la estigmatización es enteramente contingente al acceso de poder social, económico y político que permite la diferenciación, la construcción de estereotipos, la separación de las personas etiquetadas dentro de distintas categorías, y la completa ejecución de rechazo y desaprobación.

De tal modo, existe una construcción social en torno a las poblaciones populares que se asemeja en demasía a los juicios morales que pugnaban por el orden y la higiene a inicios del siglo XX. Sólo que ahora, además del juicio moral que pesa sobre los grupos populares, también se ha añadido una restricción económica y una criminalización (Pérez, 2013) que descansa en las prohibiciones, multas y sanciones que se relacionan con el ejercicio del comercio en el Metro.

6. La política de cero tolerancia y la criminalización del comercio popular en el STC Metro

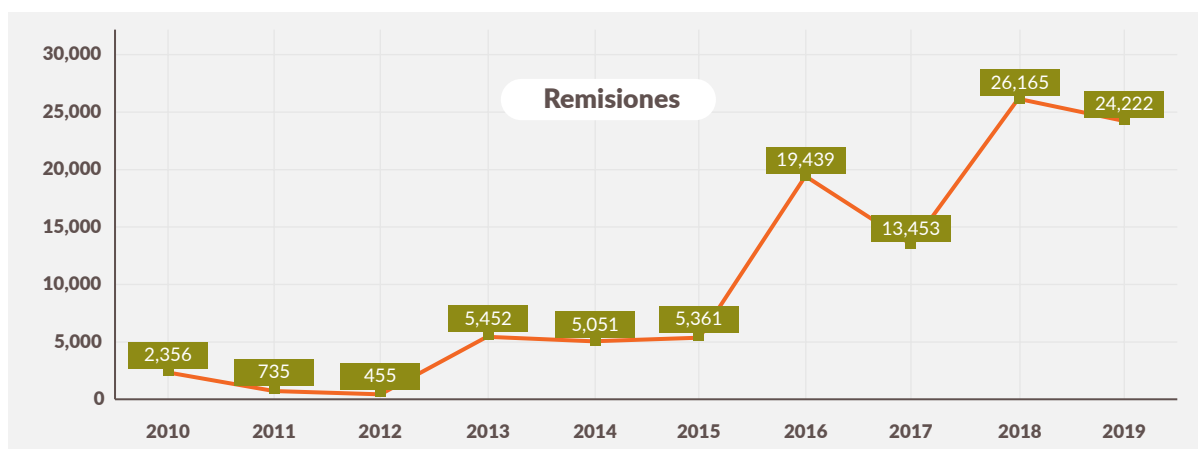
Como lo han evidenciado diversas investigaciones (Zaremborg, 2011; Davis, 2013), la política de cero tolerancia tiene su origen en las recomendaciones que hizo el Grupo Giuliani al gobierno de la Ciudad de México en 2003. Estas recomendaciones fueron publicadas el 7 de agosto de 2003 por la Secretaría de Seguridad Pública (SSP). En términos generales, los asesores sustentaban las recomendaciones sobre tres ejes de trabajo: 1) La Secretaría de Seguridad Pública 2) El Sistema Jurídico e Institucional (Sistema de Procuración e Impartición de Justicia), y 3) La comunidad (SSP, 2003: 3).

En el caso del Metro de la Ciudad de México, la política de cero tolerancia en contra del comercio popular (informal) en el Metro, se implementó como parte de uno de los “11 compromisos” (STC Metro, 2013), que el STC Metro ofreció al público usuario de este medio de transporte, como forma de justificar y compensar el aumento de dos pesos en el costo del boleto del Metro realizado a finales del 2013 (Juárez, 2018: 3-5). En su documento sobre los “11 compromisos del STC Metro” (STC Metro, 2014), en el rubro referente a la seguridad del público usuario, las autoridades se comprometían a que una parte de los ingresos obtenidos por el incremento en el precio del boleto del Metro, permitirían la “incorporación de 1,200 policías más para fortalecer la seguridad del metro” (STC Metro, 2014: 57-61). Acción que según las autoridades tendría, entre otros beneficios, la “disminución de vendedores ambulantes en las estaciones y trenes del Organismo”.

No obstante, si seguimos el desarrollo de esta política de “Cero Tolerancia en contra del comercio informal”, como las autoridades la denominaron, ésta sería implementada

con mayor fuerza a partir del verano del 2015, cuando las autoridades implementaron el “Operativo Cero Tolerancia contra el comercio informal en el Metro”, el 17 de agosto del 2015⁵⁴. Así, una vez más, se empleaba al comercio popular como una forma de escapar al reflector mediático y de los usuarios, quienes asediaban al STC Metro con motivo del choque de dos trenes en la estación de Oceanía, línea 5. Por su parte, el 29 de septiembre del 2015⁵⁵, las autoridades anunciaban que, como consecuencia de la implementación de los operativos de retiro de los “ambulantes del Metro”, habían sido remitidos al juez cívico más de “2500 vagoneros”, demostrando con ello que la política tenía resultados positivos.

No obstante, pese a la implementación de esta política y de los operativos consecuentes, el comercio popular no ha dejado de realizarse en las instalaciones del STC Metro. La tendencia del número de remisiones de las personas que ejercen el comercio popular se muestra en la siguiente tabla⁵⁶.



Gráfica 1 Personas remitidas por la infracción de “Comercio informal en el Metro” de 2010-2019
Fuente: Elaboración propia, con base en las cifras proporcionadas por la Policía Bancaria e Industrial (PBI) mediante las solicitudes de información: 0109200050518 y 0109200005620

Si bien, como lo hemos mencionado, la política comenzó a implementarse en el 2014, hemos decidido extender la línea temporal hasta 2010 para poder apreciar el notable y abrupto avance en cuanto al número de remisiones anuales por la infracción de “comercio informal en el Metro”. Una perspectiva que, desde el 2016, tendría su implementación oficial a través de la política de “Cero Tolerancia en contra del comercio informal”, que la cifra de remisiones se incrementó en más de un 300% respecto del 2015. Una tendencia creciente que, si bien se redujo en 2017, quizá debido a una reducción en el presupuesto destinado a la contratación de elementos de seguridad, presentaría un nuevo crecimiento para el 2018, año en el que las remisiones alcanzarían su

⁵⁴ Véase: <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2015/08/18/arranco-limpia-de-vagoneros-en-el-metro> (Consultado por última vez el 20 de febrero del 2015).

⁵⁵ Véase: <http://aristeguinoticias.com/3009/mexico/dos-mil-500-vagoneros-detenido-por-operativo-especial-ssp-df/> (Consultado por última vez el 20 de febrero del 2015).

⁵⁶ Con base en los datos proporcionados por la Policía Bancaria Industrial (PBI), mediante la solicitud de información registrada en el sistema INFOMEX N°0109200050518, “Número de remisiones por comercio informal en el STC y Juzgados a los que han sido remitidos 2010-2018” y la solicitud de información registrada en el sistema INFOMEX N°0109200005620, “Número de remisiones por comercio informal en el STC y Juzgados a los que han sido remitidos en 2019”.

máximo histórico con 26, 165 personas remitidas a los juzgados cívicos por “comercio informal en el STC Metro”. Una cifra que decreció en el 2019, pues, según los datos de la PBI, órgano de seguridad desconcentrado de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, fueron remitidas 24, 178 personas por la infracción de comercio informal en las instalaciones del STC Metro. Sobre las particularidades de las cifras del 2019, hablaremos un poco más adelante.

Por el momento, queremos continuar con el análisis de las cifras proporcionadas por la PBI, ahora en materia de la distribución de las remisiones según los juzgados cívicos en donde fueron presentadas las personas.

Agencias de Juzgado Cívico										
Agencia	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total
CHU-1	29	14	3	21	3	7	10	40	189	316
CHU-3	870	200	121	1,465	980	1,260	4,052	4,124	2,954	16,026
CHU-4	448	215	88	1,403	1,003	1,080	3,956	2,427	3,039	13,659
CHU-8	382	170	100	952	1,115	998	3,863	5,794	17,738	31,112
CHU-5	45	38	75	896	980	1,001	3,863	48	33	6,979
GRO	582	98	68	715	970	1,015	3,695	1,020	2,212	10,375
Total	2,356	735	455	5,452	5,051	5,361	19,439	13,453	26,165	78,467

Tabla 8 Agencias de Juzgado Cívico a las que fueron remitidas las personas por comercio informal de 2010-2018

Fuente: Elaboración propia con base en las cifras proporcionadas por la PBI, mediante la solicitud de información 0109200050518

La tabla muestra cómo las remisiones de personas se han concentrado en los juzgados cívicos ubicados dentro de la demarcación de la Alcaldía Cuauhtémoc, la zona de la CDMX en la que se encuentra el Centro Histórico y es una de las zonas que concentra al mayor número de comerciantes populares en el espacio público y en el Metro. Dentro de estos juzgados cívicos, destaca el CUH-8, conocido coloquialmente por comerciantes y policías como Pino Suárez, por localizarse en la estructura de la plaza comercial Pino Suárez que está en la estación del Metro homónima; y Guerrero, el cual, se encuentra a la salida del Metro Guerrero y es parte de la misma edificación de la estación.

Según las autoridades de Justicia Cívica de la Ciudad de México, son estos dos los juzgados especializados para atender las infracciones administrativas y otros incidentes acontecidos en las instalaciones e intermediaciones de las 195 estaciones del STC Metro. También, las y los comerciantes, como lo presentaremos más adelante, han denunciado que en estos juzgados es en dónde han sufrido más violaciones a sus derechos humanos y se han suscitado el mayor número de conflictos respecto a la falta de debido proceso con el que, en ocasiones, se llevan a cabo las remisiones y los correspondientes pagos de las multas administrativas por la falta de vender en las instalaciones del STC Metro. De ello hablaremos en la siguiente sección del informe.

Hemos dejado aparte el análisis de las cifras por la infracción de comercio informal en el STC Metro para el año 2019 por múltiples razones. La más obvia es que este es el contexto inmediato que antecede a nuestro informe, pero existen otras características que hacen interesantes a las cifras de las remisiones del 2019 en comparación a las de años precedentes.

Por ejemplo, la Consejería Jurídica y de Servicios Legales (CJSL) de la Ciudad de México, nos proveyó, por medio de la solicitud de información 0116000045420, de una rica y desglosada base de datos sobre las remisiones por actividades informales en el STC Metro para el 2019. Una de las características de la base es que nos permitió identificar el sexo de la persona remitida, su edad, la falta administrativa por la que fue remitida, la estación en donde se le detuvo y el Juzgado Cívico al que se le remitió. Datos a los que antes no se había podido acceder.

En adición, el 7 de junio de 2019, como parte de las medidas que tomó la presente administración del STC Metro y de la Ciudad de México para reforzar la política de “cero tolerancia” en contra del comercio informal en el Metro”, y en otros espacio públicos de la Ciudad de México, se hicieron cambios a la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México (LCCCDMX)⁵⁷. Este es el instrumento jurídico que se emplea para sancionar las faltas administrativas, entre ellas el comercio popular en el espacio público y en el STC Metro. Si bien, no existen cambios sustanciales entre ambas versiones de la LCCCDMX, la ley vigente antes del 7 de junio 2019 y la ley actualmente vigente, en materia de los artículos que interpretan y sancionan al comercio popular en el STC Metro como una falta administrativa, sí existen cambios formales.

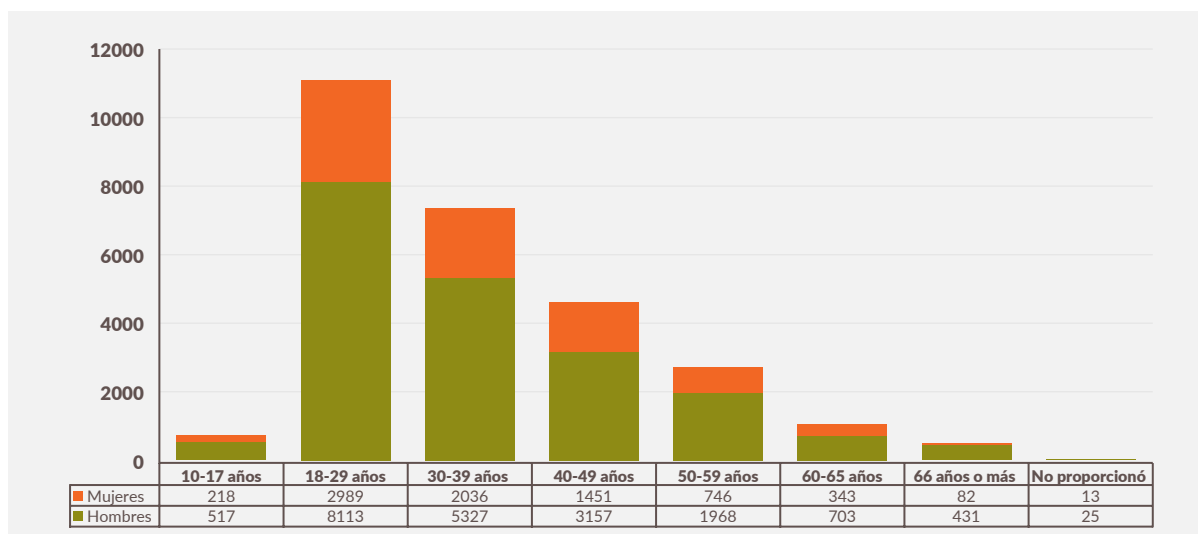
A partir de junio de 2019, como lo demuestran múltiples casos que presentaremos en la sección correspondiente, los jueces cívicos interpretaron que el comercio popular en el STC Metro era una actividad que debería sancionarse con la multa base de 916 pesos o remisión administrativa de 36 horas en el Centro de Sanciones Administrativas, conocido popularmente como El Torito; sin el derecho a que las y los comerciantes fueran tomados en cuenta como “trabajadores no asalariados” y se les aplicara la multa mínima de una Unidad de Medida Administrativa -en la Ciudad de México la “Unidad de cuenta para el 2019” era de 84.49 pesos- como lo marca la LCCCDMX en su artículo 30, tal como se aplicaba antes de que entrara en vigor este nuevo instrumento jurídico. Además de que se les niega a las y los comerciantes populares, conmutar la multa con 13 horas de trabajo comunitario, como lo ofrece la LCCCDMX en su artículo 30.

Con los datos obtenidos podemos observar la heterogeneidad de maneras en las que se interpreta y sanciona la ley respecto al comercio popular en el STC Metro. Asimismo, podemos observar el comportamiento de la política de “cero tolerancia” en dos momentos del mismo año, antes de la nueva ley y después, con el reforzamiento de la política de “cero tolerancia”, y así, apreciar el crecimiento de la criminalización del comercio popular en el STC Metro.

En primera instancia, vale la pena destacar que según la base de datos proporcionada por la CJSL existe una pequeña diferencia respecto a las cifras proporcionadas por la PBI para el 2019, según la CJSL fueron 28, 119 personas a las que se remitió a algún Juzgado Cívico por la infracción de comercio informal en el Metro, lo cual representa un incremento sensible de 3, 401 personas remitidas, respecto de las 24,718 personas remitidas por ejercer el comercio informal en el Metro que registró la PBI para el 2019.

⁵⁷ Vale la pena destacar que la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal fue promulgada en el año 2004, y es uno de los resultados jurídicos de las recomendaciones que realizó el Grupo Giuliani al gobierno de la Ciudad de México en el 2003.

La distribución por sexo y edad de estas 28, 119 personas remitidas por comercio informal en el Metro, se muestra en la siguiente gráfica.



Gráfica 2 Personas remitidas en 2019 por “comercio informal” en el Metro, según sexo y edad
Fuente: Elaboración propia con base en las cifras proporcionadas por la Consejería Jurídica y de Servicios Legales (CJSL) de la Ciudad de México, mediante de la solicitud de información 0116000045420

Es notable que el comercio popular en el Metro es una actividad que realizan mayoritariamente los hombres, quienes constituyen 20,241 de las personas remitidas en el 2019 por comerciar en el STC Metro contra 7,878 mujeres. En ese sentido, si bien la disparidad entre las cifras en cuanto al sexo de la persona remitida es muy grande, las diferencias entre los sexos van más allá de los números, pues, las mujeres que realizan el comercio popular en el STC Metro sufren mayores vulnerabilidades respecto a los varones.

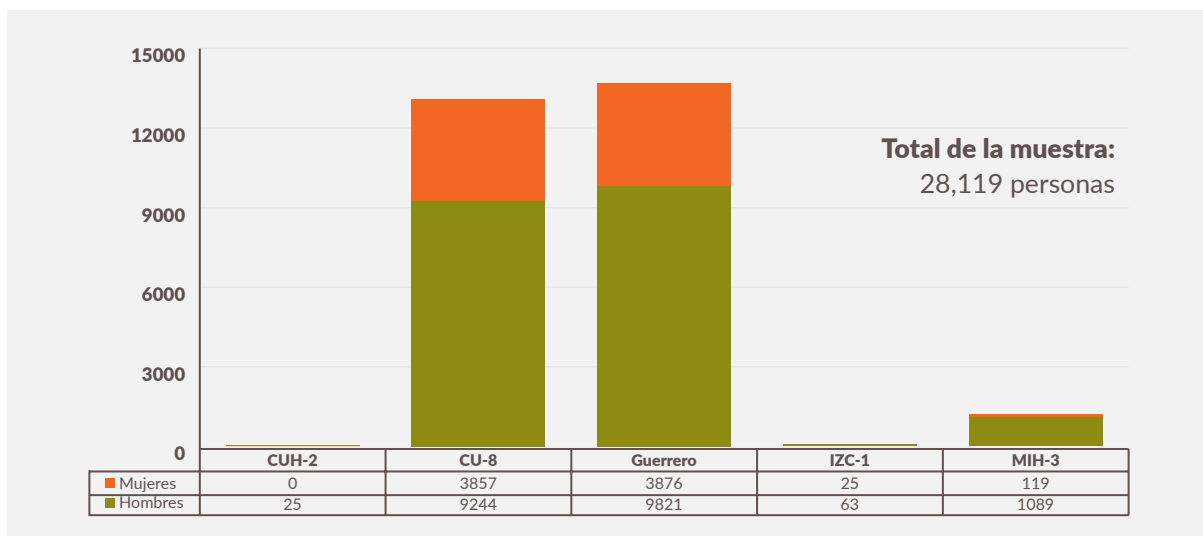
Por su parte, en términos de los grupos etarios, llama la atención que el grueso de la muestra se concentre en las personas jóvenes, mayores de edad, que son 11,102 personas, ya que es bien sabido que, desde que se observó la ventana de oportunidad demográfica que representaba para el país que el mayor número de su población fueran jóvenes, a las personas jóvenes se les destinaron múltiples políticas sociales. Una postura que se reforzó con el gobierno en turno a partir de la instrumentación del gran programa social “Jóvenes Construyendo el Futuro”. No obstante, pareciera que las y los jóvenes que representan al grueso de la fuerza de trabajo que se emplea en el comercio popular en el Metro, no han sido tomados en cuenta dentro de esta visión social de apoyo a la población juvenil en la Ciudad de México (Serna, 2018).

En otro frente, el grueso de la población que se emplea en el comercio popular en el STC Metro se distribuye a lo largo de los grupos etarios que comprenden a la población adulta económicamente activa, de los 30 a los 65 años, contando a 15,731 personas. Una población que, aunque no lo parezca, es también vulnerable, no sólo porque realiza una actividad precaria y criminalizada como lo es el comercio popular en el STC Metro, sino que, también, es una población a la que, por estar en el supuesto pico de su edad productiva, no se le destinan programas de apoyo ni de desarrollo social en específico. De tal modo que, son el sostén principal de sus familias.

Vale la pena hablar sobre los dos extremos de la muestra, las personas menores de edad que según los datos ofrecidos, comprenden a las personas de los 10 a los 17 años, y por el otro lado, a las personas mayores de 65 años. Ambas poblaciones representan a grupos de atención prioritaria y por ello, se cuenta con deberes reforzados de protección. Por su parte, respecto a la población infantil se genera la prohibición del trabajo infantil; y respecto a las personas adultas mayores como un grupo en el que la condición de edad es un elemento que impacta determinadamente en la oferta laboral a la que pueden acceder.

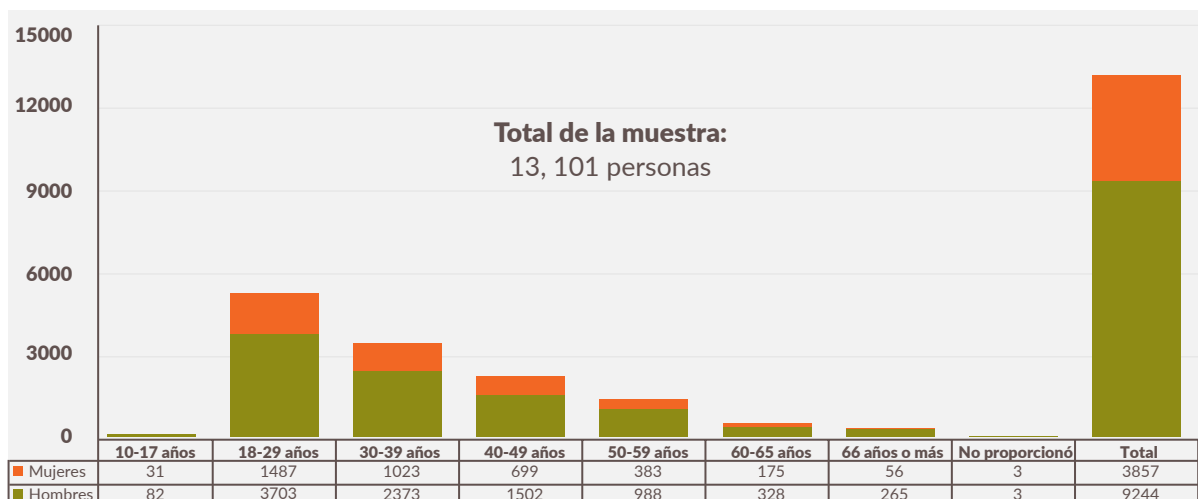
No obstante, al vivir en condiciones de precariedad, se ven impelidos a participar en el comercio popular. En el caso de la población infantil, como lo hemos mostrado en el apartado sobre la vulnerabilidad de las mujeres que ejercen el comercio popular en el STC Metro, son remitidos porque acompañan a sus madres y padres mientras venden; o bien, en el caso de las personas adolescentes, se encuentran iniciándose en el oficio de comerciar en el STC Metro. En el caso de las y los adultos mayores de 65 años, si bien representan tan sólo a 513 personas, ello no quita que sean un grupo de atención prioritaria que debe ser atendido socialmente.

