

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE ARQUITECTURA
Licenciatura en Urbanismo



**AFECTACIONES DE LAS ACTIVIDADES
ECONÓMICAS INFORMALES EN EL
ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD
URBANA, CASO DE ESTUDIO CETRAM
PANTITLÁN, CDMX**

Tesis para obtener el título de URBANISTA

presenta

América Karina Román Nieto

Director de Tesis

Dr. Carlos Bustamante Lemus

Sinodales

Dr. Adolfo Sánchez Almanza

Mtro. Enrique Soto Alva

Dra. Celia Elizabeth Caracheo Miguel

Mtra. Virginia Lahera Ramón

Ciudad Universitaria, Ciudad de México, septiembre 2021



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

RESUMEN

Esta investigación define las principales características, formas de operación, afectaciones y problemáticas producto del establecimiento de diversas actividades informales en el espacio público, específicamente en el Centro de Transferencia Modal (CETRAM) Pantitlán, CDMX, coloquialmente conocido como paradero Pantitlán, en el espacio público, la movilidad, aspectos físicos, urbanos y sociales. Esta investigación aproxima a la definición de estrategias con acciones específicas para la regulación y ordenamiento de las actividades informales en los espacios públicos de la zona de estudio, de tal modo que permita disminuir las afectaciones en la ciudadanía y mejorar la movilidad, el espacio público y la imagen urbana.

Palabras clave: sector informal, espacio público, economía informal, movilidad urbana.

Agradecimiento

Agradezco a mis padres por todos sus esfuerzos y amor invaluable, por ser promotores de mis sueños y anhelos, por creer en mí, por apoyarme incondicionalmente, por cada consejo y por cada palabra guía.

Agradezco a mi hermanita por ser una lucecita en mi vida.

Agradezco a la UNAM por abrirme las puertas, forjarme y brindarme infinitas oportunidades.

Agradezco a mis profesores que me brindaron sus conocimientos, atención y dedicación día a día.

Agradezco a mis compañeros y amigos del alma que estuvieron presentes durante la mayor parte de la realización de este proyecto y por ser un gran apoyo moral y motivo para crecer profesionalmente.

Agradezco a mi director de tesis por toda su paciencia y por ser la guía para el desarrollo de la tesis.

Agradezco a la vida por permitirme cumplir con este nuevo triunfo.

Índice

Introducción.....	7
Planteamiento del problema.....	8
Justificación de la zona de estudio.....	11
Hipótesis y preguntas de investigación	12
Objetivo general	12
Objetivos específicos de la investigación	13
Justificación de la investigación	13
Capítulo 1. Marco teórico conceptual. Aproximaciones conceptuales y enfoques teóricos sobre el comercio informal en el espacio público y movilidad urbana.....	15
1.1 El espacio público, producción y construcción de una ciudadanía democrática	15
1.1.1 Derecho a la ciudad y el espacio público.....	18
1.1.2 Tipos de espacios públicos y la estructura de la ciudad	19
1.2 De la economía informal al comercio informal en vía pública.....	20
1.2.1 Conceptualización de la informalidad: economía, sector y empleo informal.....	20
1.3 Relación de la movilidad urbana con el comercio informal en el espacio público	34
1.3.1 Aproximación conceptual de la movilidad urbana	34
1.3.2 Definición de CETRAM.....	35
1.3.3 Tipos de transporte público urbano en la Ciudad de México	36
1.5 Políticas de regulación del comercio informal en espacios públicos	37
1.5.1 Internacional	37
1.5.2 Ciudad De México	38
Capítulo 2. Antecedentes, contexto y caracterización del CETRAM Pantitlán	40
2.1 Definición y localización de la zona de estudio y área de influencia	42
2.1.1 Características generales	44
2.2 Relación del CETRAM Pantitlán con la Ciudad de México y la Zona Metropolitana del Valle de México	45
2.3 Jerarquización de los CETRAM en la Ciudad de México.....	47
2.3.1 Afluencia	47
2.3.2 Multimodalidad.....	50
2.4 Caracterización del CETRAM Pantitlán.....	51

2.4.2 Estructura urbana	51
2.4.3 Movilidad y transporte.....	52
2.4.4 Aspectos sociodemográficos	59
2.4.5 Aspectos Económicos.....	61
Capítulo 3. Metodología de la investigación	68
3.1 Planteamiento metodológico	69
3.2 Enfoques cuantitativo y cualitativo	70
3.2 Trabajo de gabinete e instrumentos de análisis	71
3.2.1 Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE)	71
3.2.2 Encuesta de Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017.....	71
3.2.3 Encuesta Intercensal 2015 y Marco Geoestadístico Nacional	72
3.2.4 Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUES)	73
3.3 Levantamiento de Campo	73
3.3.1 Recorridos de observación en campo.....	73
3.3.2 Imagen urbana.....	74
3.3.3 Características del comercio informal en vía pública	76
3.3.4 La Encuesta.....	76
Capítulo 4. Análisis y resultados de la investigación. Valoración de las afectaciones del comercio informal en el espacio público	79
4.1 Caracterización del comercio informal en el espacio público	79
4.1.1 Características de la actividad comercial informal en vía pública	79
4.1.2 Localización de la actividad comercial informal en vía pública	83
4.2 Movilidad urbana y el comercio informal	85
4.2.3 Afectaciones del comercio informal en la movilidad urbana	86
4.3 Análisis de Imagen urbana.....	96
4.4 Percepción de los usuarios	104
4.4.1 Características del CETRAM	104
4.4.2 Comercio informal en la vía pública	111
4.4.3 Áreas de oportunidad.....	114
4.5 Espacio público y comercio informal. Evaluación de los espacios públicos.....	116

4.5.1 Condiciones de banquetas y vialidad	116
4.5.2 Áreas verdes recreativas	118
4.6 Árbol de problemas del comercio informal en el espacio público y la movilidad urbana.....	123
Capítulo 5. Estrategia para mitigar las afectaciones y regular el comercio informal en el espacio público y movilidad urbana.....	124
5.1 Marco legal	124
5.1.1 Marco Federal.....	124
5.1.2 Marco Estatal.....	125
5.2 Casos de éxito en los contextos local y global en el ordenamiento y regularización del comercio informal	129
5.2.1 España.....	129
5.2.2 Francia.....	129
5.2.3 Londres.....	130
5.3 Problemática.....	130
5.4 Objetivo.....	130
5.5 Políticas, estrategias y acciones sectoriales	131
5.5.1 Gestión, administración y regulación pública.....	131
5.5.2 Imagen Urbana y Diseño Urbano	133
5.5.3 Movilidad, Accesibilidad y Confort	134
5.5.4 Riesgo y Protección civil.....	135
5.5.5 Gestión ambiental y cuidado del medio ambiente	135
5.5.6 Gestión y fortalecimiento de los comerciantes informales en vía pública	136
5.5 Retos de la regulación del comercio informal en los espacios públicos, la movilidad y el reordenamiento y modernización de los CETRAMS	138
Conclusiones.....	139
Bibliografía	145
Anexos 151	
Formato de caracterización del comercio informal en vía pública	151
Formato de Encuesta de afectaciones del comercio informal en los espacios públicos	153

Introducción

El presente estudio tiene como propósito analizar el comportamiento, localización y afectaciones del comercio informal en el espacio público y la movilidad urbana, y proveer de alternativas para la construcción de estrategias y acciones dirigidas a los tomadores de decisión para regular, ordenar y mitigar los impactos de la localización del comercio informal en equipamiento e infraestructura de movilidad y transporte de gran impacto, así como disminuir las afectaciones en los ciudadanos, por la ocupación de espacios públicos urbanos por algunos sectores de comerciantes y transportistas, en detrimento del uso y disfrute de dichos espacios por la ciudadanía y ante el libre tránsito y movilidad urbana en general.

El estudio de caso, Centros de Transferencia Modal (CETRAM) Pantitlán, corresponde al nodo de urbano más grande de todos los CETRAM de la Ciudad de México, y es uno de los que presenta mayores conflictos urbanos.

En el primer capítulo se realiza un acercamiento conceptual y se analizan los enfoques teóricos sobre el comercio informal. Se abordan los conceptos de espacio público, ciudadanía, economía informal, sector informal, empleo informal, comercio informal, comercio ambulante, movilidad urbana, así como las principales afectaciones del comercio informal en el espacio público y la movilidad urbana. Se realiza una evaluación del marco programático y de las políticas que se han implementado para la regulación y ordenamiento del comercio informal en el espacio público.

El segundo capítulo tiene como propósito realizar una caracterización de la zona de estudio, mediante el cual se realiza un análisis de jerarquización de los CETRAM a nivel metropolitano, donde se identifica el grado de afluencia y multimodalidad; se establece la definición de la zona de estudio; y se realiza un análisis de las características generales del CETRAM Pantitlán, donde se aborda una caracterización del entorno físico transformado (urbano, movilidad y transporte, espacio público) y aspectos socioeconómicos.

En el capítulo tres, titulado “Metodología de la investigación” se describe detalladamente el diseño y el método utilizado para cumplir con los objetivos de la investigación, se explican las técnicas cualitativas y cuantitativas, así como los mecanismos de instrumentación para medir las afectaciones del comercio informal en el espacio público. Se define el criterio de la selección del estudio de caso, los elementos de la investigación, los componentes de las entrevistas, la definición de la muestra de estudio, y la alineación de los objetivos con los componentes del análisis espacial.

El cuarto capítulo tiene por objetivo realizar un diagnóstico del estado actual de la zona de estudio a partir del análisis de los resultados y la evaluación de la información obtenida en campo y gabinete. En este capítulo se realiza una caracterización del comercio informal en el espacio público y la movilidad urbana, donde se definen los tipos, características, localización, tipo de obstrucción y afectaciones de las actividades comerciales informales en la movilidad y la vía pública. Se realiza un análisis de imagen urbana, evaluación de los espacios públicos y se presentan los resultados de la percepción de los usuarios del comercio informal en la vía pública.

El capítulo cinco tiene como objetivo proponer líneas y acciones estratégicas para mitigar las afectaciones del comercio informal en el espacio público y en la movilidad urbana. Asimismo, se realiza una evaluación del marco jurídico que da fundamento a la intervención, ordenación y regulación del comercio informal en el espacio público, se definen políticas, estrategias y acciones sectoriales en materia de gestión, administración y regulación pública; imagen y diseño urbano; movilidad, accesibilidad y confort; riesgos y protección civil; gestión ambiental y cuidado del medio ambiente; y para la gestión y fortalecimiento de los comerciantes informales.

Planteamiento del problema

El comercio como actividad económica ha tenido antecedentes desde las primeras manifestaciones de la cultura, a partir de las necesidades del hombre en la sociedad y del intercambio de objetos y productos para satisfacer dichas necesidades humanas.

La economía se divide en dos grandes tipos: economía formal y economía informal, está última entendida como la producción de mercado cuyo estatus de lo producido y su posesión y/o adquisición por sí misma no entraña un delito (INEGI 2014), y la primera como aquellas actividades que se encuentran registradas ante las autoridades donde se reportan acciones tributarias, por lo tanto, está dentro de los parámetros reguladores del estado.

La economía informal se manifiesta de manera muy amplia, incluye actividades de distintos sectores de la economía. Sin embargo, los comerciantes en la vía pública son la manifestación de actividad informal comercial más conocida debido a la presencia en el día a día de los habitantes que transita por la ciudad.

El comercio informal ha sido un tema de interés en países en proceso de desarrollo, producto de su estructura no suficientemente regulada que facilita la ilegalidad, competencia desleal, inseguridad, afecta al desarrollo empresarial y mercado formal, la movilidad peatonal y vehicular, contribuye al deterioro de la calidad de vida de los habitantes, el deterioro y ocupación del espacio público y al entorno

urbano, imagen urbana y movilidad, dichos problemas trae consigo conflictos entre distintos actores sociales como el sector económico formal, los comercios establecidos legalmente en áreas comerciales, con la sociedad civil, los residentes o población local, la población flotante ya sea peatones o vehículos, los transportistas públicos, gobierno central, autoridades locales, entre otros actores .

Gran parte de la actividad comercial informal se lleva a cabo en espacios públicos urbanos y suburbanos, es un fenómeno característico en las ciudades latinoamericanas y países en vías de desarrollo. Este fenómeno se produce ante la fragilidad normativa del Estado y dificultades de acceso al mercado laboral, de igual modo se presenta en espacios con tendencia hacia modalidades del trabajo propio donde las brechas estructurales en la distribución del ingreso se manifiestan en las dificultades de acceso al mercado laboral, seguridad social y sistema educativo.

En México, donde las alternativas laborales son escasas, las oportunidades laborales limitadas por la baja oferta y los salarios poco competitivos, ante la deficiente y escasa planeación, control y normativa por parte de las autoridades para controlar, regular, ordenar y gestionar el establecimiento de comercio informal, éste surge como una alternativa atractiva para hacer frente a estas limitaciones socioeconómicas. (Bustamante Lemus, 2018).

Derivado de la insuficiente regulación de las actividades económicas informales en las ciudades mexicanas existen grandes problemas de congestionamiento vial e impactos en la movilidad, demoras en el servicio de transporte público, así como la calidad de éste, producto de la localización de comercios informales sobre la vía pública.

De acuerdo con cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2018), 22.5% del Producto Interno Bruto (PIB) Nacional es generado por la economía informal, de esta cuarta parte de la riqueza generada, el 11.1% corresponde al sector informal y el 11.4% a otras modalidades de la informalidad.

En 1995 los comerciantes informales a nivel nacional representaron el 12.4% de la población ocupada en el sector no estructurado, mientras que en el año 2003 aumentó la participación al 15.5%. Para el año 2020 el 56% de la población tiene una ocupación informal, donde el 27.6% corresponde al sector informal y el 28.46% queda fuera del sector informal por ser ámbito agropecuario y no agropecuario (ENOE, 2020).

En la Ciudad de México y el resto del país, el comercio informal en la vía pública, también conocido como comercio ambulante, es una actividad creciente, que se ha degradado. Derivado de la consulta al Sistema de Comercio en Vía Pública (SISCOVIP), en la Ciudad de México, en el año 2015 existían 105 mil 304

comerciantes en vía pública con puestos fijos y semifijos, en donde participaban 745 organizaciones y/o grupos incorporados al Programa de Reordenamiento en Vía Pública. Precizando que tenía registrados a 68 mil 534 comerciantes en vía pública que no pertenecían a ninguna asociación (INFODF, 2015).

El comercio informal en la vía pública es considerado un problema económico, social, político y ambiental asociado al desempleo, bajos salarios y falta de oportunidades para la sobrevivencia, así como una fuente de corrupción, corporativismo, evasión fiscal, inseguridad y delincuencia. El comercio informal en vía pública opera de manera estrecha con otras actividades ilegales como el contrabando, el robo, la falsificación de productos y marcas, denominada como piratería, la circulación de mercancías negativas sobre los derechos del consumidor, las normas del medio ambiente y la degradación de la imagen turística de las ciudades. No obstante, existen comerciantes que acatan las normas y regulaciones y que el modo de operar está bajo supervisión de las autoridades (Sánchez Almanza, 2004, pág. 79).

La Declaración de Bellagio de 1995 conformada por representantes de asociaciones de vendedores en la calle y activista, entre otros personajes, expone la urgencia para que los gobierno incluyan a los vendedores en la calle dentro de las políticas económicas relacionadas con el comercio, las políticas financieras de los microempresarios, y a políticas sociales relacionadas con la clase pobre trabajadora, así como la incorporación de los trabajadores en la calle dentro de los procesos de planeación, las políticas urbanas y la promoción de mecanismos institucionales para que las asociaciones de vendedores en la calle denuncien su problemática, hagan demandas y resuelvan disputas con otros intereses urbanos. (Streetnet, 2021).

De acuerdo con CESOP (2005) los problemas comunes de los vendedores en la vía pública, con excepción de los sectores con mayor organización como ocurre con la piratería, el comercio en la calle se caracteriza por: Bajo uso de tecnología, Manejo de recursos en efectivo, Falta de acceso al sistema financiero, Bajo nivel de organización productiva, Uso intensivo de la fuerza de trabajo, Bajo capital, Bajas remuneraciones. Por otro lado, los problemas asociados al trabajo en la vía pública se pueden mencionar: Falta de estatus legal y reconocimiento, Acoso y desalojo de su lugar de venta por las autoridades locales o los comerciantes establecidos, muchas veces de forma discrecional, Confiscación de sus bienes, Lugares de trabajos sucios e inseguros, etc.

Ante las afectaciones del comercio informal en las ciudades, esta investigación tiene como objetivo analizar la problemática del comercio informal desde la perspectiva de las afectaciones sociales y físicas al espacio público y la movilidad por la

ocupación del comercio informal en vía pública, para el uso y disfrute de estos espacios.

Actualmente, la ocupación del comercio informal se presenta principalmente en los espacios públicos urbanos de tipo vial y en zonas para la recreación y esparcimiento (como son los parques, jardines, aceras peatonales y hasta junto a monumentos históricos) de la Ciudad de México, esto se debe a que “...*el gobierno y autoridades locales han preferido beneficiarse del problema. Permiten a los comerciantes de la calle operar por medio de permisos pagados de manera extraoficial y licencias informales, lo cual les asegura ingresos personales no registrados, o registrados muy parcialmente, con la condición de que les brinden apoyo electoral... por lo que forma parte de un conflicto social y político*” (Bustamante Lemus, 2016, pág. 33). Los grupos sociales, conformados por trabajadores informales y la sociedad civil, han aprendido a organizarse a fin de tener beneficios particulares o grupales, en cambio los gobiernos y autoridades se ven expuestos a las demandas populares las cuales provocan externalidades negativas, por ejemplo, la ocupación y bloqueo de vialidades, todo ello sin una respuesta efectiva de las autoridades de gobierno (*Ídem*).

La ocupación del comercio informal en la vía pública en la Ciudad de México se identifica en calles, avenidas y estaciones de servicio de transporte público como el metro, trenes, trolebús, Metrobús o autobuses urbanos, así como los Centros de Transferencia Multimodal (CETRAM), a través de actividades permanentes o semipermanentes, por ejemplo: comerciantes, vendedores, taxistas, transportistas concesionados de carga y descarga de pasajeros, transporte de carga y descarga de mercancías, organizados por agrupaciones comerciales y transportistas informales.

Ante la situación antes planteada, esta investigación se realizará bajo la siguiente pregunta: ***¿Cuál es la importancia del CETRAM Pantitlán como caso de estudio?, ¿Cuáles son las afectaciones que provoca el comercio informal en el espacio público y la movilidad urbana en el CETRAM Pantitlán?***

Justificación de la zona de estudio

La localización del comercio informal en la vía pública forma parte de un gran desafío en la movilidad urbana y en la calidad de los espacios públicos, que a su vez representa una gran oportunidad para mejorar la calidad de vida de los habitantes. Un caso de gran interés es el de los Centros de Transferencia Modal (CETRAM), dado que en estos nodos urbanos convergen distintos medios de transporte y transitan millones de habitantes al día, actualmente se encuentran en malas condiciones porque son focos latentes de inseguridad, insalubridad y

ambulante que se contraponen al objetivo de tener transporte público de calidad con entornos óptimos para los ciudadanos.

Para fines del estudio se definió la CETRAM Pantitlán como caso de estudio por sus características; actualmente es la CETRAM más grande del sistema y moviliza a la mayor cantidad de usuarios al día, en ella convergen 4 líneas de metro, es la estación con mayor afluencia y es considerada y percibida como la más peligrosa y conflictiva de la Ciudad de México.

Hipótesis y preguntas de investigación

El establecimiento de las actividades económicas informales provoca graves afectaciones en la movilidad, espacio público, la ciudadanía y la imagen urbana, producto de su ubicación en la vialidad peatonal y vehicular, problemas de inseguridad, en la salud y ambiente, deterioro del espacio público y la imagen urbana. Los problemas anteriormente citados son causados por la falta de un verdadero y adecuado marco regulatorio y gestión institucional.

PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

Problemática

- ¿Cuáles son las afectaciones en la movilidad urbana y espacio público por el establecimiento de comercio informal en vía pública en el CETRAM Pantitlán?

En busca de una solución

- ¿Cuáles han sido las formas de regulación del comercio informal a distintas escalas?
- ¿Cuáles son los límites o retos que enfrenta el gobierno para combatir esta problemática ante la falta de una regulación adecuada del comercio informal en grandes nodos urbanos?

Objetivo general

Analizar los patrones de establecimiento del comercio informal en la vía pública y las afectaciones en el espacio público, la movilidad y la ciudadanía. Así como la elaboración de una propuesta, derivadas de una agenda de trabajo, dirigida a los tomadores de decisión para una posible ordenación del comercio informal a fin de mitigar las afectaciones en los ciudadanos.

Objetivos específicos de la investigación

1. Desarrollar el marco teórico conceptual de comercio informal, espacio público y movilidad urbana. Identificar y explicar la problemática existente en la operación del comercio informal y las afectaciones en el espacio público. Asimismo, analizar las consecuencias de la falta de regulación por parte de la autoridad para atender y dar solución a la problemática del comercio informal en la vía pública.
2. Realizar una caracterización de la zona de estudio: definición de la zona de estudio, antecedentes, características urbanas y diagnóstico.
3. Definir una metodología para la evaluación de afectaciones del comercio informal en el espacio público y la movilidad urbana.
4. Analizar la estructura del comercio informal en la zona de estudio, tipo de actividades informales, áreas y formas de ocupación del comercio informal en el espacio público, principales afectaciones del comercio informal en la zona de estudio.
5. Proponer estrategias y acciones que permitan sentar las bases para la elaboración de una política de regulación de los CETRAM, y específicamente del CETRAM de Pantitlán.

Justificación de la investigación

El estudio de los asentamientos comerciales informales fijos o semifijos, así como otros tipos de actividades y formas de obstrucción del espacio y la vía pública, particularmente en infraestructuras de movilidad y transporte estratégicas, como son los Centros de Transferencia Modal, permite identificar las consecuencias que estas provocan en la ciudadanía, así como las repercusiones en la calidad de vida de la población y la movilidad urbana.

En los intentos para realizar una regularización del comercio informal, existe cierto proteccionismo por parte de las autoridades locales e inclusive existe todo un argumento que justifica la protección a los comerciantes informales, debido a que son considerados como fuente económica para sobrevivir por numerosas familias de bajos ingresos, por lo que se favorece el autoempleo ante la incapacidad del estado de proveer empleo, pero al mismo tiempo se fomenta la competencia desleal ante los comerciantes establecidos formalmente.

La importancia para realizar el estudio surge con la intención de proveer de herramientas técnicas a los tomadores de decisiones, que dichas herramientas puedan proveer una valoración objetiva para la intervención y regulación del

comercio informal, mediante la implementación de un marco normativo, de políticas públicas o en la elaboración de planes de ordenación en zonas específicas de intervención, cuya actividad comercial informal presenta graves afectaciones en la calidad de vida de los ciudadanos.

Capítulo 1. Marco teórico conceptual. Aproximaciones conceptuales y enfoques teóricos sobre el comercio informal en el espacio público y movilidad urbana.

Para el desarrollo de la investigación se requiere de la concepción teórico-conceptual del comercio informal, espacio público y movilidad urbana, así como la relación intrínseca de estos conceptos, de tal modo que se pueda construir un marco de referencia que permita analizar, justificar y fundamentar el impacto del comercio informal en la calidad de vida de las personas.

Se realiza la definición conceptual del comercio informal, el origen, contextualización nacional e internacional, la tipología del comercio informal, identificación de las afectaciones generales del comercio informal en la calidad de vida, así como la regulación de dichas actividades.

En el espacio público, se realiza la aproximación conceptual y las distintas perspectivas de varios autores expertos en la materia, las formas de ocupación de la ciudadanía en el espacio público, la importancia del espacio público como agente constructor de la ciudadanía y la estructura de la ciudad. Se definen las principales causas y componentes que incentivan el desarrollo del comercio informal en la vía pública.

1.1 El espacio público, producción y construcción de una ciudadanía democrática

Betancur (1998), define a las ciudades como escenarios donde se reflejan cambios en las formas de producción, que surgen desde los primeros asentamientos y patrones de localización cercano de los recursos naturales, por ejemplo, ríos y zonas fértiles para la producción de agricultura y pesca, así como la organización social y administrativa, como ocurre en Roma y Grecia. El surgimiento de la ciudad y espacios públicos comerciales son producto del intercambio de bienes y servicios.

La estructura urbana de las ciudades y la conformación social del espacio público revelan condiciones materiales de trabajo, relaciones sociales de producción, por lo que estos se han ido transformando a lo largo del tiempo con relación al proceso de producción económica (feudalismo, industrialización, fordismo, posfordismo, globalización, etc.) y por medio de avances tecnológicos en la movilidad, infraestructura y conectividad, políticas públicas, economías globales, flujos de crecimiento (Tomadoni & Knierbein, 2009)

El espacio público, es un lugar de representación social, desde el Ágora en la antigua Grecia hasta las plazas que tienen origen en las manifestaciones del siglo

XXI. Es a partir de estos espacios que se puede relatar, comprender la historia de una ciudad. Al momento de referirse a espacio público es hablar de espacios con múltiples funciones, sitios con cohesión social, representación, expresión e intercambio de la sociedad y con un sin número de flujos (Borja & Muxí , 2000, pág. 7). La historia de la ciudad es la de su espacio público, el espacio público es el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía; es al mismo tiempo un espacio físico, simbólico y político. La manera adecuada de analizar el espacio es precisamente contemplándolo como este escenario de realización de actividades para la satisfacción de necesidades, y considerar que el papel y la función del hombre en sociedad tiene también un significado espacial. (Borja, 2003).

Borja argumenta que:

“El espacio público es un concepto jurídico: un espacio sometido a una regulación específica por parte de la administración pública, propietaria o que posee la facultad de dominio del suelo y que garantiza su accesibilidad a todos y fija las condiciones de su utilización y de instalación de actividades. El espacio público moderno proviene de la separación formal (legal) entre la propiedad privada urbana, expresada en el catastro y vinculada normalmente al derecho de edificar, y la propiedad pública, o dominio público por subrogación normativa por adquisición de derecho mediante cesión, [...] cuyo destino son usos sociales y característicos de la vida urbana, por ejemplo, esparcimiento, actos colectivos, movilidad, actividades culturales y a veces comerciales, referentes simbólicos, entre otros.” (Borja, 1998, pág. 14)

Resulta importante recalcar que el espacio público define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente y la calidad de la ciudadanía de sus habitantes (Borja & Muxí , 2000).

El espacio público es un bien común, es algo de todos y cada uno decide cómo hacer uso de éste, unos pueden aprovecharse de ello utilizándolo y otros consumiéndolo. Si bien los bienes comunes no pueden dejarse en manos de quienes lo utilizan, dado que lo llevaría a su ruina. A partir de este hecho, se explica la necesidad de intervenciones por parte de la autoridad a manera de evitar la apropiación individual (Subirats, 2016). Por otro lado, ante la privatización del espacio público por entes sociales y económicos, la cual conforma una de las dialécticas de la ciudad actual, con la generalización de ghettos según clases sociales desde los condominios de lujo hasta las favelas o similares y la sustitución de las calles, las plazas y los mercados por centros comerciales; *“... transformar el espacio público de la calle en un espacio comercial privatizado de un centro de compras tiene claros costos sociales ante la falta de acceso democrático y la*

ausencia de responsabilidad pública... la domesticación del espacio a través de la purificación y privatización involucra crecientes exclusiones sociales y acrecienta las desigualdades... (Borja & Muxí , 2000, pág. 17)

“Los espacios públicos son lugares de libre acceso y cuyo uso es compartido por todos bajo condiciones genéricamente igualitarias, han sido partícipes de la historia de las ciudades y han estado en el proceso de construcción de ella, considerados en algunos casos expresión y vínculo de la democratización de la vida social” (Giglia & Duhau, 2008, pág. 49)

Por otro lado, desde la concepción socioeconómica, Alva & Sánchez (2015) define al espacio público como un conjunto de elementos, interacciones y procesos que transforman el espacio físico y absoluto a una dimensión relativa y económica. La producción del espacio público y urbano está constituida por agentes sociales, económicos y políticos.

En resumen, se argumenta que el espacio público es un elemento estructurador de la ciudad, es aquel que teje la ciudad, que provee la base donde se sustenta el funcionamiento de la ciudad en general y por ende de sus habitantes, es un receptáculo de interacciones sociales y a su vez, el espacio público es un espacio económico que se utiliza como instrumento para las relaciones económicas. Por lo tanto, el espacio público y las ciudades se determinan de manera intrínseca por interacciones sociales y económicas.

La calidad de la ciudad depende de la calidad de su espacio público. Si las calles, banquetas, vialidades, señalamientos, alumbrado público, drenaje y demás servicios públicos están mal implementados sin cumplir con el funcionamiento general para satisfacer a los habitantes y actividades productivas, es decir, son ineficientes y no cumplen sus funciones esenciales que son tanto de tránsito de mercancías, servicios y trabajadores como de disfrute y pleno esparcimiento de sus habitantes, entonces la ciudad es considerada de baja calidad. La transformación del uso del espacio público se origina con la dinámica propia de la ciudad, del desenvolvimiento de sus habitantes y residentes quienes con su desplazamiento cotidiano pueden crear espacios públicos, aunque de lo contrario con una falta de reglamentación jurídica del estado también pueden destruir dichos espacios, para una ciudad con las necesidades y demanda de sociedad moderna (Borja 1998).

Con lo anterior, se argumenta que el espacio público es el lugar donde se construye la ciudadanía, porque es el espacio donde el ciudadano puede ejercer plenamente sus derechos, es donde se lleva a cabo la acción colectiva, los movimientos sociales y la producción económica de la ciudad, donde se va formando parte de la personalidad individual y social con base en los valores de la comunidad, y donde

se originan diversas actividades económicas. La democratización ciudadana ocurre cuando toda persona en el espacio público tiene derecho al tránsito, al descanso, libre esparcimiento, recreación, es un espacio de conversación, diversión, de manifiesto de forma pública o de disfrute sin restricciones para ninguna persona y en completa libertad, por lo que, existe calidad en el espacio público porque la ciudad se relaciona con la calidad de vida de la ciudadanía. Por esta razón, cuando se ejerza intervención urbana, política y social en el espacio público, se tiene que considerar el principio de democratización ciudadana.

Por lo que existe una alta susceptibilidad en el espacio público al no ser un espacio protector ni protegido y con alto grado de actividad comercial que tiende hacia la privatización. La privatización del espacio público se identifica cuando hay una transformación de la vía pública a un espacio comercial o un centro de compras. Por lo tanto, las manifestaciones de privatización en el espacio público conllevan a importantes exclusiones sociales, aumento las desigualdades, altos costos sociales falta de acceso democrático y responsabilidad pública, y espacios sin condiciones de calidad (Borja 1998).

1.1.1 Derecho a la ciudad y el espacio público

Henri Lefebvre (1968) argumenta que el derecho a la ciudad está ligado a la gestión democrática del espacio urbano y el ejercicio pleno de la ciudadanía, a través de la restauración del sentido de la ciudad, instaurar la posibilidad de una vida digna para todos y hacer de la ciudad el escenario de encuentro para la construcción de la vida colectiva.

El desarrollo desigual e inequitativo es un hecho evidente que han denotado las ciudades a lo largo del tiempo que ha sido evidenciado ante la polaridad de la riqueza y la pobreza, la discriminación, precariedad, desigualdad, discriminación, exclusión, injusticia social y marginación. El derecho a la ciudad significa la posibilidad de que la ciudadanía pueda construir una ciudad donde sus habitantes y formas de trabajo puedan satisfacer sus necesidades con derecho a una vida digna. El derecho a la ciudad gira entorno a la accesibilidad de los espacios públicos, servicios urbanos, equipamientos que permiten a la ciudadanía el disfrute de la ciudad y satisfacer sus necesidades. Se busca a través del derecho a la ciudad, el derecho de todos los ciudadanos de vivir en espacios de calidad, aptos para la convivencia social, incentivar el desarrollo colectivo e individual, por lo tanto, implica una resistencia colectiva ante la privatización del espacio.

El deterioro de la infraestructura, el aumento de la desigualdad, la fractura de la ciudad, la segregación socio espacial, la disminución de relaciones sociales y personales, la polarización espacial, y la zonificación especializada ha sido el

resultado de las nuevas formas de habitar la ciudad y los espacios públicos de tal modo que han desfavorecido las prácticas sociales en el espacio (Remendi, 2000).

El término de derecho a la ciudad ha sido retomado ante la respuesta de los efectos ocasionados por la privatización de los espacios públicos, la mercantilización de la ciudad, el neoliberalismo y por la falta de pertenencia de la ciudad por parte de sus habitantes. Por lo tanto, el derecho a la ciudad puede ser una estrategia política de cambio y una alternativa para mejorar las condiciones de la vida urbana considerando la identidad colectiva, la movilidad urbana, un medio ambiente de calidad y la experiencia de vivir la ciudad todos los días (Borja & Muxí , 2000).

En el espacio público deben producirse las manifestaciones, los movimientos y las múltiples expresiones sociales de la ciudad, la única forma de conseguir esto es partir de la construcción de un entorno de tolerancia y respeto. Por lo tanto, el espacio público es uno de los derechos fundamentales de la ciudadanía. Se trata de un derecho que se inscribe en el respeto a la existencia de los ciudadanos, ya que hacer uso del espacio público implica respetar y convivir con los demás habitantes, a modo que el espacio público permite reconstruir el derecho a la identidad y a la inclusión en la ciudad (Carrión, 2007).

De acuerdo con lo anterior se puede concluir que el ejercicio de la plena realización de los derechos de los ciudadanos a la ciudad depende de la accesibilidad, disponibilidad y calidad de los espacios públicos, equipamientos y servicios de calidad. Se tiene que evitar la privatización del espacio público y el libre tránsito para evitar escenarios de conflicto y lucha ciudadana.

1.1.2 Tipos de espacios públicos y la estructura de la ciudad

Borja & Muxi (2000) explican que la disposición en la construcción de las calles, las plazas, los parques y los lugares de encuentro ciudadano en los monumentos son una materialización de las relaciones entre los habitantes de la ciudad, entre el poder y la ciudadanía. La ciudad es entendida como un sistema de redes o conjuntos de elementos que tienen como función ser espacios públicos urbanos como calles, avenidas, parques y jardines, plazas, mercados, infraestructura de comunicación (estaciones de trenes, autobuses, Centros de Transferencia Modal [Cetram], metro, trolebuses y autobuses urbanos), áreas comerciales, equipamientos culturales e infraestructura y servicios urbanos. Es decir, espacios de uso colectivo dada la apropiación progresiva de la gente y que permiten el tránsito, la circulación, el encuentro, la recreación social, que permiten la expresión colectiva y la diversidad social y cultural. Por ello, en el espacio se llevan a cabo las actividades económicas, el urbanismo, la cultura y la construcción de la ciudadanía.

De acuerdo con la clasificación de Patricia Ramírez Kuri (2013), los espacios públicos en la Ciudad de México se clasifican del siguiente modo:

TABLA 1. CLASIFICACIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN LA CIUDAD DE MÉXICO

Espacios públicos	Históricos y patrimoniales	Calles, plazas, centros históricos, pueblos urbanos, barrios antiguos.
	Cívicos y rituales	Cabildos, iglesias y atrios. Panteones.
	Modernos y tradicionales	Calles, calzadas, paseos, parques y jardines.
	Educación	Universidades públicas. Casas de cultura, fábricas de Artes y Oficios
	Movilidad motorizada/ Infraestructura de transporte público	Centros de Transferencia Modal, Metrobús, Metro
Espacios semipúblicos	Centrales y periféricos	
	Recreativos y culturales	Cafés, mercados y museos. Universidades privadas. Cines, deportivos, estadios y foros.
	Centralidades y vialidades modernas privadas y público-privadas	Centros comerciales, cines. Vías rápidas y puentes para vehículos motorizados y no motorizados.
Espacios públicos con usos restringidos	Áreas verdes urbanas y suelo de conservación	Parques recreativos, reservas naturales y bosques

Fuente: Elaboración propia con información de Ramírez Kuri (2016)

1.2 De la economía informal al comercio informal en vía pública

A principios de los años setenta Keith Hart introdujo el concepto de sector informal, en el estudio realizado por la OIT en Kenia. A partir de esto las ciencias sociales comenzaron la difusión con sus diversas conceptualizaciones: “sector informal urbano”, la primera, y denominaciones posteriores como “economía informal”, “actividades informales”, “trabajo informal”, etc.

La original, "sector informal urbano", y las posteriores de "economía informal", "actividades informales", "trabajo informal", etc., aunque en los últimos años la tendencia ha sido reducir el abanico de posibilidades a las dos primeras, las cuales son sintomáticas de significativas diferencias de enfoque.

1.2.1 Conceptualización de la informalidad: economía, sector y empleo informal

Con el objetivo de evitar confusiones terminológicas se realiza la explicación de cada término “sector informal”, “economía informal”, “empleo en el sector informal” y “empleo informal”, a pesar de que los términos parecen ser intercambiables se componen de distintos elementos.

De acuerdo con la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la **economía informal** refiere a “*todas las actividades económicas de trabajadores o unidades económicas que, en la legislación o en la práctica, no recaen en el ámbito de mecanismos formales o estos son insuficientes*” (OIT, 2002), es decir, todas las actividades económicas realizadas por trabajadores y unidades económicas que no están total o parcialmente constituidas por un acuerdo formal.

Existen dos formas de entender la **economía informal**, la primera desde el enfoque de las características de las unidades económicas: **sector informal**, y la segunda desde el enfoque de las características laborales: **empleo informal** (Galindo & Ríos, 2015; INEGI, 2014).

1. **Sector informal**: Grupo de unidades de producción o empresas privadas, unidades económicas orientadas a la producción de bienes y servicios con el objetivo de generar empleo e ingresos, estas unidades operan a un nivel bajo de organización, con poca división entre el trabajo y el capital, es decir, que estas empresas privadas no están constituidas como entidades financieras separadas de sus dueños, es decir, que no existe una separación financiera entre las actividades productivas de la empresa y las actividades individuales del dueño (INEGI, 2014, pág. 3).

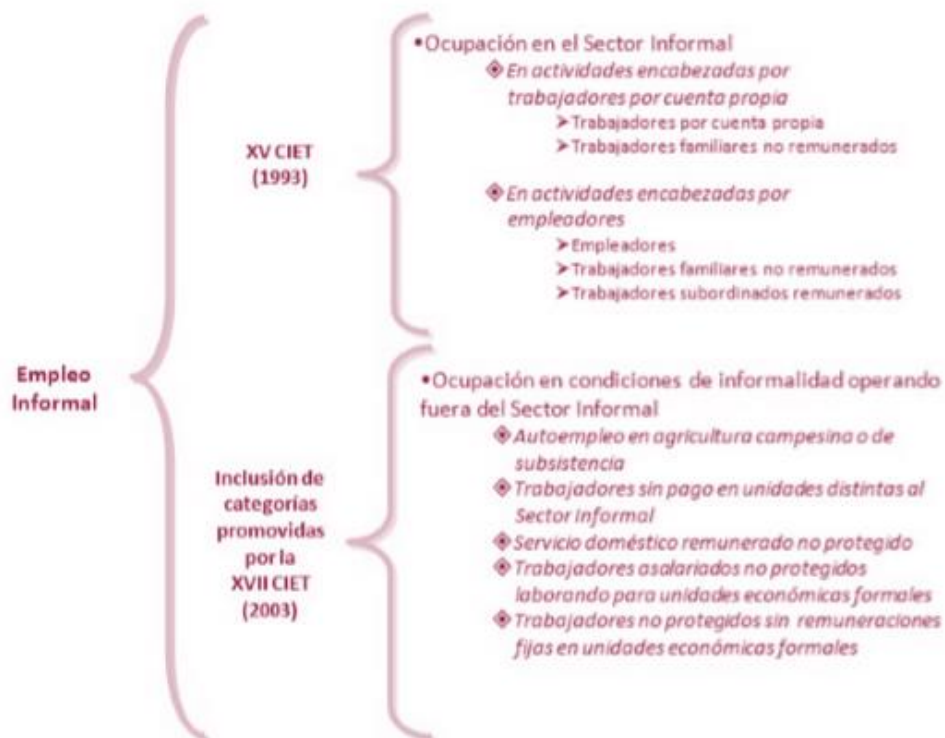
El sector informal solo es una parte de la economía informal. Para conocer la producción total de la economía informal es necesario agregar la producción de “otras modalidades de la informalidad” que es la producción de los trabajadores informales que laboran en establecimientos formales (Galindo & Ríos, 2015).

TABLA 2. ATRIBUTOS DEL SECTOR INFORMAL

Atributo	Descripción
<i>Unidad de observación</i>	Unidades Económicas (UE)
<i>Orientación</i>	Producción de mercado Estatus de lo producido Su posesión y/o adquisición por sí misma no entraña un delito
<i>Ámbito</i>	Actividades no agropecuarias
<i>Dominio</i>	Empresas no incorporadas de los hogares o unidades económicas sin personalidad jurídica propia pertenecientes al Sector Institucional de los Hogares
<i>Prácticas contables</i>	Ausentes o rudimentarias
<i>Características</i>	La unidad económica carece de los registros fundamentales (fiscal y/o seguridad social) y/o operan en micro-pequeña escala

2. Empleo informal: Son los trabajadores que pueden estar recibiendo un salario o manejando la relación laboral como si fuera mercantil, pero que no pueden hacer cumplir sus derechos laborales, tales como seguridad social, beneficios no salariales de liquidación o finiquito al término de la relación de trabajo. No necesariamente todo el empleo informal cae en el ámbito del sector informal, existe empleo informal en empresas formales, y existe empleo informal fuera de las empresas como el trabajo doméstico. Es así como el concepto estadístico del Sector informal tiene los siguientes atributos (INEGI, 2014):

ILUSTRACIÓN 1. ESTRUCTURA DEL EMPLEO INFORMAL XVII CIET



Fuente: INEGI (2014).

La XV Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo (CIET) determina que en el Sector Informal hay dos tipos de unidades económicas: 1) Las encabezadas por trabajadores por su cuenta (solos o con la contribución de trabajo familiar) y 2) las encabezadas por empleadores con sus empleados (con o sin familiares participando en las actividades). Se integran a la ocupación en el Sector Informal todas las personas que participan directamente en los procesos de generación de

bienes y servicios de la unidad económica, ya sea encabezando la actividad o apoyándose en trabajadores subordinados (INEGI, 2014).

1.2.1.1 Mercado laboral de la informalidad

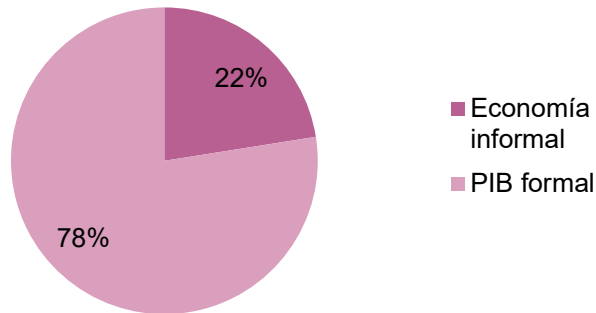
Al analizar el mercado laboral informal, se identifican otros fenómenos emergentes de desprotección en conjunto con la globalización, en la medida en que se centran y vinculan los procesos y productos de personas que aportan su fuerza de trabajo, ya sea para entes públicos, privados, instituciones o quienes reciben el pago de su salario por fuera de la nómina (off the books); situaciones donde es posible encontrar cualquier tamaño de unidad económica o sector de actividad económica.

Trabajadores por comisión u honorarios que pueden recibir un salario a través de una relación laboral como si fuera mercantil, pero el hecho es que, como también sucede en el servicio doméstico, no pueden hacer efectivos ciertos derechos laborales como es la seguridad social, beneficios no salariales, liquidación o finiquito al término de la relación de trabajo, ni tener acceso a las instituciones de salud comprendidas dentro de esos derechos. Estos casos no caen dentro del ámbito del Sector Informal, porque la empresa o institución para las que aportan sus servicios están perfectamente constituidas como tales o, como mínimo, el negocio ya está registrado ante la autoridad fiscal. En una serie de trabajos, se encuentran situados en una zona gris, ya que no forman parte del sector informal ni de las unidades económicas formales, tal es el caso de la agricultura de subsistencia cuya exposición al riesgo económico no es muy distinto de quienes operan en el Sector Informal, pero también es el caso de las trabajadoras dedicadas al servicio doméstico porque los hogares para los que laboran no utilizan su trabajo como insumo laboral para la producción (INEGI, 2014).

1.2.1.2 Informalidad en México

De acuerdo con el Sistema de Cuentas Nacionales de México en la Medición de la informalidad de las empresas y establecimientos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en el año 2018 el 22.5% del PIB a nivel nacional provino de la economía informal y el 77.5% de la economía formal. De este 22.5% de la economía informal, el 11.1% corresponde al sector informal y el 11.4% a otras modalidades de la informalidad.

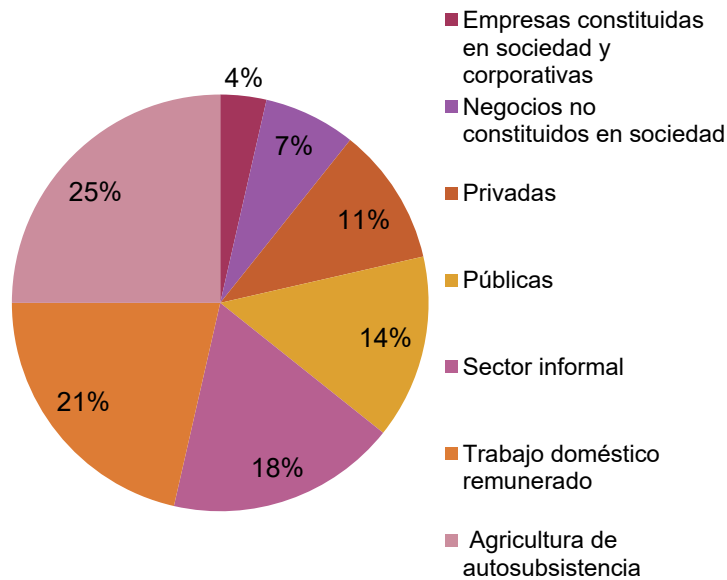
GRÁFICA 1. PARTICIPACIÓN DE LA ECONOMÍA INFORMAL EN EL PIB NACIONAL 2018



Fuente: Elaboración propia con información del Sistema de Cuentas Nacionales de México – INEGI 2018

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo 2019 del INEGI, el salario mínimo mensual promedio para empleados informales a nivel nacional oscila entre \$3,080 y \$5,302. La unidad económica con mayor porcentaje de población ocupada es la agricultura de subsistencia, seguido del trabajo doméstico remunerado y en tercer lugar está el sector informal (ver GRÁFICA 2).

GRÁFICA 2. CLASIFICACIÓN DE LA POBLACIÓN OCUPADA POR TIPO DE UNIDAD ECONÓMICA A NIVEL NACIONAL

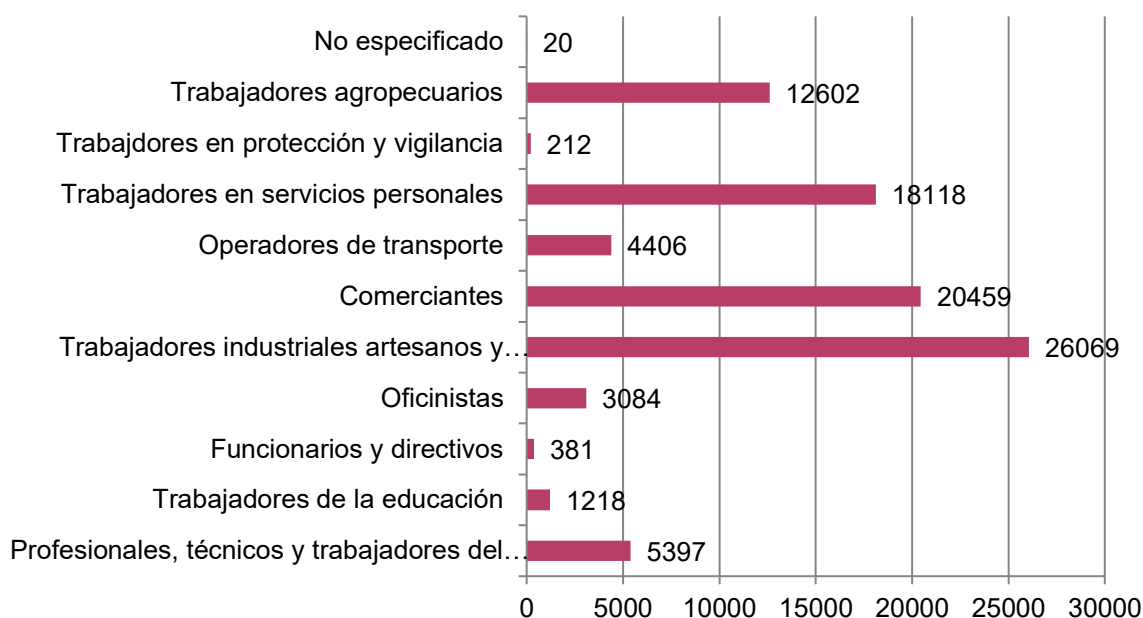


Fuente: Elaboración propia con información de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) 2019 - INEGI

Del total de empleados informales, los trabajadores industriales artesanos y ayudantes son los que tiene el mayor porcentaje dentro de la población ocupada con el 28%, seguido de los comerciantes con el 22% y en tercer lugar están los trabajadores en servicios personales con el 20% (ver

TABLA 3).

TABLA 3. CLASIFICACIÓN DE LA POBLACIÓN OCUPADA EN EMPLEOS INFORMALES A NIVEL NACIONAL



Fuente: Elaboración propia con información de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) 2019 – INEGI

1.2.1.3 Enfoques teóricos de la economía y sector informal

Los siguientes enfoques teóricos provenientes de las distintas escuelas de pensamiento económico y científico permitirán entender el fenómeno del comercio informal, se aproximan a una definición conceptual desde las distintas perspectivas disciplinarias, así como a una distinción de lo formal e informal, las causas y el origen del comercio informal: "... el concepto de informalidad parece designar al creciente número de personas en el radio de acción industrial como consecuencia de los cursos económicos condicionados para los nuevos usos tecnológicos..." (Schatan, 1991, págs. 195-1996)

Existen distintas perspectivas de escuelas económicas que definen al comercio informal según sea el enfoque:

a. Enfoque dualista

Hans Singer y Michael Todaro plantean la existencia del dualismo, que se entiende como la convivencia de lo moderno y lo tradicional por lo que no permite la

integración de las estructuras productivas sociales, provocado por grandes desigualdades sociales. El dualismo se presenta en distintos sectores económicos, no solo en la informalidad, por ejemplo, el “dualismo salarial”, dualismo territorial”, etc (Suarez, 2015).

“...el sector informal de la economía comprende actividades marginales distintas del sector formal y no relacionado con él, que proporcionan ingresos a los pobres y una red de seguridad en tiempos de crisis...”, el sector informal define la base de “pobreza urbana”, porque es una de las formas más convenientes para identificar el sector informal, este a su vez define las fuentes de empleo de la pobreza urbana” (Sethuraman, 1976).

Schatan (1991) explica que los comerciantes informales son un sinónimo aparente de aquellos seres humanos “excluidos” de la producción y del consumo, englobados en el concepto de marginalidad, durante la década de los años sesenta. Se observa principalmente en países en desarrollo, por lo que el dualismo a nivel internacional se puede observar con creciente desigualdad entre países, con grandes diferencias de nivel de vida e ingreso per cápita, por lo que este dualismo propicia un atraso en el desarrollo económico. Asimismo, el dualismo representa un obstáculo para lograr grandes avances en el desarrollo económico, político y social causado por la dificultad de formar estructuras económicas sólidas y productivas más homogéneas e íntegras que se requieren para un mayor desarrollo y que a su vez repercuten en los niveles de vida de la sociedad (Suarez, 2015).