Ahora bien, según las cifras, esta población fue remitida en concreto a cinco juzgados cívicos: el Juzgado Cívico de Pino Suárez (CUH-8), el Juzgado Cívico de Guerrero, el juzgado Miguel Hidalgo 3 (MIH-3) y el juzgado Iztacalco I (IZC-I), y, en fechas recientes, el juzgado Cuauhtémoc 2 (CUH-2). La distribución por sexo de las personas remitidas a estos juzgados, se presenta en el siguiente gráfico.



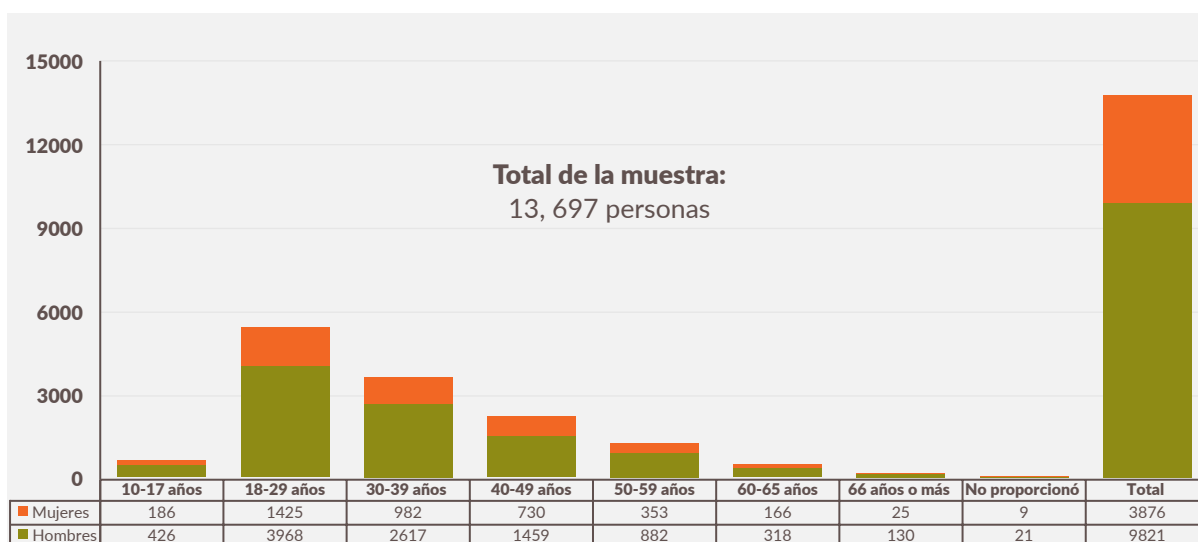
Gráfica 3 Personas remitidas por comercio informal o similar en 2019, según sexo y Juzgado Cívico
Fuente: Elaboración propia con base en las cifras proporcionadas por la Consejería Jurídica y de Servicios Legales (CJSL) de la Ciudad de México, mediante de la solicitud de información 0116000045420

Es evidente que las personas remitidas por comercio informal, como es la tendencia de los años anteriores, se concentran en los juzgados cívicos de Pino Suárez y de Guerrero, ambos suman un total de 26,798 personas remitidas en el 2019. Esta concentración, como lo hemos mencionado, se debe a que han sido señalados por autoridades y comerciantes, como los juzgados especializados en la atención de las infracciones cívicas que suceden en las instalaciones del Metro, incluyendo el comercio popular. A continuación, desglosaremos la composición por grupos de edad de las personas remitidas en ambos espacios.



Gráfica 2 Personas remitidas al Juzgado Pino Suárez en 2019 por “comercio informal” en el Metro, según sexo y edad

Fuente: Elaboración propia con base en las cifras proporcionadas por la Consejería Jurídica y de Servicios Legales (CJSL) de la Ciudad de México, mediante de la solicitud de información 0116000045420



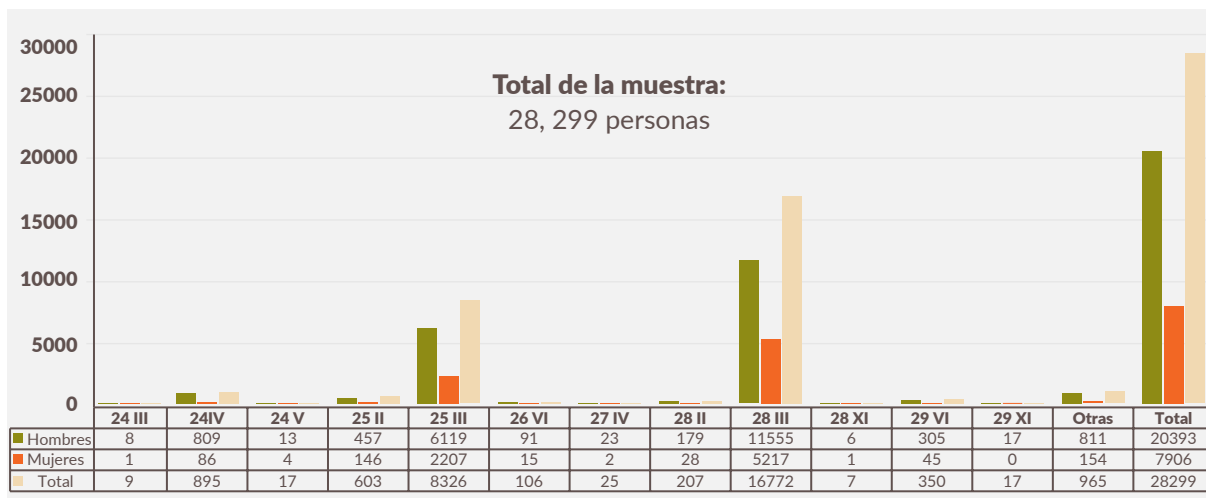
Gráfica 3 Personas remitidas al Juzgado de Guerrero en 2019 por “comercio informal” en el Metro, según sexo y edad

Fuente: Elaboración propia con base en las cifras proporcionadas por la Consejería Jurídica y de Servicios Legales (CJSL) de la Ciudad de México, mediante de la solicitud de información 0116000045420

Como se puede apreciar en las gráficas, existe una pequeña diferencia en el total de personas remitidas a cada uno de los juzgados, la cual muestra que en el 2019, 596 personas más fueron remitidas al Juzgado Cívico de Guerrero en comparación del total de personas remitidas al Juzgado Cívico de Pino Suárez. No obstante, llama la atención que esta diferencia en las cifras tenga gran relevancia en el número de personas menores de edad que fueron presentadas en el Juzgado Cívico de Guerrero respecto de las presentadas en el Juzgado Cívico de Pino Suárez. Una diferencia de 344 hombres y 155 mujeres, que suman un total de 499 personas menores de edad, que fueron remitidas y presentadas ante los jueces del Juzgado Cívico de Guerrero. Un elemento que cobrará mayor relevancia cuando exponamos con detalles cualitativos, lo que viven las personas remitidas, al interior del Juzgado Cívico de Guerrero.

Si bien existen otras diferencias entre los grupos etarios de las personas que son remitidas a ambos juzgados cívicos, en términos absolutos, lejos del particular caso de las personas menores de edad que hemos enunciado, la tendencia de las poblaciones remitidas respecto sexo y grupos de edad, es muy similar en ambos juzgados cívicos. Razón por la cual, nos gustaría avanzar al análisis de relación que los datos nos permiten observar en torno a las infracciones con las que se fundamenta la interpretación jurídica y la sanción administrativa del comercio popular en el Metro y cómo se distribuyen las infracciones imputadas por comercio popular, según la edad y el sexo de las personas remitidas.

En primera instancia, queremos mostrar cómo fue la distribución de las personas remitidas en el 2019, según las faltas administrativas que les fueron imputadas al momento de su presentación ante los distintos juzgados cívicos de los que hemos hablado. Lo anterior se detalla en el siguiente gráfico:



Gráfica 4 Personas remitidas por comercio informal en el 2019, según infracción cometida y sexo de la persona

Fuente: Elaboración propia con base en las cifras proporcionadas por la Consejería Jurídica y de Servicios Legales (CJSL) de la Ciudad de México, mediante de la solicitud de información 0116000045420

En el gráfico, en primera instancia, se muestra que la cifra del total de la muestra es ligeramente mayor, esto se debe a que se contaron los casos de personas que fueron remitidas por realizar otro tipo de actividades populares en el Metro, por ejemplo, cantar o pedir dinero. Además de este ligero incremento, vale la pena destacar que existen algunas infracciones por las cuales las personas fueron más remitidas que por otras, estos son los artículos 25 Fracc. III y 28 Fracc. III, los cuales, expondremos a continuación. Las remisiones realizadas por la violación de ambas infracciones sumaron 25, 098 personas remitidas en 2019, lo que equivale al 88.69% de las remisiones 28, 299 que se registraron en ese año. Como hemos mencionado, existió una reforma de los artículos con los que tradicionalmente se remite y sanciona a las personas que comercian en el STC Metro. Las equivalencias de estos artículos entre las dos versiones de la LCCCDMX que se implementaron a lo largo del 2019 se presentan en la siguiente tabla.

Tabla comparativa sobre las dos versiones de la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México	
Vieja Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México	Nueva Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México
Artículo 24.- Son infracciones contra la tranquilidad de las personas:	Artículo 27. Son infracciones contra la tranquilidad de las personas:
III. Producir o causar ruidos por cualquier medio que notoriamente atenten contra la tranquilidad o represente un posible riesgo a la salud de los vecinos;	III. Producir o causar ruidos por cualquier medio que notoriamente atenten contra la tranquilidad o represente un posible riesgo a la salud
IV. Impedir el uso de los bienes del dominio público de uso común;	IV. Impedir el uso de los bienes del dominio público de uso común;
V. Obstruir con cualquier objeto entradas o salidas de inmuebles sin autorización del propietario o poseedor del mismo;	V. Obstruir con cualquier objeto entradas o salidas de inmuebles sin autorización del propietario o poseedor del mismo;
Artículo 25.- Son infracciones contra la seguridad ciudadana:	Artículo 28.- Son infracciones contra la seguridad ciudadana:
II. Impedir o estorbar de cualquier forma el uso de la vía pública, 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, de la libertad de tránsito o de acción de las personas sea inevitable y necesaria y no constituya en sí misma un fin, sino un medio razonable de manifestación de las ideas, de asociación o de reunión pacífica;	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, de la libertad de tránsito o de acción de las personas sea inevitable y necesaria y no constituya en sí misma un fin, sino un medio razonable de manifestación de las ideas, de expresión artística o cultural de asociación o de reunión pacífica;
III. Usar las áreas y vías públicas sin contar con la autorización que se requiera para ello;	III. Usar el espacio público sin contar con la autorización que se requiera para ello;

Tabla 1 Tabla comparativa sobre las dos versiones de la Ley de Cultura Cívica

Fuente: Elaboración propia con base en las Leyes de Cultura Cívica de la Ciudad de México antes y después del 7 de junio de 2019

Aunque existen otros muchos artículos por los que las personas fueron remitidas a los juzgados cívicos⁵⁸, para abreviar el análisis, nos concentraremos en los artículos por los que más personas fueron remitidas. Pues, son aquellos que la experiencia y los relatos de las y los comerciantes nos indican que son las infracciones que se les imputan a las personas que son remitidas por comerciar en el STC Metro.

⁵⁸ Por orden numérico, los artículos y fracciones que fueron mencionados como elementos de sanción administrativa de las personas fueron: 24 III, 24 IV, 24 V, 25 II, 25 III, 26 I, 26 VI, 27 III, 28 II, 28 III, 28 V, 28 VI, 28 XI, 29 VI, 29 XI, 29 XIV y una categoría nombrada como "Otra". Cada una de estos artículos y sus fracciones, menciona distintas conductas que no necesariamente aluden a la interpretación de una falta administrativa relacionada con el comercio popular en el STC Metro. Por ejemplo, el Artículo 29, fracción VII de la nueva LCCCDMX, señala que "Son infracciones contra el entorno urbano de la ciudad": VII.-Abandonar muebles en áreas o vías públicas". Por ello, sólo seleccionamos aquellas que, por nuestro conocimiento etnográfico, se encontraban íntimamente relacionadas con la infracción de comercio popular en el STC Metro.

Por su parte, es interesante notar que en ambas versiones de la LCCCDMX el fraseado de los artículos y su interpretación para ser aplicada a los comerciantes, presentados como personajes incómodos para la ciudadanía o personas que atentan contra la seguridad de las y los ciudadanos, es un ejemplo claro de la estigmatización de la que hablamos al final del apartado anterior. Esa interpretación es necesaria porque no existe un texto concreto que especifique con claridad la falta administrativa por concepto de comerciar en las instalaciones del STC Metro.

No obstante, dichos artículos se emplean por policías y jueces respectivamente, para presentar a las personas a los juzgados cívicos y sancionarlas por vender en el STC Metro. A continuación, mostramos una serie de tablas que nos permiten observar la distribución según sexo y edad de las personas que fueron remitidas por las infracciones 25.III de la antigua Ley de Cultura Cívica y 28.III de la nueva Ley de Cultura Cívica, que son las más recurrentes.

Personas remitidas por comercio informal con base al Art. 25.III de la antigua Ley de Cultura Cívica, según sexo, edad y juzgado cívico al que fueron remitidas										
Artículo 25.- Son infracciones contra la seguridad ciudadana: III. Usar las áreas y vías públicas sin contar con la autorización que se requiera para ello;										
Grupo etario	Guerrero		CUH-8		MIH-3		IZC-1		Total	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
10-17 años	149	45	16	3	0	0	0	0	165	48
18-29 años	1270	404	1243	466	9	2	12	4	2534	876
30-39 años	882	253	751	312	11	2	8	1	1652	568
40-49 años	426	193	482	219	3	0	2	1	913	413
50-59 años	289	97	273	105	4	0	0	1	566	203
60-65 años	78	28	76	45	3	0	2	1	159	74
66 años ó más	20	4	83	10	4	0	1	0	108	14
No proporcionó	20	9	1	1	0	0	1	1	22	11
Total	3134	1033	2925	1161	34	4	26	9	6119	2207

Tabla 9 Personas remitidas por comercio informal con base en el Art. 25.III de la antigua Ley de Cultura Cívica, según sexo, edad y Juzgado Cívico al que fueron remitidas

Fuente: Elaboración propia con base en las cifras proporcionadas por la Consejería Jurídica y de Servicios Legales (CJSL) de la Ciudad de México, mediante de la solicitud de información: 0116000045420

La tabla nos muestra la misma tendencia que hemos observado en las gráficas anteriores, en las que destacan los juzgados cívicos de Guerrero y Pino Suárez como los juzgados que más concentran a las personas que son remitidas. Llama la atención el número de personas menores de edad que fueron remitidas al Juzgado Cívico de Guerrero. Del mismo modo, la concentración de las remisiones se ubica en el grupo etario de las personas jóvenes entre 18 y 29 años. En este caso, destaca que el número de mujeres remitidas al Juzgado Cívico de Pino Suárez sea ligeramente mayor al número de mujeres remitidas en el juzgado de Guerrero. En una forma similar, destaca que las personas mayores de 65 años hayan sido remitidas en más ocasiones al Juzgado Cívico de Pino Suárez, en gran diferencia de las 24 personas de este grupo etario que fueron remitidas a Guerrero.

Personas remitidas por comercio informal con base al Art. 28.III de la nueva Ley de Cultura Cívica, según sexo, edad y juzgado cívico al que fueron remitidas

Artículo 28.- Son infracciones contra la seguridad ciudadana: III. Usar las áreas y vías públicas sin contar con la autorización que se requiera para ello;

Grupo etario	CUH-8		Guerrero		CUH-2		IZC-1		MIH-3		Total	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
10-17 años	56	26	270	138	2	1	2	0	0	0	330	165
18-29 años	1934	894	2436	975	52	5	11	2	4	1	4437	1877
30-39 años	1355	646	1593	699	26	2	7	6	6	0	2987	1353
40-49 años	885	454	955	521	10	4	6	3	7	0	1863	982
50-59 años	655	266	549	249	0	0	2	3	2	1	1208	519
60-65 años	232	121	219	131	4	2	1	1	0	0	456	255
66 años ó más	164	43	104	19	1	1	0	1	2	0	271	64
No proporcionó	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	3	2
Total	5283	2452	6127	2732	95	15	29	16	21	2	11555	5217

Tabla 10 Personas remitidas por comercio informal con base en el Art. 28.III de la nueva Ley de Cultura Cívica, según sexo, edad y Juzgado Cívico al que fueron remitidas

Fuente: Elaboración propia con base en las cifras proporcionadas por la Consejería Jurídica y de Servicios Legales (CJSL) de la Ciudad de México, mediante de la solicitud de información 0116000045420

El rasgo que más sobresale de esta tabla es la incorporación del juzgado Cuauhtémoc 2 (CUH-2) como un Juzgado Cívico al que se remite a las personas por la infracción de comercio informal en el STC Metro. De la misma manera, es claro el incremento de remisiones que se registraron en todos los juzgados cívicos, especialmente en Guerrero, en donde casi en todos los grupos etarios, el número de las personas remitidas fue superior al de las personas que fueron remitidas al juzgado de Pino Suárez; con la salvedad del caso de las personas del grupo de 50 a 59 años, y una vez más, las personas mayores de 65 años.

Por su parte, en números absolutos, la diferencia entre ambas tablas es de más del 100% de personas remitidas a partir de que se cambió la LCCCDMX en junio del 2019. Esto nos permite hacer una comparación entre dos períodos de aplicación de la LCCCDMX durante el mismo año, en lapsos que prácticamente fueron de igual proporción, de seis meses cada uno. En este sentido, vale la pena destacar que más allá del cambio en la forma del instrumento jurídico (que en los artículos que nos ocupan fue casi nulo), en lo que sí se presentó un cambio fue en la política de implementación del mismo artículo como forma de sancionar el comercio popular en el STC Metro. Lo alarmante es que, como se aprecia en el cuadro siguiente, en seis meses de aplicación de la nueva LCCCDMX se remitió al doble de personas por la infracción que se interpreta para sancionar el comercio en el STC Metro.

Comparación de las remisiones, según sexo y juzgado cívico, antes y después de la modificación de la Ley de Cultura Cívica							
Remisiones por el artículo 25 III				Remisiones por el artículo 28 III			
Juzgado	Hombres	Mujeres	Total	Juzgado	Hombres	Mujeres	Total
CUH-8	2925	1161	4086	CUH-8	5283	2452	7735
Guerrero	3134	1033	4167	GUERRERO	6127	2732	8859
MIH-3	34	4	38	CUH-2	95	15	110
IZC-1	26	9	35	IZC-1	29	16	45
Total	6119	2207	8326	MIH-3	21	2	23
				Total	11555	5217	16772

Tabla 11 Comparación de las remisiones, según sexo y Juzgado Cívico, antes y después de la modificación de la Ley de Cultura Cívica

Fuente: Elaboración propia con base en las cifras proporcionadas por la Consejería Jurídica y de Servicios Legales (CJSL) de la Ciudad de México, mediante de la solicitud de información 0116000045420

Este incremento, aunado a los demás elementos cualitativos de abuso de poder (como detenciones arbitrarias y violencia física y verbal en contra de las personas comerciantes) y las faltas al debido proceso en las remisiones (mismas que presentaremos a continuación), nos permite respaldar el argumento de que las autoridades del STC Metro y las autoridades de la CDMX, 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, en vez de reconocer que esta problemática obedece a una compleja e histórica desigualdad que sufren las poblaciones populares y en la falta de empleos bien remunerados.

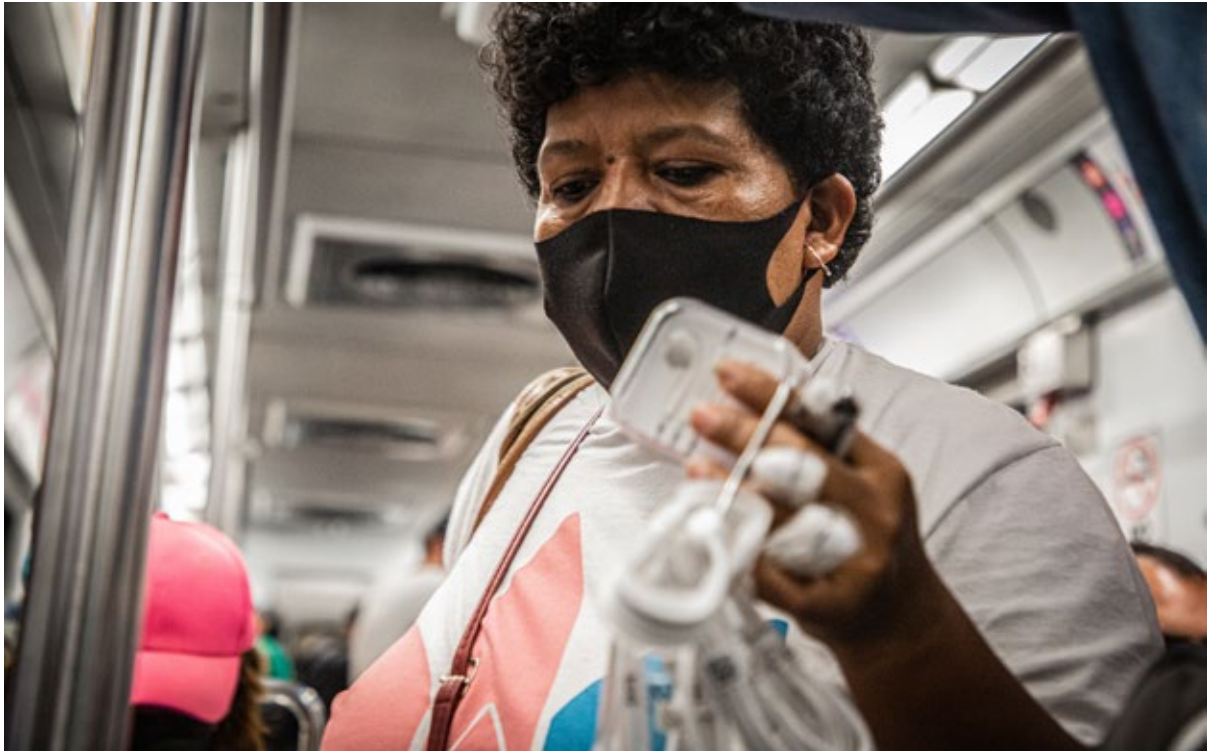
Por su parte, la definición del comercio popular como un problema y como una práctica que debe ser sancionada, niega el derecho a elegir la actividad laboral libremente, así como el derecho a la ciudad, mismos que son garantizados por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, por la Constitución Política de la CDMX y por los instrumentos internacionales de los que México es parte. Asimismo, es importante mencionar que representantes del departamento jurídico del STC Metro y de la Consejería Jurídica de la Ciudad de México, han indicado que el comercio popular en el STC Metro, está prohibido por el artículo 230 fracción XIV del Reglamento de la Ley de Movilidad:

Artículo 230.- Se prohíbe a los usuarios del servicio público de transporte masivo de pasajeros: [...]XIV. 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.