Por lo anterior, la marginalidad se plantea como la causalidad puesto que denota la exclusión de los ámbitos y niveles participativos de la economía formal. La economía informal es producto de esta casualidad que agrava las condiciones en el estilo de vida de la sociedad ante la dificultad de construir una economía más sólida. Luego entonces, posterior a esta dinámica socioeconómica, la economía dual se manifiesta, y se observa geométricamente como una asimetría en la producción económica en los países de desarrollo, producto de dichas desigualdades y por factores a nivel internacional. No obstante, la economía informal permite ingresos a los pobres, es por tanto una actividad económica marginal que provee de una seguridad económica en tiempos de crisis y en deficientes oportunidades laborales y salarios injustos.

b. Enfoque estructuralista

El enfoque estructuralista, establece la existencia de un sector moderno y de uno tradicional. Por otro lado, el sector moderno concentra las grandes unidades con altos niveles de productividad, por lo que ofrecen empleos de calidad y operan bajo la acumulación del enfoque capitalista. El sector tradicional o informal concentra unidades pequeñas, con tamaños limitados para relacionarse bajo esquemas ya

estructurados por lo que sólo permite ofrecer empleos de baja calidad (Jiménez Restrepo , 2012).

Este enfoque define al sector informal a partir de su evolución por el comportamiento del empleo, percibe a la economía informal como unidades económicas (microempresas) y trabajadores subordinados que sirven para reducir los costos de insumos y mano de obra, de ese modo, aumentan la competitividad de las grandes empresas capitalistas, (Moser 1978, Castells y Portes 1989).

Bajo este enfoque los sectores de la economía dependen del crecimiento económico del país. El proceso productivo informal de América Latina incorpora productos importados, principalmente tecnología, generada de acuerdo con la constelación de recursos del lugar de procedencia. Eso hace que la tecnología utilizada refleje la escasez relativa de los factores productivos de los países desarrollados y los cambios en los productos consumidos en esos países, cuya demanda se traslada a la región a través del consumo imitativo. La incorporación tecnológica se da en un contexto estructural distinto, y dos aspectos son resaltados: la alta desigualdad en la distribución del ingreso y el acelerado crecimiento de la fuerza de trabajo. Las consecuencias son: una generación de empleos insuficientes para absorber el alto crecimiento de la fuerza de trabajo, y una estructura de precios inelástica a los cambios ocurridos en el proceso económico por la incorporación de nueva tecnología (Veleda da Silva, 2001).

Este enfoque estructuralista es fruto del enfoque dualista. A finales de 1980 y principios de 1990, se comenzó a desarrollar el concepto de informalidad opuesto a la idea de clasificarla como una cuestión de actividades ilegales, marginales y no relacionadas con la pobreza; porque la gente de todos los niveles de ingresos económicos es capaz de aprovechar las brechas o vacíos que las instituciones gubernamentales dejan en su sistema regulatorio, y lleva a cabo sus actividades más allá de las leyes, hacia la informalidad en un conjunto de actividades no reguladas por las instituciones (Bustamante Lemus, 2016). Desde el enfoque estructural, la lógica por la cual surge la informalidad laboral es la de la supervivencia (Tokman y Délano, 2001), puesto que el sector moderno es reducido y tienen oportunidad los más aptos de acuerdo con sus niveles de cualificación. Y la estructura económica y productiva del país es la causa de los mercados laborales segmentados, y esto provoca que los individuos elijan las ocupaciones informales.

La economía informal es una forma de definir la naturaleza de la pobreza urbana en los países en vías de desarrollo (Portes, 1995). Donde surge una clase social dinámica excluida del sector moderno (Tokman y Délano, 2001), que realiza actividades producto de las brechas legales e instruccionales, que ofrezcan remuneraciones y que provean lo mínimo para subsistir.

c. Enfoque legalista o institucionalista

En este enfoque, el sector informal se caracteriza por desarrollar actividades económicas bajo el carácter de “ilegalidad” que evaden las obligaciones tributarias, lo que se refiere a incumplimiento de las reglamentaciones comerciales, laborales, sociales y/o ambientales, entre otras. (Jiménez Restrepo , 2012).

Explica que la economía informal está formulada por microempresas “valientes” que eligen trabajar de manera informal a fin de evitar los costos, el tiempo y el esfuerzo del registro formal, y quienes necesitan derecho de propiedad para hacer que sus activos sean legalmente reconocidos (De Soto, 1987).

Loayza (1994, 1997) plantea que la asimetría en costos de los factores productivos entre el sector formal e informal condiciona las decisiones de evasión tributaria, ello favorece el aumento de las actividades informales. Argumenta que mientras que, para el sector formal los costos laborales son altos, en el informal los costos laborales son superiores a los costos de capital. No obstante, reconoce que, al elegir la informalidad, existen limitaciones para acceder a los beneficios de programas públicos que favorecen a las actividades formales.

Por lo tanto, desde el enfoque institucional, quienes están en el sector informal lo hacen por decisión y no por ser la única oportunidad (como si se observa en el enfoque estructuralista o dualista), por lo que la informalidad laboral es una alternativa de subsistencia.

d. Enfoque OIT

De Soto (1987) consideró que el origen de la informalidad y a su vez del comercio informal se debió al éxodo masivo de la población de las áreas rurales hacia las ciudades durante el periodo de 1940 a 1980.

De acuerdo con la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en un informe especial sobre las condiciones económicas y sociales realizado en las áreas urbanas de Kenia en 1972, el origen del comercio informal en distintas partes del mundo como África, América Latina, Medio Oriente y sur de Asia se da a causa de los bajos ingresos de la población y las limitaciones que enfrenta el Estado para proporcionar empleo, llevando a la población a la búsqueda de alternativas laborales para poder subsistir en el sistema. De acuerdo con el análisis explicativo del fenómeno del comercio informal en dicho estudio, se debe a las siguientes razones:

1. *La limitada capacidad del Estado nacional para proporcionar suficiente empleo a su población*
2. *La suficiente infraestructura urbana para satisfacer sus necesidades básicas*

3. *Niveles de ingreso de la población muy bajos*
4. *La total falta de un sistema de seguridad social y de beneficios para la población desempleada*
5. *Las necesidades de empleo para las masas de población desempleada para sobrevivir y salir de la pobreza.*

Bustamante (2018) explica que, en estas partes del mundo, donde existe infraestructura y equipamiento urbano precario los comerciantes ofrecen sus mercancías en espacios abiertos, dichos espacios van adquiriendo reconocimiento social y por parte de las autoridades como áreas de mercado público.

Los antecedentes de comerciantes informales en espacios públicos en la CDMX datan de la época prehispánica, en la Gran Tenochtitlán donde los comerciantes acudían a los espacios públicos abiertos a ofrecer sus mercancías a los compradores en un intercambio de bienes y servicios.

Posteriormente, en la colonización española la administración del comercio continuó bajo condiciones favorables por la construcción de vías de comunicación, bajo esta administración estaba la autoridad colonial española. Y en la época independiente con el porfiriato se crearon nuevos espacios mercantiles públicos con cierta regularización.

e. Conclusión de la economía informal desde los enfoques teóricos

Se puede entender que la informalidad productiva surge en los trabajadores informales que se ocupan en empleos de mala calidad, donde la productividad marginal será pequeña, y donde los trabajadores informales no tienen acceso a la protección social y otros beneficios o programas sociales que ofrece el Estado, desde la perspectiva dualista.

El enfoque dualista permite identificar parte del origen de la economía informal causado por la marginalidad, desigualdades y acceso a oportunidades sociales y laborales. Por otro lado, el enfoque estructuralista define la economía informal a partir de la evolución por el comportamiento del empleo, es decir, que ya no se enfoca en el origen entorno a la marginalidad o la pobreza, como ocurre con el enfoque dualista, o de actividades ilegales, como lo plantea en el enfoque institucionalista, sino a partir de las ventajas o desventajas laborales que la economía informal incorpora para los trabajadores, puesto que cualquier persona o empresa de baja productividad, unidad económica pequeña, y no estructurada de cualquier nivel socioeconómico es capaz de aprovechar estas brechas legales, así como de la naturaleza del crecimiento capitalista, porque incluso una empresa se ve forzada a disminuir costos laborales para aumentar su productividad y

competencia, por lo que la economía informal se moderniza bajo cierto grado de explotación, por ejemplo, con la subcontratación de empresas informales.

La informalidad supone visualizar dentro de aquel espacio que había sido visto desde la perspectiva de la marginalidad, puesto que las corrientes neoliberales argumentadas como la “evolución de la marginalidad”, permiten comprender que la economía informal deja de ser una causalidad de exclusiones sociales y marginales, sino que son los informales los que eligen no formar parte del marco institucional y normativo preestablecido y crean un marco propio, que, desde esta corriente, se hace efectivo este comportamiento racional y la informalidad debe alinearse al sistema capitalista mundial. Esta evolución de la informalidad vuelve una elección ser parte de los que ejercen la informalidad. No obstante, es de importancia resaltar que la economía informal no es un espacio de libertad y elección para emprendedores sino un efecto de la disminución de las condiciones de empleo y trabajo para los trabajadores.

Si bien el marco institucional y legal inhibe el desarrollo de las actividades económicas producto de la regularización gubernamental, la formalidad representa altos costos producto de una serie de trámites y requisitos para formalizar un negocio.

Los criterios, enfoques y corrientes de la informalidad son diferentes, pero entre ellos es posible identificar elementos en común, por ejemplo, que la informalidad es una actividad. Por lo que se puede resumir que la informalidad es una actividad generadora de ingresos y empleos y al mismo tiempo detonadora de diferencias sociales originadas por la incapacidad de acceder a empleos de calidad, que fueron producto de las grandes migraciones del campo a la ciudad que vieron rebasados el crecimiento de la oferta de empleo e incapacidad del sector formal de la economía en absorber la fuerza de trabajo lo cual conduce hacia una ilegalidad y la falta de regulación de la economía informal.

Por lo tanto, de acuerdo con lo que establece De la Peña (1996 Ref. por Bustamante, 2018, Op. Cit.), se entiende la informalidad como un fenómeno que puede presentarse en empresas pequeñas o grandes, registradas o no, con trabajadores temporales o permanentes, mientras se tenga ausencia de servicio médico, seguridad social, etc., la informalidad surge ante la incapacidad del estado de hacer cumplir las reglas, la incapacidad de ofrecer fuentes de empleo de calidad, y de establecer políticas públicas entorno a este, de fomento al auto empleo, regularizaciones y de ofrecer espacios públicos destinados al establecimiento de comercios informales, que, si bien, lo comercios informales en vía pública no tengan la obligación de tributar, por lo menos el estado pueda reducir una serie de afectaciones en el espacio público y a su vez en la sociedad.

1.2.1.4 Comercio informal en vía pública

1.2.1.4.1 Conceptualización del comercio informal

De acuerdo con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), el comercio informal se define como:

“[...] conjunto de unidades que producen bienes o servicios principalmente con la finalidad de crear empleos e ingresos para personas involucradas. Estas unidades, que tienen un bajo nivel de organización, operan a pequeña escala y de manera específica, con poca o ninguna división entre el trabajo y el capital como factores de producción. Las relaciones de empleo – cuando existen – se basan sobre todo en el empleo ocasional, los parentescos o las relaciones personales y sociales más que acuerdos contractuales que implican garantías en buena y debida forma” (OECD, 2008, pág. 82)

El trabajo informal cuya constitución jurídica es “informal”, económicamente es generador de rentas, a pesar de no figurar en los cálculos del Producto Interno Bruto, ya sea por la falta o incompleta declaración de las actividades informales.

Es preciso diferenciar las actividades económicas ilegales del sector informal, ya que, aunque estas actividades proliferan en las zonas con comercio informal, las actividades ilegales se contraponen a todo el marco legal de las actividades informales.

El sector informal urbano se desarrolla principalmente en actividades del sector terciario, esencialmente, es el “comercio sobre la vía pública” dado sus atributos de accesibilidad y debido a que no requieren de un espacio físico o local, estas características facilitan el desarrollo del comercio informal puesto que reducen el capital de inversión inicial.

Dentro del concepto se considera a trabajadores por cuenta propia que están dedicados a actividades de subsistencia tales como: vendedores ambulantes, lustradores de zapatos, recicladores o recogedores de basura, franeleros, trabajadores a domicilio, etc. Estos trabajos no están reconocidos ni protegidos jurídica ni reglamentariamente englobando a trabajadores de alta vulnerabilidad a quienes en ocasiones se les confunde con delincuentes siendo objeto de juicio, discriminación o represión. (OIT -O. , 2003, pág. 3)

Personas que no encuentran una oportunidad de trabajo en el sector formal recurren al trabajo informal de empleos independientes o por cuenta propia, por ello, la economía informal en el mundo ha crecido y tiene gran potencial de seguir creciendo, a causa del desempleo de alrededor de 160 millones de personas (de los cuales 53 millones en países industrializados y en desarrollo) a los que se

agrega 310 millones de personas más, para quienes no hay ocupaciones suficientes. La economía global ha crecido en 40 millones de puestos de trabajo por año mientras que habría 48 millones de personas buscando empleo. (OIT, 2002, pág. 13)

1.2.1.4.2 Comercio informal en vía pública

En los países latinoamericanos el comercio informal es un problema en los distintos niveles de gobierno. De acuerdo con la caracterización de la OIT en el ámbito internacional, las mujeres constituyen la mayoría de los comerciantes informales en la vía pública. Las condiciones, el lugar de trabajo y los bienes vendidos son variables con respecto al género.

En México se identifican como comercios informales en vía pública a aquellos comercios que tienen un puesto fijo o semifijo sobre la misma. Estos comercios, también denominados ambulantes, se organizan en grupos representados por líderes ante las autoridades y ante los elementos de Seguridad Pública que intentan desalojarlos. En muchos casos la autoridad se vuelve vulnerable a sobornos a fin de permitirles permanecer en la vía pública. Sin embargo, salvo casos muy concretos, estas organizaciones no representan los intereses de los trabajadores en la calle, por ejemplo, sobre las condiciones de trabajo, el acceso a la seguridad social, entre otros.

a. Sociopolítico y corrupción

Desde el enfoque sociopolítico, desarrollado por Cross (1998), el autor visualiza al comercio ambulante como un actor político que responde a incentivos clientelares del Estado, por este motivo, los comerciantes informales en vía pública son capaces de influir en las acciones del Estado. El autor identifica una dualidad en las acciones del Estado, por un lado, criminaliza y tiene intentos por erradicar y controlar la proliferación de estas actividades originadas en gran medida por los impactos que genera a la comunidad. Y, por otro lado, es flexible puesto que permite la pertenencia de ciertas organizaciones e incluso favorecen a dichas agrupaciones con recursos, permisos o concesiones a cambio de un apoyo electoral. Cross argumenta que las organizaciones ambulantes gozan de autonomía que les permite oponerse a decisiones gubernamentales, por lo que les da cierto poder político para negociar e incidir en dichas decisiones, en consecuencia, la existencia de las organizaciones ambulantes no está a expensas de la voluntad del Estado. Por lo que se puede concluir que dichas dinámicas duales propician la corrupción, el clientelismo y las malas prácticas por parte de la autoridad.

Existe una relación lógica entre la informalidad y la corrupción porque a pesar de que la falta de reglamentación, que no significa clandestinidad o ausencia de intervención gubernamental, existe cierta permisividad por parte del gobierno a que

las actividades existan fuera de las leyes y reglamentos existentes (De la Peña 1993 Ref. por Bustamante, 2015).

b. Socioeconómico

Desde el enfoque socioeconómico, se percibe al comercio ambulante como un problema económico por la falta de oferta laboral por lo que requiere de políticas públicas para resolverlo, y de este modo, lograr la recuperación de aquellos espacios públicos que fueron ocupados por los ambulantes y que traen consigo una serie de externalidades negativas que afectan a la ciudadanía. Por lo que se plantea la regularización al sector formal, el establecimiento en espacios públicos, entre otras medidas (Sethuraman, 1976).

En conclusión y derivado de las teorías de la economía y sector informal, se identifican tres vertientes que argumentan la existencia del comercio informal en vía pública. La primera es con relación a los bajos niveles de oferta laboral, creación de empleos y bajos salarios, esto a su vez provoca un bajo crecimiento económico. La segunda argumenta que es producto de las relaciones de los todos tipos de sectores, porque las empresas formales se benefician de la existencia de la informalidad con la subcontratación. Y el último, derivado de las condiciones legales-institucionalistas, por ejemplo, excesivas regulaciones que inhiben la formalidad que elevan costos de operación, no obstante, cuentan con una gran limitante para acceder a préstamos crediticios. Los compradores acuden al comercio informal en vía pública por los bajos precios, la proximidad y accesibilidad de los productos a los consumidores y la tolerancia por parte de las autoridades para la permanencia de estas actividades, son producto de la existencia del comercio informal en vía pública y esta sea una importante fuente de empleos a nivel nacional.

1.2.1.4.3 Clasificación y forma de operación del comercio informal

Los patrones de localización del comercio informal operan bajo la lógica de la teoría de lugar central de Christaller 1933 y Losch 1954, en función a los umbrales de demanda, alcance geográfico, jerarquización y localización. Por ello, el comercio informal se aglomera en vialidades transitadas, escuelas, espacios públicos, centros históricos y polos con gran potencial de atracción y afluencia. Bustamante (2018) define los tipos de concentración del comercio informal:

1. Personas ambulantes: Persona que se traslada de un punto a otro sin punto fijo, normalmente se encuentran sobre la vialidad durante los semáforos.
2. Concentración de ambulantes: Gran número de vendedores con puestos provisionales o desmontables con facilidad ubicados en zonas de gran

afluencia de consumidores, como el centro de la ciudad. Ejemplo: Tepito, La Merced, Ignacio Zaragoza, etc.

3. Mercados sobre ruedas: Provee artículos de consumo básico y actualmente es posible encontrar bisutería, artículos del hogar eléctrico y no eléctrico de producción nacional y extranjera. Originalmente creados por instancia gubernamental para eliminar el intermediarismo entre productores del campo a consumidores minoristas en la ciudad; con movilidad física en los días de la semana. Actualmente operan de manera similar a los tianguis, pero con estructural organizacional diferente.
4. Tianguis-bazar: En un inicio estaban localizados en terrenos baldíos privados y públicos con puestos provisionales para funcionar fines de semana o un día por semana, actualmente ya se establecen sobre la vía pública. Ejemplo: Zaragoza, Lagunilla, Balbuena, Aero tianguis, etc.
5. Puestos fijos y semifijos en la vía pública: Se localizan sobre las aceras peatonales, llamadas comúnmente “banquetas”. Proveen alimentos, prendas de vestir, bisutería, etc.

1.3 Relación de la movilidad urbana con el comercio informal en el espacio público

1.3.1 Aproximación conceptual de la movilidad urbana

La Ley de Movilidad Urbana del Distrito Federal (LMUDF) del 02 de abril de 2018 define a la movilidad urbana como *“conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan a través de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación y demás que ofrece la Ciudad”*

Estos desplazamientos se realizan mediante redes de infraestructura y vehículos en el entorno urbano

“[...] es un derecho de ciudadanía el de la movilidad, ya que supone información e intercambio, oportunidades de formación y de ocupación, posibilidades de acceder a las ofertas urbanas y apropiarse de la ciudad como un conjunto de libertades. Si los derechos de centralidad y de movilidad no son universales, la ciudad no es democrática.” (Borja & Muxí , El espacio público, ciudad y ciudadanía , 2000, pág. 15)

Y de acuerdo con el marco legislativo de la Ciudad de México, dado que esta misma LMUDF en el Art. 5° establece que *“la movilidad es un derecho de toda persona y*

de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley...” Y la ley menciona en el apartado XL Funcionalidad de la vía pública que el uso adecuado y eficiente de la vía pública, generado a través de la interacción de los elementos que la conforman y de la dinámica propia que en ella se desarrolla, para la óptima prestación de los servicios públicos urbanos, la movilidad y la imagen urbana, procurando la seguridad, comodidad y disfrute de todos sus usuarios.

1.3.2 Definición de CETRAM

Según la Secretaria de Gobernación de la Ciudad de México la CETRAM es una abreviación de “Centro de Transferencia Modal”, la cual es *un espacio nodal en donde se conectan varios medios de transporte público y concesionado como Metro, autobuses, microbuses, taxis, entre otros*. Destinada a facilitar la transferencia modal de las personas, estos nodos son de alta afluencia derivada de los distintos tipos de usuarios. También son conocidos como paraderos de transporte público.

De acuerdo con ITDP (Dávalos, 2014, pág. 8), estos espacios articuladores de la traza urbana permiten el cruce de personas, intereses, transacciones, destinos y momentos. Son acumuladores de prácticas sociales, conectores de sistemas urbanos que representan centralidades dentro de la urbe. Sin embargo, administrativamente no se les ha prestado la atención que merecen, por lo que en la actualidad tienen problemáticas que van desde la informalidad e inseguridad, hasta influencia negativa sobre las vialidades y modos de transporte que los constituyen.

Estos nodos de transferencia surgen ante la necesidad de organizar diferentes modos de transporte público y privado, normalmente se localizan a las afueras del Sistema de Transporte Colectivo METRO, mayormente en las estaciones terminales.

Las características específicas que definen a una CETRAM son las siguientes:

1. Ser un nodo donde coincidan dos o más tipos de transporte público
2. Tienen un índice alto de usuarios
3. Son un punto estratégico para la movilización masiva de los usuarios hacia el resto de la ciudad
4. No solo es una estación de transporte sino también es considerado un espacio urbano

Cabe resaltar que los CETRAM son nodos potenciales de Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable (DOTS), se consideran como atractores de comerciales, sitios de transición entre el origen de los usuarios y el destino.

1.3.3 Tipos de transporte público urbano en la Ciudad de México

Los tipos de transporte público que se utiliza en la Ciudad de México son los siguientes:

1. Sistema de Transporte Colectivo Metro: Son tipo trenes pesados con servicio de transporte público para pasajeros, con carriles confinados. El sistema cuenta con 12 líneas, de las cuales 10 son neumáticas y 2 son férreas, constando con un total de 195 estaciones distribuidas de la siguiente forma: 44 estaciones de correspondencia; 12 estaciones terminales con correspondencia; 24 estaciones terminales; 127 estaciones de paso; 115 estaciones subterráneas; 54 de superficie y 26 elevadas. (Metro, 2017)
2. Metrobús: Es un sistema de transporte, basado en autobuses, es un modo de transporte BRT (Bus Rapid Transit) que combina estaciones, vehículos, servicios y alta tecnología en un sistema integral, los carriles son semiconfinados, dicho carril permite el libre tránsito a los autobuses articulados y biarticulados. Posee plataformas elevadas y las estaciones permiten el ingreso a nivel de los autobuses. (Metrobus, 2020)
3. Mexibús: El Mexibús es el sistema de transporte público masivo operado a través de autobuses articulados, el funcionamiento es el mismo que el Metrobús, sin embargo, el Mexibús cubre al Estado de México y se conecta a través del STC Metro. Cuenta con tres estaciones: Ojo de Agua, Las Américas y Paradero Pantitlán
4. Trolebús: La red se distribuye en 8 líneas de trolebús, el servicio cuenta con una longitud de operación de 203.64 kilómetros, incluye los Corredores Cero Emisiones "Eje Central", Eje 2 - 2A Sur y el nuevo Corredor Cero Emisiones Bus - Bici "Eje 7 - 7A Sur", inaugurado el 1 de noviembre de 2012. La flota vehicular programada es de 290 trolebuses, los cuales operan a un intervalo de paso promedio de 4.0 minutos, todas dentro de la CDMX. (STE, 2020)
5. Red de transporte de pasajeros del Distrito Federal (RTP):
6. Tren ligero: El Tren Ligero forma parte de la red del Servicio de Transportes Eléctricos de la CDMX, el cual opera en el Sur de la Ciudad de México prestado un servicio de transporte no contaminante a la población de las Delegaciones Coyoacán, Tlalpan y Xochimilco, brindando su servicio a través de 16 estaciones y 2 terminales, mediante 20 trenes dobles acoplados con doble cabina de mando con capacidad máxima de 374 pasajeros por unidad. Cuenta con una línea de 13,04 kilómetros. (STE, Ciudad de México, 2020)

7. Tren suburbano: El Tren Suburbano es el medio de transporte entre el Estado de México y Ciudad de México. Atiende a 2 alcaldías de la Ciudad de México; Cuauhtémoc y Azcapotzalco. Y 3 municipios del Estado de México; Tlalnepantla, Tultitlán y Cuautitlán.
8. Servicio de transporte público concesionado (microbuses, autobuses, combis y vagonetas): El modelo operativo conocido como “hombre-camión” que predomina en las ciudades, y no es la excepción en la Ciudad de México, es una concesión que se asigna por persona. En este esquema de operación del transporte público, cada camión y ruta funcionan con base en la cantidad de pasajeros que abordan a diario las unidades, así como en la cantidad de boletos expedidos, que producen una ganancia directa para el chofer de la unidad.
9. Taxi, Uber, Cibify y semejantes: Es un servicio de transporte público que frecuentemente es considerado como transporte privado, es un servicio público que ofrece un conductor a una persona o grupo pequeño de pasajeros a distintos destinos sin una ruta definida.
10. Sistema de bicicletas públicas Ecobici: Es un sistema de bicicletas públicas compartidas que dan servicio en ciertos perímetros de la Ciudad de México.
11. Autobuses Foráneos: Transportan pasajeros a las afueras de la zona metropolitana de la Ciudad de México.

1.5 Políticas de regulación del comercio informal en espacios públicos

1.5.1 Internacional

“Para las autoridades locales en Londres la informalidad no es un tema en relación con los mercados en vía pública. Esto es porqué, a diferencia de las Ciudad de México, vender en las calles sin permiso o licencia simplemente se considera como una actividad fuera de la ley, es decir, no hay comercio informal legal. ...La operación del comercio ambulante es a través de licencias para comercial en la calle o un permiso temporal. ...

Cualquier permiso o licencia expedidos se otorgan individualmente, ...no pueden ser transferidas. ...La licencia específica, la ubicación, la posición, el tipo de productos o servicios que se van a vender, así como los días y veces que el poseedor de la licencia va comerciar durante la semana. Se expide generalmente para un periodo de seis meses, que puede extenderse a solicitud anticipada del comerciante” (Bustamante Lemus, 2016, pág. 71).

1.5.2 Ciudad De México

En la Ciudad de México se ha puesto especial énfasis en los vendedores ubicados en el Centro Histórico. Actualmente no hay una normatividad para establecer un determinado número de puestos en la vía pública con excepción de vialidades primarias como San Cosme, Eje Norte 1, San Antonio Abad, Av. Revolución, etc.

El acuerdo publicado el 11 de octubre de 1967, declara la prohibición de ejercer el comercio ambulante o practicar por medio de puestos fijos o semifijos en las siguientes vías de comunicación: primer cuadro de la ciudad, zonas comprendidas dentro de un perímetro radial de 200 metro de los mercados públicos, avenidas y calzadas de primer orden. Una de las primeras acciones del gobierno para la regularización del comercio ambulante fue el “Programa de mejoramiento del comercio popular” en 1993 con el objetivo de remover y controlar el comercio informal en los espacios públicos de la capital del país. Si bien, esta iniciativa tuvo éxito al consolidarse centros comerciales como; Meave, Pino Suarez, Vizcaínas, entre otros, hubo sitios que no tuvieron éxito debido a la falta de planeación y mala ubicación comercial que terminaron siendo utilizados como bodegas para los productos comerciales o los comerciantes regresaron al ambulante.

En 1998 surgió el “Programa de reordenamiento de comercio popular en la vía pública” que establecía como objetivo la contención del comercio en espacios públicos, la preservación y el rescate de los espacios públicos y formalizar a los vendedores informales de las calles. Este programa solo logró enfocarse en el reordenamiento del Centro Histórico, sin embargo, el resto de las zonas comerciales fueron asignadas a las autoridades locales, que no han tenido una limitada contribución de control y regulación del comercio informal. En el 2003 se estableció el acuerdo que creó la Comisión de Reordenamiento y Regulación del Comercio en Vía Pública del Centro Histórico de la Ciudad de México, dicha comisión ha tenido bajos impactos en el proceso de formalización del comercio en vía pública, dado que únicamente pudieron remover a los comerciantes situados en el Zócalo (Bustamante Lemus, 2018).

La regulación del comercio informal en el espacio público en la CDMX tiene desde los años 30's y 40's, a partir de la creación de diversos reglamentos por parte de la autoridad para diferenciar entre comerciantes y prestadores de servicios.

Por medio del Reglamento de Mercados del Distrito Federal, ahora CDMX, en el año 1951, se tenía como objetivo regular las actividades comerciales ambulantes, no obstante, el mayor número de afectaciones se situaban en los espacios públicos, principalmente en el Centro Histórico.

El Programa de Mejoramiento del Comercio Popular creado en 1993/1994 y es el producto de las opiniones de las Delegaciones, las organizaciones de comerciantes y de la sociedad que resultaron de diversas reuniones de trabajo realizadas en 1997. Surge de la necesidad de "mantener el equilibrio entre los diferentes factores que inciden en dichas actividades... [el comercio en vía pública]...", para mejorar el entorno urbano y la convivencia social" frente al desbordamiento del comercio en vía pública". Este programa prohibió la localización del comercio informal en la vía pública por medio de la reubicación de alrededor de 10,000 comerciantes en 29 plazas comerciales construidas. No obstante, la gran parte de estas no tuvieron éxito, puesto que muchas quedaron en el abandono producto de la mala ubicación, bajas ventas, poca disposición de los consumidores para acceder al interior de estas plazas, cabe mencionar que los comercios informales en la vía pública se localizan conforme al grado de accesibilidad y paso de los transeúntes

En el año 1998 se publicó el Acuerdo número 11/98, mediante el cual se emite el Programa de Reordenamiento del Comercio en Vía Pública y los criterios para la aplicación de las Cuotas por concepto de Aprovechamientos por el Uso o Explotación de Vías y Áreas Públicas para realizar actividades. G. O. D. F. 16-II-98, por medio del cual se buscó ordenar y regular el comercio informal en toda la Ciudad de México. Este instrumento fue uno de los principales que regula en materia de comercio informal de manera territorial a las delegaciones e instituciones públicas, a pesar de cumplirse la implementación de manera parcial. Las acciones en el programa consistían en la negociación, tolerancia, represión o negación de las personas para el establecimiento de los comercios informales. Por medio de este programa se crean padrones delegaciones de comerciantes informales en la vía pública denominado Sistema de Comercio en Vía Pública (SisCoVip), se emiten permisos de operación y cobro de cuotas. No obstante, las principales dificultades fueron producto del incumplimiento de cuotas.

El Sectorial de Comercio que forma parte del Programa Parcial de Desarrollo Urbano del Centro Histórico y a su vez del Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Delegación Cuauhtémoc, aprobado en el año 2000. Es establece acciones para la construcción de plazas comerciales, rehabilitación de edificios para ser formar parte de una plaza comercial, rehabilitación de espacios públicos destinados a la concesión de comerciantes informales en la vía pública.

El Acuerdo mediante el cual se crea la Comisión de Reordenamiento y Regulación del Comercio en la Vía Pública del Centro Histórico de la Ciudad de México (2003) el cual tenía como objetivo la regularización del comercio de la vía pública mediante el control de las autorizaciones y condiciones de operación para el uso y aprovechamiento de la vía pública en el Centro Histórico.

Capítulo 2. Antecedentes, contexto y caracterización del CETRAM Pantitlán

La distribución de la población y el proceso de urbanización a nivel mundial ha presentado cambios trascendentales desde el siglo pasado, en los procesos de expansión urbana, concentración de población, equipamientos, servicios e infraestructura urbana. La movilidad urbana en las grandes ciudades presenta graves problemáticas producto de la expansión urbana, el crecimiento poblacional y la falta de ordenamiento y planeación territorial.

A nivel nacional, de acuerdo con el Sistema Urbano Nacional (2018) se identifican 401 ciudades, 74 de ellas son metrópolis, 132, conurbaciones y, 195, centros urbanos, donde residen 92.6 millones de personas que viven en la ciudad, es decir el 74.2% del total de la población nacional,

En el contexto internacional, en 2018 la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) era la cuarta aglomeración urbana de mayor tamaño a nivel mundial y la primera del continente americano (Naciones Unidas 2018). La ZMVM en el año 2018 registra un total de 20, 892 724 habitantes (SEDATU, INEGI, CONAPO 2018), y se integra por un total 76 municipios y demarcaciones, de los cuales 16 corresponden a las alcaldías de la CDMX, 59 municipios del Estado de México y 1 municipio del Estado de Hidalgo.

La Zona metropolitana del Valle de México problemáticas en materia de movilidad urbana ante vagones de metro que se desbordan de usuarios, avenidas convertidas en inmensos estacionamientos, largas filas para tomar el metrobús son escenas que día a día deben vivir muchos capitalinos que tienen que desplazarse durante las horas de máxima demanda. Esto en gran medida tiene origen por el acelerado crecimiento demográfico que ha presentado la Ciudad de México y la conurbación con municipios del Estado de México conurbados conlleva al incremento del uso de transporte público en sus distintos modos, las características de operación han sido rebasadas en diseño y capacidad, situación que ha provocado la degradación de estos centros de transferencia multimodal y ha traído la ocupación de comerciantes informales por el alto volumen de usuarios que diariamente transita en estos espacios, por lo tanto se requiere de la intervención y el reordenamiento integral.

De acuerdo con SEMOVI (2019, págs. 10-11) *“La crisis del sistema de movilidad también se refleja en crecientes niveles de saturación vial que han llevado a diversos estudios a calificar a la Ciudad de México como la de mayor congestión vehicular en el mundo en 2016. La velocidad de circulación se ha reducido de manera sostenida, estimándose en 11 kilómetros por hora en promedio en zonas centrales de la ciudad (BID, 2018b). A esta situación hay que añadir que el modelo*

de expansión urbana es extendido, fragmentado y de baja densidad, que la falta de oferta de transporte público no permite generar alternativas viables al uso del automóvil privado, y que cada día hay más motocicletas en nuestras calles. Este aumento de la motorización privada incrementa los tiempos de traslado, presiona por un incremento en el gasto para la expansión de la infraestructura vial y agudiza los problemas ambientales asociados al transporte urbano.”

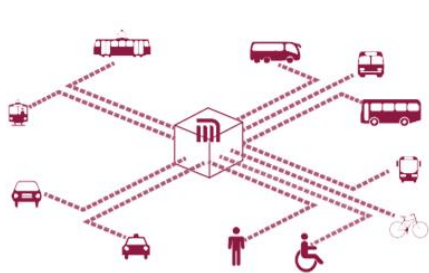
Por lo que se puede resumir que las causas detrás del problema de movilidad son múltiples y complejas: una gran cantidad de personas que requieren moverse de un lado a otro de la ciudad, ineficiencia en el flujo y movimiento de vehículos y personas, un sistema de transporte que ya es insuficiente, el propio comportamiento de los usuarios y conductores. Como resultado, por segundo año consecutivo la CDMX es “la ciudad con mayor tráfico del mundo”, de acuerdo con el índice de tráfico TomTom. (Colchado Flores, 2017)

Para articular la movilidad, surgen los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) antes llamados paraderos, surgen en 1969, como instalaciones complementarias a las terminales del Sistema de Transporte Colectivo. Desde su puesta en operación y hasta 1993 fueron administrados por el STC Metro, posteriormente por las delegaciones políticas, y a mediados de los 90, su administración y control fue transferido a la entonces Coordinación General de Transporte (ORDEN JURIDICO CDMX, 2014).

Los Centros de Transferencia de Transporte Modal (CETRAM) son espacios de equipamiento urbano, en donde millones de personas se movilizan y transfieren entre distintos medios de transporte público, como son el transporte colectivo, metro, autobuses públicos concesionados a particulares, taxis concesionados, Metrobús, tren ligero y trolebús. El mayor número de transferencias entre un medio de transporte y otro va del transporte público concesionado al metro y del metro al transporte público concesionado.

Los CETRAM están clasificados con un rol indefinido de territorio, infraestructura y/o parte de un sistema de transporte. En la Ciudad de México, entre 1969 y 1993 fueron operados por el organismo descentralizado del gobierno de la CDMX (antes Distrito Federal “DF”) Sistema de Transporte Colectivo Metro. Entre 1993 y 1994, pasaron a formar parte de las delegaciones políticas. Los CETRAM dependieron de la Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI), misma que actualmente se le ha denominado la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), hasta el 2010 cuando transfirieron a la Oficialía Mayor del Gobierno del Distrito Federal, por medio de la creación de la “Coordinación de Centros de Transferencia Modal del Distrito Federal”. (Dávalos, 2014)

De acuerdo con el estudio realizado de los CETRAM, hasta el año 2014 la Ciudad de México contaba con 49 Centros de Transferencia Modal, y se estima que eran utilizados por 5.7 millones de pasajeros diarios, contaba con más de 27,000 unidades de transporte público diario y una superficie aproximada 707,000 m² dentro de la Ciudad de México¹. En dicho estudio se argumenta que los Centros de Transferencia Modal son catalogados como centralidades urbanas, porque su configuración va más allá de un simple componente dentro del sistema de transporte, ya que estos centros son usados por decenas de miles de personas que a su vez provocan el favorecimiento del comercio informal y formal.



CETRAM: INTERCAMBIADOR DE TRANSPORTE



CETRAM EN EL ESPACIO DE LA CIUDAD

Fuente: MEGACENTRALIDADES "Propuesta de Integración de los CETRAM al Desarrollo Urbano de la Ciudad de México". ITDP (Dávalos, 2014)

2.1 Definición y localización de la zona de estudio y área de influencia

El CETRAM Pantitlán inició operaciones en 1982, tiene una superficie aproximada de 51,158 m² se localiza al oriente de la Ciudad de México al límite de la alcaldía Venustiano Carranza e Iztacalco. Es catalogada como estación terminal, dado que se localiza en un área periférica de la Ciudad de México, próxima al municipio de Nezahualcóyotl del Estado de México, en ella convergen cuatro líneas del Sistema de Transporte Colectivo-Metro de la Ciudad de México, la línea 1 "Rosa", que va de Pantitlán a Observatorio, la línea 5 "Amarilla" que corre de Pantitlán a Politécnico, la línea 9 "Café" va de Pantitlán a Tacubaya y la línea A "Morada" que corre de Pantitlán a La Paz. Además, tiene conexión con las líneas E y O del servicio de transportes eléctricos, trolebús. Pantitlán cuenta con andenes en 3 zonas: superficiales por la línea A, subterráneas por la línea 1 y 5 y elevadas por la línea 9. En varios años ha sido considerada la estación de mayor afluencia de usuarios.

El Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México y la Ciudad Deportiva Magdalena Mixhuca son los iconos urbanos más cercanos al CETRAM.

¹ La fuente indica que los datos oficiales no reflejan los millones de usuarios que no son pasajeros, ni el área utilizada por ellos.

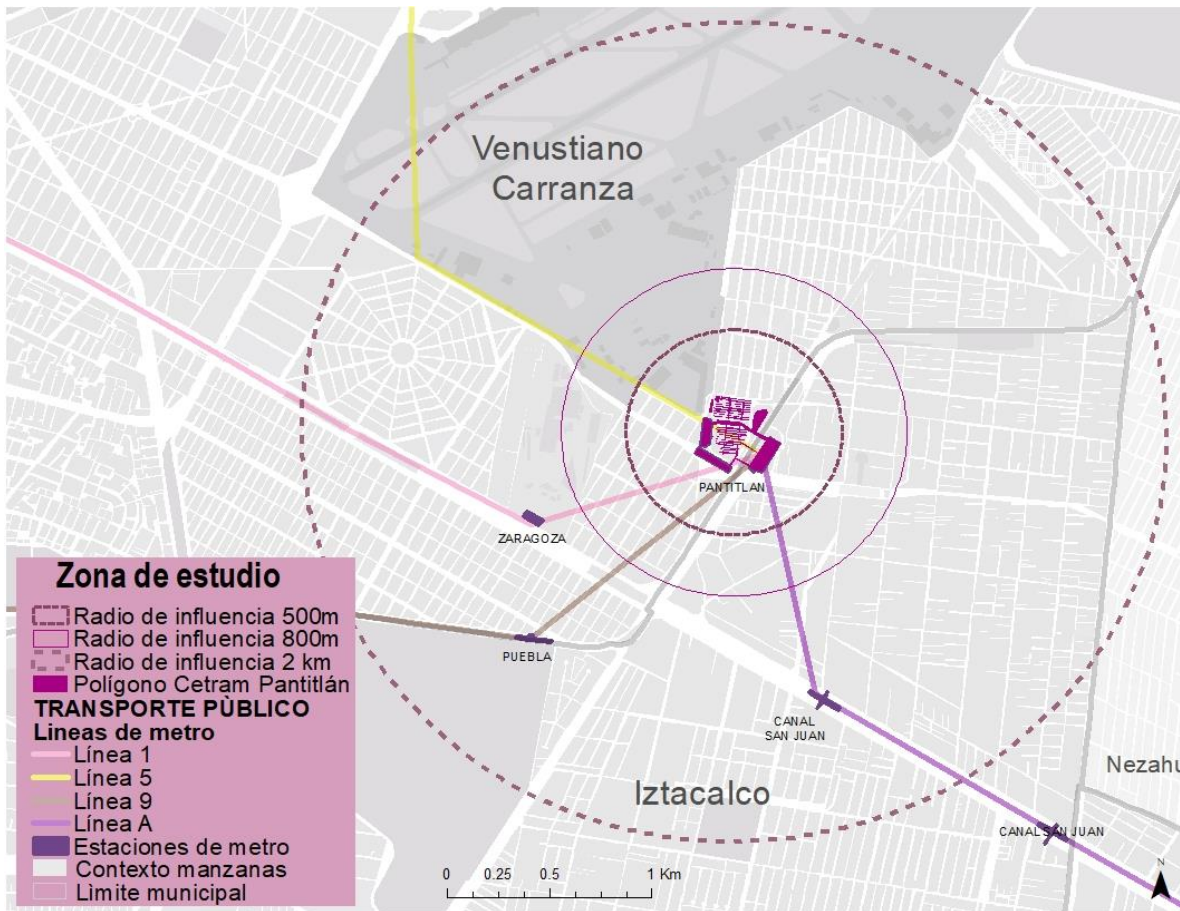
ILUSTRACIÓN 2. LOCALIZACIÓN Y PLANTA ARQUITECTÓNICA DEL CETRAM PANTITLÁN



Fuente: Elaboración propia.

Para propósitos de este análisis se consideran dos perímetros para la definición del radio de influencia de la zona de estudio: el primero es un radio de influencia de 2 kilómetros con una superficie de 1,110.61 hectáreas, si bien tiene un radio de influencia a nivel metropolitano, los dos kilómetros se relacionan con la capacidad de realizar viajes cortos en bicicleta, con respecto a la articulación de la oferta de transporte, equipamiento y con el objetivo de obtener un mejor análisis de aspectos sociales, económicos y urbanos de las periferias del CETRAM. El radio de 800 metros corresponde al contexto inmediato derivado de la distancia caminable para peatones. Y el radio de 250 metros permite definir el área inmediata del CETRAM Pantitlán y a partir del cual se hará el análisis de espacio público y comercio ambulante.

PLANO 1. ZONA DE ESTUDIO Y ÁREAS DE INFLUENCIA



Fuente: Elaboración propia con información de Centros de Transferencia Modal en la Ciudad de México -Portal de datos de la Ciudad de México; Marco Geoestadístico Nacional – INEGI.

2.1.1 Características generales

El CETRAM Pantitlán tiene un papel estratégico en la Ciudad de México por las características y patrones de viajes diarios, la afluencia, multimodalidad y oferta de transporte para ser definida como el CETRAM más importante del sistema de la Ciudad de México.

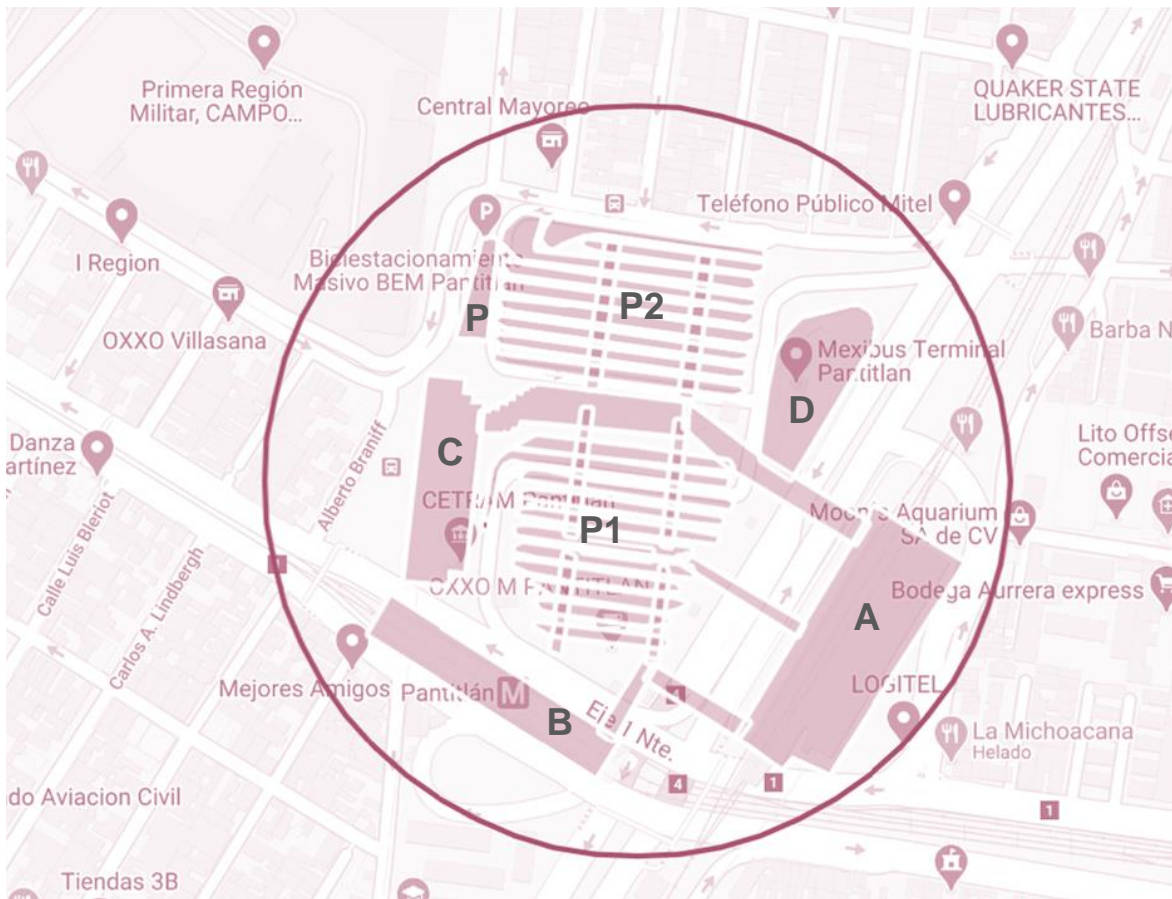
Pantitlán proviene del vocablo náhuatl que significa entre banderas, formaba parte del lago de Texcoco en tiempos de los aztecas. El pictograma de la estación es representado por dos banderas que servían como una referencia de aviso de navegación que pusieron los aztecas en el lago de Texcoco por los remolinos que se formaban con fuerza y derribaban a las canoas.

El CETRAM Pantitlán se conforma por: Las terminales estacionales oriente de las estaciones de la Línea 1, Línea 5 y Línea 9 y la estación terminal poniente de la Línea A. El CETRAM Pantitlán se integra por 4 grandes cuerpos alimentadores y 2 baterías que es donde se localiza el paradero el paradero 1 (P1) y paradero 2 (P2).

El cuerpo A, es el que se ubica al oriente del CETRAM tiene el acceso de la Línea 9 y Línea A. El cuerpo B tiene acceso a la línea 5, el Cuerpo C alimenta a la línea 1 y finalmente el cuerpo D forma parte de la terminal del Mexibús. La manzana P está conformada por el bici-estacionamiento masivo BEM. Y finalmente, en las baterías es donde se localiza el paradero Pantitlán, es aquí donde están situadas las bases de las rutas del transporte público concesionado (ver

PLANO 2).

PLANO 2. ESTRUCTURA DEL CETRAM PANTITLÁN



Fuente: Elaboración propia

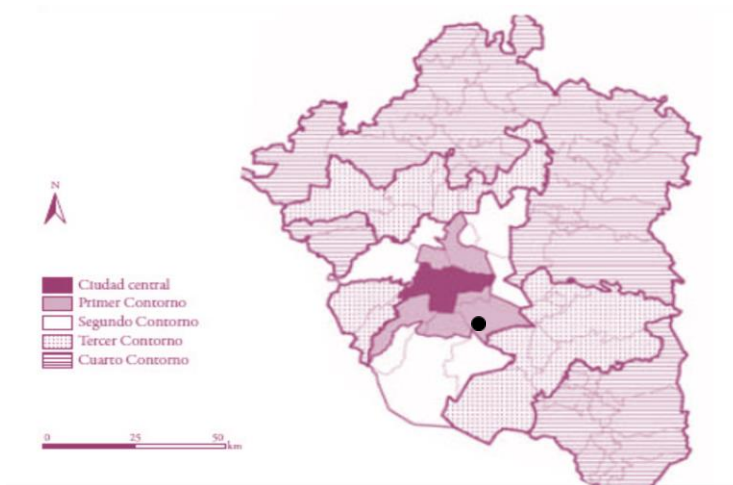
2.2 Relación del CETRAM Pantitlán con la Ciudad de México y la Zona Metropolitana del Valle de México

La ciudad central, constituida por las cuatro delegaciones centrales, ahora Alcaldías, Cuauhtémoc, Benito Juárez, Miguel Hidalgo e Iztacalco, contiene al centro histórico tradicional y al distrito central de negocios, y desde la primera mitad de los 90 se observa una relativa renovación de su centralidad. El primer contorno se formó con las áreas urbanizadas entre 1930 y 1950, todavía dentro de la Ciudad de México, y corresponden a la fase económica y política de creación del mercado

interno y de instituciones sociales, en educación, salud y abasto, pero muy poco en cuanto a desarrollo urbano. El segundo contorno es resultado de la mayor expansión urbana de la ciudad verificada entre 1950 y 1970, cuando la ciudad se desbordó sobre la entidad vecina que dio pie a una normatividad y burocracia dirigidas a la cuestión urbana. El tercer contorno se formó desde 1970 y, aproximadamente, hasta 1990, durante la vigencia formal de una planeación gubernamental más estricta que, sin embargo, no impidió la ocupación indiscriminada de municipios periurbanos propiamente rurales del Estado de México, aumentando la complejidad de su estructura socio espacial. El cuarto contorno se está conformando desde entonces, cuando el modelo neoliberal impuesto a nivel federal retiró la intervención del Estado del mercado formal de vivienda y desmanteló lo esencial del aparato de planeación urbana gubernamental. (Súarez Lastra & Delgado Campos, 2010).

La Alcaldía Venustiano Carranza se localiza en Ciudad Central e Iztacalco se localiza en el primer contorno, esta zona tiene una fuerte relación física, espacial y económica con los municipios conurbados del Estado de México que se localizan dentro del segundo contorno, tal es el caso del municipio de Nezahualcóyotl y el municipio de Chimalhuacán, este último forma parte del tercer contorno (ver PLANO 3). Gran parte de la población que vive en los municipios, alcaldías periféricas o áreas conurbadas laboran en los principales centros de trabajo que, localizados en la ciudad central, provoca un gran número de viajes metropolitanos, el impacto del CETRAM Pantitlán se ve reflejado en la gran afluencia de usuarios y número de viajes que a su vez se observa en la oferta y distribución de los servicios de transporte.