En dicho precepto, se prohíbe de manera expresa el “comercio ambulante”, que es como se le denomina a lo que entendemos como comercio popular, en los vagones del Metro.

No obstante, al no estar contemplado en la Ley de Movilidad, el reglamento va más allá de lo contenido en la misma. Es decir, no regula la Ley, sino dispone cuestiones no contempladas en ella.

6.1) La prohibición del comercio popular en el STC Metro desde una perspectiva de derechos humanos



Fotografía: César Parra

Una vez expuesta la información de los capítulos anteriores, queremos cerrar con un breve análisis desde una perspectiva de derechos humanos respecto a la interpretación y aplicación de las normas jurídicas en contra del comercio popular. Como ya lo hemos señalado, uno de los argumentos sobre los cuales las autoridades fundamentan la prohibición del comercio popular en el Metro, se refiere a la “Ordenanza por la que se declara a las instalaciones del STC Metro como zona de alta seguridad” (DOF, 1993) promulgada el 6 de enero de 1993 (en adelante la Ordenanza), en la que se decretó que las instalaciones del STC Metro eran espacios de alta seguridad.

Esta característica es enunciada en los artículos primero⁵⁹ y tercero⁶⁰ de la Ordenanza, en donde expresamente se prohíbe la instalación de puestos semifijos para el comercio de cualquier tipo de objetos y mercancías. En adición, el artículo sexto prohíbe el

⁵⁹ Artículo primero: Son zonas de alta seguridad las instalaciones del organismo descentralizado Sistema de Transporte Colectivo y las del Departamento del Distrito Federal que éste mismo haya concedido o conceda aquel para el desarrollo de las operaciones, en los términos de lo dispuesto por los artículos segundo y tercero del decreto relativo publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de abril de 1967 y demás ordenamientos aplicables.

⁶⁰ Artículo tercero: Se prohíbe en las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo a que se refiere el artículo primero, la instalación de puestos semifijos para el comercio de cualquier género de objetos y mercancías y, en general la permanencia de persona que con esos fines coloquen utilería, objetos o mercancías en las vías, túneles, andenes, corredores, escaleras, accesos, salidas o zonas de distribución.

acceso a las instalaciones del STC Metro cuando se esté ejerciendo el comercio u otra actividad económica. En consonancia, por los términos referidos en el artículo séptimo, de violarse esta prohibición, la persona infractora tendría que ser remitida a la autoridad competente.

La Ordenanza tiene una naturaleza similar a la del Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal (en adelante el Reglamento), pues se establecen disposiciones normativas, que deben de estar consideradas en una ley, dado que implica la restricción de libertad de una persona para ser remitida al Juzgado Cívico para que el juez cívico le imponga la sanción correspondiente con base en la aplicación de la Ley de Cultura Cívica.

Ahora bien, es necesario examinar el contenido de la prohibición contenida en el Reglamento y en la Ordenanza, dado que ambas implican que la persona que comercia en los vagones del Metro será privada de su libertad para ser sancionada administrativamente. Para ello, la autoridad debe cumplir con el principio de reserva de ley, como parte del derecho a la seguridad jurídica. Sin embargo, no basta con que la restricción se encuentre en la ley, sino que adicionalmente, se deben de cumplir ciertos requisitos a la luz de los derechos humanos. Esto significa que la ley debe estar en armonía con los principios y el sistema de derechos contenidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM); así como, con el bloque de constitucionalidad conformado por los tratados internacionales (Corte IHD, 2010). Por lo tanto, para que dicha norma no sea arbitraria debe contar con los siguientes elementos:

- La finalidad de la medida que prive o restrinja debe ser legítima.
- Las medidas deben de ser idóneas para cumplir con el fin perseguido.
- Que sea necesaria, es decir, que después de analizar todas las posibles opciones, no exista otra medida aplicable o menos gravosa para conseguir el fin deseado que no sea realizar la intervención de la ley. En materia del derecho a la libertad personal, cualquier restricción debe ser estrictamente excepcional.
- La restricción de la libertad personal debe de ser proporcional a la infracción cometida; la restricción de la libertad no debe resultar exagerada o desmedida frente a las ventajas que se obtienen del acto.

En suma, después de un primer análisis sobre la normatividad jurídica, la existencia de medidas restrictivas para sancionar el comercio popular por la vía administrativa es arbitrario dado que no cumple con los requerimientos de los derechos humanos. Esto se debe a que su contenido no es legítimo, pues observamos que la Corte Interamericana de Derechos Humanos (Corte IDH) ha dispuesto que las medidas administrativas que restringen la libertad no son legítimas cuando son dirigidas a criminalizar problemas sociales, como sucede en el caso de la migración: “La Corte considera que la finalidad de imponer una medida punitiva al migrante que reingresara de manera irregular al país tras una orden de deportación previa, no constituye una finalidad legítima de acuerdo a la Convención” (Corte IHD, 2010: 54).

En este sentido, no puede ser legítimo utilizar el derecho para sancionar la necesidad de una persona para allegarse de recursos económicos, autoemplearse en un país en donde prima el desempleo y no existen muchas posibilidades para que las personas accedan a un empleo asalariado. Por su parte, el ingreso que se obtiene por medio del comercio tampoco es suficiente para satisfacer las necesidades de las personas y sus familias, por ello, se tiene que añadir el factor de la pobreza como justificante del ejercicio del comercio popular. Sobre esta problemática, las autoridades deben de ejercer sus obligaciones gubernamentales respecto de las personas que viven en situación de pobreza, y no aplicar leyes que, lejos de solucionar las problemáticas

sociales, discriminan y criminalizan a las personas, en este caso, a quienes comercian en el Metro.

Sobre el tema, el 19 de febrero de 2020 en una reunión de trabajo convocada por la CDHCM como parte de la investigación que realiza en torno a la violación de los derechos humanos de las personas comerciantes del Metro⁶¹, el personal adscrito al área de Seguridad Institucional del STC Metro enfatizó lo siguiente:

Las personas no tienen por qué vender en las instalaciones del STCM, que es una prohibición expresa, señalada en el artículo 230, fracción XIV del Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México; sin embargo, al no acatarla se ven en la necesidad de solicitar al personal de policía que las detengan y pongan a disposición de la autoridad competente. [...] Las personas vendedoras se colocan y colocan a las personas usuarias en situación de riesgo, al realizar sus actividades comerciales, por lo que es prioridad del STCM erradicar esas actividades de sus instalaciones. (Reunión CDHCM, 19 de febrero de 2020).

En este sentido, recordando el artículo 230 fracción XIV del Reglamento de la Ley de Movilidad, se prohíbe el “comercio ambulante”, sin que en la Ley o el Reglamento se defina qué debe entenderse por “comercio ambulante”, generando con ello, más espacios para la incertidumbre jurídica. Al analizar los razonamientos de la autoridad, el primer elemento a considerar son los dispositivos de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México (en adelante, Ley de Movilidad), que son en los que fundan y motivan principalmente las detenciones por la prohibición del comercio popular en vagones del STC Metro. Al revisar esta norma, no se hace referencia en general al comercio popular.

Por su parte, en lo conducente con las infracciones administrativas contempladas en el Capítulo II “De las infracciones y sanciones” de la Ley de Movilidad, no se contempla sanción alguna o el indicativo de que el comercio popular en el STCM esté prohibido. En este apartado específico se señalan las conductas prohibidas por la norma y como tal se prevé una sanción ante su incumplimiento. Al respecto, la Ley de Movilidad tiene por objeto, de acuerdo a su artículo primero: “establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes”.

Como se puede advertir, la Ley de Movilidad tiene como finalidad el ordenamiento del transporte público individual y colectivo y del transporte de bienes, por ello, se incluyen directrices de tránsito, transporte y vialidad. Sobre el tema de infracciones se refiere a omisiones o la realización de actos prohibidos respecto a concesiones y permisos otorgados a permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionados directamente con la prestación del servicio de transporte. Asimismo, al referirse dicha ley a delitos, las conductas a sancionar son el transporte ilegal de carga y las gestorías no autorizadas, no se visualiza en dicha norma algún dispositivo de restricción de derechos que no permita la comercialización en vagones del STC Metro.

Con base en ello, en las detenciones de las y los comerciantes, la autoridad fundamenta su actuación en una norma que prohíbe el comercio popular, sin que dicha actividad

⁶¹ Reunión en la que participaron personas servidoras públicas adscritas a la Consejería Jurídica en particular de la Dirección General de Justicia Cívica, personal de Secretaría de Seguridad Ciudadana y del STC Metro.

se encuentre definida. Es decir, el comercio popular o el llamado “comercio informal”, puede ser cualquier cosa, mientras no sea definida en la Ley o el Reglamento de la Ley de Movilidad. Además, se advierte la reglamentación de un parámetro inexistente en la Ley de Movilidad, por lo que es necesario analizar en qué consiste la facultad reglamentaria de la ley. Esta, se encuentra concedida al representante del poder ejecutivo y se encuentra contenida en el artículo 89 fracción I de la CPEUM, el cual establece la facultad del ejecutivo para “promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión, proveyendo en la esfera administrativa a su exacta observancia”. De tal forma, la función del reglamento será la de establecer los lineamientos para ejecutar lo dispuesto en la ley, precisar sus dispositivos sin ir más allá de su contenido y regulación.

Al respecto, la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) indicó que la facultad reglamentaria está limitada por los principios de reserva de ley y jerarquía normativa. En cuanto al principio de reserva de ley, se excluye la posibilidad de que determinadas materias puedan ser reguladas por normas distintas a la ley. En cuanto a la jerarquía normativa, significa que la facultad reglamentaria no puede modificar o alterar el contenido de las disposiciones de la ley. La facultad reglamentaria sólo puede desempacar lo ya referido en la ley, se concreta a indicar medios para cumplirla. Lo anterior se establece de manera textual en el siguiente criterio jurisprudencial:

La facultad reglamentaria está limitada por los principios de reserva de ley y de subordinación jerárquica. El primero se presenta cuando una norma constitucional reserva expresamente a la ley la regulación de una determinada materia, por lo que excluye la posibilidad de que los aspectos de esa reserva sean regulados por disposiciones de naturaleza distinta a la ley, esto es, por un lado, el legislador ordinario ha de establecer por sí mismo la regulación de la materia determinada y, por el otro, la materia reservada no puede regularse por otras normas secundarias, en especial el reglamento. El segundo principio, el de jerarquía normativa, consiste en que el ejercicio de la facultad reglamentaria no puede modificar o alterar el contenido de una ley, es decir, los reglamentos tienen como límite natural los alcances de las disposiciones que dan cuerpo y materia a la ley que reglamentan, detallando sus hipótesis y supuestos normativos de aplicación, sin que pueda contener mayores posibilidades o imponga distintas limitantes a las de la propia ley que va a reglamentar. (SCJN, 2007: 1515).

En este sentido, lo que podemos indicar es que el contenido del artículo 230 fracción XIV del Reglamento de la Ley de Movilidad, va más allá de la Ley de Movilidad, dado que no existe dispositivo que le dé sustento en la norma de origen o fuente. En otras palabras, la fuente de la prohibición del comercio popular es ilegal, ya que dicha prohibición debería estar contemplada primero en la Ley de Movilidad y en su caso, establecer las cuestiones particulares de dicha prohibición en el Reglamento de la Ley de Movilidad.

Además, es relevante indicar que la autoridad ante la existencia de la supuesta prohibición contenida en el artículo 230 fracción XIV del Reglamento de la Ley de

Movilidad antes citado, establece una presunción *uire et de iure* (no admite prueba en contrario), es decir, dicha prohibición se da como una situación jurídica conocida por todas las personas y se les procesa ante un juez cívico, aplicando la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México en la que no se contempla un supuesto específico en el que se establezca una sanción por la prohibición de ejercer el comercio popular, informal, ambulante o similar, en las instalaciones y en un polígono de 25 metros de la salida de las estaciones del STC Metro. En este sentido, lo que indica el artículo 28 fracción III de la Ley de Cultura Cívica es: “Artículo 28.- Son infracciones contra la seguridad ciudadana: (...) III. Usar el espacio público sin contar con la autorización que se requiera para ello.”

Lo que sanciona la mencionada ley es usar el espacio público sin contar con una autorización para ello, por lo que la prohibición establecida en el artículo 230 fracciones XIV no es aplicable, dado que no existe una exacta coincidencia entre los preceptos normativos. Sobre dicho punto, la CDHCM se pronunció cuando en otro caso las autoridades del Metro implementaron sanciones contempladas en la Ley de Cultura Cívica contra manifestantes por el alza de la tarifa del Metro “#posmesalto”, a través de la recomendación 14/2016 de la CDHCM, por violación al derecho a la seguridad jurídica en los siguientes términos:

Es indispensable aclarar que las autoridades administrativas no pueden basarse a falta de leyes expresas, en el ejercicio de las facultades discrecionales de la administración pública, pues en tal caso el proceder o las determinaciones de dichas autoridades administrativas se extralimitarían al grado de que los particulares quedarían sujetos a su capricho; al contrario, las autoridades administrativas deben ceñir sus determinaciones a los términos claros y precisos de la Ley, porque de lo contrario esas determinaciones conculcarían violaciones a derechos humanos. (CDHCM, Recomendación 14/2016: 28).

Las normas vagas, ambiguas, amplias o abiertas, por su simple existencia, disuaden la emisión de informaciones por miedo a sanciones, y pueden llevar a interpretaciones jurídicas amplias que restringen indebidamente la libertad de expresión o de manifestación. (CDHCM, Recomendación 14/2016:29).

En relación al derecho a la seguridad jurídica y principio de legalidad, la vulneración a los mismos se actualiza en los casos 2 y 3, toda vez que policías de la Secretaría de Seguridad Pública realizaron detenciones ilegales y por tanto arbitrarias al no encontrarse fundadas en una Ley las conductas que se atribuyen a las personas agraviadas A1, B1 y B2, consistentes en saltar o pasar por debajo de los torniquetes como forma de protesta en contra del alza del boleto del metro, actos que realizaron en el contexto de la acción impulsada por una parte de la sociedad y que denominaron “PosMeSalto”. (CDHCM, Recomendación 14/2016:30).

*Asimismo, el personal de los juzgados cívicos a los que fueron remitidas las personas agraviadas A1, B1 y B2 violentaron el principio de legalidad al no apegarse a lo que estrictamente les estaba permitido por la legislación, incurrieron además en vulneraciones al derecho a la seguridad jurídica dado que el fundamento en el que se basaron sus determinaciones no se correspondían con los hechos atribuidos a las personas agraviadas, aun cuando tienen la obligación de actuar en la forma precisa y exacta que disponga la ley, ajustándose a la misma de manera escrupulosa, justificaron su acto de autoridad en el artículo 26 fracción XI de la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México el cual refiere que “son infracciones contra el entorno urbano de la Ciudad de México: Ingresar a zonas señaladas como acceso restringido en los lugares o inmuebles destinados a servicios públicos, sin la autorización correspondiente o fuera de los horarios establecidos”, lo cual no es aplicable debido a que las personas agraviadas como forma de protesta saltaron o pasaron por debajo de los torniquetes del metro no es una zona señala[da] como de acceso restringido, lo cual además se colige con la falta de apego a lo establecido en el artículo 1 de la Constitución en relación a la obligación de las autoridades de interpretar conforme al principio por persona. **(CDHCM, Recomendación 14/2016: 30).***

Como se puede advertir, aplicar supuestos que se encuadren exactamente en la ley, como se indica en el contenido del Reglamento de la Ley de Movilidad, establece una prohibición general sobre “ejercer el comercio popular” y la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, establece la prohibición de usar el espacio público sin autorización; cuestiones que son diversas y que la autoridad homologa con el criterio de sancionar a las personas que ejercen el comercio popular en los vagones del Metro.

Sobre el tema, es relevante resaltar la postura de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México, ya que en la reunión citada previamente, se señaló sobre el particular una inexacta aplicación de la ley, cuestión con la que coincidimos plenamente, en los siguientes términos:

*Personal de esta Visitaduría reiteró que a las personas comerciantes no se les detenía, ponía a disposición y sancionaba conforme al Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, sino de la Ley de Justicia Cívica de la Ciudad de México, por lo que se encontraban ante una inexacta aplicación de la Ley. **(Reunión CDHCM, 19 de febrero de 2020).***

Por lo expuesto, es claro que el Reglamento de la Ley de Movilidad y la Ordenanza, van más allá de la ley, es decir, son notoriamente ilegales, pues no tienen un fundamento o una base en una ley que les brinde validez. Además de que los términos: comercio informal, comercio popular, comercio ambulante o similares, no están definidos en

ninguna norma y deja dichos conceptos en un limbo jurídico, ya que se le puede dar la interpretación y contenido que se considere pertinente, según los intereses de la autoridad que interprete la norma y la sanción. Por otro lado, es necesario destacar que se aplica de manera inexacta la Ley de Justicia Cívica, sancionando conductas no previstas en la Ley de Movilidad, ni en su Reglamento, lo que en conjunto y de forma independiente violenta el derecho a la seguridad jurídica de las personas que ejercen el comercio popular en los vagones del Metro.

7. Entorno actual de la criminalización del trabajo informal en vagones del STC Metro



Fotografía: César Parra

En los anteriores apartados detallamos cómo se ha desarrollado la política de estigmatización y criminalización en contra de las personas que ejercen el comercio popular en los vagones de los trenes del Metro. En este apartado, vamos a hablar sobre la manera en la que actualmente se ejerce esta política en contra del comercio popular en el Metro; la cual ha alcanzado niveles de brutalidad policiaca en contra de las personas que ejercen esta actividad a bordo de los vagones de los trenes. Para ello, nos hemos basado en las entrevistas y reuniones que realizamos con los integrantes de la Federación de Comercio Popular y Prestadores de Servicios (FECOPPRES) a lo largo de los primeros meses del 2020, antes de que se decretara en la Ciudad de México la “Jornada de sana distancia” como medida precautoria de la pandemia de COVID-19 (Delgado y López, 2020). En este ejercicio logramos integrar un archivo que documenta de manera pormenorizada, los actos violatorios en los que han incurrido las autoridades en contra de los derechos de las y los vagoneros del Metro⁶².

⁶² Un gran número de los casos que componen este archivo se acompañaron desde el inicio. En tanto, otros casos se construyeron con base en la revisión de la documentación a la que se tuvo acceso. En los dos tipos de casos, se buscó instar para que se investigaran las violaciones a los derechos humanos.

Las violaciones cometidas por los cuerpos de seguridad y los jueces cívicos al realizar las detenciones, remisiones y al ejecutar las multas en contra de las personas que ejercen el comercio popular en los vagones del Metro, se pueden identificar como: 1) la seguridad jurídica; 2) la libertad de las personas en relación con la seguridad personal; 3) la integridad de las personas; 4) la libertad e integridad de las personas sobre las que se tiene un deber reforzado de protección; y 5) el acceso a la justicia.

El análisis de los casos presentados bajo la óptica de estos cinco aspectos, nos permite reforzar la idea de la política de criminalización en contra de las personas que comercian sus productos en los vagones del Metro, así como la violación de sus derechos humanos. A continuación analizamos cada uno de estos puntos:

7.1) El derecho a la seguridad jurídica

El derecho a la seguridad jurídica se puede entender como: “la expectativa razonablemente fundada del ciudadano en saber o poder predecir cuál ha de ser la actuación del poder en la aplicación del derecho” (Arrazola, 2014). Es decir, es el derecho que se le brinda a la persona gobernada de que las acciones del gobierno están fundadas en un referente legal. Este derecho se encuentra contemplado en instrumentos internacionales⁶³ de los que el Estado Mexicano es parte, y a nivel local lo ubicamos en los artículos 14 y 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), en los que se establece la necesidad de cumplir las formalidades del procedimiento para actos privativos y de molestia que realicen las autoridades competentes, quienes deben fundar y motivar lo actuado, además de ser competentes. Lo anterior con la premisa del principio de legalidad, es decir, que todo acto debe estar establecido con base en una norma.

En este sentido la restricción de derechos realizada por las autoridades debe cumplir en todo tiempo las reglas generales para que las normas, además de ser vigentes, sean válidas y legítimas, en concordancia con las obligaciones estatales y con el sistema de derechos humanos (Arrazola, 2014).

En el caso de las detenciones de personas que comercian en los vagones del Metro, específicamente en aquellos casos que hemos compilado en el archivo, encontramos una serie de anomalías en la garantía del derecho a la seguridad jurídica que debería de proteger a todas las personas. Pues, según los relatos de las personas que ejercen el comercio popular en los vagones del Metro, las detenciones que actualmente sufren se enmarcan en un contexto de ilegalidad, dado que generalmente son detenidos por ser ubicados como comerciantes. Lo que, en el argot del comercio popular en el Metro, se le llama ser detenido o detenida por “ser conocido o ser conocida”. Este reconocimiento de la persona como comerciante se debe al tiempo que llevan ejerciendo el comercio popular en los vagones del Metro, así, los grupos policiacos detienen a las personas que saben que son comerciantes, aunque no hayan sido sorprendidas en flagrancia vendiendo en el Metro. Una variante de esta misma acción es cuando las y los policías, detienen a las personas por parecer “vagoneros o vagoneras”, esto, por portar alguna bolsa de plástico, mochilas, ser de tez morena, aparentar ser habitante de alguna zona popular, entre otras formas de discriminar a las personas por su apariencia.

⁶³ En el ámbito del derecho internacional, dicho principio lo encontramos en el artículo decimocuarto del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, así como los artículos octavo y vigesimoquinto de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, normas internacionales en las que se establece como ejes rectores el principio de legalidad y del debido proceso, sobre el que la autoridad tiene límites claros.

Esta forma en la que se manifiesta el actuar policiaco es ilegal, en la medida en la que no se apega al debido proceso para la remisión de probables infractores, el cual se basa en primera instancia, en la flagrancia de la infracción cívica que se le imputa a la persona, quien desde el momento de su remisión hasta que es presentada ante el juez cívico que evaluará su caso, se encuentra en calidad de presunta infractora. Estas son irregularidades en las que incurren las y los policías, pues saben que los transeúntes y habitantes de la Ciudad de México, no pueden ser molestados o privados de sus pertenencias, ni de sus derechos.

Por su parte, las personas comerciantes a sabiendas de que no cuentan con un permiso para vender en el Metro, al ser detenidas no ponen resistencia, al saber que al ser trasladadas ante el juez cívico⁶⁴, éste les sancionará por la falta administrativa de vender en el Metro. No obstante, otra irregularidad que ha estado sucediendo desde diciembre de 2018, es que a las personas comerciantes, sin que estén vendiendo, se les pide que muestren sus pertenencias a las y los oficiales. En caso de no hacerlo, las personas comerciantes son trasladadas a una agencia del Ministerio Público en la que se les imputa el delito de resistencia de particulares⁶⁵. Para que puedan ser revisadas sus pertenencias se requiere una orden emitida por la autoridad competente, por lo cual la revisión no puede ser realizada por las personas servidoras públicas del STC Metro, ni por el personal policial, dado que vulnera los derechos de las personas.

Desde una perspectiva jurídica, algunas de las personas servidoras públicas, como policías y personal del STC Metro, están investidas de autoridad, es decir, como parte de un mecanismo estatal, estas personas tienen facultades para ordenar y ante ello, la persona a la que se le dirige esa instrucción debe correlativamente obedecer (Vega Gómez, 2015). En este marco, los derechos humanos establecen límites a las esferas de poder de la autoridad, por lo que su actuar debe estar regulado en todo momento, lo que implica para el gobernado que tiene la garantía de legalidad frente a la autoridad. De lo anterior, podemos decir que la ley es el límite de la autoridad, así las restricciones (más aún cuando se trata de la privación de derechos) en específico de la libertad, deben igualmente encontrarse en la ley, dado que implican un acto de molestia o bien, un acto privativo.

Lo que la garantía de legalidad brinda es certeza jurídica, que en términos de derechos humanos, dicho derecho lo ubicamos como seguridad jurídica, el cual se constituye como una garantía de certidumbre para las personas gobernadas. Esto se traduce en una situación psicológica de las personas en sus relaciones sociales, pues al conocer el ordenamiento lo hace considerar que es reconocido y a partir de ese reconocimiento se seguirá ejecutando el procedimiento que dicta la ley (Cea Egaña, 2004), por lo que la persona puede tener un referente de lo que acontecerá al ser detenida. Esta es una cuestión que no se respeta en el caso de las personas que comercian sus productos en los vagones del Metro, pues las autoridades aplican sobre ellos un marco extralegal⁶⁶ que no sólo vulnera su derecho humano a la certeza jurídica, sino que también es ilegal

⁶⁴ El derecho a la seguridad jurídica se puede entender como: la expectativa razonablemente fundada del ciudadano en saber o poder predecir cuál ha de ser la actuación del poder en la aplicación del derecho (Arrazola, 2014).

⁶⁵ El Código Penal de la Ciudad de México en su artículo 282, describe como resistencia de particulares “al que por medio de la violencia física o moral, se oponga a que la autoridad pública o sus agentes ejerzan alguna de sus funciones en forma legal, o resista el cumplimiento de un mandato que satisfaga todos los requisitos legales”.

⁶⁶ El STC Metro, indica que el artículo 230 del Reglamento de la Ley de Movilidad prohíbe el “comercio ambulante”, sin definir el concepto, además, el Reglamento va más allá de la Ley, dado que la Ley de Movilidad no dispone nada sobre la prohibición del comercio informal, lo anterior la autoridad, lo considera un hecho probado en el procedimiento y no solicitan constancia alguna sobre dicha prohibición.

en la medida en la que violenta el derecho al debido proceso que se debe de seguir al detener a una persona y remitirla por ser presuntamente culpable de una infracción administrativa.

Los casos estudiados para la realización de este reporte, se fundan en la prohibición del comercio en las instalaciones del Metro, como elemento que justifica la detención y posterior remisión de las personas. Con base en ello, las autoridades del STC Metro establecen operativos permanentes para detener a las personas que comercian en los vagones. Un ejemplo de estas detenciones se encuentra en la carpeta de investigación CI-FSP/B/UI-B-2 C/D/963/03-2019, la cual se abrió gracias a la denuncia de las personas afectadas. En ella, desde la perspectiva de una persona menor de edad, se narran los siguientes hechos:

Me encontraba en el Metro Bellas Artes en la parte de arriba, hacia el [t]ransborde a la línea dos, en compañía de mi señora madre de nombre Estela [...], de Wendi y Kimberly de las cuales no recuerdo su apellido, mi señor padre de nombre Arturo [...], y el esposo de mi mamá de nombre Alan [...], y Jonhatan y Uriel de los [que] no sé sus apellidos, íbamos a comprar mercancía al Metro Hidalgo en el lugar que refiero, es decir en el transborde veo que está discutiendo la señora Wendy con una policía de la cual no recuerdo su media filiación y posteriormente llegó otra policía mujer de la cual no recuerdo como era y de tenerla a la vista no la reconocería ya que estaba yo hasta atrás de donde estaban, es decir, como a unos cinco o seis metros y es cuando noto que un policía cuya media filiación es de estatura 1.80 metros, robusto, tez moreno, cabello negro corto, sin señas particulares el cual de tenerlo a la vista lo podría reconocer sin temor a equivocarme, sacó su cinturón y grito que ya los teníamos hartos, que ahora si a chingar a su madre y vi que le iba a pegar a mi mama, Estela y es cuando saqué mi cinturón y le dije “a mí no me asustas y me pegó con el cinturón en la espalda”, creo que tenía el cinturón en la mano izquierda y ahí ya estaban más policías e inmediatamente me comenzaron a [sic] entre todos de los cuales no puedo dar su media filiación ni podría identificarlos de tenerlos a la vista solo a uno de ellos cuya media filiación era de estatura 1.82 a 1.85 metros, aproximadamente, tez morena complexión robusto, cabello negro peinado hacia el lado izquierdo, sin seña particular, el cual de tenerlo a la vista lo podría reconocer sin temor a equivocarme y ese oficial me empujó y me iba a caer al suelo, pero el primer policía que referí él me dio un patadón en la boca por lo que tuve una herida en mi labio a consecuencia de ese golpe, de ahí nos separaron y todos los que estábamos ahí fuimos calmados por otros oficiales que también se encontraban en el lugar y es cuando observo que la señora Wendy pide apoyo al jefe de los policías de PBI [...], ese policía no nos quiso ayudar y es cuando la señora Wendy pide apoyo a los oficiales de afuera y vi que llegó un oficial dio [...] datos y no quería dar el apoyo,

el cual era de estatura de 1.90 metros aproximadamente, tez morena, complexión medio, sin señas particulares el cual de tenerlo a la vista lo podría reconocer sin temor a equivocarme, ya que pude verlo más porque me estaba limpiando la sangre de mi labio inferior y es cuando llevan los mismos oficiales al policía que ya referí [sic] se lo llevaron hacia el Metro Garibaldi y el policía que me pegó con el cinturón que ya referí (sic) él lo metieron donde firman los policías su hora de salida, ahí lo metieron y no lo dejaban salir su mando [...] nos sacaron del Metro Bellas Artes para trasladarnos en las patrullas [...] en el trayecto no nos hicieron nada, venía llegando hacia Pino Suárez, ahí ya lo metieron ya de ahí la oficial del juzgado nos brindó el apoyo y nos dijo que nos esperaríamos que iba a hablar con la juez [...] estando dentro como cinco o diez minutos y luego me salí estando afuera más de tres horas y al meterme porque me dijo mi mamá que me metiera [...] (Fiscalía para la Investigación de los Delitos Cometidos por Servidores Públicos, 22 de marzo 2019: 2).

Otro ejemplo de las anomalías que existen en cuanto a los procedimientos de las detenciones que se realizan en contra de las y los comerciantes populares del Metro, es el caso de Brandon, una persona con discapacidad psicosocial de 20 años. Él fue detenido el 4 de abril de 2019 en la estación San Antonio Abad, de la línea 2. En el expediente se hace notar que Brandon presentó lesiones que le fueron hechas al momento de la detención, le imputaron el delito de resistencia de particulares, por lo que se inició la carpeta de investigación CI-FAAE/STCMZV/UI-3/C/D/00682/06-2019 (Fiscalía para la Investigación de los Delitos Cometidos por Servidores Públicos, 23 de junio 2019). Dado el maltrato y la brutalidad con la que fue detenido, sin considerar que era una persona con discapacidad psicosocial, Brandon en compañía de su madre, presentaron una denuncia en contra de los policías aprehensores por abuso de autoridad y daño, con lo cual se abrió la carpeta FSF/B/UI/B-3C/D/02859/07-2019 (Fiscalía para la Investigación de los Delitos cometidos por Servidores Públicos, 8 de julio 2019).

Por su parte, en relación con el derecho de certeza jurídica sobre las normas que se aplicaron para llevar a cabo las detenciones, en la reunión del 19 de febrero de 2020, las personas servidoras públicas que asistieron por parte del área de derechos humanos de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México indicaron que los funcionarios encargados de la seguridad en el Metro:

...ya contaban con protocolos para la detención de personas, por lo que trabajaban con los elementos de policía adscritos al STC Metro, a fin de que los siguieran a cabalidad; además, en los casos en los que ello no ocurría, iniciaban los procedimientos administrativos de investigación correspondientes, a fin de que fueran sancionados, de ser procedente. Por otra parte, puntualizó que los elementos de policía asignados a ese servicio (STC Metro) siguen las instrucciones que les gira directamente el STC Metro, como lo es detener a las personas que ejercen el comercio ambulante sin autorización, y ponerlas a disposición ante la autoridad

competente (Jueces Cívicos). También, puntualizó que si las personas saben que está prohibido ejercer el comercio informal en las instalaciones del STC Metro, deben estar conscientes de que serán detenidas por esta infracción. Sobre ello, el director de Área hizo énfasis en que, si bien existe tal prohibición, también lo es que a las personas se les aplican disposiciones de la Ley de Justicia Cívica de la Ciudad de México, la cual en ningún artículo se menciona la prohibición expresa de ejercer el comercio informal; por lo que no habría una exacta aplicación de la ley. (CDHCM, 2020: 2).

7.2) Sobre los derechos de libertad y la seguridad personales

En los casos que se analizan, existe una interrelación particular entre el derecho a la libertad personal y el derecho a la integridad personal, debido a que diversas detenciones se realizaron con violencia, ante una supuesta resistencia a la detención. Para ejemplificar lo anterior nos basaremos en dos casos, que consideramos especialmente graves dado que involucran a personas menores de edad.

En la carpeta de investigación CI-FSP/UI-B-3 C/D/02859/07-2019 (Fiscalía para la Investigación de los Delitos Cometidos por Servidores Públicos, 8 de julio 2019), iniciada por la denuncia por abuso de autoridad que interpuso Pamela por lo acontecido aproximadamente a las 15:00 horas, en la estación San Antonio Abad, el 4 de julio de 2019. Pamela esperaba en ese lugar a Carmen, quien falleció, y que en el momento de los hechos, era una persona con discapacidad motriz, con hipertensión, diabetes, problemas renales y vértigo. Situaciones que quedaron asentadas en la Carpeta CI-FAAAE-STCMP-UI-2 C-D-00355-07-2019 (Fiscalía para la Investigación de los Delitos Cometidos por Servidores Públicos. Certificados médicos. 6 de julio de 2019). Carmen era una comerciante popular de los vagones del Metro. Es importante señalar que ese lugar era un punto de reunión al terminar la jornada laboral de varias personas que, al igual que Carmen, eran comerciantes. Al llegar Carmen al punto de reunión, había terminado su jornada y no se encontraba vendiendo en el momento en el que inició un operativo con elementos del grupo Murciélagos y Topos de la Secretaría de Seguridad Pública, quienes golpearon a Carmen, Pamela y a Brandon, además de a otras 25 personas aproximadamente.

De todas las personas que se encontraban, sólo Carmen y otras dos personas son trasladadas a la agencia del Ministerio Público, las demás son trasladadas al Juzgado Cívico. Al trasladar a Pamela la tiraron al piso y la golpearon, le pusieron candados de mano por detrás, mientras su hijo, Brandon, la seguía, por lo que los policías lo aventaban y pateaban en las espinillas. Al llegar a la patrulla, suben a Pamela y a su hijo lo dejan afuera de la estación. Pamela les pedía que también se llevaran a su hijo para no separarse de él, pero no fue escuchada. Carmen, de igual forma, fue detenida y golpeada (Fiscalía Central de Investigación para la Atención de Niños, 23 de junio de 2019).

En la indagatoria de mérito, Pamela refiere que fue trasladada al Juzgado Cívico de la estación Guerrero. Ahí comunicó al personal del juzgado lo que pasaba con su hijo, por lo que, sin asistencia jurídica, le tomaron su comparecencia de inmediato, pagó la cantidad

de \$200 y salió a buscar a su hijo. Al llegar a la estación San Antonio Abad, su hijo no se encontraba en el ala donde lo vio por última vez. Pamela acudió a las autoridades del Metro para que lo vocearan y le apoyaran con la búsqueda. Brandon apareció en la estación San Cosme. En tanto que Carmen fue trasladada con otra persona a la agencia 50 del Ministerio Público, en donde no se le proporcionó apoyo médico a pesar de que ella lo solicitó dados sus padecimientos y debido a los golpes que recibió, condiciones en su detención que le ocasionaron una desestabilización psicofísica (Fiscalía Central de Investigación para la atención de niños, 23 de junio de 2019).

NOMBRE DENOMINACIÓN <i>Pamela</i>		DOMICILIO (CALLE)		DELEGACIÓN	
COLONIA		CÓDIGO POSTAL		CÓDIGO DE LA OFICINA RECAUDADORA	
CUIDAD		CORREO ELECTRÓNICO		SELO DE LA OFICINA RECAUDADORA	
CONCEPTO		CLAVE		PERIODO QUE SE PAGA	
LOCAL <input type="checkbox"/>		CAPITULO Y CONCEPTO		DEL AL	
FEDERAL <input type="checkbox"/>		FUNCIÓN DE COBRO		DIA MES AÑO DIA MES AÑO	
DESCRIPCIÓN DEL CONCEPTO, FUNDAMENTO LEGAL <i>Art. 28 Fracc. III de la LCOCDMX</i>					
LIQUIDACIÓN		IMPORTE \$		DEPENDENCIA ORDENADORA	
				<i>CICJ-GRD</i>	
				FECHA	
				DIA MES AÑO	
				<i>04/07/19</i>	
				FABROR, NOMBRE, FIRMA Y NÚMERO DE EMPLEADO DEL SERVIDOR PÚBLICO RESPONSABLE	
				IMP O R T A N T E: ESTA FORMA SÓLO SERÁ VÁLIDA SI LLEVA EL SELLO DE LA OFICINA RECAUDADORA Y EL NOMBRE Y LA FIRMA DEL CAJERO O SERVIDOR PÚBLICO AUTORIZADO. SI EL PAGO SE EFECTUÓ EN UNA OFICINA RECAUDADORA DE LA TESORERÍA, DEBERÁ LLEVAR ANEXO EL FORMATO MÚLTIPLE DE PAGO A LA TESORERÍA CORRESPONDIENTE, ARTICULO 27 DEL CÓDIGO FISCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO.	
TOTAL		<i>200.00</i>			
TOTAL CON LETRA		<i>Doscientos pesos 00/100 AN</i>			
ORIGINAL, CONTRIBUYENTE					

Ilustración 1 Boleta de multa de Pamela del 4 de julio de 2019

Fuente: Copia proporcionada por la interesada

En ese mismo operativo fue detenido Josué, de 16 años, quien se dedica a vender artículos adhesivos dentro de las instalaciones del Metro. Al terminar su jornada se dirigió a la estación san Antonio Abad, por lo que cuando se realizó el operativo, Josué no se encontraba vendiendo. En el evento, Josué no puso resistencia, pero al ver que había mucha gente gritando y debido a la presencia policial, tuvo miedo y corrió para resguardarse. Un policía le dio alcance y agredió a Josué físicamente, quien fue detenido y trasladado a la agencia 50 del Ministerio Público, ubicada en Pantitlán. Pero al corroborarse que Josué era menor de edad, fue trasladado a la Agencia Especializada para Menores No. 57. Este proceso llevó horas, durante las cuales sus familiares no tuvieron noticias de él, por lo que a las 17:35 horas el padre de Josué, presentó una queja ante la CDHCM por desaparición forzada de personas (CDHCM, Acta Circunstanciada, 4 de julio de 2019).

En relación con estos casos, en lo referente a la interacción de la autoridad policial con niñas, niños y adolescentes, ésta tiene el deber especial de cuidado frente a la niñez, debido a la falta de madurez física y mental (Corte IDH, 2004), la cual está íntimamente relacionada con la edad de la persona. Razones por las cuales es necesario, en cualquier intervención en la que se encuentren personas menores de edad, ya sea como víctimas o como infractores, que se realice desde un enfoque diferencial y especializado para evitar vulnerar derechos (Corte IDH, 2004) y con ello impactar en el sano desarrollo y bienestar psicosocial de niños, niñas y adolescentes como aconteció en los casos de Josué y de Brandon. En este último, además, existió una puesta en peligro por parte de la autoridad (CICR, 2011).

En lo referente a las mujeres, las autoridades estatales tienen la obligación de “abstenerse de cualquier acción o práctica de violencia contra la mujer y velar porque las autoridades, sus funcionarios, personal y agentes e instituciones se comporten de conformidad con esta obligación” (OEA, 2018). Respecto al tema de las personas con discapacidad, la Convención para las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas en su artículo 16, establece la obligación estatal de tomar medidas para prevenir cualquier tipo de violencia contra personas con discapacidad (ONU, 2006: 13).

En este sentido a Josué, Pamela y Carmen, como a cualquier otra persona, se les debe respetar su derecho a la libertad personal, la que entendemos como la ausencia de confinamiento físico (ONU, 2014: 1). En nuestro país, este derecho se encuentra reconocido en los artículos 14 y 16 de la CPEUM; en el primero de estos se indica que nadie puede ser privado de su libertad, ni molestado en su persona sin que exista previamente una orden fundada y motivada emitida por una autoridad competente.

No obstante, existen dos posibilidades para la detención de una persona sin este mandamiento, como la flagrancia, entendida como el momento en que se comete el delito o inmediatamente después; y el caso urgente, entendido como el que se aplica en delitos graves y que adicionalmente exista riesgo fundado de evasión, así como imposibilidad por razones de horario, lugar o circunstancia de acudir a la autoridad judicial. Además de lo anterior, el artículo tercero de la CPEUM reconoce la libertad e igualdad de las personas. En contraste, como se verificará más adelante, las personas no fueron detenidas ni bajo un caso urgente, ni en flagrancia. Es relevante destacar que el derecho a la libertad personal también se encuentra considerado en instrumentos internacionales de los que México es parte y por tanto es obligatoria su observancia⁶⁷.

Por otro lado, en los casos de Carmen y Josué, si bien reconocieron ser comerciantes, no estaban realizando su actividad comercial en el momento de la detención. Mientras que, en los casos de Brandon y Pamela, no son comerciantes y al estar involucrados con una persona que sí lo era, fueron detenidos. Josué y Carmen reconocieron ser comerciantes, pero, al no traer mercancía, ni estar vendiendo, fueron presentados por resistencia de particulares ante el Ministerio Público, sin que la detención inicial se haya justificado. Es decir, que se les haya sorprendido en flagrancia vendiendo dentro de los vagones del Metro.

Un patrón claro en los casos que se documentaron es que las personas que ejercen el comercio popular en el Metro son privadas de la libertad sin ser sorprendidas en flagrancia, lo que hace que las detenciones sean ilegales, al no ajustarse a los dispositivos establecidos en la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México. Esta contempla en su artículo 65 fracciones I y II, que el personal policial solo podrá presentar a las personas infractoras cuando presencie la comisión del hecho o inmediatamente después de cometida la infracción y/o se le encuentren en su poder los instrumentos para cometerlo o producto del mismo, estos últimos considerando que existió una persecución material e ininterrumpida.

⁶⁷ Respecto a los instrumentos internacionales de los que México es parte, este derecho se reconoce en los artículos 9.1 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, artículo 7 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, en los que se indica que todas las personas tienen derecho a la libertad y a la seguridad personal. En consecuencia, nadie puede ser sometido a detención o prisión arbitrarias. En ese mismo sentido, los artículos 9 de la Declaración Universal de Derechos Humanos y XXV de la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, instrumentos a los que la Corte IDH les ha reconocido valor vinculante, en los que se dispone de manera complementaria a las normas anteriores, la necesidad de que ninguna persona sea arbitrariamente detenida.

En ese orden de ideas, en la normatividad nacional e internacional en México, están prohibidas las detenciones arbitrarias e ilegales. Una detención arbitraria no debe interpretarse de manera restrictiva como sólo contraria a la ley, sino que el sentido debe ser amplio, de modo que incluya consideraciones relacionadas con la inadecuación, la injusticia, la imprevisibilidad y las debidas garantías procesales, además de consideraciones relacionadas con la legalidad, la excepcionalidad, la razonabilidad, la necesidad y la proporcionalidad de la medida (Corte IDH, 2014: 35). En tanto que una detención ilegal será aquella que no se sujeta a los condicionamientos excepcionales establecidos en la ley, en su aspecto material, y no se sujeta al procedimiento definido, en su aspecto formal, que en este caso son la flagrancia y el caso urgente (ONU, 2014: 4).