PLANO 3. CONTORNOS METROPOLITANOS



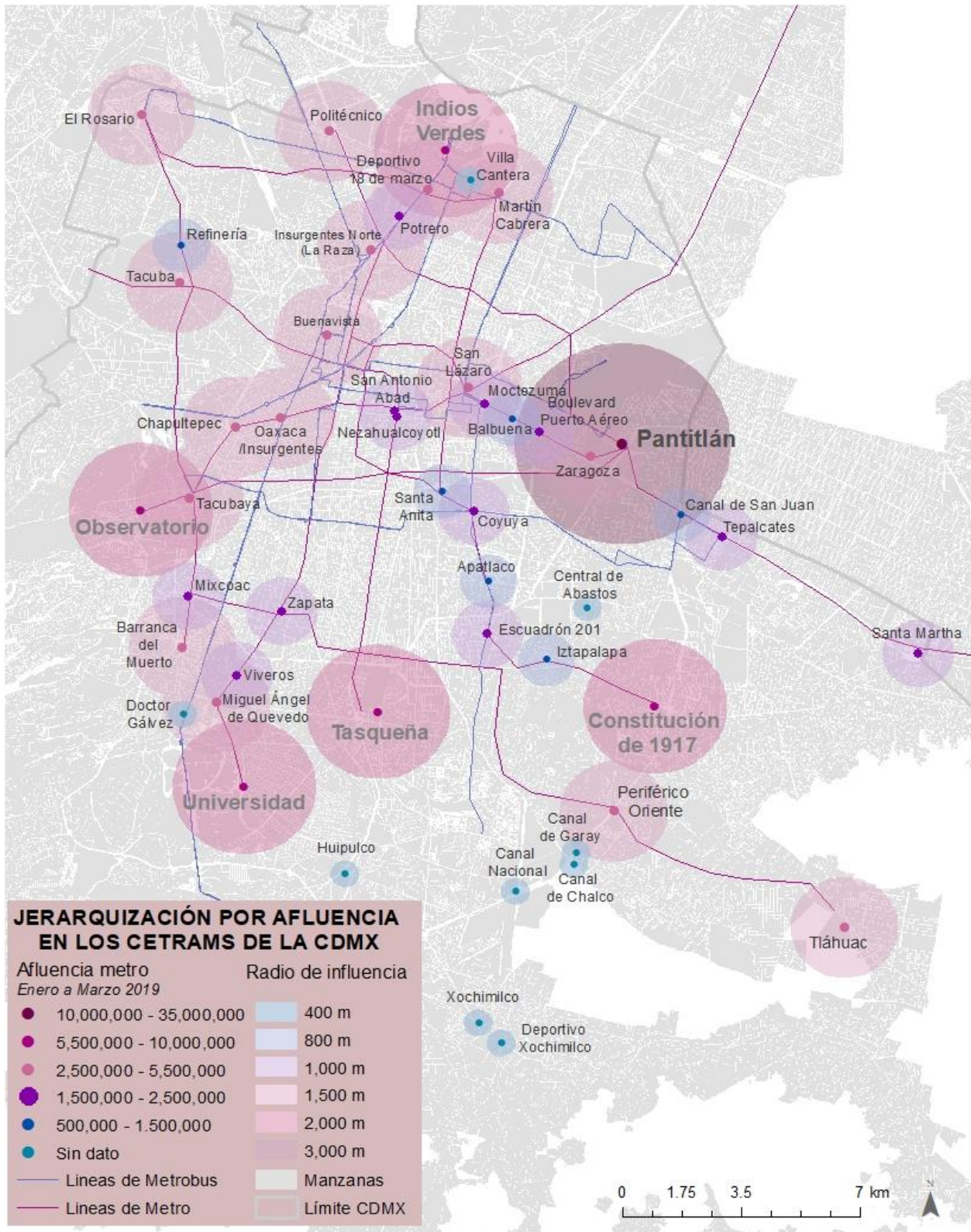
Fuente: SUÁREZ-LASTRA, MANUEL, & DELGADO-CAMPOS, JAVIER. (2010). Patrones de movilidad residencial en la Ciudad de México como evidencia de co-localización de población y empleos. EURE (Santiago), 36(107), 67-91. Que se obtuvo con información de Delgado (1988), SEDESOL (2000)

2.3 Jerarquización de los CETRAM en la Ciudad de México

2.3.1 Afluencia

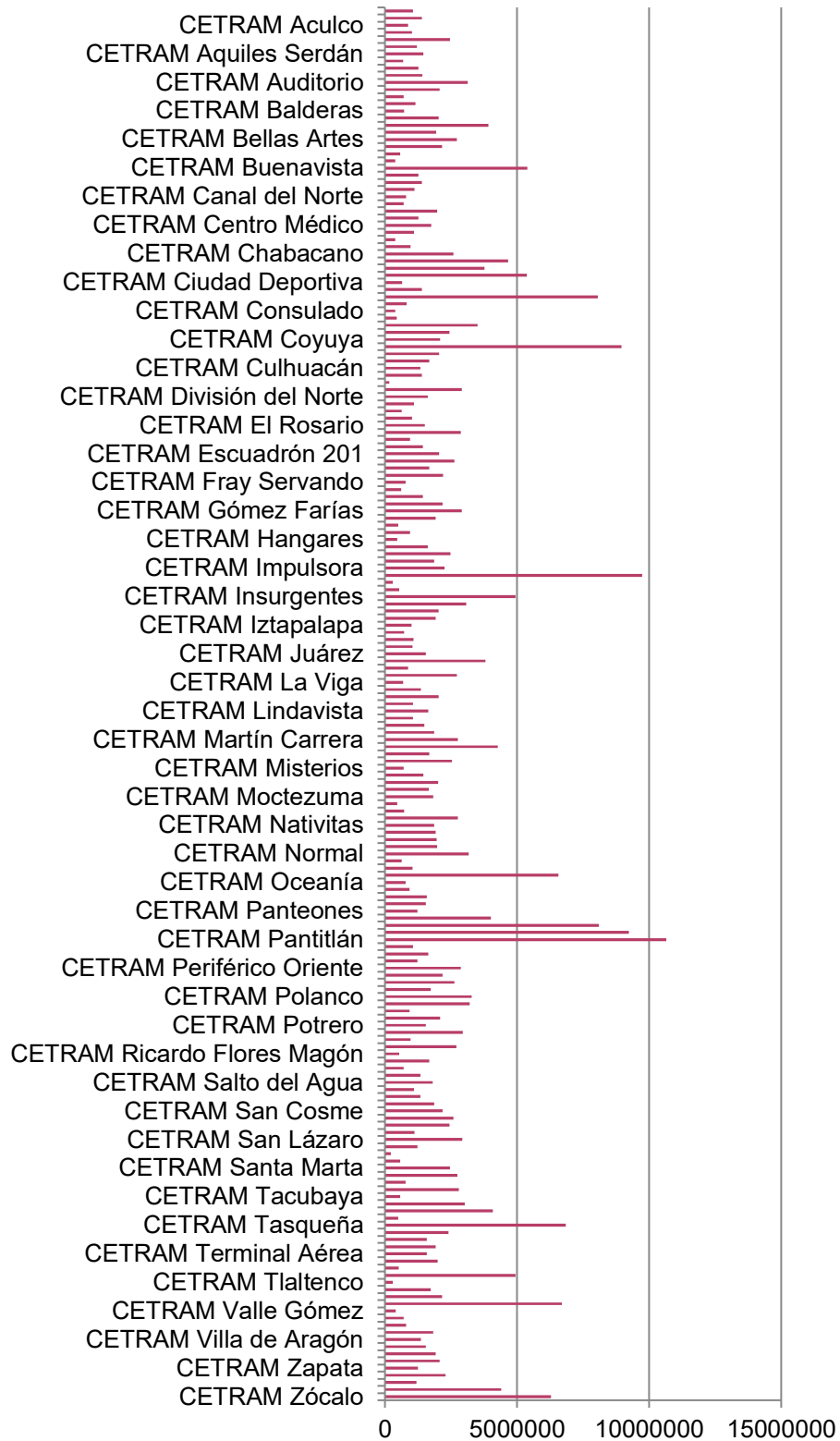
El CETRAM Pantitlán es el más grande del sistema o red de estos centros en cuanto afluencia de usuarios, de acuerdo con los datos del *Sistema de Transporte Colectivo Metro*, del Gobierno de la Ciudad de México, dicho centro cuenta con la mayor afluencia de estación por línea, en el año 2019 entre los meses de Enero y Marzo tuvo un total 10,653,538 usuarios, se considera dentro de la primer jerarquía con un radio de influencia de tres kilómetros, seguido del CETRAM Indios Verdes con un total de 9,731,583 usuarios, el CETRAM Constitución de 1917 con 8,064,573 usuarios, el CETRAM Taxqueña 6,851,670 usuarios, el CETRAM Universidad con 6,700,951 y el CETRAM Observatorio con 6,572,122, estas forman parte de la segunda jerarquía y se delimitan a partir de un radio de dos kilómetros (ver PLANO 4 y TABLA 4).

PLANO 4. JERARQUIZACIÓN DE LOS CETRAM DE LA CDMX POR AFLUENCIA DE USUARIOS



Fuente: Elaboración propia con información de Afluencia de estación por línea 2019, Metro Gobierno de la Ciudad de México; Estaciones de transporte, Portal de datos de la Ciudad de México y Marco Geoestadístico Nacional, INEGI

TABLA 4. AFLUENCIA DE ENERO A MARZO 2019



Fuente: Elaboración propia con información de Afluencia de estación por línea 2019, Metro Gobierno de la Ciudad de México; Estaciones de transporte.

2.3.2 Multimodalidad

En cuanto a la oferta de distintos medios de transporte, del total de los 49 CETRAM identificados en la Ciudad de México, Pantitlán, Rosario e Insurgentes Norte cuenta con cuatro distintos modos de transporte y por lo tanto son los que tienen mayor multimodalidad, y ATM San Lázaro, Deportivo 18 de Marzo, Indios Verdes, Martín Carrera, Potrero, Tacubaya y Taxqueña cuenta con tres distintos modos de transporte público y el resto de los CETRAM cuenta únicamente con 1 o 2 medios de transporte² (ver TABLA 5).

Los CETRAM Pantitlán y Rosario son los que tienen mayor diversidad en los modos de transporte, ambos cuentan con bici-estacionamientos, oferta en rutas de trolebús, líneas de metro y BRT (Bus Rapid Transit) en sus dos modalidades, ya sea mexibús o metrobús. Si bien, ambos tienen la misma oferta, ya que cuentan con 7 modos de transporte, Pantitlán es el que tiene mayor impacto, puesto que, en comparación con el resto, en él se interconectan 4 líneas de metro. La red del Metro tiene mayor capacidad de trasladar mayor número de usuarios y tiene mayor cobertura e impacto en la Ciudad de México, sin embargo, no es la que abastece a la mayor parte de los usuarios en la ciudad (ver GRÁFICA 3).

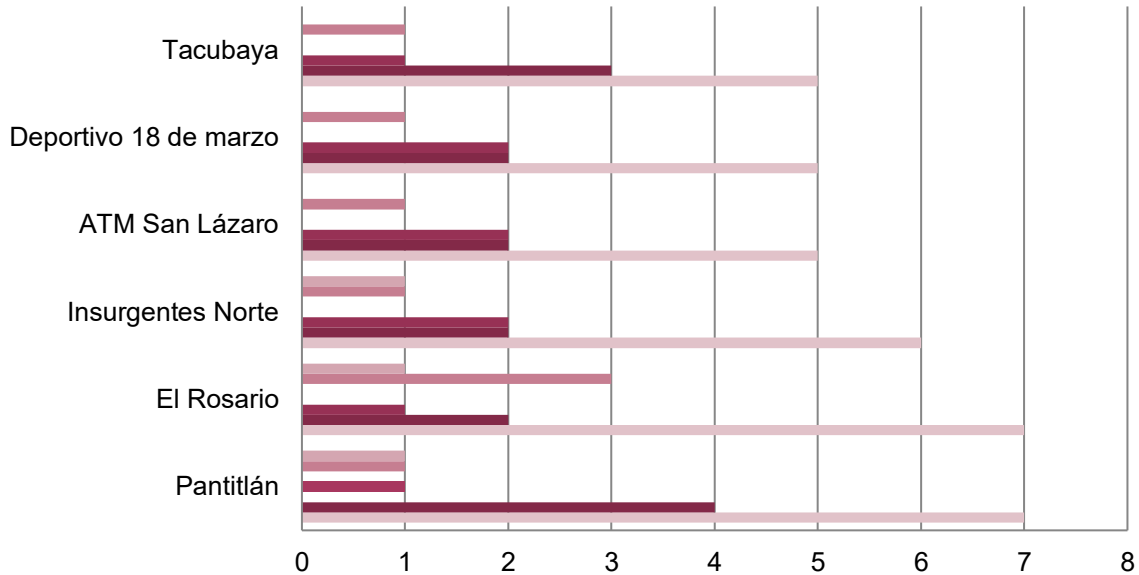
TABLA 5. MULTIMODALIDAD

CETRAM	Líneas de metro	Líneas de metrobús	Líneas de mexibús	Líneas de Tren ligero	Rutas de Trolebús	Bici estacionamientos	Total
Pantitlán	X		X		x	x	4
El Rosario	X	X			x	x	4
Insurgentes Norte	X	X			x	x	4
ATM San Lázaro	X	X			x		3
Deportivo 18 de marzo	X	X			x		3
Indios Verdes	X	X	X				3
Martín Carrera	X	X			x		3
Potrero	X	X			x		3
Tacubaya	X	X			x		3
Taxqueña	X			X	x		3

Fuente: Elaboración propia con información del Portal de datos de la Ciudad de México, Centros de Transferencia Modal en la Ciudad de México

² No se considera el transporte público concesionado y los taxis como modos de transporte para definir la multimodalidad en los CETRAM.

GRÁFICA 3. OFERTA DE MODOS DE TRANSPORTE PÚBLICO POR CETRAM



	Pantitlán	El Rosario	Insurgente s Norte	ATM San Lázaro	Deportivo 18 de marzo	Tacubaya
■ Biciestacionamientos	1	1	1	0	0	0
■ Rutas de Trolebus	1	3	1	1	1	1
■ Líneas de Tren ligero	0	0	0	0	0	0
■ Líneas de mexibus	1	0	0	0	0	0
■ Líneas de metrobus	0	1	2	2	2	1
■ Líneas de metro	4	2	2	2	2	3
■ Total	7	7	6	5	5	5

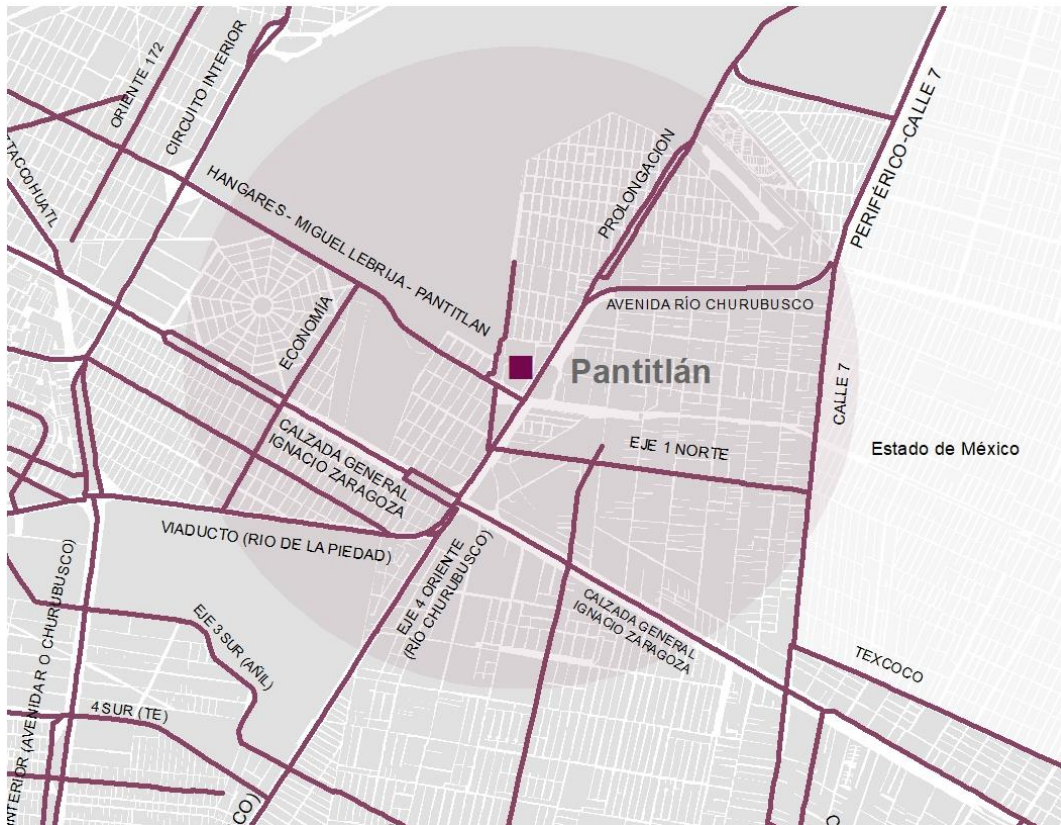
Fuente: Elaboración propia con información del Portal de datos de la Ciudad de México, Centros de Transferencia Modal en la Ciudad de México

2.4 Caracterización del CETRAM Pantitlán

2.4.2 Estructura urbana

Se localiza entre las dos vialidades secundarias, de oriente a poniente el Eje 1 Norte “Hangares, Miguel Lebrija o Pantitlán”, con esquina Eje 4 Oriente “Río Churubusco” de norte a sur. La Calzada Ignacio Zaragoza de oriente a poniente, Viaducto Río de la Piedad de oriente a poniente y Anillo Periférico – Calle 7 de norte a sur, son las vialidades cercanas al CETRAM Pantitlán.

PLANO 5. INTERSECCIONES VIALES



Fuente: Elaboración propia del Marco Geoestadístico Nacional – INEGI, Red Nacional de Equipamientos – Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

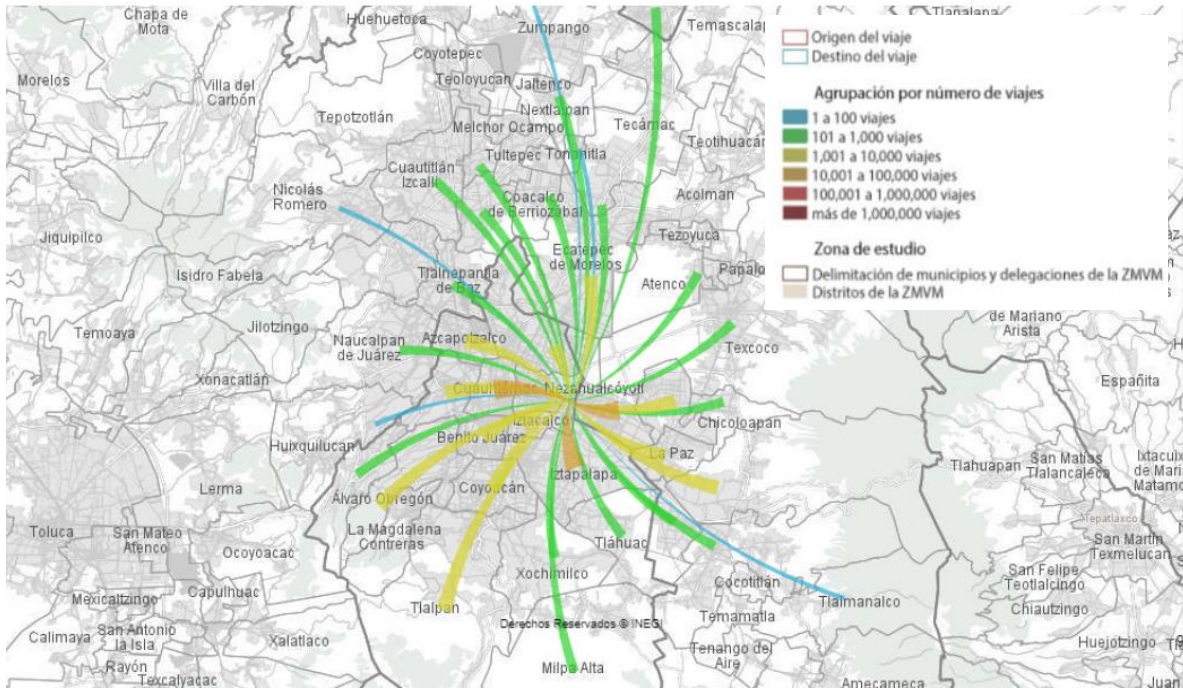
2.4.3 Movilidad y transporte

a. Encuesta Origen Destino

El distrito de Pantitlán, donde se localiza al CETRAM Pantitlán, es un perímetro generador y receptor de viajes, de origen y destino de sitios que por las funciones y distribución de la ciudad influyen de manera determinante en la dinámica territorial de Pantitlán.

En el distrito de Pantitlán se originan más de 101,141 viajes durante todo el día entre la semana, principalmente hacia el municipio de Nezahualcóyotl con 23,812 viajes que corresponden al 24%, el segundo lugar corresponde a la Alcaldía de Cuauhtémoc con 15,485 viajes equivalente al 15% y el tercero es Iztapalapa con 12,702 viajes (13%), posteriormente, se dirigen hacia municipios por debajo del 10% del número de viajes, por mencionar los más importantes son: Chimalhuacán (6%), Venustiano Carranza (5%), Benito Juárez (5%), Gustavo A. Madero (4%), Viajes fuera de la ZMVM y/o no específicas (4%), entre otros (ver PLANO 6 y TABLA 6).

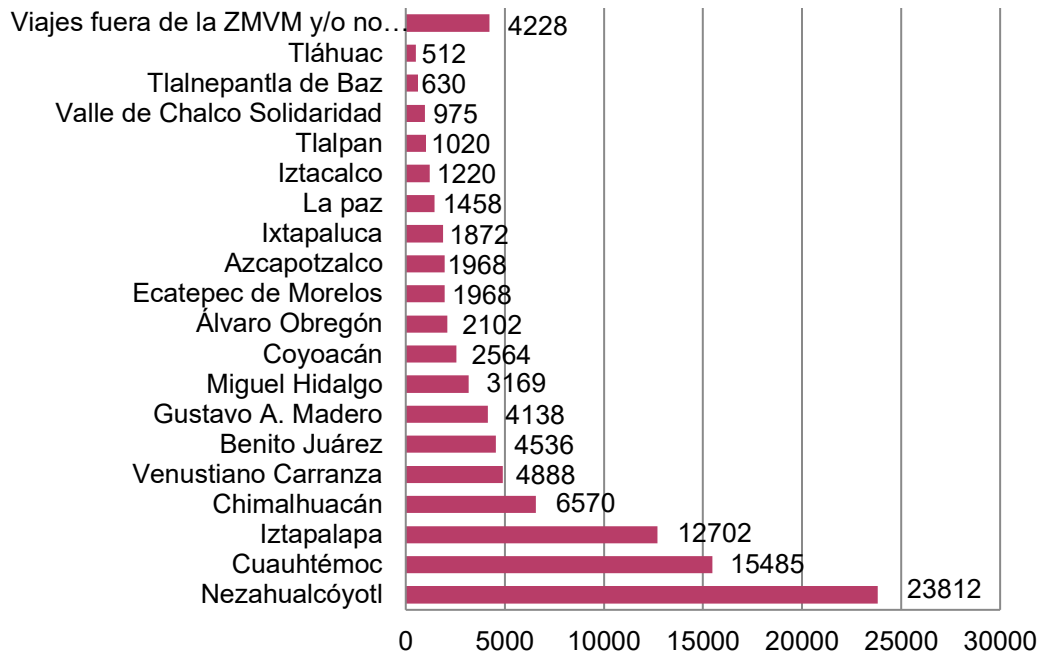
PLANO 6. ORIGEN - VIAJES QUE SE ORIGINAN EN PANTITLÁN HACIA TODOS LOS MUNICIPIOS DE LA ZMMV, DURANTE TODO EL DÍA, ENTRE SEMANA



Fuente: Elaboración propia con información y gráficos de la Encuesta Origen Destino de la Zona Metropolitana del Valle de la Ciudad de México 2017 - INEGI

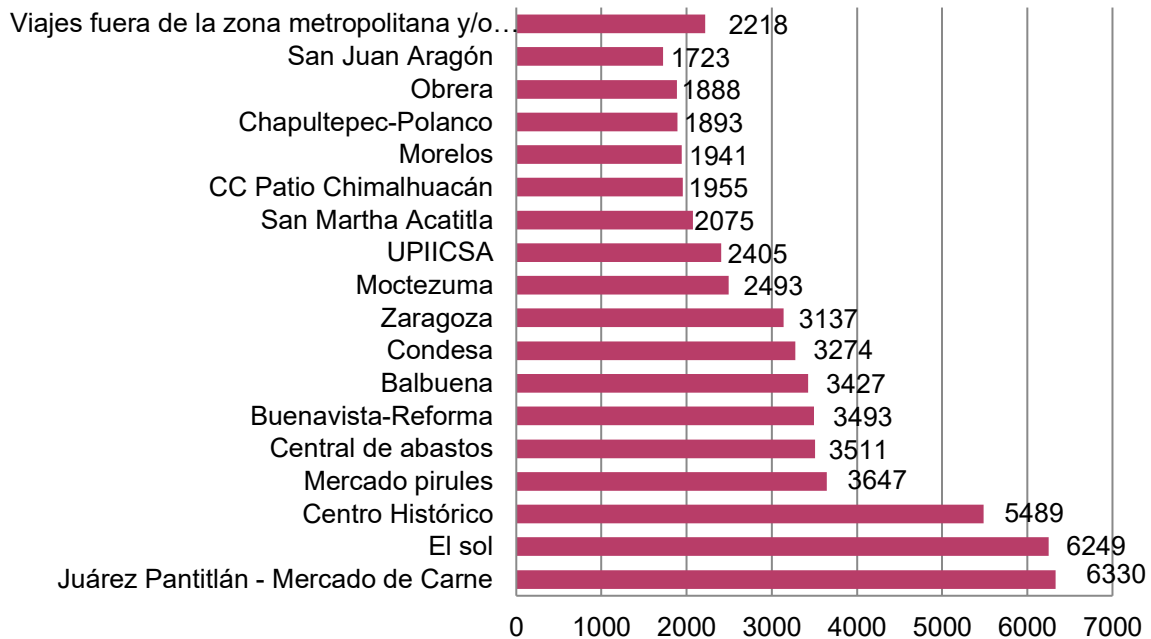
Los principales distritos a los que la población se dirige son: Juárez Pantitlán - Mercado de Carne con 6330 viajes, El sol con 6249 viajes, el Mercado Pirules con 3647, la Central de abastos con 3511 viajes, Buenavista-Reforma con 3493 viajes, Balbuena con 3427 viajes, Condesa 3274 viajes, Zaragoza con 3137 viajes, entre otros (ver TABLA 7).