Sobre la arbitrariedad de la detención en el caso de Josué, uno de los policías aprehensores constató en la carpeta de investigación CI-FAAE/STCMP/UI-2 C/D/355/07-2019 D01 lo siguiente:

[...] el día de hoy 4 de julio de 2019 entré a la labor a las 6 horas y mi salida a las 18:00 horas y fui asignado a realizar recorrido en todas las instalaciones del Metro, como ya lo mencioné de la línea 2 cuando siendo aproximadamente las 15:27 horas que me encontraba con varios de mis compañeros a bordo de uno de los trenes del metro de la línea dos con dirección a Taxqueña, en la interestación Pino Suarez- san Antonio Abad cuando recibimos llamado de auxilio para apoyar a unos compañeros en la estación san Antonio Abad, por lo que llegamos la [sic] [...] es que nos percatamos que había varias personas entre hombres y mujeres discutiendo con dos de mis compañeros de esta policía auxiliar quienes responde a los nombres de [...] quienes tenían asegurados a dos personas del sexo masculino [...] y las personas entre hombres y mujeres gritaban a mis compañeros que no se los iban a llevar, refiriéndose a las personas que tenían aseguradas para quitárselos y es que corremos para brindar el apoyo ya que había muchas personas tratando de quitárselos y me percaté que una de las personas [...] después que la persona asegurada se dio a la fuga gracias a su intervención junto con otros, corren para darse a la fuga y sin perderlo a la vista le doy alcance y siendo aproximadamente las 15:28 horas hago su detención, [...] le hago lectura de sus derechos aproximadamente a las 15:35 horas mismo que no quiso firmar y trate de realizar el llamado a base SIP para el registro de la detención sin que entrara la llamada, hasta aproximadamente las 15:50 horas que logré comunicarme a Base SIP reportando la detención de las tres personas detenidas, siendo atendido por [...] quien proporcionó el número de folio 19G02956, posteriormente siendo aproximadamente las 15:55 llegó la patrulla número [...] y otro compañero emprende el traslado también pero vía Metro a la agencia del Ministerio Público a las 16:15 horas donde sin descender de la unidad fuimos avisados por nuestros mandos que

compañeros de la policía auxiliar que ya habían llegado a dicha agencia, por trasladarse vía metro, les indicaron que en la agencia del Ministerio Público de Pino Suárez ya había varios vendedores ambulantes que se mostraban muy agresivos y que preguntaban por los detenidos que teníamos, por lo que por seguridad de los detenidos y nuestra propia seguridad nos ordenaron que los trasladáramos a esta agencia del Ministerio Público de Pantitlán [...] por lo que siendo las 17:15 horas es que pongo a disposición de esta representación social al menor quien dijo responder al nombre de Josué [...] (Fiscalía Central de Investigación para la Atención de niños, niñas y adolescentes, 4 de julio 2019: 3).

Lo expuesto por el personal policial y lo narrado por Josué, muestra que su detención, como la de otros casos, es evidentemente arbitraria, ya que se advierte que los elementos encargados de la seguridad al interior del Metro no cuentan con un mecanismo diferencial para la aplicación de la fuerza, no importa que sean personas menores de edad o con discapacidad, las detenciones se realizan como cualquier otra. Por su parte, la temporalidad en la que tuvieron incomunicado a Josué, no es razonable, dado que si bien los elementos de seguridad indican que para resguardar su propia seguridad, trasladaron a Josué a una agencia mucho más lejana, sin verificar si podría ser trasladado a alguna agencia más cercana en la que fuera en un menor tiempo, como lo indica la normatividad, pues la presentación de una persona detenida debe ser inmediata ante la autoridad competente, lo que deja clara la vulneración a dicho derecho⁶⁸.

Además de lo anterior, vulneraron el principio de presunción de minoría de edad⁶⁹, dado que Josué les indicó que era menor de edad en la detención y el traslado, no obstante, lo llevaron a una agencia que no era la especializada en personas menores de edad para enviarlo muchas horas después a la agencia especializada número 57, por lo que dicha violación la cometieron tanto el personal policial aprehensor, como el agente del Ministerio Público en turno. Tampoco existe constancia que se le leyeron sus derechos, solo el dicho del policía que indica que lo realizó y que Josué se negó a firmar. La presentación tampoco la realiza el agente aprehensor, como lo indica el agente policial, él solo llegó a brindar apoyo. No obstante, es la persona que presenta por el delito de “resistencia de particulares” y no le constan los hechos por los que se realizó la detención de Josué, como se da cuenta en la entrevista de la indagatoria citada.

En resumen, respecto a Josué, se omitió respetar su derecho a presumir su minoría de edad en la detención; en consecuencia, no se consideró su condición de minoría de edad al momento de la detención; no fue trasladado de manera pronta ante la autoridad competente, tampoco se advierte constancia alguna en la que le leyeron sus derechos y no se respeta el derecho a la dignidad de las personas y seguridad al trasladar a la persona detenida con candados de mano en las instalaciones del Metro. Todas estas

⁶⁸ Artículo 16 párrafo quinto de la CPEUM: “Cualquier persona puede detener al indiciado en el momento en que esté cometiendo un delito o inmediatamente después de haberlo cometido, poniéndolo sin demora a disposición de la autoridad más cercana y ésta con la misma prontitud, a la del Ministerio Público. Existirá un registro inmediato de la detención”.

⁶⁹ Artículo 8 de la Ley Nacional del Sistema Integral de Justicia para Adolescentes: “Si existen dudas de que una persona es adolescente se le presumirá como tal y quedará sometida a esta Ley, hasta en tanto se pruebe lo contrario”.

cuestiones que vulneran la dignidad de las personas al ser exhibidas de manera pública, existiendo dolo en la estigmatización de la persona que, presuntamente, ha cometido una falta administrativa (Fiscalía Central de Investigación para la atención de niños, niñas, 4 de julio 2019).

Además de la discriminación que viven las personas que ejercen el comercio popular al ser detenidas sin ser sorprendidas en flagrancia, en algunos casos, se advierten cambios en las versiones entre las autoridades que le requieren información a los agentes aprehensores. En este supuesto, se encuentra el caso de Dulce y Elizabeth que más adelante se expondrá de forma detallada.

En este apartado resaltamos lo expuesto en el oficio 1-1244420 del 26 de agosto de 2020 (CDHCM, Primera visitaduría, Vista de información, 26 de agosto de 2020: 7) en el que la CDHCM hace del conocimiento lo resuelto por un juez de control en su audiencia inicial respecto a la supuesta detención de Dulce y Elizabeth en flagrancia por ejercer el comercio informal y después de ello, ayudar a una tercera persona que era comerciante popular para que evadiera la detención. Razones por las que ambas fueron detenidas y presentadas en una primera instancia en el Juzgado Cívico de Pino Suarez, y luego de una espera, fueron trasladadas ante la Agencia Especializada en Atención a Usuarios del STC Metro y Tren Suburbano, en el que se dio inicio a la indagatoria por el hecho con apariencia de delito de resistencia de particulares No. CI-FAAE/SRCMZV/UI-3 C/D/00002/01-2020 (CDHCM, Primera visitaduría, Vista de información, 26 de agosto de 2020: 9-10); y que dicha agencia decidió judicializar con respecto de la comisión de un delito que no se considera grave pero que en el Ministerio Público se consideró solicitar la aplicación de la medida cautelar de prisión preventiva⁷⁰. Como consta en el acta de la CDHCM, el juez resolvió en los siguientes términos:

El 12 de enero de 2020, en la Unidad de Gestión Judicial Número dos, se celebró la audiencia inicial, dentro de la carpeta judicial [...], de la que se desprende que el licenciado [...] en funciones de Juez de Control, determinó calificar de ilegal la detención de las agraviadas Dulce [...] y Elizabeth [...] en razón de que [...], a consideración del Juez de Control, hace improbables que la detención de las agraviadas Dulce [...] y Elizabeth [...], se haya realizado en un primer momento por presuntamente ejercer el comercio informal, y posteriormente con motivo de intervenir en favor de un tercero, para impedir su detención. (CDHCM, Primera visitaduría, Vista de información, 26 de agosto de 2020: 17).

⁷⁰ Según el artículo 140 del Código Nacional de Procedimiento Penales (CNPP): "Libertad durante la investigación. En los casos de detención por flagrancia, cuando se trate de delitos que no merezcan prisión preventiva oficiosa y el Ministerio Público determine que no solicitará prisión preventiva como medida cautelar, podrá disponer la libertad del imputado o imponerle una medida de protección en los términos de lo dispuesto por este Código".

7.3) El derecho a la integridad personal (Seguridad personal)

Como se indica en el apartado anterior, el uso de la fuerza es otro de los elementos que la autoridad ha utilizado para sancionar a las personas que comercian en los vagones del Metro, lo cual compromete su integridad personal. En este sentido, se expondrán dos casos en los que se hizo un uso excesivo de la fuerza en la detención de las personas comerciantes, quienes, además, no estaban ejerciendo el comercio popular en el momento de su detención por parte de los grupos de seguridad.

De acuerdo con el oficio sobre el caso de Elizabeth y Dulce (CDHCM, Primera visitaduría, Vista de información, 26 de agosto de 2020), ambas comerciantes de los vagones del Metro, el 10 de enero de 2020 a las 12:30 horas, en la estación Balderas, fueron detenidas. Al momento de avanzar el convoy, un trabajador del Metro ingresó al vagón y bajó la palanca de seguridad, acompañado de otras dos personas. De inmediato, llegaron aproximadamente quince elementos de seguridad a brindar el apoyo para detenerlas. Es importante aclarar que, al momento de la detención, no ofrecieron resistencia, incluso Elizabeth no traía pertenencias en la mano y Dulce traía una mochila sin mercancía, que permitió que revisaran para que no le imputaran el delito de resistencia de particulares.

Por medio de empujones y golpes, Dulce fue ingresada a un baño del Metro, lo que fue presenciado por Elizabeth. Ahí Dulce fue golpeada en reiteradas ocasiones en las costillas y le pusieron candados de manos. Posteriormente, las subieron a una misma patrulla esperaron en ella un momento y procedieron a separarlas, subiendo a Elizabeth a otra patrulla, en la que, según el relato contenido en el acta circunstanciada (CDHCM, Acta Circunstanciada, 21 de enero de 2020: 3), se subió un policía de cada lado. A Dulce la continuaron golpeando en el traslado y le decían que no podía seguir vendiendo en el Metro, claro indicador de maltrato por castigo. Primero, la llevaron al Juzgado Cívico en Guerrero, ahí estuvo 25 minutos y luego la trasladaron a la Agencia Especializada en Atención a Usuarios del STC Metro y Tren Suburbano en Pino Suarez, donde la judicializaron por resistencia de particulares, pese a que ninguna de las dos puso resistencia; y Dulce permitió que revisaran sus pertenencias. El Juez de Control determinó en audiencia inicial que la detención fue ilegal, pues no se demostró que se encontraban vendiendo y fueron presentadas sin los objetos que supuestamente tenían a la venta.

De acuerdo con la información proporcionada por la CDHCM (CDHCM, Primera Visitaduría, Vista de información, 26 de agosto de 2020), la detención de Elizabeth y Dulce sucedió de la siguiente forma:

[...] siendo aproximadamente las 13:27 horas del día de la fecha [10 de enero de 2020], al encontrarme comisionado en la estación Balderas L-1 ubicada en calle Tolsá esquina con calle Balderas, colonia Centro, realizando la detención del C. (sic) Dulce [...] Elizabeth [...], ambas imputadas conforme al nuevo sistema penal acusatorio, se realiza la lectura de sus derechos a las detenidas, ya que refiere la C. Policía [...] antes de realizar la detención traslada a un masculino, por ejercer el comercio informal en el vagón, llevándole al Juzgado Cívico correspondiente es interceptado por dos féminas, las cuales impidieron el traslado y apoyan que el detenido por comercio informal se echara a

correr, por tal motivo se logra la detención de las féminas, mismas que son trasladadas en la patrulla [...], a cargo del policía [...] al Ministerio Público de Pino Suárez, para la denuncia correspondiente, solicitando en la base SIP el folio de asegurado [...] y el folio SIP [...] proporcionado por el policía [...] arribando a la agencia a las 14:12 horas, en donde somos atendidos por el licenciado [...] del 3 turno (sic) iniciando la carpeta de investigación CI-FAAE/STCMZV/UI-3 C/D0002/02-2020 por el delito de resistencia de particulares, a quien por medio de la violencia física o moral se oponga ante la autoridad pública ejerza sus funciones, retirándome de la agencia a las 8:20 horas del día 10 de enero de 2020. **(CDHCM, Primera visitaduría, Vista de información, 26 de agosto de 2020: 9).**

Como puede verse en la cita, se cambia la versión y en este organismo solo indican que la detención fue por ayudar a una persona que ejercía el comercio popular en los vagones del Metro a evadir el arresto, eliminando la parte señalada por el juez como poco creíble, que es que ellas se encontraban vendiendo, dado que fueron presentadas sin evidencia de ello, además de que Dulce presentaba maltrato físico. Respecto a las lesiones que presenta Dulce, ella manifestó ante la CDHCM lo siguiente:

[...] la peticionaria en ningún momento presentó resistencia, incluso siguió las indicaciones del personal policial, pidiendo que la pusieran a disposición el civil que la había detenido, por lo que el elemento [...] del sector 54, destacamento 2, la agredió verbalmente diciéndole “no van a hacer lo que ustedes quieran” y le dio un manotazo cuando llegó un policía llamado el Gama y le dio un rodillazo y le dijo “ camínale hija de tu pinche madre, pinche mugrosa”; la peticionaria insistió que la pusiera a disposición el civil (personal del Metro); sin embargo, la empujaron al interior del baño, en ese momento el Gama para hacer que se doblara y no viera las caras de los policías, le pegó en las costillas del lado derecho y otro policía le pegó en las costillas de lado izquierdo, y el Gama dio la orden a la policía [...] para que le colocaran los candados de mano, a pesar de que no opuso resistencia. La golpearon por la espalda estando “esposada” y la llevaron a la salida “de Televisa” que se encuentra en la esquina de avenida Chapultepec. Estando afuera el Gama dio la orden de separarla de las personas que serían remitidas por ejercer el comercio informal, y la subieron a la patrulla [...]. Arriba de la patrulla la golpearon en las piernas, en las costillas y en la espalda. Por parte del Gama sufrió golpes en la pierna derecha con el puño y los otros tres elementos que se encontraban en la patrulla también la golpearon; el Gama la agredió verbalmente y la amenazó diciendo que “si la volvía a ver se la iba a cargar

la verga” entre otras; también le amenazó con ponerla a disposición y “sembrarle marihuana”. Uno de los policías le quitó su cangurera con dinero (aproximadamente 480 pesos), y su teléfono celular, pero la policía [...] quien la puso a disposición del agente del Ministerio Público, les indicó a los policías agresores que solo la pondría a disposición si le regresaban sus pertenencias, por lo que le regresaron su teléfono sin memoria y en su cangurera faltaban 60 pesos. **(CDHCM, Primera visitaduría, Vista de información, 26 de agosto de 2020: 5-6).**

En cuanto a los certificados de lesiones presentadas por Dulce, el certificado de estado psicofísico del 10 de enero de 2020, integrado en el expediente CDHDF/1/122/CUAUH/20/D0354 menciona:

A solicitud del Ministerio Público se realiza certificación médico legal [...] encontrándose [...] clínicamente no ebria y no intoxicada. Se refiere con dolor en la parte posterior del cuello, espalda, piernas. A la exploración presenta equimosis rojo vinosa con aumento de volumen en cara posterior de tórax en región dorsal de ocho por siete centímetros, múltiples equimosis rojas irregulares en región lumbar a ambos lados de la línea media, midiendo la mayor siete por dos centímetros y la menos lineal de dos centímetros, enrojecimiento en cara anterior tercio distal de muslo derecho de tres por tres centímetros y muslo izquierdo de cuatro por cuatro centímetros.

Clasificación provisional de lesiones y/o conclusiones: En este momento son lesiones que tardan en sanar menos de quince días. **(CDHCM, Vista de información, 26 de agosto de 2020: 14-15).**

Respecto a las lesiones los policías aprehensores en su informe sobre los hechos indicaron a la CDHCM lo siguiente:

Informe de 2 de abril de 2020, suscrito por la policía [...], por el cual refirió lo siguiente:

Precisen cuales fueron las “técnicas de reducción de movimientos” que se utilizaron en la detención de las presuntas agraviadas, Dulce [...] y Elizabeth [...], el 10 de enero de 2020 [...].

R= Se le sujetó de ambos brazos para ponerle los candados de manos para evitar daños a terceros, salvaguardar su integridad y la mía.

Indique si las “técnicas de reducción de movimientos” incluyen: manotazos, rodillazos y golpes con los puños en la espalda y costillas.

R= *En ningún momento se utilizaron manotazos, rodillazos y golpes con los puños en la espalda y costillas.*

Precise en qué consistió su participación en los hechos referidos.

R= *Solamente se participación (sic) en la detención y presentación del Ministerio Público (Plaza Pino Suárez). (CDHCM, Vista de información, 26 de agosto de 2020: 16).*

Como se puede observar, el maltrato físico y psicológico que presenta Dulce no se justifica en la detención, dado que no ofreció resistencia y aún ofreciendo resistencia, las “técnicas de reducción de movimientos”⁷¹ están dirigidas a causar el menor daño posible a la persona detenida y son utilizadas para la defensa del personal policía, lo que en los hechos las hacía inaplicables. Ante el maltrato evidente que presentaba y refirió Dulce, la obligación de toda persona servidora pública al estar en presencia de posibles actos de maltrato físico o psicológico es denunciar el hecho, cuestión que debió realizar el agente del Ministerio Público actuante al integrar la carpeta por la que fue presentada Dulce. Lo que en los hechos no aconteció, por lo cual, se invisibilizó el maltrato físico y psicológico del que Dulce fue objeto. En el mismo sentido, los organismos internacionales han indicado que dicha acción inhibe el maltrato a las personas detenidas, indicando que dichas investigaciones en el ánimo de eliminar obstáculos deben iniciar de inmediato y de oficio (Corte IDH, 2006: 42). En los hechos, esto aconteció al encontrarse ante la autoridad jurisdiccional, ya que el agente del Ministerio Público fue omiso respecto a dicha obligación, hasta que el Juez le instruyó realizarlo en los siguientes términos:

Asimismo, el Juez de Control ordenó a la licenciada [...], agente del Ministerio Público, dar vista a la Fiscalía para la Investigación de los Delitos Cometidos por Servidores Públicos, a efecto de investigar la actuación irregular de los elementos de la Policía Auxiliar [...] y [...] involucrados en la detención de las agraviadas Dulce [...] y Elizabeth [...], mismas que indicó (sic), fueron víctimas de abuso de autoridad, robo y malos tratos; además recomendó que se practique a las agraviadas el Protocolo de Estambul y demás acciones, conforme a los protocolos y tesis jurisprudenciales emitidos por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, a efecto de documentar debidamente el asunto en materia de malos tratos. (CDHCM, Primera visitaduría, Vista de información, 26 de agosto de 2020: 18).

⁷¹ Por ejemplo, con base en otro referente del actuar policiaco, en la cartilla de reducción y defensa policial de Salta, Argentina (DEEP, 2019: 28), se indica que: Reducción al movimiento se emplea por intermedio de una técnica para llegar a detener o desviar una agresión. Puede haber dos tipos: estática: cuando tenemos que reducir a una persona que está quieta (parada, sentada, acostada, dentro de un vehículo, etc.) o dinámica [...]. Inmovilizar, es fijar algún elemento sobre un punto. En verdad inmovilizar a una persona determinada, por intermedio de una técnica, con el fin de practicarle varios propósitos (palparlo, esperar la colaboración de otra persona, etc.)”.

En relación con lo expuesto, otro ejemplo de un trato degradante es el caso de Carmen, tanto en el momento de la detención, como por las condiciones en las que permaneció detenida. Carmen es una persona que comercia a bordo de los vagones del Metro. El 30 de enero de 2020, a las 10:30 horas aproximadamente, se encontraba en la estación Etiopía, esperaba en el andén a que pasara el tren, no se encontraba vendiendo. De improviso, la detuvieron cuatro policías, le pidieron su bolsa para realizar la revisión, lo cual permitió para que no la llevaran al Ministerio Público por resistencia de particulares. Se verificó que traía mercancía y, aunque en ese momento no estaba vendiendo, la remitieron al Juzgado Cívico en Guerrero, colocándole candados de manos, a pesar de que Carmen no mostró resistencia. Una vez en el Juzgado Cívico, Carmen esperó su audiencia por varias horas en un lugar reducido y en condiciones poco adecuadas, lo que hizo constar en el acta de inicio de queja presentada ante la CDHCM:

Me abordaron cuatro elementos solo recuerdo los apellidos de dos elementos uno era Ramírez y otro Rosas y me indicaron que era una revisión de comercio informal, sin identificarse me pidieron revisar mi bolsa, cuestión que realicé, dado que de no hacerlo, me trasladarían por resistencia de particulares a la agencia del Ministerio Público, por ello le abrí la bolsa, el agente policial me indicó que no veía que había en el interior, por lo que metió la mano, le pedí que no lo hiciera y me amenazó con trasladarme a la agencia del Ministerio Público, por lo que permití que revisara el contenido del interior de mi bolsa, verificó que traía mercancía, me coloca candados de manos sin que realizara acto de resistencia alguna y sin que la falta no constatada ameritara dicha acción desproporcional, asimismo me traslada al Cívico ubicado en la estación del Metro Guerrero lo que dilató una hora de traslado dado que el traslado se realiza por las mismas instalaciones del Metro sin ningún protocolo, cuando la obligación de la presentación inmediata a la autoridad competente más cercana. Cabe mencionar que aun cuando permití revisar la bolsa, los elementos indicaban que estaba renuente y me querían trasladar a la agencia del Ministerio Público.

*Ya en el local del Juzgado Cívico, te ingresan y cierran la puerta, en un espacio muy reducido (3m x 9m) donde nos encontrábamos hacinadas 15 personas y 6 policías, no hay donde sentarse, ya dentro no te proporcionan alimentos, ni agua en ese tiempo, por lo que les pides a los que salen o personas que pasan, si te pueden comprar algo de comer, mi espera fue de próximamente cinco horas, de mi llegada a la hora en que me toca el turno de pasar con el Juez Cívico. **(CDHCM, Comparecencia de Carmen, 4 de febrero de 2020: 2-3).***

7.4) El derecho de acceso a la justicia



Fotografía: César Parra

El derecho de acceso a la justicia consiste en la provisión de protección jurídica por parte del Estado (OEA, 2007: 15), ya sea cuando se comete un delito, una infracción administrativa o frente a actos victimizantes⁷². En este sentido, el derecho de acceso a la justicia se comprende como algo más allá del simple acceso al aparato de administración y procuración de justicia cuando se ha vulnerado un derecho o cometido un delito. Si bien implica una relación con el ámbito público de la administración [y procuración] de justicia, lo cual se enfoca en el sistema de cortes y tribunales. Este derecho también implica una garantía del derecho a la igualdad. Esto hace que el aparato estatal considere si existen barreras culturales, lingüísticas, económicas y de género, entre otras, que generan situaciones sistemáticas de vulneración y exclusión del goce de este derecho para grupos específicos (DPL y IDL, 2015: 5- 6).