TABLA 6. VIAJES DE PANTITLÁN, CDMX HACIA TODOS LOS MUNICIPIOS DE LA ZMVM, DURANTE TODO EL DÍA ENTRE SEMANA



Fuente: Elaboración propia con información de la Encuesta Origen Destino de la Zona Metropolitana del Valle de la Ciudad de México 2017 – INEGI

TABLA 7. VIAJES DE PANTITLÁN, CDMX HACIA TODOS LOS DISTRITOS DE LA ZMVM, DURANTE TODO EL DÍA, ENTRE SEMANA

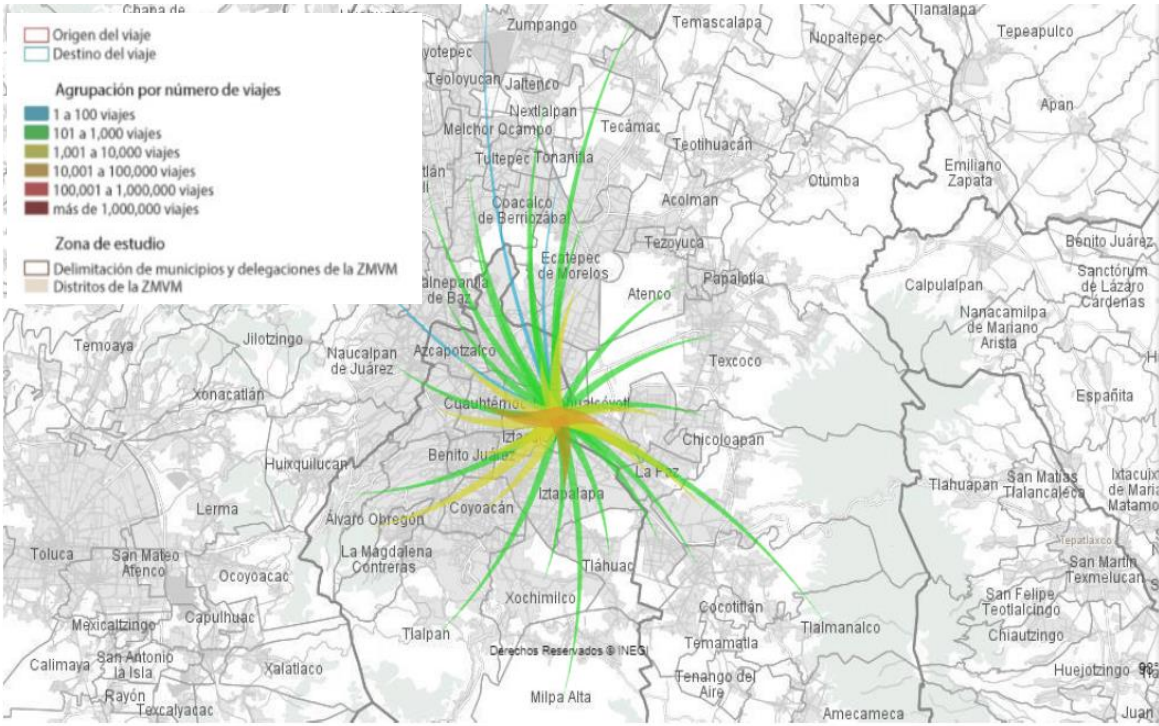


Fuente: Elaboración propia con información de la Encuesta Origen Destino de la Zona Metropolitana del Valle de la Ciudad de México 2017 – INEGI

En cuanto a los viajes de destino, aquellos que provienen del resto de municipios con dirección hacia Pantitlán, se producen aproximadamente 101,096 viajes durante todo el día entre semana. Los viajes provienen principalmente del municipio de Nezahualcóyotl con 23,573 cifra que representa el 23%, seguido de Cuauhtémoc con 14,778 equivalentes al 15%, Iztapalapa con 13,303 viajes representan el 13% y Chimalhuacán con 6,736 viajes con el 7%, por mencionar los más importantes (ver PLANO 7 y TABLA 8).

Con respecto a los puntos específicos más importantes de los municipios, donde proviene la población que se dirige a Pantitlán son los distritos del Sol con 6560 viajes, Juárez Pantitlán - Mercado de Carne con 6040 viajes y el Centro Histórico con 5087 viajes (ver TABLA 9).

PLANO 7. DESTINO - VIAJES DE TODOS LOS MUNICIPIOS DE LA ZMVM HACIA PANTITLÁN, DURANTE TODO EL DÍA, ENTRE SEMANA



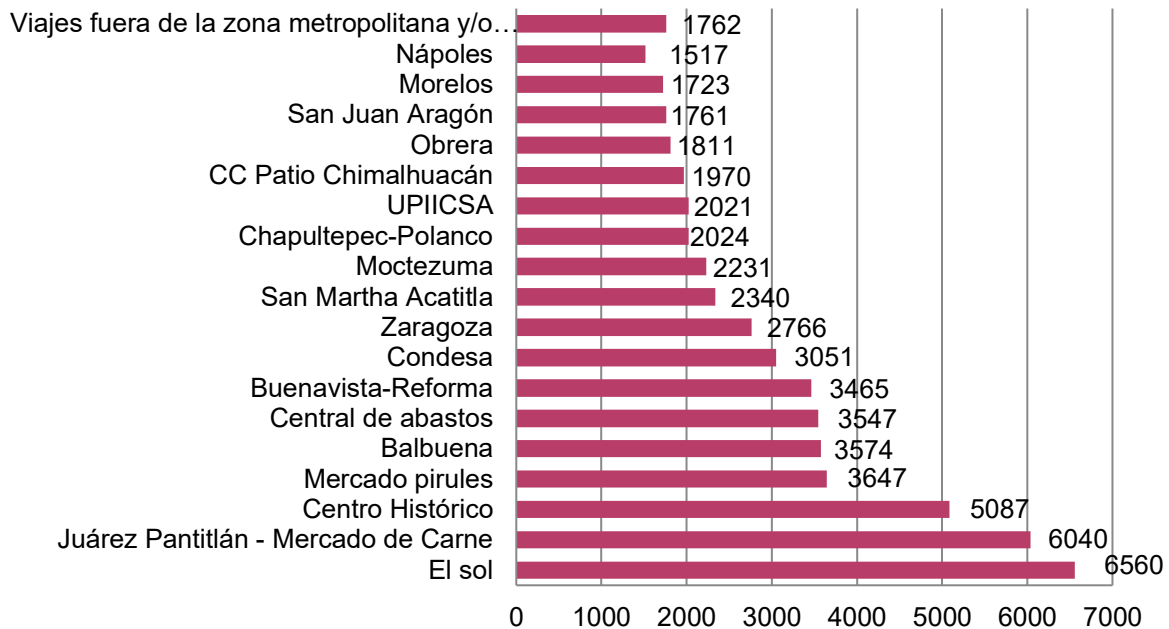
Fuente: Elaboración propia con información y gráficos de la Encuesta Origen Destino de la Zona Metropolitana del Valle de la Ciudad de México 2017 - INEGI

TABLA 8. VIAJES DE TODOS LOS MUNICIPIOS DE LA ZMVM HACIA PANTITLÁN, CDMX, DURANTE TODO EL DÍA, ENTRE SEMANA



Fuente: Elaboración propia con información de la Encuesta Origen Destino de la Zona Metropolitana del Valle de la Ciudad de México 2017 – INEGI

TABLA 9. VIAJES DE TODOS LOS DISTRITOS DE LA ZMVM HACIA PANTITLÁN, CDMX, DURANTE TODO EL DÍA, ENTRE SEMANA



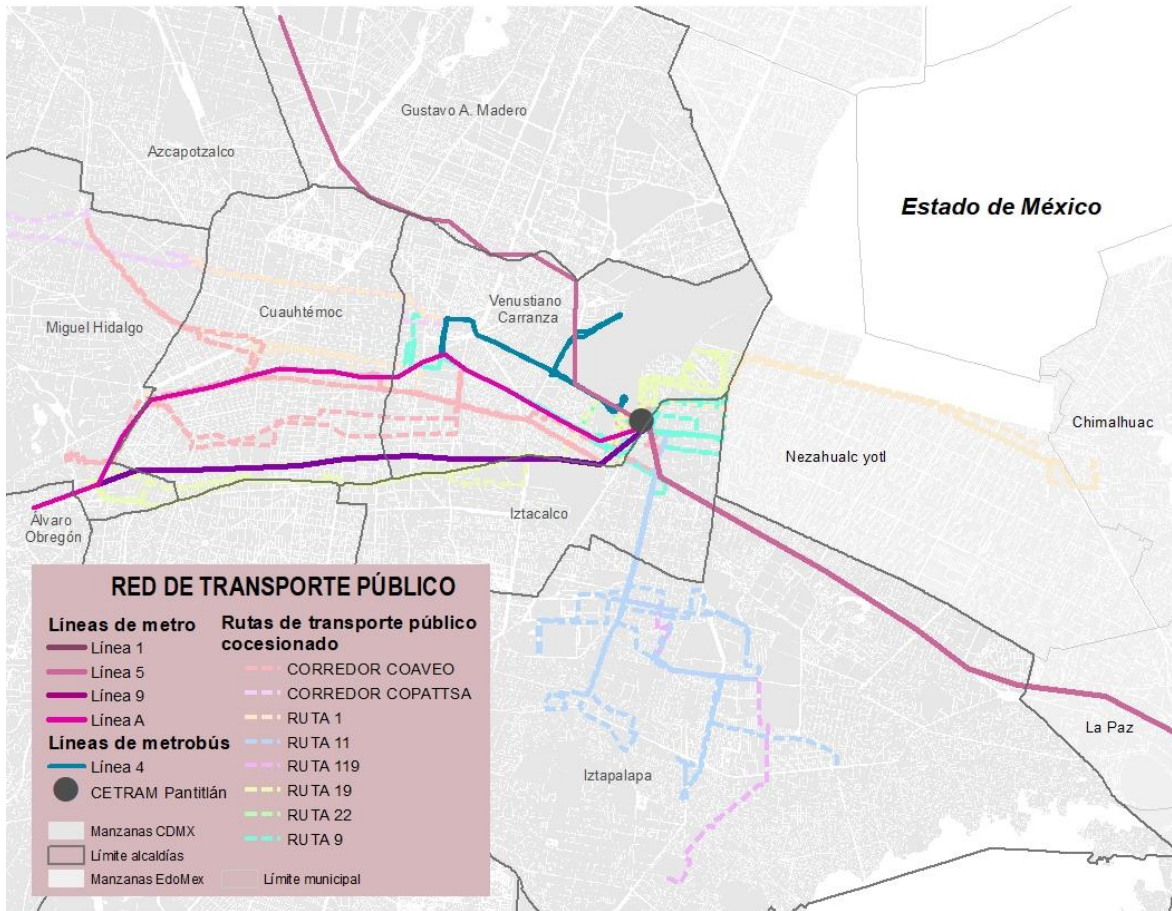
Fuente: Elaboración propia con información de la Encuesta Origen Destino de la Zona Metropolitana del Valle de la Ciudad de México 2017 – INEGI

b. Características del transporte público

Los medios de transporte más importantes en el CETRAM Pantitlán son el Sistema de Transporte Colectivo Metro, Líneas 1, 5, 9 y A que se distribuyen al Norte, Sur y Poniente de la Ciudad de México. La estación del Mexibús Línea 3 Chimalhuacán con dirección al Oriente, que ya forma parte del Estado de México y las rutas de Transporte Público Concesionado que se originan en la CETRAM Pantitlán y se distribuyen a lo largo de la Ciudad, son un total de 43 ramales de rutas de transporte distribuidos en 8 corredores o rutas. Cabe mencionar que los destinos de estas rutas son principalmente los centros de trabajo tal es caso de las alcaldías Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza, la zona que se acerca al límite con Cuauhtémoc y las zonas dormitorio como es Iztapalapa, el Noreste de Iztacalco, el sureste periférico al CETRAM Pantitlán y los municipios de Nezahualcóyotl y Chimalhuacán (ver TABLA 10). Por último, se localiza la línea 4 del Metrobús que va de San Lázaro a Buenavista cercano al CETRAM Pantitlán (ver PLANO 8).

Las principales vialidades o corredores urbanos por donde transita este sistema de transporte público concesionado son: Av. Pantitlán - Eje 1 Norte, la Calzada Ignacio Zaragoza al sur, el Eje 4 Oriente "Río Churubusco" al poniente, Viaducto Río de la Piedad al sureste, el Eje 5 Sur Javier Rojo Gómez al sur, Vialidades secundarias como calle Economía al poniente, Prosperidad al noroeste, Avenida 8 al sur, y calles locales cercanas al CETRAM como calle Carlos A, Lindbergh, Guillermo Villasana, Carlos Alberto Santos Dumont al suroeste y Benito Coquet al norte.

PLANO 8 . RED DE TRANSPORTE PÚBLICO EN AL CETRAM PANTITLÁN



Fuente: Elaboración propia con información de Transporte Concesionado y Transporte Unificado en la Ciudad de México -Portal de datos de la Ciudad de México; Marco Geoestadístico Nacional – INEGI

TABLA 10 . LISTA DE RUTAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO CONCESIONADO

CORREDORES
CORREDOR COAVEO
Metro Pantitlán - Metro Chapultepec por Boturini
Pantitlán – Pemex
Pantitlán – Tacuba
CORREDOR COPATSSA
Metro Pantitlán - Metro Cuatro Caminos
RUTAS DE TRANSPORTE
RUTA 1
Calle 7 – Normal
Chapultepec - Zócalo –Pantitlán
Pantitlán - Comercial Mexicana - Bordo Por Carmelo Pérez
Pantitlán - Rancho Grande Estadio San Lorenzo Las Torres
Pantitlán- Normal
Tacuba – Pantitlán
Tacuba - Zócalo – Pantitlán
RUTA 11
Frentes 6,7,8 Metro Pantitlán
Anden R METRO CONSTITUCIÓN DE 1917 METRO Pantitlán
Balneario Olímpico - Central De Abastos
Central De Abastos - Balneario Olímpico
Gigante Iztapalapa - Metro Pantitlán
Metro Constitución De 1917 Metro Pantitlán

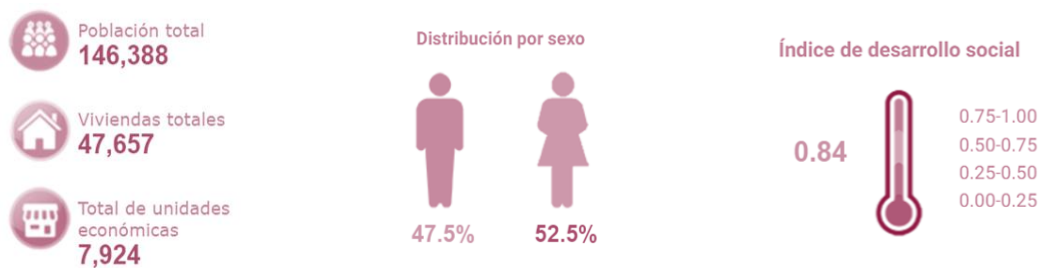
Metro Iztapalapa - Metro Zaragoza
Metro Pantitlán - Gigante Iztapalapa
Santa Cruz, Tinacos, Vicente Guerrero - Metro Zaragoza
ruta 119
Reclusorio Oriente - Metro Zaragoza
ruta 19
Calz. Zaragoza - Col. Uh Fivipor
Cetís 51 Arenal - Metro Pantitlán
Metro Pantitlán - Arenal 3a sección Bombas
Metro Pantitlán - Col. Uh Fivipor
Metro Pantitlán - Tacubaya Por Eje 3 Sur
Metro Zaragoza - Arenal 4a Sección
Tacubaya - Pantitlán Expreso
Tacubaya - Pantitlán Ordinario
ruta 22
4a Avenida López - Metro Pantitlán
Metro Pantitlán - Rey Neza 4a Avenida
Rey Neza 4a Avenida - Metro Pantitlán
Rey Neza 4a Av. - M. Pantitlán Metropolitano
R-022
El Sol – Pantitlán
Metro Pantitlán - 4a Avenida López Mateos
Pantitlán - EL SOL
ruta 9
Esperanza Izcalli - Metro Pantitlán Trébol
Metro Pantitlán - Esperanza Izcalli
Metro Pantitlán - Toreo / Madrugada
Pantitlán - PERLA / REFORMA
Perla / Reforma – Pantitlán
Perla Reforma - Metro Candelaria
R-9 Metro Pantitlán – Pirules

Fuente: Elaboración propia con información de Transporte Concesionado de la Ciudad de México -Portal de datos de la Ciudad de México; Marco Geoestadístico Nacional – INEGI

2.4.4 Aspectos sociodemográficos

El radio de influencia de la zona de estudio tiene una población total de 146,388 habitantes, el 47.5% corresponde al sexo masculino y el 52.5% al sexo femenino. Se identificaron 47,657 viviendas, la distribución es de 3 habitantes por vivienda aproximadamente. Y finalmente, la zona tiene un índice de desarrollo social con valor de 0.84, valor alto (ver ILUSTRACIÓN 3)

ILUSTRACIÓN 3. ASPECTOS SOCIODEMOGRÁFICOS

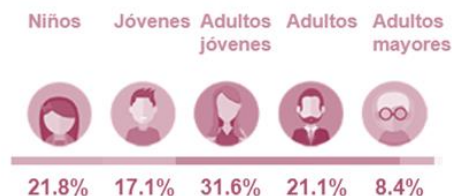


Fuente: Oficina Virtual de Información Económica – Secretaría de Economía de la Ciudad de México

Los adultos jóvenes son la población predominante, representan el 31.6% del total de la población, seguido de los niños quienes representan el 21.8%, con respecto a

los adultos mayores siendo el grupo de edad que tienen menor representación, con el 8.4% (ver ILUSTRACIÓN 4).

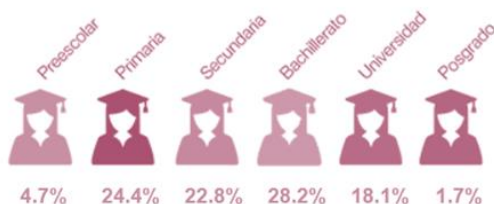
ILUSTRACIÓN 4. POBLACIÓN POR GRANDES GRUPOS DE EDAD



Fuente: Oficina Virtual de Información Económica – Secretaría de Economía de la Ciudad de México

El bachillerato es el grado de escolaridad más alto en la zona de estudio, con el 28.2%, el segundo lugar con el 24.4% corresponde al grado de primaria y el 22.8% con el grado de secundaria, el nivel de posgrado es el más bajo con el 1.7% (ver ILUSTRACIÓN 5).

ILUSTRACIÓN 5. NIVEL DE ESCOLARIDAD



Fuente: Oficina Virtual de Información Económica – Secretaría de Economía de la Ciudad de México

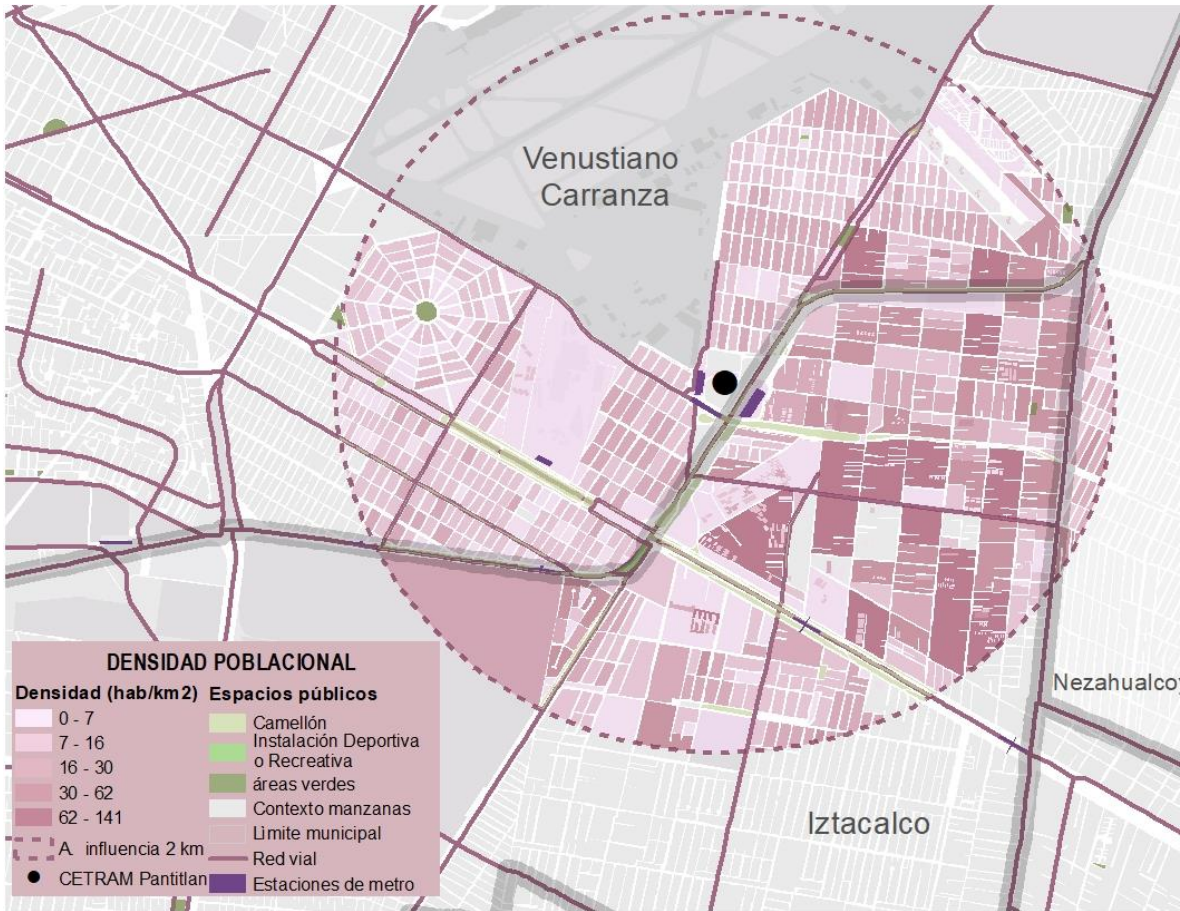
a. Densidad Habitacional

En el radio de influencia del CETRAM Pantitlán se estimó una densidad poblacional promedio de 132 habitantes por hectárea, 10.65 habitantes por km².

En el siguiente plano se puede observar que la zona que tiene mayor densidad poblacional es la zona oriente, mientras que la zona que tiene menor densidad poblacional es la zona poniente.

Se puede observar que las densidades más bajas se localizan en las manzanas más pequeñas, debido a que son viviendas unifamiliares, las manzanas donde está la mayor densidad habitacional son de mayores dimensiones porque son conjuntos habitacionales con vivienda multifamiliar (ver PLANO 9).

PLANO 9. DENSIDAD POBLACIONAL



Fuente: Elaboración propia con información de la Encuesta Intercensal de Vivienda 2015- INEGI y el Marco Geoestadístico Nacional – INEGI

2.4.5 Aspectos Económicos

Se identificaron 7,924 unidades económicas, y que, de acuerdo con la especialización definida, el 46% en la zona de estudio, corresponde a dichas unidades.

La productividad laboral promedio anual en la zona es de \$593,808 pesos, la remuneración promedio mensual por empleado es de \$11,138 y presenta una producción bruta total de 64%. El 46% de la población en la zona corresponde a personal ocupado. Y el índice de desarrollo económico con el que cuenta la zona de estudio es de 0.43 (43%) cifra que indica un desarrollo económico bajo (ver siguiente ilustración).