Son múltiples las detenciones en las que las personas recibieron maltrato físico por ejercer el comercio popular en el Metro, incluso sin presentar resistencia. En este apartado, se cuenta con el registro de seis denuncias penales presentadas por las personas que ejercen el comercio en los vagones del Metro ante la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México, todas registradas como abuso de autoridad, por lo que el maltrato del que fueron objeto se investiga con un estándar muy bajo. Es decir, el abuso de autoridad en el Código Penal de la Ciudad de México no es considerado grave. Además, en ninguna de las denuncias presentadas se tiene registro de que exista algún avance.

⁷² El derecho de acceso a la justicia se encuentra previsto en los artículos primero y decimoséptimo de la CPEUM; en el artículo sexto inciso H de la Constitución Política de la Ciudad de México; y en los artículos octavo y vigésimo quinto de la Convención Americana sobre Derechos Humanos (CADH).

Para exponer este derecho, analizaremos el caso de Merari, que en su escrito inicial de queja presentada ante la CDHCM el 4 de febrero de 2020, constató que el 30 de enero de 2020 a las 13:00 horas, se encontraba en el trayecto de la estación Zócalo – Allende, comercializando sus productos en el vagón, en el que se encontraba escondido un policía, que no portaba su nombre en la vestimenta. Éste solicitó apoyo y llegaron más elementos para trasladar a Merari al Juzgado Cívico en Pino Suárez (CDHCM, Comparecencia de Merari, 4 de febrero de 2020: 1).

En relación con estos hechos, la CDHCM inició la queja CDHDF/V/121/CUAUH/20/D0791, en la que se emitió información mediante el oficio 1-10712-20, para la peticionaria del estado del expediente mediante el cual se investigan los hechos y en el que consta la siguiente información emitida por un Juez de Justicia Cívica de acuerdo con el expediente administrativo CUH-08/OSS/T2/B168233/3001-2020 (CDHCM, Respuesta a la solicitud MSPD EXP CDHDF-V-121-CUAUH-20-D07191):

Acuerdo de Radicación

[...] En virtud de que se aprecian elementos, que hacen probable la comisión de una infracción cívica contenida en el artículo 28 fracción III [...] se radica el presente asunto por ser competencia de este juzgado.

Inicio de Audiencia [...]

El (La) C. Merari [...], no deseo llamar por teléfono en este momento y (sic) deseo defenderme por mi propio derecho haciendo uso del derecho que se me informó que tengo [...].

Declaración del probable infractor

No se me hace justo que me traigan solo por conocida, sí me dedico a la venta pero porque nos graban los policías eso no se puede; siendo todo lo que deseo manifestar;

Admisión y desahogo de pruebas

Primera.- (sic) Cuando hace a la documental pública, consistente en la Boleta de Remisión número de folio: B168233, donde los policías remitentes refieren que el motivo de la presentación del probable infractor es POR USAR EL ESPACIO PÚBLICO SIN CONTAR CON LA AUTORIZACIÓN CORRESPONDIENTE CONSISTENTE EN OFRECER SU MERCANCÍA A LA VENTA EN EL INTERIOR DEL STC METRO., esta se admite y se desahoga por su propia y especial naturaleza, a efecto de que sea valorada como a derecho corresponda en el momento procesal oportuno.

Segunda.- Por cuanto hace a la Pericial Médica, [...], y que se observa que no presenta lesión alguna.

Tercero.- Los objetos materiales, consistentes en libretas [...].

Cuarta.- La declaración, a cargo del (la) C. Merari [...], quien de forma libre, espontánea y sin coacción alguna, con lo que se ubica en las circunstancias de modo, tiempo y lugar acepta la realización de la infracción imputada [...].

Quinta.- La instrumental de actuaciones y la presuncional legal y humana [...].

Considerandos

Da cuenta que la documental pública, consistente en la boleta de remisión número B168233 debidamente firmada y ratificada por parte de los elementos de la Secretaría de Seguridad Pública del Gobierno de la Ciudad de México, de la que se desprende la imputación directa de la comisión de la probable infracción administrativa imputada en su contra, documental publica (sic) a la cual se le concede valor probatorio pleno.

Los objetos materiales, mismos que se encuentran debidamente descritos en la boleta de remisión, hacen prueba plena para acreditar la conducta que se le imputa al presentado. [...]

Resolutivos

Segundo.- En consecuencia de lo anterior, el (la que) es administrativamente responsable de la conducta atribuida, por lo que con fundamento en lo establecido por el artículo 28 fracción III de la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, se le sanciona con arresto de 13 horas o trabajo a favor a la comunidad de 6 horas, por lo que toda vez que no acreditó fehacientemente su identidad y domicilio, así como no acreditó ser persona no asalariado, trabajador no asalariado, o estar desempleado es que con fundamento en el artículo [...] **(CDHCM, Respuesta a la solicitud MSPD, 11 de agosto de 2020, EXP CDHDF-V-121-CUAUH-20-D07191: 2-4).**

En relación con lo anterior, es importante señalar que la Ley de Cultura Cívica en su artículo 47, fracción II, indica que toda persona que se somete a un procedimiento sancionatorio tiene derecho a que se presuma su inocencia, lo que debería significar un doble efecto en el proceso: primero, que no se le puede exigir a la persona presentada ante el juez cívico que pruebe su inocencia y, segundo, que debe haber una parte acusatoria que debe probar la culpabilidad y sobre la que recae la carga de la prueba (García, 2015: 15-16). De acuerdo con lo actuado, esto no se atiende. La persona detenida es procesada y sancionada en vía administrativa con lo declarado por el policía aprehensor, del cual, su palabra es una “prueba plena” y suficiente para acusar.

Además de lo anterior, Merari informa al Juez Cívico que la detención era por “conocida”, es decir, la detención no fue en flagrancia. Por lo cual, el Juez en su procedimiento, debió de realizar un control de la detención, cuestión que omitió, pese a que tenía esta obligación. En adición, debido a que no se respetan sus derechos durante el proceso, no se les permite que las personas ejerzan su derecho de audiencia, tal como lo indica la fracción VII del artículo 47 de la Ley de Cultura Cívica. En estos casos, la boleta de remisión que se llena con base en los dichos del policía que remitió a la persona, se convierte en la prueba plena acusatoria y las manifestaciones de inocencia que realiza la persona presuntamente infractora, no son relevantes en el proceso. Además de que el proceso se realiza sin el debido acompañamiento jurídico.

En este sentido, además de la vulneración a las garantías de audiencia y presunción de inocencia, se violenta el derecho a una defensa adecuada, el cual se señala en el artículo 47, fracción VI de la Ley de Cultura Cívica. Con lo cual, se deja sometida a la persona comerciante a un proceso de infracción en estado de indefensión, que contraviene lo dicho en el artículo 20, apartado B, fracción VIII de la CPEUM; derechos violentados que se pueden advertir en el caso de Merari.

Es importante precisar que la protección del derecho humano de defensa adecuada exige que se implemente una real asistencia jurídica, por lo que es requisito indispensable que el defensor sea una persona licenciada en derecho que le brinde información y asesoría jurídica completa y suficiente, que tenga una participación de calidad, en todos los actos del proceso. Esto con la intención de velar de manera real y efectiva por los intereses de la persona a la que representa. Por ello, también se le debe permitir a la persona imputada tener comunicación previa y detallada con la persona defensora, con el fin de que pueda prepararse y hacerse efectiva su defensa mediante la emisión de su versión de los hechos y la presentación de pruebas de descargo o, en su caso, para no declarar.

En el caso de Merari, se omitió brindar las opciones en materia de la sanción aplicable, es decir, además de determinar las horas de arresto, se debieron generar las opciones en la sanción a las que tenía derecho, como lo son: la de determinar una cantidad como multa, respecto a lo cual el Juez Cívico fue omiso; o bien, la posibilidad de conmutar la multa por trabajos a favor de la comunidad, lo que en los hechos no ocurrió, dado que la única opción que le brindó el Juez Cívico a Merari, fue el arresto por 13 horas.

Es importante resaltar que, como resultado de las entrevistas realizadas con distintos actores involucrados, sabemos que para que la autoridad cívica haga efectiva la opción de multa considerada para una persona no asalariada, la persona remitida debe contar con la licencia emitida por la Secretaría del Trabajo y Fomento al Empleo de la Ciudad de México, en el que se le reconozca como trabajador no asalariado. Es decir, la actividad debe ser validada por el Gobierno de la Ciudad de México; de otra forma, no es factible que se considere a la persona presentada como trabajadora no asalariada. Con ello, se complejiza el acceso al derecho y se vuelve inaccesible para personas sobre las que pesa una política de estigmatización y criminalización, como es el caso de las personas que comercian sus productos en el Metro.

En el tema de imposición de sanciones inaccesibles, con base en los relatos, estas son impuestas a las personas que realizan el comercio popular en los vagones del Metro hasta por la cantidad de 929 pesos, como el caso de William que fue infraccionado de acuerdo al artículo 28 fracción III de la Ley de Cultura Cívica por la cantidad antes indicada, lo que consta en la orden de cobro folio 837737; y como en el caso de Merari, se omitió brindarle la opción de cambiar la multa por trabajos en favor de la comunidad. Ante lo expuesto y debido a la imposibilidad de contar con dicha cantidad, las personas supuestas infractoras tienen que asumir el arresto por 13 horas, lo que es arbitrario.

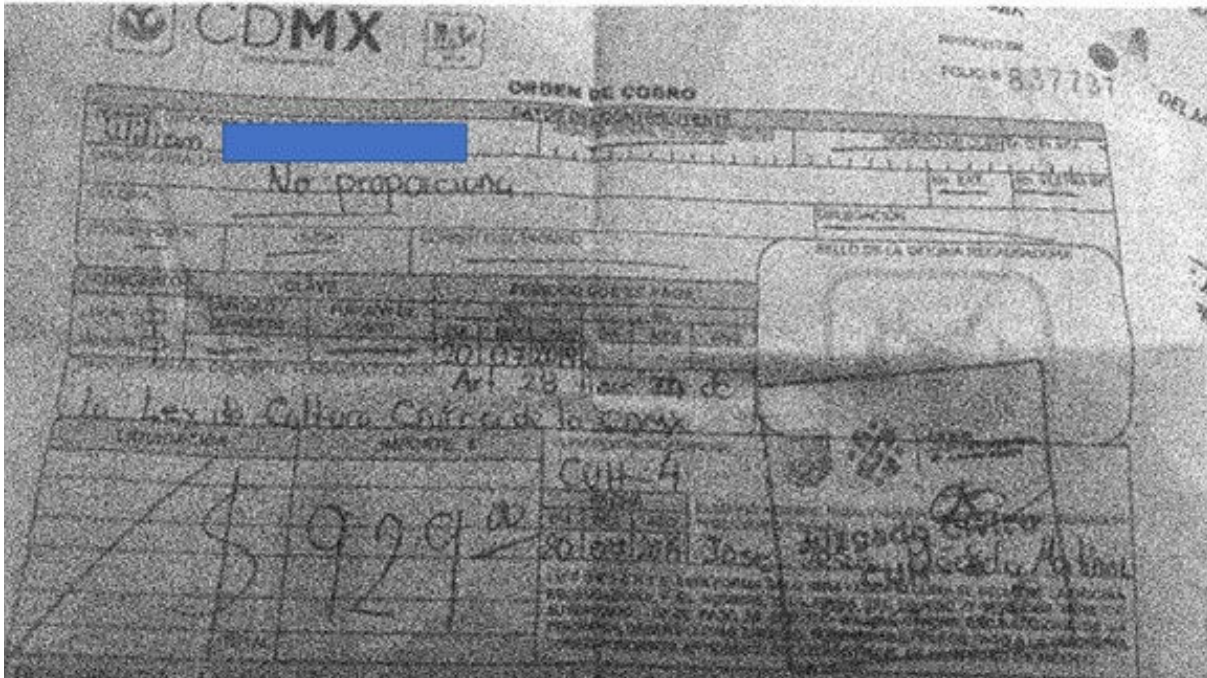


Ilustración 2 Boleta de cobro a nombre de William
Fuente: Copia proporcionada por el interesado

Por último, en el caso de Merari se indica que no existe un registro de infractores, no obstante, en varios de los relatos de las personas que trabajan en el comercio popular en el Metro, indican que se les niega el acceso a trabajos en favor de la comunidad, dado que la autoridad cívica determina que son reincidentes y no tienen derecho a esa conmutación; situaciones que contravienen las garantías que se ofrecen en el artículo 40 de la Ley de Cultura Cívica, aunque dicha autoridad no cuenta con los elementos que prueben la reincidencia de la persona comerciante. Todo lo anterior es posible, dado que las personas detenidas y presentadas ante el juez cívico no cuentan con un defensor que les asista y de manera técnica, les asesore dentro del procedimiento, configurándose con ello diversas violaciones al procedimiento.

Además de lo anterior, es importante destacar la discriminación de la que son objeto las personas que realizan el comercio popular en los vagones del Metro, dado que existe una política de criminalización de su actividad. Lo anterior, volvió a quedar de manifiesto recientemente, en un comunicado emitido por las autoridades del Metro, en el contexto de las denuncias ciudadanas realizadas por las detenciones que habían sufrido las personas que, en el contexto de la pandemia por COVID-19, habían realizado entregas de productos en las instalaciones del Metro. Al respecto, el Metro emitió el siguiente comunicado oficial el 10 de septiembre de 2020:

Las entregas o intercambios dentro de las instalaciones del Metro no están prohibidas. Actividades como el intercambio de bienes y/o entregas de productos no están prohibidos dentro de las instalaciones del Metro de la Ciudad de México, siempre y cuando no represente una actividad ilícita o propicie el ambulante. Tampoco son motivo de aseguramiento o remisión, en tanto no se ponga en riesgo las instalaciones o el servicio y permitan el libre tránsito. (STC Metro, 10 de septiembre de 2020).

Es evidente que, ante los vacíos jurídicos y la falta de regulaciones del ejercicio del comercio en el transporte público, existe un marco de extralegalidad en el que se criminaliza una actividad comercial y a las personas que la realizan, mientras que se permiten otros usos comerciales en las instalaciones del Metro. En este sentido, es necesario que, independientemente del tipo de actividad comercial que se ejerza en el Metro, se respeten los derechos humanos sin discriminación sobre el tipo de actividad comercial que se ejerza, y que se sigan las primicias del debido proceso al que deben ser sometidas las personas a quienes se les acuse de ser probables infractoras administrativas.

7.5) Consideraciones sobre el estado de la criminalización del trabajo informal en los vagones del STC Metro

A lo largo de estos apartados, hemos demostrado, con base en los casos documentados, que existe una política de criminalización a las personas comerciantes populares del Metro, fundamentada en el afán de las autoridades por erradicar al comercio popular del Metro. Esto ha permitido que se cometan una serie de violaciones en contra de los derechos humanos tanto de las personas comerciantes, como de los estatutos que marcan los procedimientos locales e internacionales sobre el debido proceso de remisión y presentación de personas presuntas infractoras administrativas.

Esto nos lleva a identificar una serie de violaciones a las leyes que podrían entrar dentro de la categoría de las ilegalidades del Estado, esto es, la manera en cómo las propias autoridades desconocen las leyes que deberían regir su actuar, en su afán por imponer el orden social que conviene a sus intereses de gobierno. Estas ilegalidades se agravan cuando dan pie a los abusos policiacos y del personal encargado de administrar la justicia cívica, pues se pierden los derechos humanos fundamentales de la certeza jurídica, el acceso a la justicia, presunción de inocencia y el debido proceso; garantías que debería tener toda persona que es juzgada en su calidad de presunta infractora. De igual modo, estas ilegalidades, además de que no atienden el fenómeno del comercio popular en el Metro, violentan los derechos humanos de las personas comerciantes y dan pie a abusos de autoridad por parte del personal policial, quienes violentan la integridad de las personas y algunas veces, derivan en episodios de brutalidad policiaca como el que presentaremos en el siguiente apartado.

8. La brutalidad policiaca en contra de las personas vagoneras del Metro

El punto más álgido de las violaciones a los derechos humanos fue la ejecución extralegal de Luis Orozco (Serna, 2021), a manos de elementos de la policía del grupo Murciélagos, quienes al golpear a Luis, le ocasionaron la muerte. En este apartado, vamos a profundizar en esta grave violación de los derechos humanos que derivó de un uso excesivo de la fuerza pública, producto de una política de estigmatización y criminalización de las personas que ejercen el comercio popular en los vagones del Metro. Este penoso caso sucedió a pocos días de que se decretará en la Ciudad de México la “Jornada de sana distancia” como medida precautoria de la pandemia por COVID-19 (Maldonado y López, 2020). Analizaremos este caso para mostrar los derechos que se vulneran con estos excesos en el uso de la fuerza pública en contra de las personas que realizan el comercio popular en las instalaciones del Metro.

8.1) Brutalidad policiaca: La ejecución extralegal de Luis Orozco

El 20 de marzo del 2020 a las 17:00 horas, Luis Orozco, una persona que comerciaba congeladas a bordo de los trenes que recorren las estaciones de la línea B del Metro (Serna, 2021), se encontraba en el andén de la estación Lagunilla, cuando fue detenido por elementos de seguridad del grupo Murciélagos de la Secretaría de Seguridad Ciudadana. Cuentan las personas que estuvieron presentes que Luis no agredió a los elementos de la policía. No obstante, manifestó que no era justo que lo remitieran, debido a que no se encontraba vendiendo cuando fue abordado por los policías. Pese a ello, fue maltratado por los seis elementos policiales que lo abordaron, quienes ejercieron un uso desproporcionado de la fuerza física, golpeándolo en la detención y durante el traslado a la Agencia del Ministerio Público Especializada en Atención a Usuarios del Metro, ubicada en las instalaciones del Metro Pino Suárez.

Al arribar a la agencia, los elementos de la policía bajaron a Luis de la patrulla, arrastrándolo de los pies, mientras su cabeza se impactaba contra el piso y los escalones de la estación. Algunas de las personas que presenciaron los hechos relatan que el servidor público a cargo de la agencia, al ver a Luis en las condiciones que lo presentaron, no lo aceptó, razón por la cual los elementos de la policía, sin buscar trasladarlo a un lugar donde le brindaran atención médica, abandonaron a Luis en uno de los pasillos de la estación del Metro Pino Suárez.

Sin embargo, esta acción fue observada por elementos de la Policía Bancaria e Industrial que resguardaban la seguridad en la estación Pino Suárez, quienes detuvieron a los elementos del grupo Murciélagos. Al registrar el estado de salud de Luis, se constató que éste había perdido el pulso y había muerto como consecuencia de los golpes que le propinaron los policías del grupo Murciélagos. A los oficiales se les abrió una carpeta de investigación y por el hecho, se presentó una queja ante la CDHCM, la cual aún sigue en proceso⁷³.

De acuerdo a los datos de la queja colectiva presentada ante la CDHCM realizada por personas que se dedican al comercio popular en el Metro de fecha 4 de febrero de 2020 (FECOPRESS, 2020), encontramos el relato del caso de Luis Orozco, el cual es un claro ejemplo de la brutalidad policiaca que se ha desplegado en contra de las personas que ejercen el comercio popular en el Metro, la cual es consecuencia de una política que, lejos de buscar alternativas para atender a las personas que realizan el comercio popular en el Metro, las ha estigmatizado y criminalizado. Las repercusiones de una política de este tipo, como es evidente, son graves en la medida en la que tensan las de por sí conflictivas relaciones entre los grupos policiacos y las personas (Silva, 2019: 186). Al respecto, antes de avanzar hacia un análisis jurídico de la brutalidad policiaca y las violaciones que esta acción representa en el marco de los derechos humanos, conviene que nos detengamos en el análisis sociológico de los fundamentos políticos que sirven como base de esta práctica.

En primera instancia, siguiendo el trabajo que realizó Carlos Silva (2019) al estudiar el uso excesivo de la fuerza policial en la Ciudad de México, con base en el estudio de las denuncias antepuestas ante la CDHCM, encontró que:

⁷³ Sobre este procedimiento, no se nos permitió tener acceso a la carpeta correspondiente.

Las formas y motivaciones del abuso policial en la Ciudad de México no obedecen solamente a los problemas propios del control de un sospechoso al detenerlo, sino también a prácticas ilegales para obtener una confesión o para la consecución de una renta monetaria. (Silva, 2019: 168).

En el caso de la punición del comercio popular en el Metro, el abuso policial sólo se manifiesta en relación con el primer aspecto, concerniente al trato y control de las personas sospechosas de haber cometido una falta administrativa.

No obstante, en el contexto general de la Ciudad de México, tenemos que partir del hecho de que las relaciones entre la ciudadanía en general y los grupos policiales, son tensas. Por ello, no causa sorpresa que “desde su fundación en 1993, casi una quinta parte de las quejas recibidas por diversas violaciones a los derechos humanos corresponden a agentes de las distintas policías que operan en la ciudad” (Silva, 2019: 174). Esta relación cobra tintes más álgidos cuando existe una política que estigmatiza y criminaliza a un grupo social (Pérez, 2013), como hemos evidenciado que sucede con las personas que comercian en los vagones del Metro de la Ciudad de México.

Las consecuencias de esta estigmatización derivan en la construcción de una amenaza social que, más allá de los fundamentos legales que existan o no, para la sanción de sus conductas, influyen en la percepción del peligro social que debe ser atendido en aras del orden y la paz social. De tal modo, desde distintas corrientes de la teoría criminalística (Silva, 2019: 172-173), se justifica socialmente el uso de la fuerza policiaca, en la medida en la que se controla a un supuesto peligro para la sociedad. De este modo, a pesar de existe todo un discurso jurídico que protege los derechos humanos de las personas que habitan en la Ciudad de México, como lo apunta Silva:

...los mismos factores vinculados a la percepción de peligro para el policía u otras personas presentes también pueden ser disparadores significativos del uso ilegítimo de la fuerza policial. En este sentido, los policías mexicanos, al realizar detenciones o controles, parecen responder de mejor forma al principio de necesidad en el uso de la fuerza que a los principios de proporcionalidad y razonabilidad. (Silva, 2019: 186).