ILUSTRACIÓN 6. ASPECTOS ECONÓMICOS



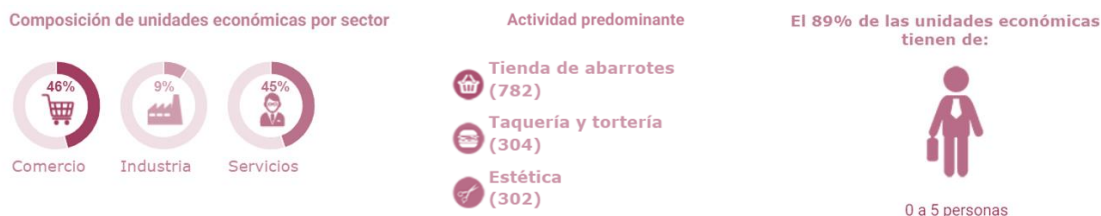
Fuente: Oficina Virtual de Información Económica – Secretaría de Economía de la Ciudad de México

a. Actividades económicas y empleo

De las 7,924 unidades económicas identificadas, el 46% corresponde al sector comercial, el 45% al sector de servicios, principalmente de alojamiento temporal y de preparación de bebidas, y el 9% al sector industrial de tipo manufacturero. La actividad predominante en la zona son tiendas de abarrotes con 782 unidades económicas. El 89% de las unidades económicas ocupan de 0 a 5 personas (ver **¡Error! La autoreferencia al marcador no es válida.**),

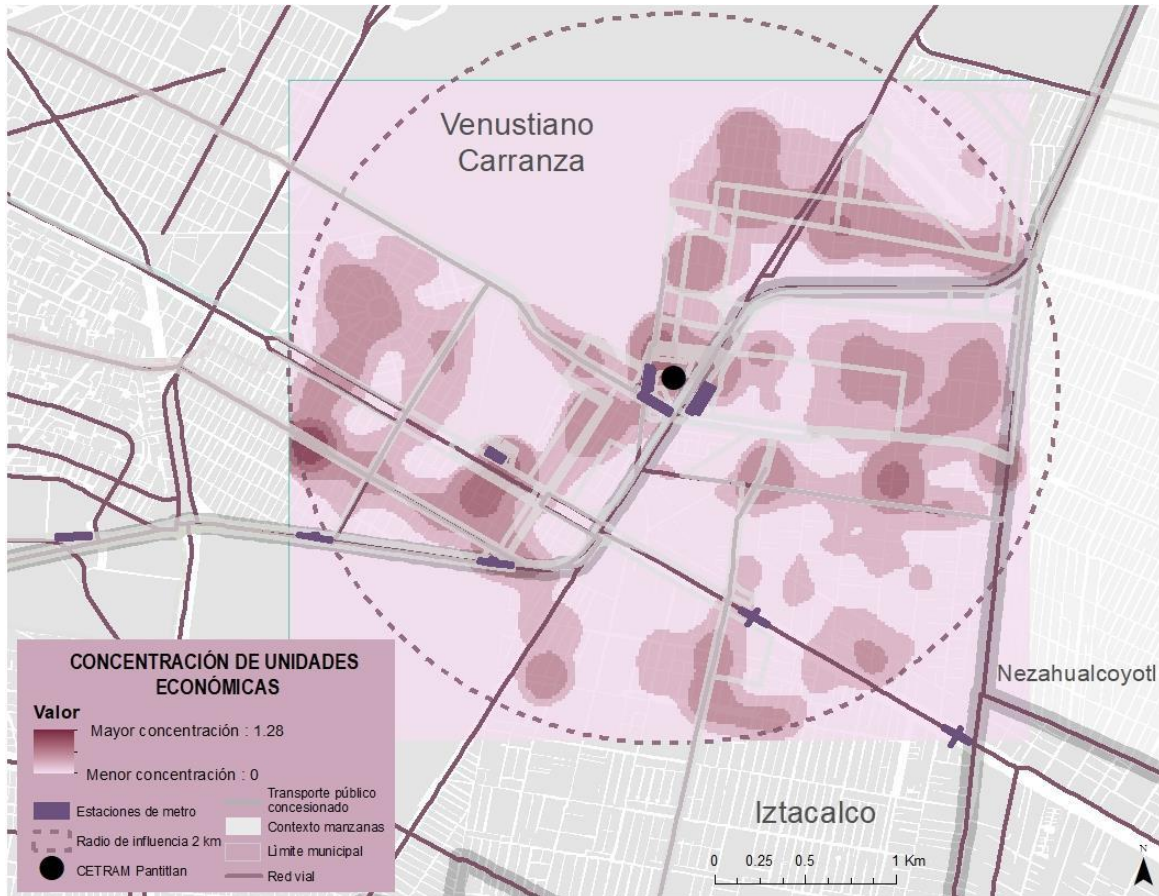
La concentración de unidades económicas se sitúa principalmente en los corredores urbanos, en vialidades donde pasan las rutas de transporte colectivo y en los centros de localidad o colonia y alrededor del CETRAM Pantitlán (ver PLANO 10).

ILUSTRACIÓN 7. CARÁCTERÍSTICAS DE LAS UNIDADES ECONÓMICAS



Fuente: Oficina Virtual de Información Económica – Secretaría de Economía de la Ciudad de México

PLANO 10. CONCENTRACIÓN DE UNIDADES ECONÓMICAS



Fuente: Elaboración propia con información del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas - INEGI y el Marco Geoestadístico Nacional - INEGI

b. Puestos fijos

El Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México explica en un boletín que deriva de la consulta al Sistema de Comercio en Vía Pública (SISCOVIP) en el año 2015, que se tenían registrados 105 mil 304 comerciantes en vía pública con puestos fijos y semifijos, en donde participaban 745 organizaciones y/o grupos incorporados al Programa de Reordenamiento en Vía Pública. Precisando que tenía registrados a 68 mil 534 comerciantes en vía pública que no pertenecían a ninguna asociación. La Secretaría de Gobierno informó la prohibición del comercio en vía en el Centro Histórico de la Ciudad, por lo que las 5 alcaldías con mayor número de comerciantes agrupados e independientes son: Iztapalapa, Gustavo A. Madero, Venustiano Carranza, Cuauhtémoc e Iztacalco (INFOCDMX, 2015).

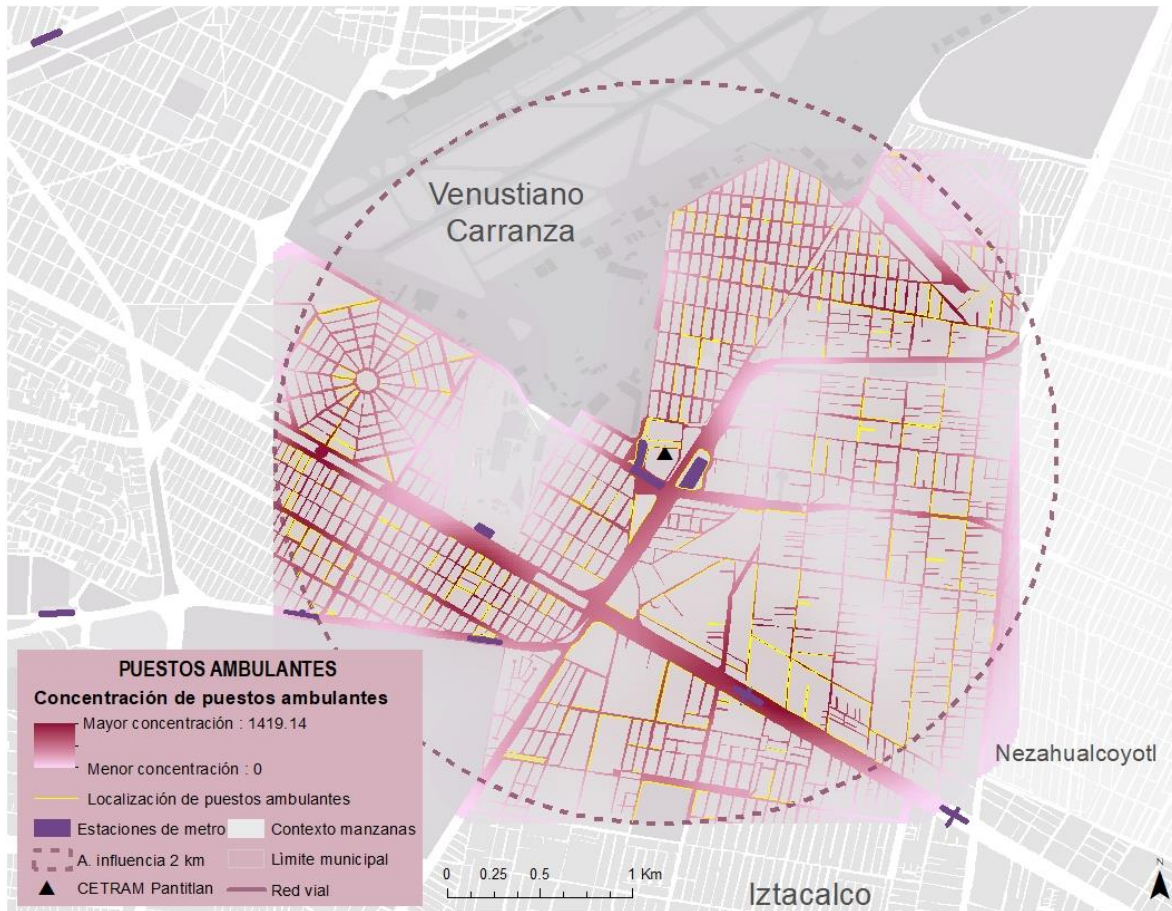
TABLA 11. NÚMERO DE COMERCIANTES EN VÍA PÚBLICA REGISTRADOS EN EL PROGRAMA DE REORDENAMIENTO DE LA VÍA PÚBLICA

ALCALDÍA	TOTAL	INDEPENDIENTES
Iztapalapa	18,279	13,233
Gustavo A. Madero	17,112	12,869
Venustiano Carranza	11,506	7,507
Cuauhtémoc	10,906	6,165
Iztacalco	7,493	4,640
Azcapotzalco	6,636	6,334
Miguel Hidalgo	6,399	400
Xochimilco	6,075	1,385
Tláhuac	3,660	2,994
Álvaro Obregón	3,552	2,878
Tlalpan	3,458	2,825
Coyoacán	3,248	2,166
Benito Juárez	2,670	1,139
Magdalena Contreras	2,559	2,457
Milpa Alta	932	931
Cuajimalpa	817	611
TOTALES	105,304	58,534

Fuente: Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México 2015 y SisCoVip, 2015.

El Instituto Nacional de Estadística y Geografía define el informal en la vía pública como comercio ambulante con estructuras provisionales para el desarrollo de actividades económicas y generalmente se encuentra ubicado en la vía pública. De acuerdo con el plano de concentración de comercios informales fijos y semifijos, éstos se localizan principalmente en estaciones del Sistema de Transporte Público Metro, principalmente en el CETRAM Pantitlán y en la Estación Agrícola Oriental, en los centros de las colonias y sobre la Calzada Ignacio Zaragoza donde se localizan las estaciones de metro (ver PLANO 11).

PLANO 11. CONCENTRACIÓN Y LOCALIZACIÓN DE COMERCIO INFORMAL EN VÍA PÚBLICA “Puestos fijos” SOBRE FRENTE DE VIALIDAD

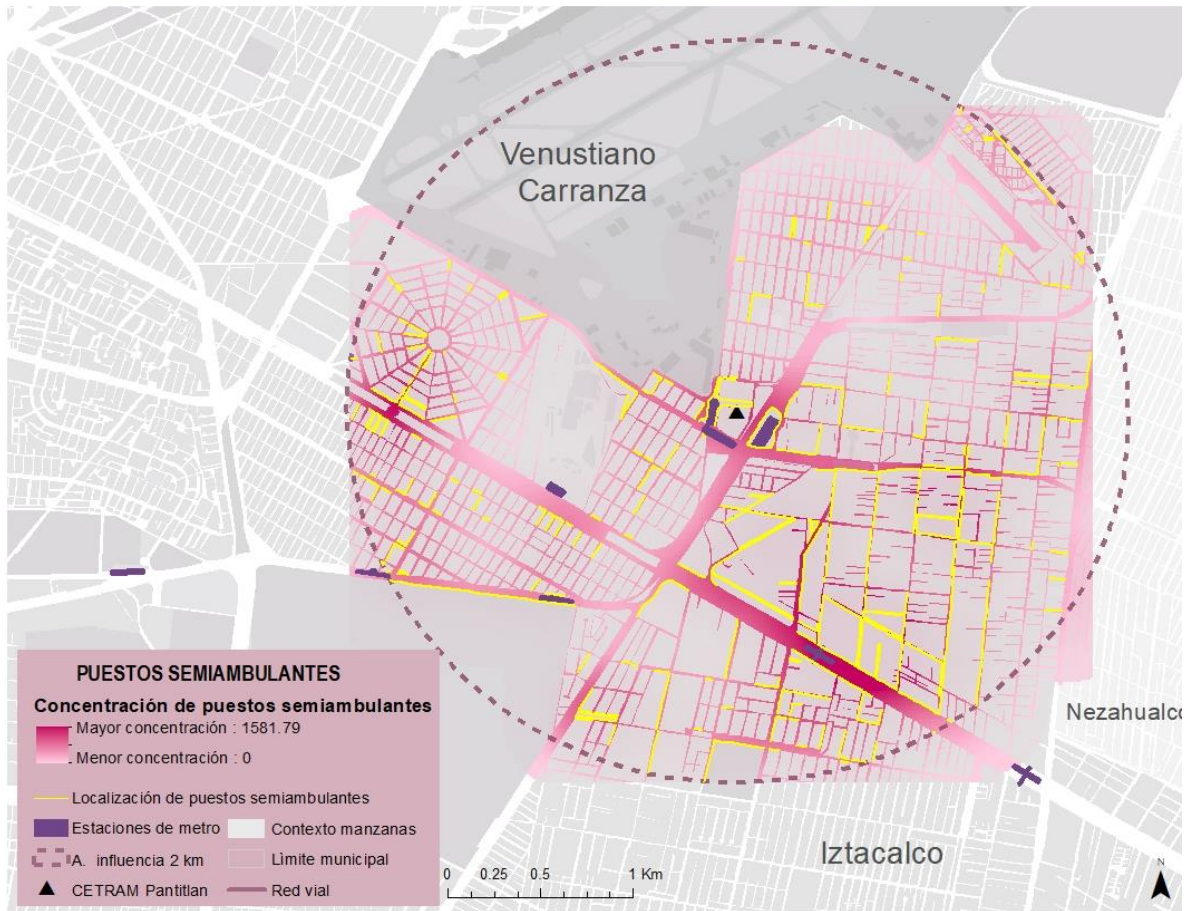


Fuente: Elaboración propia con información de la Encuesta Intercensal de Vivienda 2015- INEGI y el Marco Geoestadístico Nacional – INEGI

c. Puestos semifijos

El INEGI define a los puestos semiambulantes como aquellos comercios informales en la vía pública que tiene algún tipo de estructura en la que se realiza la actividad comercial y que no se encuentra sujeta al suelo de manera permanente. Las principales zonas con puestos semiambulantes es cercana a la estación de metro Agrícola Oriental y en la zona norte y oriente de la CETRAM Pantitlán (ver PLANO 12)

PLANO 12. CONCENTRACIÓN Y LOCALIZACIÓN DE COMERCIO INFORMAL EN LA VÍA PÚBLICA “Puestos semifijos” SOBRE FRENTE DE VIALIDAD



Fuente: Elaboración propia con información de la Encuesta Intercensal de Vivienda 2015- INEGI y el Marco Geoestadístico Nacional – INEGI

d. Espacios públicos

Se identificaron un total de 134 espacios públicos con un área de 34.6 hectáreas, esto es equivalente a una distribución de 2.4 metros cuadrados por habitante. El espacio público con mayor área corresponde a los camellones y el que tiene mayor número de espacios son las áreas verdes exclusivas que forman parte del camellón. Se identificaron dos parques que tienen instalaciones deportivas y recreativas y 10 camellones con esta misma función (ver TABLA 12).

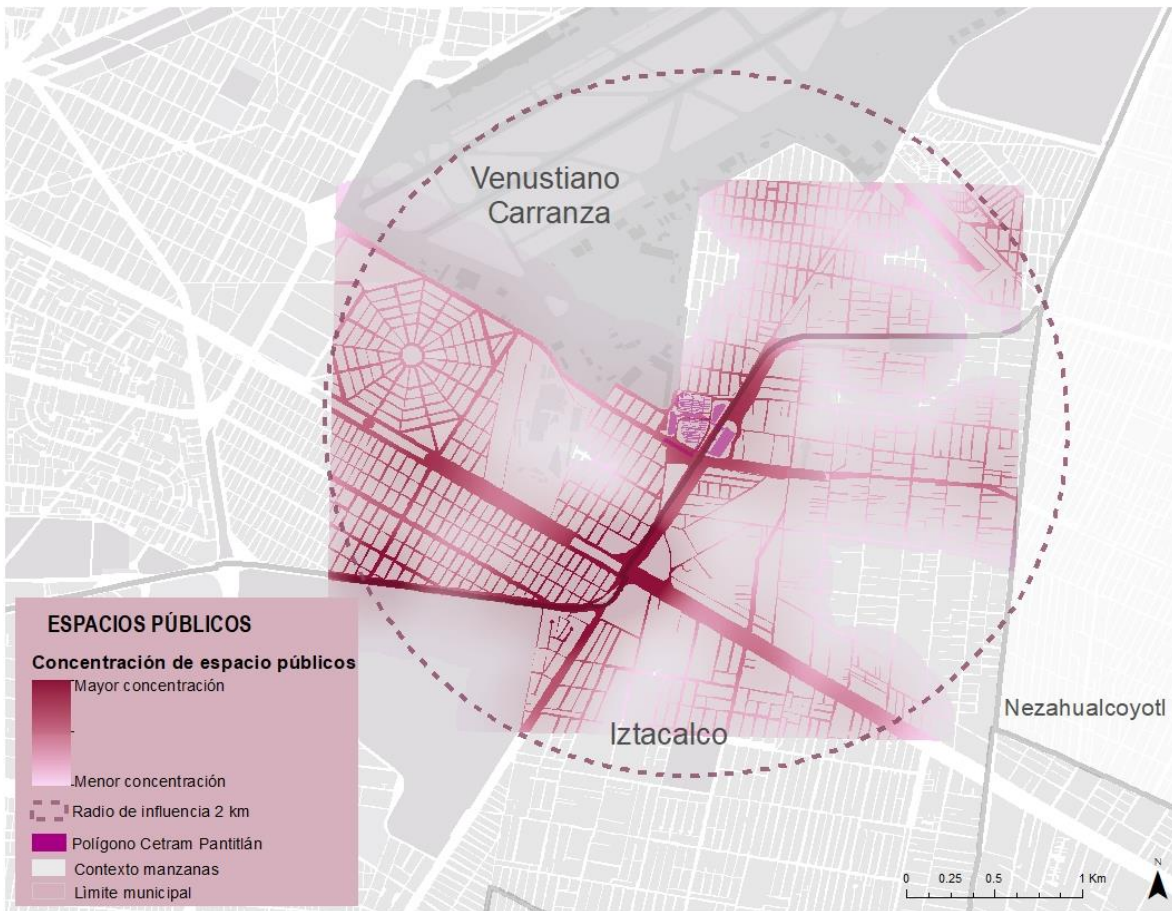
Los espacios públicos se concentran principalmente entre el cruce de Calzada Ignacio Zaragoza y Eje 4 Oriente “Río Churubusco”, al sur del CETRAM Pantitlán, el segundo de mayor concentración de espacios públicos alrededor del CETRAM (ver PLANO 13).

TABLA 12. TIPO DE ESPACIOS PÚBLICOS

Tipo de espacio público	Número de espacios públicos	Área (ha)
Área Deportiva o Recreativa en camellón	10	4.9
Área verde en camellón	46	8.4
Camellón	62	15.9
Glorieta	2	0.4
Parque de tipo Instalación Deportiva o Recreativa	2	0.7
Área Verde	12	4.3
Total general	134	34.6

Fuente: Elaboración propia con información del Sistema de Consulta de Información Censal 2010 y del Marco Geoestadístico Nacional - INEGI

PLANO 13. CONCENTRACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS

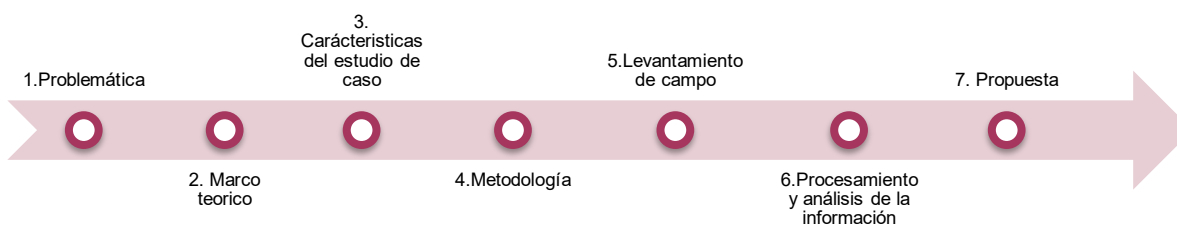


Fuente: Elaboración propia con información del Sistema de Consulta de Información Censal 2010 y del Marco Geoestadístico Nacional - INEGI

Capítulo 3. Metodología de la investigación

A través de este capítulo se explicará cómo se llevó a cabo el estudio del comercio informal en el espacio público, todo el planteamiento metodológico que se requirió para la obtención de resultados y determinar el impacto del comercio informal en el espacio público en el CETRAM Pantitlán. El desarrollo del presente estudio se llevó a cabo a través de las siguientes fases (ver ILUSTRACIÓN 8).

ILUSTRACIÓN 8. FASES DEL DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

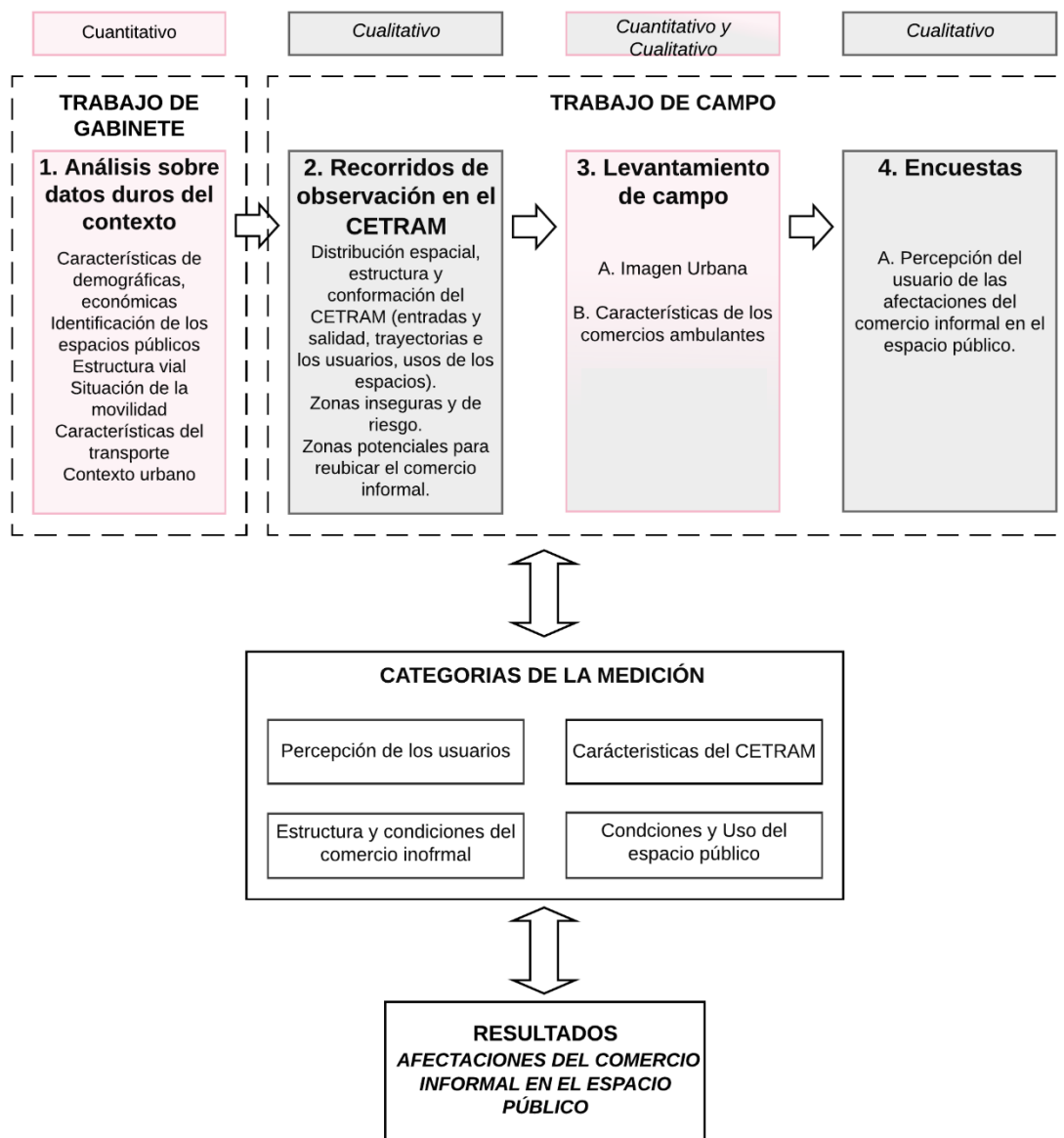


Fuente: Elaboración propia

La fase de las características del estudio de caso que corresponde al trabajo de gabinete, así como la fase de levantamiento de campo, permitieron obtener información, caracterizar la zona de estudio y sentar las bases de las afectaciones en el CETRAM Pantitlán. Durante la elaboración de estas fases se pudo realizar el análisis de la zona, la medición y obtención de resultados de las afectaciones por el comercio informal en el espacio público.

La metodología para la obtención de resultados está dividida por enfoques, ya sea cualitativo, cuantitativo o mixto, cada fase se caracteriza por una acción, cada acción se conforma de distintos elementos que permitieron medir las afectaciones y básicamente se simplifican en cuatro objetivos de medición: Características del CETRAM, Estructura y condiciones del comercio informal, Condiciones y uso del espacio público y Percepción del usuario de las afectaciones del comercio informal en el espacio público, a través de estos ejes se pudo llegar a resultados concretos sobre las afectaciones en la zona de estudio (ver la siguiente ilustración). El siguiente esquema es un elemento síntesis, en los siguientes apartados del presente capítulo de detallan aspectos metodológicos y componentes de cada etapa de la investigación.

ILUSTRACIÓN 9. ESQUEMA METODOLÓGICO SÍNTESIS PARA LA OBTENCIÓN DE RESULTADOS



Fuente: Elaboración propia

3.1 Planteamiento metodológico

El comercio informal en la vía pública se desarrolla en el espacio público, en donde se tienen múltiples relaciones, al formar parte de la economía informal, se manifiesta de manera amplia. El comercio informal en la vía pública es considerado un problema económico, político, social y ambiental. Por ello, a la hora de realizar un análisis integral de la estructura, componentes y afectaciones del comercio informal,

no solo bastará con abordar las condiciones físicas, que son producto de la caracterización de los comercios informales en vía pública y los tipos de obstrucción, es necesario también mencionar aquellas condiciones sociales y económicas del entorno urbano, así como su relación con la ciudad, además de añadir la percepción que tengan los residentes, identificar la población flotante y entender las condiciones del comercio informal en el espacio público, es decir, de los obstáculos, afectaciones, escalas, ventajas, elementos que lo propicien, facilidades, condiciones que impongan en la satisfacción de sus necesidades en el transitar cotidiano.

Como se abordó en el capítulo anterior, el espacio público es un punto de anclaje social, de encuentro, un punto de referencia para establecer vínculos con la sociedad, para satisfacer las necesidades de recreación y particularmente en la infraestructura de comunicación, se marcan las realidades de un espacio entramado de contactos, flujos y traslado de personas entre distintos medios de transporte y de espacios públicos de paso.

3.2 Enfoques cuantitativo y cualitativo

En los estudios donde se abordan procesos sociales es necesario integrar los enfoques cuantitativos y cualitativos, a modo que permitan realizar un análisis integral y profundo, es decir incluir un enfoque estadístico de producción de datos como el enfoque cualitativo del estudio de las percepciones y experiencias de los usuarios.