Con lo anterior, queremos dejar claro que, si bien la responsabilidad del uso de la fuerza pública recae en los elementos de seguridad, esto no exime de responsabilidad a las autoridades que promueven este tipo de políticas que estigmatizan y criminalizan a las personas que ejercen el comercio popular, como es el caso de la política de “cero tolerancia”; pues los discursos y acciones que se toman desde los mandos superiores de las autoridades, en gran medida construyen un clima social de violencia que incita y justifica el actuar ilegal de los grupos policiales encargados de resguardar la seguridad de las personas en las instalaciones del Metro. Estos discursos que posicionan a las personas comerciantes como amenazas sociales, incitan el uso desmedido de la fuerza pública en su contra, a pesar de que la brutalidad policiaca es ilegal con base en los marcos jurídicos nacionales e internacionales que protegen el derecho a la seguridad y a la integridad personal.

Por otro lado, la falta de coherencia jurídica, que ya hemos evidenciado, con respecto a las leyes que buscan sancionar el comercio popular en el Metro; ocasiona que se vulnere el derecho a la certeza jurídica y que se construyan relaciones de interpretación y negociación de las leyes y sanciones, que derivan en la corrupción que relaciona a los grupos policiales, los jueces cívicos y las personas que comercian en los vagones del Metro. Una situación que también ha identificado Silva (2016) en referencia al estudio de Paul Chevigny, como una precondition para la emergencia de la brutalidad policiaca, pues ésta se refleja en las formas con las que los policías buscan obtener confesiones o información de una persona, en las formas en las que se castigan las desobediencias civiles y en las formas en las que obtienen ingresos extras al salario que perciben por su servicio (Silva, 2016: 5). Conductas como las que hemos descrito a lo largo de este informe, las cuales han creado un círculo nocivo que tiene como punto final la brutalidad policiaca, con las fatales consecuencias que ya hemos expuesto a partir de la ejecución extrajudicial de Luis Orozco.

De forma similar a como Ananya Roy (2011) lo ha identificado para el caso de la informalidad, en la producción social de los infractores y en la tipificación del criminal social, es el gobierno quien produce el desorden social, así como faculta a los cuerpos policiacos en el uso desmedido de la fuerza, con base en el endurecimiento de los marcos jurídicos y de las sanciones administrativas en contra de las personas que ejercen el comercio popular. Sin prestar atención a las condiciones estructurales de pobreza y falta de oportunidades que están en la raíz del fenómeno del comercio popular, actividad que a pesar de las concepciones morales de las autoridades, es una actividad económica lícita y un medio para que las personas que la ejercen obtengan su ingreso vital.

Por su parte, debido a que gran parte de las detenciones que hemos presentado involucraron el uso de la violencia, es necesario mencionar la interrelación que existe entre la libertad personal y el derecho a la seguridad personal. Con anterioridad hemos expuesto que para privar de la libertad a una persona, deben agotarse los supuestos de ley; no es una acción que pueda realizarse de manera arbitraria. De acuerdo con lo expuesto, la Corte IDH ha determinado que, con independencia del motivo o duración de la privación de la libertad, ésta se entiende como cualquier forma de detención o retención, encarcelamiento, o custodia de una persona, ordenada o bajo control de facto de una autoridad (Corte IDH, 2008), ya sea ésta penal o administrativa (Corte IDH, 2014: 42).

8.2) Elementos jurídicos en contra de la criminalización del comercio popular en el Metro

En concordancia al estudio jurídico que hemos realizado, podemos constatar que la política de “cero tolerancia” en contra las personas que ejercen el comercio popular en los vagones del Metro, es una política criminalizante que, como lo hemos presentado, vulnera los derechos humanos de las personas comerciantes. Esto hace que la política que han seguido las autoridades del STC Metro y del gobierno de la Ciudad de México para erradicar al comercio popular del Metro, además de ser discriminatoria, tenga tintes cercanos a la ilegalidad, en la medida que al vulnerar los derechos humanos de las personas comerciantes, desconoce diversos artículos constitucionales y pasa por encima de los tratados y acuerdos de los que el Estado Mexicano es parte.

De igual modo, los atropellos que sufren las personas comerciantes en sus derechos humanos transgreden algunas recomendaciones que la CDHCM ha realizado con respecto a otros casos. El caso más cercano al de la criminalización del comercio popular en el Metro, se puede encontrar en la Recomendación 7/2015, en la cual se manifiesta

en contra de la política de limpieza social y criminalización de las personas que viven, y sobreviven, en situación de calle. En dicha recomendación, se documentan retiros forzados y el uso del derecho penal selectivo como un mecanismo que complementa una política pública que sanciona la pobreza de las personas que viven en situación de calle. Al respecto, se identificó que:

La clasificación de las formas de discriminación pone en evidencia que es una conducta que puede ser clara o sutil, pero que en todos los casos constituye una violación a los derechos humanos. La discriminación pues se origina en una norma, una disposición o un acto que es aparentemente neutral, es decir, que no está dirigido a un grupo determinado con el objetivo de menoscabar sus derechos, sin embargo, su aplicación tiene como resultado la afectación en el goce de los derechos de un grupo en particular de personas que comparte determinadas características (...) La estigmatización crea un clima propicio para que [aquellas personas] en situación de riesgo se encuentren ante una amenaza latente a que su vida y libertad sean ilegalmente restringidas. (CDHCM, Recomendación 7/2015: 23).

En ese sentido, existe una diferenciación hacia las personas agraviadas por su condición de calle, puesto que las autoridades señalan que los vecinos pedían la recuperación del espacio público, debido a las conductas que realizaban dichas personas. Al respecto, cabe destacar que las labores de limpieza y retiro de pertenencias por parte de autoridades delegacionales obedecieron, en primer orden, a conceptos de estigmatización contruidos alrededor de las poblaciones callejeras. En ese sentido, la población en situación de calle que pernoctaba en la explanada de la estación Candelaria, al tener un modo de vida basado en el espacio público, fue sujeta de diversas acciones que restringen sus derechos humanos y un trato diferenciado en su perjuicio, que reforzó el estigma hacia su forma de vida (CDHCM, Recomendación 7/2015: 24-26).

Es notable el paralelo que podemos encontrar en el caso de las personas en situación de calle, con la política de “cero tolerancia” en contra de las personas que ejercen el comercio popular en el Metro, quienes también sufren de estigmatización y han sido criminalizadas por las acciones policiales y jurídicas en su contra. En virtud de terminar con este tipo de políticas que lesionan los derechos humanos de las personas que viven en algún contexto de pobreza, la CDHCM resalta la necesidad de transitar de un esquema de seguridad pública a un modelo de seguridad ciudadana, a través del cual se garanticen los derechos de todas las personas, dejando de lado la intervención policial para el ataque, como forma de agresión en contra de la ciudadanía. Es importante señalar que, de acuerdo con lo expresado en el presente párrafo, la política de “cero tolerancia” encubre acciones de limpieza social, dirigidas a personas en situación de discriminación por vivir en contextos de pobreza. Un impacto que se incrementa cuando existe en las personas que se criminalizan por ejercer el comercio informal, interseccionalidad por género, edad, discapacidad, idioma o lengua, entre otros.

Con base en estos argumentos, es evidente que la CDHCM reprueba el uso del derecho penal y el uso de la fuerza como parte de una política criminalizante de la población. Por el contrario, lo que se busca es promover y garantizar que la intervención de la fuerza pública se dé sólo bajo parámetros de legalidad, absoluta necesidad y proporcionalidad. Esto queda sustentado en el concepto de seguridad ciudadana, el cual parte de la idea que:

*En los regímenes democráticos, el concepto de seguridad frente a la amenaza de situaciones delictivas o violentas, se asocia a la “seguridad ciudadana” y se utiliza en referencia a la seguridad primordial de las personas y grupos sociales [...] Las autoridades encargadas de la seguridad pública y la procuración de justicia en el Distrito Federal, tienen un papel activo y fundamental en la garantía y respeto de los derechos humanos, sobre todo cuando los mismos se ejercen de manera masiva y en espacios de absoluto dominio público como son las calles y plazas, pues este es el mejor contexto para poner en práctica el concepto de seguridad ciudadana. Al respecto, la Corte IDH ha establecido que el Estado tiene un deber de vigilancia sobre el actuar de sus cuerpos de seguridad, a quienes les está atribuido el uso de la fuerza legítima, a fin de que respeten el derecho a la vida de quienes se encuentran bajo su jurisdicción. Es por lo anterior, que resulta contraria a los derechos humanos, la actitud de los elementos de seguridad cuando, en lugar de garantizar bajo el máximo espectro el ejercicio de los derechos de las personas manifestantes, optan de manera privilegiada por el uso desmedido de la fuerza y por la aplicación del derecho penal del enemigo [...] La democracia, como la entiende la Comisión, para estos casos, puede ser definida como “una técnica de convivencia que persigue solucionar no violentamente los conflictos”. Mientras que el derecho, es entendido como “la técnica social que consiste en provocar la conducta socialmente deseada a través de la amenaza de una medida coercitiva que debe aplicarse en caso de un comportamiento contrario”, que racionaliza y legitima el uso de la fuerza que posee el Estado (el poder punitivo) en la resolución y prevención de las manifestaciones de la conflictividad. **(CDHCM, Recomendación 10/2015: 9-10).***

Además, en las detenciones arbitrarias e ilegales que criminalizan a las personas, tanto en situación de calle, como a las personas comerciantes, se observa que las víctimas fueron detenidas de manera arbitraria e ilegal y, en la mayoría de los casos, se les vinculó a un proceso penal sin garantizar sus derechos. Esto evidencia que la autoridad no reconoce los derechos de estas personas, lo cual es un evidente rasgo de discriminación (CDHCM, Recomendación 10/2015: 10).

Por ello, la política de “cero tolerancia” en contra de las personas que ejercen el comercio popular en los vagones del Metro, es una política criminalizante; al tiempo que hace un uso selectivo del derecho administrativo y penal en condiciones similares a las identificadas por la CDHCM en otros casos de los que se emitieron contundentes recomendaciones. Del mismo modo, esta política en contra del comercio popular en el Metro, violenta flagrantemente el artículo 42 de la Constitución Política de la Ciudad de México, el cual se refiere a la instauración de una policía ciudadana en la Ciudad de México.

Además, es importante señalar que el artículo 48 de la Constitución Política de la Ciudad de México establece la necesidad de que el gobierno de la CDMX, bajo la orientación del Programa de Derechos Humanos, adoptará las medidas necesarias para la protección efectiva, de manera diferenciada, de los derechos de los sectores de la población en condición de discriminación; con especial énfasis en la protección de su integridad personal y su seguridad jurídica, con base en un enfoque de inclusión. Esto no es tomado en cuenta en el caso de las personas que comercian en el Metro, quienes, por las cuestiones que hemos expuesto a la largo de este informe, son objeto de diversos grados de pobreza.

Por último, la medida no es proporcional, porque ha implicado que las personas que comercian en el Metro sean maltratadas en el momento de la detención. Entre las personas vejadas se han encontrado personas con discapacidad, personas menores de edad y mujeres, quienes, al “resistirse” a la injustificada remisión, han sido presentados ante el agente del Ministerio Público por ser acusados por el delito de resistencia de particulares.

Con base en las pruebas que hemos presentado, la última intención de este informe es proponer algunas medidas que tendrían que ser tomadas en cuenta para atender a las personas que comercian en el Metro, de modo tal que se respeten sus derechos humanos y no se vulnere su derecho a obtener el sustento de manera lícita y honrada.



Fotografía: César Parra

9. Comercio popular y derechos humanos: algunas líneas para la creación de políticas para regular el comercio popular en el Metro de la Ciudad de México

El recuento que hemos realizado a lo largo de este informe sobre las condiciones sociolaborales y las condiciones jurídicas en las que viven las personas que comercian en los vagones del STC Metro, nos ha permitido formular los siguientes puntos conclusivos que, de atenderse, podrían ser la base para creación de políticas públicas que atiendan de forma integral las necesidades de las personas comerciantes, sin que ello afecte el uso del transporte público con los fines con los que fue concebido, que es la segura movilidad de las personas en la Ciudad de México:

Es necesario que se reconozca que debido a las desigualdades y la pobreza histórica que ha asolado a un gran porcentaje de la población que habita en la Ciudad, así como en la Zona Metropolitana del Valle de México, y debido a las personas que se aglomeran en su espacio, el Metro de la Ciudad de México ha cumplido otras funciones sociales que van más allá de su uso planeado exclusivamente como medio de transporte urbano.

Es urgente que se realice un diagnóstico sobre las personas que ejercen sus actividades económicas en los espacios del STC Metro, el cual reconozca la heterogeneidad de poblaciones y actividades que se realizan bajo la ciudad. Es con base en el reconocimiento de esta heterogeneidad que se podrá atender de mejor manera las necesidades específicas de cada grupo poblacional y a partir de ahí proponer políticas públicas adecuadas a la realidad.

Al reconocer la heterogeneidad de las características de las personas comerciantes populares, se debe identificar el lugar de residencia de las mismas, así como entender y atender este fenómeno desde una perspectiva metropolitana debido a las personas que viven en los municipios del Estado de México y que realizan sus actividades laborales en los espacios de la Ciudad de México. Así, las soluciones deben de ser pensadas con la coordinación de las autoridades de ambas entidades, de tal forma que se impulsen políticas conjuntas que atiendan los temas de trabajo y de las desigualdades, que están en la raíz de la atención a las personas que ejercen el comercio popular.

En este informe enfatizamos la variable de género y la condición etaria como dos condiciones que agudizan las desigualdades que viven las personas que ejercen el comercio popular en el Metro.

Respecto a la variable de género, se deben crear acciones que no violenten a las mujeres comerciantes que son madres de familia, quienes no cuentan con un espacio seguro en donde dejar a sus hijos e hijas mientras ellas trabajan, recayendo en ellas tradicionalmente el trabajo del hogar no remunerado, con énfasis en el cuidado de sus hijos e hijas. En este sentido, consideramos que es indispensable establecer espacios y estancias disponibles para las personas autoempleadas de la Ciudad de México, como lo son las mujeres vagoneras.

Por su parte, en meses recientes las personas vagoneras, en especial las mujeres, han denunciado que el Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF), bajo la bandera del combate a la explotación infantil, han comenzado a intimidar a las personas comerciantes que llevan a sus hijos e hijas a los espacios del Metro amenazándolas con quitárselos. A las personas comerciantes se les acusa de llevar a sus hijos e hijas al Metro con fines de explotación laboral. No obstante, esta criminalización no reconoce las desigualdades que viven las personas trabajadoras en empleo informal de escasos recursos, quienes carecen de estancias infantiles

accesibles para ellas, así como de una red de apoyo que cuide a sus hijos e hijas mientras ellas salen a trabajar. Una vez más, es necesario impulsar políticas que, lejos de criminalizar a las personas comerciantes populares, comprendan y busquen soluciones a las desigualdades que afrontan día con día.

En virtud de lo anterior, surge la urgencia de contar con un sistema de cuidados en la ciudad, tal como lo establece la Constitución de la CDMX. Esto permitiría que estas mujeres, que hoy carecen de seguridad social y acceso a guarderías, tengan la posibilidad de dedicar más tiempo a sus actividades productivas e incrementar sus ingresos, sabiendo que sus hijos e hijas se encuentran en un espacio de cuidado adecuado.

En atención a las desigualdades de género, es necesario que las autoridades sean sensibles ante los riesgos que viven las mujeres comerciantes. En este sentido, cuando las mujeres sean remitidas al Centro de Sanciones Administrativas y de Integración Social “Torito”, se solicita que se les brinde la opción de permanecer hasta las 5 am, con el fin de que, una vez cumplido el tiempo de su arresto administrativo, puedan regresar de forma segura a sus domicilios. Con lo cual, se evita exponerlas a los riesgos que rodean a la zona y se acentúan durante la madrugada, cuando son liberadas las mujeres de su arresto administrativo.

Respecto a las personas comerciantes vagoneras en general, es necesario recalcar que existe una falta de consistencia jurídica en el tratamiento del comercio popular en el Metro. Por un lado, la prohibición del comercio popular, se encuentra inscrita en el Reglamento de la Ley de Movilidad, más no en la Ley de Movilidad. Razón por la cual, en la práctica, el Reglamento se posiciona más allá de la Ley, lo cual es incorrecto. En la misma tónica, a las personas vagoneras se les aplica una sanción administrativa que está establecida en la Ley de Cultura Cívica, no obstante, esta sanción parte de una interpretación del Juez, pues en dicha ley no existe una sanción específica para el comercio popular en el Metro. Esta falta de correspondencia jurídica es violatoria de sus derechos humanos en materia de seguridad jurídica, tal como lo señaló la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México en la recomendación 14/2016, a propósito de las irregularidades en la sanción de las protestas por el incremento del precio del boleto. Siguiendo la lógica del derecho humano a la seguridad jurídica, para que la sanción fuera aplicable, debería de estar claramente establecida y tipificada en las leyes y reglamentos que regulan las conductas en la Ciudad de México.

Destacamos la urgencia de construir un andamiaje jurídico para el comercio popular en el STC Metro que se encuentre fundamentado en el respeto de los derechos humanos. Pues, las leyes y reglamentaciones que presentan las autoridades del STC Metro para prohibir y sancionar el comercio popular en el Metro, además de no adecuarse al supuesto específico, no pueden estar por encima del texto constitucional y los tratados internacionales de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es parte. Esto es importante porque las ilegalidades (que se traducen en violaciones a los derechos humanos) en las que incurren las autoridades de los Juzgados Cívicos, dan pie a que los grupos policiales actúen fuera del debido proceso para la detención y sanción de supuestas personas infractoras, con lo que se gestan los lamentables episodios de brutalidad policial que hemos narrado en los casos que presentamos a lo largo del informe. Los cuales, como hemos mostrado, ya han tenido consecuencias fatales.

Con respecto a la detención, es indispensable que conforme a la ley, ésta se realice únicamente en flagrancia. No es legalmente legítimo detener a las personas solo por ser “conocidas”. Adicionalmente, dado que la autoridad sanciona por una falta administrativa, lo razonable es que cese el uso de esposas para trasladar a quien haya cometido una falta al Juzgado Cívico. Es indispensable que en los casos de uso excesivo de la fuerza por parte de la policía, al momento del arresto, haya una sanción para las fuerzas policíacas implicadas.

Se debe hacer una estrategia de identificación de fabricación de delitos por parte de la policía para sancionar a las fuerzas policiacas que así lo realicen, pues echan a andar la infraestructura y los recursos judiciales en casos improcedentes, por no probarse que el delito fue cometido.

En el caso que la persona comerciante sea remitida al Juzgado Cívico o al Ministerio Público, es imperante que se respeten sus derechos humanos como persona detenida en calidad de presunta culpable. Por ejemplo, garantizar el derecho de que la persona detenida cuente con una persona que la defienda en contra de las acusaciones de las autoridades policiales que la presentan ante los jueces cívicos o ministeriales.

Idealmente se propone el reconocimiento del comercio popular en el Metro como un oficio que, más allá de ser registrado como una categoría de trabajo no asalariado, debería de gozar de las garantías y derechos que ofrece cualquier otro tipo de trabajo. Con lo cual, también se pugna por la despenalización y la no criminalización de este trabajo.

Si bien es cierto que las personas comerciantes vagoneras no se encuentran reguladas por el Reglamento de Trabajadores No Asalariados del Distrito Federal, también es cierto que al ser el comercio un actividad de autoempleo, éstas deberían de ser entendidas por el Juez Cívico como personas trabajadoras no asalariadas, al momento de interpretar y aplicar la Ley de Cultura Cívica. En virtud de ello, en caso de ser presentadas las personas comerciantes vagoneras ante el Juzgado Cívico, se les debería de cobrar la multa más baja (una UMA⁷⁴ por concepto de la falta administrativa o se le debería permitir conmutar el pago de la multa por trabajo en favor de la comunidad.

También se debe reconocer que si bien existe una prohibición en el Reglamento de la Ley de Movilidad en torno al uso comercial de los espacios que constituyen el STC Metro, esta prohibición no es una justificación suficiente para estigmatizar y criminalizar a las personas que ejercen alguna actividad comercial en las instalaciones del STC Metro, pues además de que se violentan sus derechos humanos, se incurre en una práctica de criminalización de la pobreza y discriminación.

Términos como “limpieza” del comercio en las estaciones o “liberación” de las estaciones del comercio informal, deben de cesar. Esos términos refuerzan que el comercio equivale a la suciedad, o que el comercio ha tomado o secuestrado el espacio. Estas connotaciones negativas dadas desde la misma autoridad afectan el respeto de los derechos de las personas comerciantes en empleo informal, son discriminatorias y estigmatizantes.

Este punto es clave, pues el fenómeno del comercio popular en el Metro, e incluso en el espacio público, ha sido enfocado por las autoridades como un problema criminal, y por consecuencia las medidas policiales que se han implementado a lo largo de los años. El fenómeno del comercio popular en el Metro no ha sido visto como una actividad que surge de las desigualdades estructurales con respecto a la falta de empleos bien remunerados y a la falta de oportunidades para las poblaciones con menor grado educativo, menor preparación técnica y mayor edad. En conclusión, es necesario cambiar el enfoque y la perspectiva para atender a las personas trabajadoras en el comercio popular.

⁷⁴ Para el 2022 la Unidad de Medida y Actualización (UMA) para la Ciudad de México, es de 96.22 pesos.

Es necesario que se construyan acercamientos no policiales ni criminalizantes a las personas comerciantes en el Metro, que permitan a las autoridades reconocer sus necesidades según sexo, edad, grado educativo y condición social de origen. Al respecto, es necesario que se construya una perspectiva humana y no policial en torno al comercio popular en el STC Metro.

En una lógica de regulación y ordenamiento del comercio popular en el Metro, se deben reconocer los flujos de mercado que terminan por realizarse en el comercio popular en el Metro. En este sentido, si existe algún conflicto con las mercancías que se expenden en los espacios del STC Metro, sería necesario que las autoridades atendieran al flujo completo del mercado de producción de mercancías, en referencia a lo que llamamos “mercancías grises” o “mercancías digitales” de origen Chino, y que no sólo se encarguen de criminalizar y penalizar al último y más débil eslabón de la cadena productiva: la persona comerciante.

Finalmente, se deben construir de manera conjunta con las poblaciones de comerciantes populares, alternativas laborales que pongan en armonía, los derechos humanos de acceso al trabajo digno con los propios que resguardan la movilidad urbana. Estas alternativas deben de ser consensuadas con las personas comerciantes y deben incluir, en caso de que así lo consideren, la posibilidad de ocupar locales establecidos dentro del Metro, con el pago de una renta social adecuada y accesible para las personas comerciantes.



Fotografía: César Parra

Bibliografía

Alba, Carlos (2012). "La calle para quien la ocupa. Las condiciones sociopolíticas de la globalización no hegemónica en México DF", *Revista Nueva Sociedad* núm. 241, septiembre-octubre de 2012, pp. 79-92.

Alba, Carlos; Lins Ribeiro, Gustavo; Mathews, Gordon (2015). *La globalización desde abajo. La otra economía mundial*. México. Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México.

Alonso, Lara (2015). "Vagoneros. Economía informal en el metro de la Ciudad de México", Tesis de máster en Investigación Antropológica y sus Aplicaciones, Madrid, Departamento de Antropología Social y Cultural, Facultad de Filosofía, Universidad Nacional de Educación a Distancia.

Arrazola Jaramillo, Fernando (2014). "El concepto de seguridad jurídica, elementos y amenazas ante la crisis de la ley como fuente del derecho". *Revista del Derecho Público*. Núm. 32, Universidad de los Andes, enero-junio de 2014, pp. 1-27. < <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4760108.pdf>.>

Auyero, Javier (2001). *La política de los pobres. Las practicas clientelistas del peronismo*. Buenos Aires, Manantial.

Barbosa Cruz, Mario (2008). *El trabajo en las calles: subsistencia y negociación política en la ciudad de México a comienzos del siglo XX*, México, D.F, El Colegio de México/Centro de Estudios Históricos/ Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Cuajimalpa.

Castells, Manuel y Portes Alejandro (1995). "El mundo debajo: orígenes, dinámica y efectos de la economía informal" en Víctor Tokman (Comp.) *El sector informal en América Latina. Dos décadas de análisis*, México, Editorial Conaculta, pp. 233-270.

Castillo García, María Ellizabeth (2009). "Transporte colectivo metro: soporte de redes en el comercio ambulante (vagoneros)", Tesis de licenciatura en Sociología Urbana, México, División de Ciencias Sociales y Humanidades Departamento de Sociología Urbana, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco.

Cea Egaña, José Luis (2004). "La Seguridad Jurídica como derecho fundamental". *Revista de Derecho*. Universidad Católica del Norte - Sede Coquimbo, 2011, No. 1,2004, pp. 47-70. <https://revistaderecho.ucn.cl/article/download/2147/2682/>.

CICR (2011). "Los niños afectados por los conflictos armados y otras situaciones de violencia", < <https://www.icrc.org/es/doc/assets/files/publications/icrc-003-4082.pdf>

Código Penal de la Ciudad de México (2020). *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*, 29 de julio de 2020.

Comisión de los Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDHCM) (2015). Recomendación 7/2015. Caso: Retiros forzados y criminalización de personas en situación de calle. México.

Comisión de los Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDHCM) (2015). Recomendación 10/2015 Caso: Detención arbitraria; uso indebido de la fuerza, tortura y otros tratos crueles inhumanos o degradantes; uso selectivo del derecho penal, obstaculización o injerencias arbitrarias en el contexto de manifestaciones públicas y protesta social, en la marcha que se llevó a cabo en conmemoración del 45° Aniversario de los sucesos ocurridos en la Plaza de las Tres Culturas el 2 de octubre de 1968. México.

Comisión de los Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDHCM) (2016). Recomendación 14/2016. Casos: Deficiente calidad en la prestación del servicio público otorgado por el Sistema de Transporte Colectivo (Metro), en el contexto del alza a la tarifa, su posterior aplicación y aprovechamiento; Detenciones ilegales y arbitrarias y obstaculizaciones de la manifestación pública y protesta social como ejercicio del derecho a la libertad de expresión, por la inconformidad ante el alza de la tarifa. México.

Comisión de los Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDHCM) (2017). "Diagnóstico sobre el servicio y las instalaciones del Sistema De Transporte Colectivo 2013-2018", México, STC Metro-CDMX, < <https://www.metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Banners/diagnostico.pdf>>.

Constitución Política de la Ciudad de México (CPCDMX) (2017). México: Porrúa.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) (1917). México.

Corte IDH (2004). Opinión consultiva oc-17/2002, 28 de agosto de 2002. Solicitada por la comisión interamericana de derechos humanos, < https://www.corteidh.or.cr/docs/opiniones/seriea_17_esp.pdf>.

Corte IDH (2010). "Caso vélez Loor vs. Panamá. Resumen oficial emitido por la Corte". Sentencia de 23 de noviembre de 20101 (excepciones preliminares, fondo, reparaciones y costas), < https://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec_218_esp2.pdf>.

Cross, John (1998). *Informal Politics. Street vendors and the State in Mexico City*, Stanford, California, Stanford University Press.

Crossa, Verónica (2009). "Resisting the entrepreneurial city: Street vendor's struggle in México City's Historic Center", *International journal of urban and regional research*, Volume 33.1 March 2009, pp. 43-63.

Crossa, Verónica (2017). "Cambiano las categorías morales en el discurso público: De la calle al espacio público en la Ciudad de México". *Revista Internacionales* Vol. 3, Núm. 5, enero-junio de 2017, pp. 16-37.

Crossa, Verónica (2018). *Luchando por un espacio en la ciudad de México. Comerciantes ambulantes y el espacio público urbano*, México, El Colegio de México.

Costes, Laurence (1989). "Les petites commercants du métro parisien", *Reveu européenne de migrations internationales*, Vol. 4 Num, 3, pp. 57-71.

Davis, Diane (1991). "Urban transport, dependent development and change: lessons from a case study of Mexico City's subway", *Canadian Journal of Development Studies* Vol. XII, N° 2, 1991, pp. 329-355.

Davis, Diane (2013). "Zero-Tolerance Policing, Stealth Real Estate Development, and the Transformation of Public Space Evidence from Mexico City", *Latin American Perspectives*, issue 189, vol. 40 no. 2, March 2013, pp. 53-76.

Delgado Ramos, Gian Carlo y López García, David (2020). *Las ciudades ante el COVID-19: nuevas direcciones para la investigación urbana y las políticas públicas*. México. UNAM.

Diario Oficial de la Federación (1993). "Ordenanza por la que se declara a las instalaciones del STC Metro como zona de zonas de alta seguridad", México, Gobierno Federal de los Estados Unidos Mexicanos.

De Certau, Michel (1980). *La invención de lo cotidiano. Vol 1: Las artes del hacer*. México, Universidad Iberoamericana.

De la Garza Toledo, Gustavo; Gayosso Ramirez, Jose Luis; Pogliaghi, Leticia (2017). "Corporatism, Informality and Democracy in the Streets of Mexico City", *Global Labour Journal*, 2017, 8(3), pp. 219-233.

Domínguez Prieto, Olivia (2010). *Trovadores posmodernos: músicos en el Sistema de Transporte Colectivo Metro*, México, Universidad Nacional Autónoma de México.

Escalante Gonzalbo, Fernando (2018). *Retrato de grupo con credencial de elector. Imágenes de la democracia 2006, 2009, 2012*. México, Instituto Nacional Electora.

Gaceta Oficial de la Ciudad de México (2017). *Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal*, Ciudad de México, Gobierno de la Ciudad de México.

Gaceta Oficial del Distrito Federal (2010). Aviso por el cual se dan a conocer las reglas de operación del Programa de Seguro de Desempleo para Vagoneros en el Sistema de Transporte Colectivo 2010. México, 9 de julio de 2010. Gobierno del Distrito Federal.

Gaceta Oficial del Distrito Federal (2014). Acuerdo por el que se instruye a la Secretaría de Gobierno, Desarrollo Económico y al Sistema de Transporte Colectivo (METRO) para implementar las acciones estratégicas necesarias a fin de generar la integración a la economía formal de los comerciantes al interior del Sistema de Transporte Colectivo. México, 6 de marzo de 2014. Gobierno del Distrito Federal.

Goffman, Erving (1970). *Estigma. La identidad deteriorada*, Buenos Aires, Amorrortu.

Hart, Keith (1973). "Informal Income Opportunities and Urban employment in Ghana", *The journal of modern African studies*, Vol. 11, No. 1 (Mar.1973), pp. 61-89.

Ibargüengoitia, Jorge (1972). *Viajes en la América ignota*, México, Joaquín Mortiz.

Juárez Gutiérrez, Carlos (2018). "La política de Cero Tolerancia contra los vagoneros del Metro: aferrándose a un trabajo prohibido", Tesis de maestría en Estudios Sociales, México, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa.

Ley de Cultura Cívica (2019). Gaceta Oficial de la Ciudad de México. Ciudad de México, Gobierno de la Ciudad de México.

Lezama de la Torre, José Luis (1991). "Ciudad, mujer y conflicto: el comercio ambulante en el D.F.". *Revista Estudios Demográficos y Urbanos*. Vol. 6, núm. 3, pp. 649-675.

Link, Bruce G. y Phelan Jo C. (2001). "Conceptualizing stigma" *Annu. Rev. Socio.* 2001. 27, pp. 363-385.

Lomnitz, Larissa (1975). *¿Cómo sobreviven los marginados?* México. Siglo XXI.

Lomnitz, Larissa (1995). "Mecanismos de articulación entre el sector informal y sector formal urbano" en Víctor Tokman (Comp.) *El sector informal en América Latina. Dos décadas de análisis*, México, Editorial Conaculta, pp. 501-528.

Matías, Dewey (2016). "Porous borders. The study of illegal markets from a sociological perspective" MPIfG Discussion papper 16/2 Max Planck Institut, pp. 1-11.

McCarthy, Doyle E. (1989). "Emotions are social things: an essay in the sociology of emotions", en D. Franks and E. Doyle McCarthy (ed.), *The Sociology of Emotions: Original Essays and Research Papers*, Jai Press Inc, Connecticut, pp.51-73.

Méndez, Alejandro; Aké, Sofía y Bautista, Alliet (1990). "El metro: un espacio para el comercio ambulante", *Momento Económico*, Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM, número 51, septiembre-octubre de 1990.

Monsiváis, Carlos (1989). *Los rituales del caos*, México. Era.

Navarro Benítez, Bernardo (1984). "El metro de la ciudad de México", *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 46, No. 4 (Oct.- Dec., 1984), pp. 85-102.

Ordenanza por la que se declara a las instalaciones del STC Metro como zona de zonas de alta seguridad (1993). Gaceta Oficial del Distrito Federal. México, Gobierno Federal de los Estados Unidos Mexicanos.

Organización de las Naciones Unidas (ONU) (2006). Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad, <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>

Organización de las Naciones Unidas (ONU) (2014). Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. Observación General 35, libertad y seguridad personal.

Pacheco Gómez Muñoz, María Edith (2004). *Ciudad de México, heterogénea y desigual: un estudio sobre el mercado de trabajo*, México, El Colegio de México.

Pérez Correa, Catalina (2013). "Marcando al delincuente: estigmatización, castigo y cumplimiento del derecho", *Revista Mexicana de Sociología* 75, núm. 2 (abril-junio, 2013), pp. 287-311.

Pérez, Trejo, Hugo (2013). "Economía subterránea en el subterráneo: estudio de caso de la línea 2 del metro de la Ciudad de México (Tasqueña-Cuatro Caminos)", Tesis de licenciatura en Sociología, México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México.

Portes Alejandro y Haller William, (2004). "La economía informal. División de Desarrollo Social". *Serie políticas sociales*, num. 100 Santiago de Chile, noviembre de 2004.

PUEC (2010). *Mujeres dirigentes del comercio popular en el Centro Histórico de la Ciudad de México*, México, PUEC-UNAM.

Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal (2017). Gaceta Oficial de la Ciudad de México. Ciudad de México. Gobierno de la Ciudad de México.

Roy, Ananya (2011). "Slumdog cities: Rethinking subaltern urbanism", international journal of urban and regional research" Volume 352, March 2011, pp. 223-238.

Ruíz de los Santos, Sandra Rosalía (2011). "La identidad y acción colectiva en los vagoneros del metro", en Enrique de la Garza Toledo (Coord) *Trabajo no clásico, organización y acción colectiva*. Tomo I. México, UAM Iztapalapa/Plaza y Valdés editores, pp. 53-108.

Sánchez Correa, Verenise (2009). "¡Lleve la oferta, la promoción, cinco pesos le vale, cinco pesos le cuesta! Los vagoneros: la mafia donde todos ganan: reportaje /tesis licenciatura Licenciado en Ciencias de la Comunicación, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México.

Scheff, Theodore (1988). "Shame and conformity: The deference-Emotion-System", *American Sociological Review*, 53, pp. 395-406.

Secretaría de Seguridad Pública (SSP) (2003). *Reporte Giulliani - SSP*, México.

Serna Luna, Erick (2013). "Los que laboran en la oscuridad. La informalidad regulada del discapacitado visual bajo la ciudad". Tesis de Maestría en Estudios Urbanos, México, Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales, El Colegio de México.

Serna Luna, Erick (2014). "De la sierra al subterráneo. Los supuestos migrantes rurales de la sierra norte de Puebla y la economía de la mendicidad en el metro de la Ciudad de México", en María Isabel Angoa Pérez, Alejandro Sánchez Zárate e Isaías Aguilar Huerta (Comp.), *Memorias 1º Congreso Internacional "Economía, Medio Ambiente y territorio". Caleidoscopio de la ciudad contemporánea*, México, Benemérita Universidad de Puebla, Puebla, pp. 176-200.

Serna Luna, Erick (2015). "Política ciega. El programa de reordenamiento de los discapacitados visuales en el STC Metro". En: Marta Ochman y Eduardo Rodríguez-Oreggia y Román (Coord.) *Análisis e incidencias de políticas públicas: problemas sociales nacionales y locales*. México. Miguel Ángel Porrúa, pp. 123-142.

Serna Luna, Erick (2017). "La China subterránea. Las mercancías de origen chino en el STC Metro". En: Enrique Dussel Peters (Coord.), *América Latina y el Caribe-China. Economía, comercio e inversión 2017*, México, UNAM, pp. 533-549.

Serna Luna, Erick (2018). "De vagón en vagón. El empleo juvenil en el comercio popular del Metro de la Ciudad de México". En: Enrique Pérez Resendiz (Coord.) *Entre la oportunidad y la precariedad: jóvenes y mercados de trabajo en México*. México. SIJ-UNAM, pp. 99-116.

Serna Luna, Erick (2020a). "Gobernando bajo la ciudad. Etnografía sobre la gobernanza del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México", Tesis de Doctorado, Doctorado en Estudios Urbanos y Ambientales, CEDUA-COLMEX.

Serna Luna, Erick (2020b). "Contingencia en el subterráneo: el COVID-19 en relación con el comercio". En: Gian Carlo Delgado Ramos y David López García (Edit.) *Las ciudades ante el COVID-19: nuevas direcciones para la investigación urbana y las políticas públicas*. UNAM, pp. 174-183.

Serna Luna, Erick (2021). "Entre la criminalización y la pandemia. El comercio popular en el Metro durante la contingencia sanitaria en la Ciudad de México", *Ichan Tecolotl*, Año 32. Núm. 349, pp. 1-12.

Silva Forné, Carlos (2016). "The Excessive Use of Force by México City Law Enforcement Agencies: Corruption, Normal Abuse and Other Motives". *Mexican Law Review*, 9 (1), pp. 3-21.

Silva Forné, Carlos (2019). "Uso excesivo de la fuerza policial en CDMX" *Estud. sociol* vol.37 no.109 México ene./abr. 2019, pp. 165-193.

Silva Londoño, Diana Alejandra (2007). "Conflictos por el espacio urbano y el comercio en vía pública: percepciones acerca de la legitimidad sobre su uso", en *El cotidiano*, mayo-junio, año/vol22, número 143, UAM-Azcapotzalco, pp. 48-56.

Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro (2014). "Once compromisos asumidos por el Sistema de Transporte Colectivo", México, Fideicomiso Maestro del Metro < <https://metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Fideicomiso/informe11compromisos.pdf>>

Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, GCDMX (2018). *Sistema de Transporte Colectivo. Plan Maestro del Metro 2018-2030*. México, Gobierno de la Ciudad de México.

Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro (2020). *Las entregas o intercambios dentro de las instalaciones del Metro CDMX no están prohibidas*. México. <https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/las-entregas-o-intercambios-dentro-de-las-instalaciones-del-metro-cdmx-no-estan-prohibidas>

Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) (2007). "Jurisprudencia, P./J. 30/2007". *Pleno*. Tomo XXV, mayo de 2007, pp. 1515, <<https://vlex.com.mx/vid/jurisprudencial-pleno-jurisprudencia-29341853>>

Temkin, Benjamin y Penagos Vasquez, Diana Paola (2013). "Actitudes y opiniones políticas de los informales en América Latina". *América Latina Hoy* 63, pp. 141-176.

Tenorio Trillo, Mauricio (2017). *Hablo de la ciudad. Los principios del siglo XX desde la Ciudad de México*, México, Fondo de Cultura Económica.

Tokman, Víctor (1995). *El sector informal en América Latina. Dos décadas de análisis*, México, Editorial Conaculta.

Vargas, Daniel (2015). "Becas" a vagoneros: el fraude de los 23 millones. La otra opinión. México, <<https://laotraopinion.com.mx/becas-a-vagoneros-el-fraude-de-los-23-millones/>>

Vega Gómez, Juan (2015). "Autoridad". En. Jorge Luis Fabra Zamora y Verónica Rodríguez Blanco (Edit.) *Enciclopedia de Filosofía y Teoría del Derecho*, volumen dos. México. UNAM-FFyL, pp. 1177-1192.

Zaremborg Lis, Gisela (2011). "¿Corporativismo informal? Organizaciones de ambulantes y partidos políticos a partir de la alternancia electoral en México, Distrito Federal (2000-2005)", Buenos Aires, CLACSO.

Sitios de internet consultados

- <https://www.metro.cdmx.gob.mx/operacion/cifras-de-operacion>
- https://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/Statistics%20Brief%20-%20World%20metro%20figures%202018V4_WEB.pdf
- <https://cometandnova.org/background/>
- https://metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Metro%20Acerca%20de/Mas%20informacion/planmaestro18_30.pdf
- <https://www.elsoldemexico.com.mx/metropoli/cdmx/falla-colaps-escalera-electrica-metro-estacion-mixcoac-linea-7-ocho-personas-lesionadas-3146659.html>
- <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/06/14/1098761>
- <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/hombres-80-de-los-que-se-suicidan-en-el-metro>
- <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2017/05/14/mancera-descarta-pugna-politica-en-conflicto-sindical-del-metro>
- <https://www.metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Banners/diagnostico.pdf>
- <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/pide-el-metro-50-mmdp-para-mejorar-su-servicios>
- <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/09/30/1048496>
- <https://elbigdata.mx/investigaciones/empresas-de-publicidad-y-locales-adeudan-427-mil-mdp-al-metro/>
- <http://www.letraslibres.com/mexico-espana/dudas-del-subsuelo-publicidad-en-el-metro>
- <http://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/acusan-gavino-de-beneficiar-amigos>
- <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/98327.html>
- <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2015/08/18/arranco-limpia-de-vagoneros-en-el-metro>
- <http://aristeguinoticias.com/3009/mexico/dos-mil-500-vagoneros-detenidos-por-operativo-especial-ssp-df/>
- <http://www.infodf.org.mx/index.php/2-boletines/3382-dcs-127-15.html>
- <https://www.elsoldemexico.com.mx/metropoli/Implementan-operativo-para-erradicar-ambulantes-en-la-L%C3%ADnea-2-del-Metro-137675.html>

Documentos jurídicos citados

Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDHCM) (2020). "Acta circunstanciada. Reunión con autoridades". Exp. CDHDF/iV/122/CUAUH/19/D5261. Ciudad de México, 19 de febrero de 2020.

Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDHCM) (2020). Comparecencia de María Sered Pérez Domínguez ante la Comisión de Derechos Humanos. Ciudad de México, 4 de febrero de 2020.

Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDHCM) (2020). Comparecencia de Carmen Ibarra Pérez ante la Comisión de Derechos Humanos. Ciudad de México, 4 de febrero de 2020.

Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDHCM) (2020). Acta de circunstanciada Exp. CDHDF/I/122CUAUH/20/DO354. Ciudad de México, 21 de enero de 2020.

Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDHCM) (2020). Primera Visitaduría General. Exp. CDHDF/122/CUAUH/20/DO354 Asunto: Vista de información Oficio: 11244420. Ciudad de México, 26 de agosto de 2020.

Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDHCM) (2020). Primera Visitaduría General, Exp. CDHDF/122/CUAUH/20/DO791, Asunto: Vista de información, Oficio: 11071220. Ciudad de México, 11 de agosto de 2020.

FECOPRESS (2020). Queja Colectiva dirigida a Nasheli Ramírez Hernández, Presidenta de la Comisión de Derechos Humano de la Ciudad de México. Ciudad de México, 4 de febrero de 2020.

Fiscalía Desconcentrada en para la Investigación de los Delitos Cometidos por Servidores Públicos. (2019) Agencia Investigadora del M.P: D Unidad de investigación No.: B-3 con detenido Carpeta de Investigación No.: CI-FSP/P/UI-B-3 C/D02859/07-2019. Abuso de autoridad-Ejerza violencia, veje o insulte.

Fiscalía Desconcentrada en para la Investigación de los Delitos Cometidos por Servidores Públicos. (2019). Agencia Investigadora del M.P: D Unidad de investigación No.: D-2 sin detenido Carpeta de Investigación No.: CI-FSP/P/UI-B-2 C/D00963/03-2019. Abuso de autoridad-Ejerza violencia, veje o insulte.

Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México (2019). Fiscalía Central de Investigación para la Atención de niños, niñas y adolescentes. Agencia investigadora 57. CI-FAAE/STCMP/UI-2 C/D/355/07-2019 D01. Delito: Resistencia de particulares. Asunto: se rinde informe.

Acerca de WIEGO

Mujeres en Empleo Informal: Globalizando y Organizando (WIEGO, por su sigla en inglés) es una red mundial dedicada a promover el empoderamiento de las personas trabajadoras –particularmente de las mujeres– en situación de pobreza en la economía informal para garantizar sus medios de sustento. Creemos que todas las personas trabajadoras deben tener los mismos derechos, oportunidades económicas y protecciones, y poder expresarse en un plano de igualdad. Para promover el cambio, WIEGO contribuye con el mejoramiento de las estadísticas, la construcción de nuevos conocimientos sobre la economía informal, el fortalecimiento de redes de organizaciones de personas trabajadoras en empleo informal, así como de sus capacidades; y, junto con estas redes y organizaciones, busca influir en las políticas locales, nacionales e internacionales. Visite www.wiego.org/es.