Medir a través de conceptos puramente económicos, es decir cuantitativos, indicadores como el ingreso per cápita, el crecimiento económico o el producto interno bruto, no garantizan el cumplimiento de las necesidades básicas de los habitantes porque no toman en cuenta aspectos sociales y culturales como la marginalidad, la violencia, inseguridad o calidad de vida, por consiguiente, los indicadores cuantitativos no permiten mejorar el entorno habitable de las personas.

El enfoque cualitativo permite precisar las condiciones y aspectos perceptivos de las personas, sentimientos, expectativas, valoraciones, experiencias, agrado, contento, desagrado, descontento ante las diferentes dimensiones de la vida (Alonso, 1998). Por lo tanto, este enfoque da la pauta para explorar las percepciones y experiencias de las personas a través de distintas narrativas y de múltiples facetas del lugar como un concepto socioespacial (Holloway & Hubbard, 2001).

En esta investigación se busca identificar las externalidades negativas que condicionan la calidad de vida durante el trayecto de un punto a otro o el disfrute de un espacio determinado que son atribuidas al comercio informal en los usuarios y habitantes (Ortiz, 2015).

3.2 Trabajo de gabinete e instrumentos de análisis

La fase de características del estudio corresponde a la fase 3, se realizó a través del trabajo de gabinete, y permitió la determinación de los distintos atributos de la zona de estudio. La investigación de gabinete se realizó por medio de la identificación, recolección, procesamiento, tabulación, interpretación y análisis de datos duros de distintas fuentes oficiales. El procesamiento de los datos duros se presenta de manera escrita, semi-tabular, tabular, gráfica o cartográfica. A continuación, se enlistan los instrumentos que fueron base para el análisis.

3.2.1 Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE)

La identificación del contexto a nivel nacional respecto a la economía informal se realizó a partir del procesamiento y análisis de resultados de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo, esta encuesta provee la información sobre el mercado laboral mexicano. Dicha encuesta se conforma de datos mensuales y trimestrales de la fuerza de trabajo, la ocupación, la informalidad laboral, la subocupación y la desocupación (INEGI, s.f.).

Dentro del marco metodológico de la encuesta se detallan los dos enfoques que conforman la informalidad, se define la estructura y los atributos del sector y el empleo informales, así como la metodología de la cuantificación para obtener resultados de la informalidad respecto la formalidad en México. A partir del análisis de esta encuesta nacional se pudieron plantear los fundamentos para una aproximación y entendimiento de dónde se sitúa el comercio informal en vía pública dentro del marco de la informalidad, así como una aproximación conceptual.

3.2.2 Encuesta de Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017

El análisis cuantitativo de los patrones de movilidad del estudio de caso surge ante la necesidad de identificar el origen y el destino de los usuarios que utilizan el CETRAM Pantitlán; este se realizó a partir de los resultados de la Encuesta de Origen Destino del año 2017 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Esta encuesta consiste en preguntar al usuario sobre aspectos referentes a la movilidad.

Dicha encuesta es una fuente de información sobre la movilidad cotidiana; se recopilan datos del volumen y dirección de los flujos de los usuarios de población y proporcionan también una imagen detallada de los patrones de viaje, definen los modos de transporte, horarios, fines de desplazamiento, así como el análisis de los vínculos entre características sociodemográficas y movilidad habitual (INEGI, 2017). La movilidad cotidiana de la población que capta la EOD 2017 se sitúa dentro de los estudios de circulación. Y permite identificar los desplazamientos de corta duración y distancia.

Casado Izquierdo (2008) explica que estas encuestas *“tienen como objetivo principal analizar el tránsito intra-urbano e intra-metropolitano, constituyen la fuente más detallada de información respecto a la movilidad de la población; recopilan información relativa no sólo del volumen y dirección de los flujos sino también de los diferentes modos de transportación, horarios, características sociodemográficas del encuestado, fines del desplazamiento, etc. Son así de utilidad no sólo para la planeación de la infraestructura vial, sino también para estudiar la relación entre estructura urbana y desplazamientos, así como para el análisis de los vínculos entre características sociodemográficas y movilidad cotidiana...”* (INEGI, 2017, pág. 10) En la EOD 2017 se planteó como objetivo principal obtener información que permitiera conocer la movilidad actual de los habitantes de la ZMVM, recabando las características de los viajes que realizan (Ibidem)

3.2.3 Encuesta Intercensal 2015 y Marco Geoestadístico Nacional

El objetivo central de la Encuesta Intercensal es obtener información sociodemográfica básica, información de calidad sobre el volumen, el tamaño, la composición y la distribución territorial de la población, los hogares y las viviendas existentes en el país. Esta encuesta permite identificar y analizar el comportamiento de las características captadas sobre la población y las viviendas particulares habitadas, (INEGI, s.f.).

Por otro lado, el Marco Geoestadístico Nacional provee la cartografía urbana, presenta las divisiones territoriales en los distintos niveles de desagregación del territorio nacional a fin de cubrir, referenciar y referir geográficamente la información estadística de los censos y encuestas institucionales y de las Unidades del Estado, que se integra al Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica, (INEGI, s.f.).

La unidad utilizada de las áreas geoestadísticas para realizar el análisis del contexto en la zona de estudio fue la unidad básica, denominada AGEB que por sus siglas significa Área Geoestadística Básica. Los límites de las alcaldías de la Ciudad de México se obtuvieron a través de la unidad de AGEM denominada como el Área Geoestadística Municipal.

Mediante el procesamiento de la información de la Encuesta Intercensal 2015 en conjunto con la información del Marco Geoestadístico Nacional, se realizó el análisis en la zona de estudio respecto a los aspectos socioeconómicos, se calculó la densidad habitacional, se identificó la localización de los puestos ambulantes y semiambulantes en la vialidad, así como la identificación de los espacios públicos.

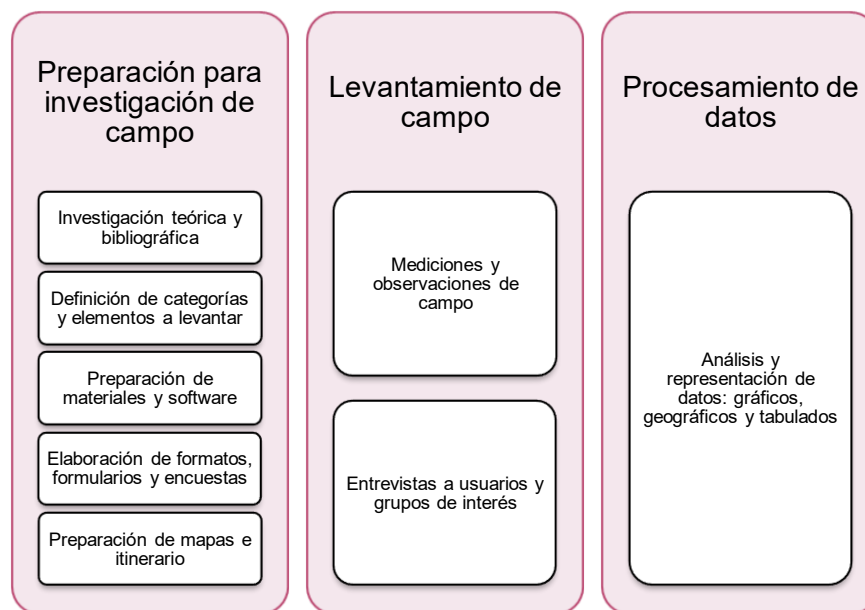
3.2.4 Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUES)

Por medio del procesamiento de datos de las DENUES se realizó el análisis de los aspectos económicos, actividades económicas y empleo en el contexto de la zona de estudio. A través de este directorio se pueden obtener datos de identificación, ubicación, actividad económica y tamaño de los negocios en el territorio.

3.3 Levantamiento de Campo

La fase de investigación de levantamiento de campo corresponde a la fase número 5, se realizó mediante recorridos físicos en la zona de estudio, observación, levantamiento y aplicación de encuestas a la población en el CETRAM Pantitlán. Consiste en obtener de forma directa los datos, captar los acontecimientos o hechos relatados por las personas o percibidos por el investigador y se fundamentó con base en el marco teórico. Los registros del levantamiento de campo se realizaron mediante planos, imágenes, notas de datos y las encuestas respondidas. El resultado es la determinación de un diagnóstico de acuerdo con lo observado y la definición de la problemática.

ILUSTRACIÓN 10. COMPONENTES DEL LEVANTAMIENTO DE CAMPO



Fuente: Elaboración propia

3.3.1 Recorridos de observación en campo

Jorge Sierra (2002) explica que la observación tiene como objetivo narrar, producir argumentos de la realidad social, es una acción que realizamos todos los días, va más allá que ver y mirar. Por ejemplo, miramos cuando fijamos la vista a un punto u objeto determinando, vemos cuando percibimos cualquier cosa, pero la

observación conlleva un adicional, es ordenar e interpretar aquello que vemos y miramos. El observador interpreta y da sentido a las experiencias observadas.

Para el desarrollo de esta investigación se observó y experimentó personalmente los días de mayor afluencia del CETRAM, los recorridos que realizan los pasajeros, las dinámicas y relaciones comerciales y sociales, sitios de encuentro, tipo de comercios informales en la vía pública y productos que comercializan, las prácticas cotidianas de un ciudadano que utiliza el CETRAM Pantitlán y los recorridos que realiza, así como la percepción de la infraestructura. Los recorridos de observación consistieron en transitar distintas zonas de la delimitación del radio de influencia de 250 metros, a fin de categorizar el estudio del espacio bajo investigación. Esta fue la primera relación vivencial de la zona de estudio que permitió observar el comportamiento de los transeúntes y establecer un punto de vista del comportamiento del sitio.

La definición de la ruta permitió trazar recorridos y analizar los patrones de comportamiento cotidianos, uso del espacio e interacciones entre los comerciantes y los usuarios del CETRAM, a fin de que se permitiera un acercamiento desde la perspectiva de quien hace uso de estos espacios y la vivencia técnica alternativa de análisis.

Durante los recorridos se realizaron reconocimientos de los lugares que conforman el CETRAM y se identificaron los elementos y sitios que definen la estructura urbana y social, a partir de la identificación de los sitios comerciales, los espacios públicos, sitios donde juegan los niños, patrones de tránsito, espacios deteriorados, trayectorias obstruidas o bloqueadas por la ocupación de actividades informales, localización de los paraderos, tipos y actividades recreativas, puntos de interés, localización del comercio informal, paradas de transporte, vialidades que son obstruidas por comercio informal en el espacio público, etcétera. Los resultados de los recorridos se detallarán en el siguiente capítulo con el apoyo de material gráfico y cartográfico.

3.3.2 Imagen urbana

La imagen urbana se integra por aquellos elementos naturales y construidos que forman parte de un marco visual de los habitantes de la ciudad. Se refleja en el predominio de materiales, tipo de construcciones, tamaño de lote, densidad de población, cobertura y la calidad de los servicios urbanos básicos (agua potable, drenaje, energía eléctrica, alumbrado público), el estado general de las viviendas, la interrelación, usos y costumbres de los habitantes.

La metodología utilizada para el estudio de la imagen urbana del CETRAM se realizó a partir de cómo se interpreta y organiza mentalmente lo que ve el ciudadano

(Lynch, 1960), es decir, la relación lógica y sensible con lo natural, logrando un conjunto visual agradable y armonioso, de modo que se desarrolle una identificación de los habitantes con su ciudad.

Los parámetros de análisis de la imagen urbana en los espacios públicos son: accesibilidad, seguridad, áreas verdes y confort; dichos criterios favorecen la realización de actividades y la apropiación del espacio público.

Se consideraron elementos como la legibilidad dentro de la imagen urbana, dado que permite identificar la facilidad con la que pueden reconocerse y organizarse todas sus partes; también que los símbolos de una ciudad sean reconocibles, con sitios, sendas o distritos fácilmente identificables (Lynch, 1960). Los elementos físicos de la imagen urbana se clasifican del siguiente modo:

Hitos

Son los principales puntos de referencia de manera interna y reconocible desde el exterior, son monumentos u objetos y puntos que se pueden definir e identificar fácilmente.

Nodos

Considerados aquellos puntos estratégicos en la zona de estudio, dado que son focos con intensa actividad por la afluencia. Los nodos se pueden definir con las centrales de autobuses, centros de trabajo que conglomeran a gran número de empleados, sitios turísticos que albergan y atraen a población flotante, sitios con actividad gubernamental, entre otros.

Sendas

Son aquellas vialidades, senderos, canales o líneas de tránsito, que tienen la función de conectar el espacio urbano, un alto grado de integración, conectividad y donde se presentan las mayores dinámicas urbanas y concentración de unidades económicas

Bordos

Son los elementos lineales que son considerados lo opuesto a las sendas, se consideran como rupturas lineales que rompen con la continuidad y se separan una zona de otra en el espacio (Lynch, 1960)

Distritos

Son las distintas zonas o secciones del sitio objeto a análisis, se identifican fácilmente ante sus contrastes. Por ejemplo, pueden ser zonas con mayor

consolidación, zonas predominantemente turísticas, fraccionamientos, zonas semiconsolidadas, zonas con mayor dispersión, entre otras.

La identificación de estos elementos permite el análisis de la zona de estudio, tanto del contexto como al interior del CETRAM, son fundamentales para entender la conformación del espacio y la imagen que éste proyecta a los usuarios y habitantes. El análisis de imagen urbana de la zona de estudio se presentará en el siguiente capítulo de manera textual mediante el apoyo de materiales cartográficos.

3.3.3 Características del comercio informal en vía pública

La caracterización del comercio informal en vía pública se realizó mediante recorridos de observación, esta tiene como objetivo identificar la superficie ocupada de comercio informal sobre la vía pública, sus formas de operación, formas de ocupación comercial en los espacios públicos y el sector o clase de actividad económica que ejercen.

El levantamiento se realizó mediante un formato digital y una aplicación móvil que permitió mapear la localización de los comercios informal. El formato utilizado se encuentra en el apartado de ANEXOS (ver inciso 7.1).

3.3.4 La Encuesta

García , Ibañez , & Alvira (1993) definen a la encuesta como una técnica que utiliza un conjunto de procedimientos estandarizados mediante los cuales se recolectan y analizan los datos de la muestra representativa del caso de estudio que permite describir o explicar características del fenómeno.

Las encuestas son un instrumento central dentro de las investigaciones sociales, en el presente estudio tiene como objetivo reunir, cuantificar y corroborar situaciones, opiniones, percepciones referentes a las afectaciones del comercio informal en el espacio público de la población residente y flotante del CETRAM Pantitlán. Es importante mencionar que cada instrumento es clave para completar la información y obtener mayor evidencia que permita realizar una valoración respecto a las afectaciones del CETRAM Pantitlán.

a. Encuesta de afectaciones del comercio informal en los espacios públicos

El cuestionario aplicado a los usuarios formó parte de un proceso de interlocución, la encuesta se realizó directamente y las respuestas fueron anotadas en ese momento, no se dejó a las personas solas con los cuestionarios porque se pretendió captar más sobre la percepción del usuario, a manera que se propiciaría un ambiente que pudiera dar cabida a otros temas y se complementarían las respuestas.

El diseño del cuestionario se realizó con base en los objetivos del presente trabajo, el marco teórico y la hipótesis de la investigación, el desarrollo se realizó a partir del desagregado de las variables, por ejemplo, componentes, supuestos, estructura, variantes, elementos, etcétera, que se identifican esenciales para el estudio y que son desarrolladas en el marco teórico y la metodología.

Componentes del levantamiento

El inicio de la encuesta tiene como objetivo identificar las características del CETRAM, por medio de las impresiones generales del usuario, este primer apartado del cuestionario busca analizar las sensaciones que el usuario percibe respecto al CETRAM, dando un panorama general con base en los 6 principios de la ordenación urbana, así como la valoración del estado actual del CETRAM, identificar los principales problemas que el usuario percibe, las zonas que están en mal estado y requieren intervención.

La segunda sección de la encuesta se enfoca en identificar las afectaciones físicas y de movilidad del comercio informal, así como el aspecto físico de los lugares donde se sitúa.

La tercera sección del cuestionario se centra en identificar situaciones concretas del espacio que le generen seguridad e inseguridad o angustia al usuario, así como su localización dentro de un croquis que se ve complementado con fotos del lugar que permiten caracterizarlo de mejor manera.

Finalmente, la última sección de la encuesta se centra en las propuestas que el usuario puede aportar para el mejoramiento del CETRAM. Con base en lo desarrollado en los apartados anteriores, se busca que el entrevistado enliste posibles mejoras en el espacio en múltiples niveles, así como la disposición de este para llevarlas a cabo. Se cuestionan aspectos como qué sitios requieren atención y qué acciones podrían ayudar a mejorar el CETRAM.

El formato de la encuesta utilizado se localiza en el apartado de ANEXOS 7.2.

b. Selección de la muestra

Las observaciones se limitaron a una muestra de estudio. Por población se entiende al conjunto de todos los elementos que cumplen ciertas propiedades, entre las cuales se desea estudiar un determinado fenómeno (Masson, 1995). Las muestras tienen representatividad estadística, es por esto que se utilizan como recurso para conseguir información sobre las poblaciones con bajos costos. Es un método estadístico convencional, donde se requiere la estimación de la muestra.

La idoneidad de la muestra seleccionada dependerá de su representatividad, es decir, de su capacidad para reproducir las mismas características de la población de la que procede; si la muestra no es representativa de la población se dice que es sesgada (Casas Anguita, Repullo Labrador, & Donado Campos, 2003).

Para la selección de muestra, se tomó en consideración un total 146,388 usuarios que corresponde a la población residente, con un nivel de confianza del 95% y un margen de error de 5%, el valor del cálculo del tamaño de muestra corresponde a 384 encuestas, de las que se obtuvieron 377 en el levantamiento de campo.

El cálculo del tamaño de muestra se realizó con la siguiente fórmula:

$$n = \frac{(N)(Z^2)(p)(q)}{[d^2 (N - 1)] + [(Z^2)(p)(q)]}$$

Donde:

n= tamaño de muestra

N= tamaño de población (en este caso se consideró la población flotante más la residente)

d= Error estándar (es un porcentaje admisible de mínimo 2% y máximo 5%)

Z= Coeficiente de confianza (son valores que se asignan dependiendo del porcentaje de confiabilidad)

p= Proporción esperada

q= Proporción no esperada

Capítulo 4. Análisis y resultados de la investigación. Valoración de las afectaciones del comercio informal en el espacio público

4.1 Caracterización del comercio informal en el espacio público

Los comerciantes se establecen en un lugar fijo con puestos desmontables que se desmantelan por la tarde-noche y se vuelven a instalar por la mañana, o fijos de metal soldados al piso. Estos locales no cuentan con agua corriente, lavabo o sanitario, tampoco cuentan con sistemas de refrigeración para mantener los alimentos frescos, los locatarios en su mayoría usan la corriente eléctrica de manera ilegal dado que se cuelgan en los postes de electricidad ubicados sobre la vía pública. En el caso de los vendedores de comida utilizan tanques de gas para la estufa colocándolo dentro o fuera del puesto sin las medidas de seguridad correspondientes tanto para los vendedores, el público que transita o para los residentes de la zona.

Cabe mencionar que algunos corredores comerciales llevan a cabo actividades con prácticas delictivas: contrabando, piratería, venta de artículos robados, tráfico de enervantes, etc.

Los ambulantes trabajan ciertas horas del día, mediante un medio de transporte que favorece el traslado del puesto y la mercancía. En ocasiones, vecindades, edificios, oficinas o casas a los alrededores sirven para guardar el puesto.

La organización del comercio informal está liderada por una persona o un pequeño grupo con la capacidad de establecer contacto entre los funcionarios representantes de la autoridad local que expiden ciertos permisos para que lleven a cabo la actividad comercial.

Este liderazgo es parte de asegurar cierto control mediante el apoyo incondicional y obligatorio a las autoridades por parte de los comerciantes en los procesos electorales o el respaldo político partidario.

4.1.1 Características de la actividad comercial informal en vía pública

En total suman 817 comercios informales en vía pública que ocupan una superficie de 5,525.7 m², cifra que representa el 10.80% del área total del CETRAM Pantitlán y el 2.81% del área total del radio de influencia de 250 m. El 59% corresponde a puestos fijos, el 37% a puestos semifijos y el 4% a personas ambulantes (ver TABLA 13).

TABLA 13. SUPERFICIE Y NÚMERO DE COMERCIOS INFORMALES

Tipo de comercio informal	Número	Superficie (m2)
Personas ambulantes (movible)	30	8
Puestos fijos	486	3,461
Puestos semifijos	301	2,057
Total general	817	5,525.7

Fuente: Elaboración propia

ILUSTRACIÓN 11. CARACTERÍSTICAS DEL COMERCIO INFORMAL: PUESTOS FIJOS

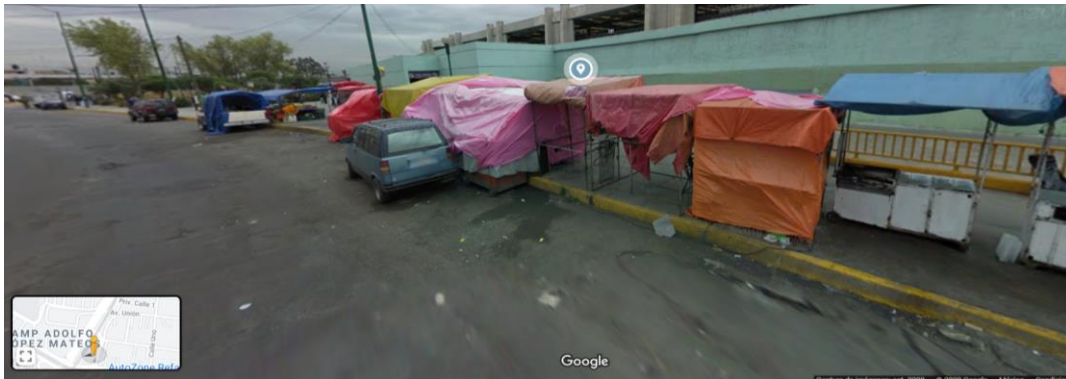


Fuente: Street View, Google Maps.



Fuente: Elaboración propia durante visita en campo.

ILUSTRACIÓN 12. CARACTERÍSTICAS DEL COMERCIO INFORMAL: PUESTOS SEMIFIJOS



Fuente: Street View, Google Maps.



Fuente: Elaboración propia durante visita en campo.

ILUSTRACIÓN 13. CARACTERÍSTICAS DEL COMERCIO INFORMAL: PERSONAS AMBULANTES



Fuente: Street View, Google Maps.

Los giros comerciales son variados, sin embargo, el giro que predomina en los comercios informales en la vía pública es la venta de alimentos preparados correspondiente al 13%, seguido de la venta de dulces y golosinas con el 8% (TABLA 14).

TABLA 14. SUPERFICIE Y NÚMERO DE COMERCIOS INFORMALES POR GIRO COMERCIAL

Giro comercial	Número	Porcentaje	Superficie (m2)
Alimentos preparados	105	13%	261.3
Aparatos electrónicos	17	2%	46
Aseo de calzado	13	2%	6.5
Bisutería	20	2%	54.2
Dulces y golosinas	67	8%	173.5
Frutas y vegetales	4	0%	10.2
Periódicos y revistas	10	1%	31.4
Textiles y prendas de vestir	24	3%	90.3
Sin dato	557	68%	4852.3
Total general	817	100%	5525.7

Fuente: Elaboración propia

De acuerdo con los resultados, más del 59% de los comercios informales en vía pública son puestos fijos, locales o kioscos adaptados cubiertos de lámina o metal que se caracterizan por operar con materiales resistentes, el 34% son puestos

semifijos que cuentan con una carpa fija, compuesta por tubos o barras de metal cubierta con lona, el 3% restante también son puestos semifijos que cuentan con bancos o mesas y mantas u otro material esparcido en el suelo, y el 3.4% son personas ambulantes que cuentan con carritos que se empujan con ruedas, puestos con ruedas o carteristas que tienen una caja (ver TABLA 15).

TABLA 15. SUPERFICIE Y NÚMERO DE COMERCIOS INFORMALES POR CARÁCTERÍSTICAS DE ESTABLECIMIENTO

Características de establecimiento	Número	Porcentaje	Superficie (m2)
Bancos o mesas	15	1.8%	129
Locales adaptados o kioscos	486	59.5%	3,181
Carpas fijas	278	34.0%	2,097
Carrito que se empuja con ruedas	8	1.0%	4
Puesto con ruedas	14	1.7%	8
Mantas u otro material esparcido en el suelo	10	1.2%	96
Carteristas	6	0.7%	12
Total general	817	100%	5,525.7

Fuente: Elaboración propia

4.1.2 Localización de la actividad comercial informal en vía pública

El CETRAM cuenta con una gran cantidad de comercio informal en vía pública. Conforme al levantamiento de campo, se identificaron principalmente puestos fijos que se localizan en las bahías del paradero, en el cuerpo C, línea 1, y en el cuerpo A, línea 4. Los puestos semifijos se localizan principalmente en el cuerpo A, asimismo, en este se identificó un tipo tianguis o área comercial de puestos semifijos que se sitúa a la lateral del cuerpo y se definió como una plaza pública, pues cuenta con una vasta extensión y punto central (ver siguiente ilustración).

ILUSTRACIÓN 14. LOCALIZACIÓN DEL COMERCIO INFORMAL EN EL ESPACIO PÚBLICO



Fuente: Elaboración propia

El 49.6% de los comercios informales en la vía pública en el CETRAM Pantitlán se identificaron principalmente en banquetas de calle que se localizan en el paradero, el 32.1% se localiza sobre banquetas de avenidas que se sitúan a las periferias de los cuerpos de la línea 1 y línea 9, el 8.3% se sitúa sobre el camellón del Eje 4 Avenida Río Churubusco, el 3.7% se identificó en un corredor comercial adaptado para el comercio semifijo, al este del cuerpo de la línea 9 sobre la lateral, el 1.2% se identificó afuera a los accesos de las líneas del metro del CETRAM. Y finalmente, es importante recalcar que el 5.1% del comercio informal en la vía pública presenta obstrucciones viales debido a que se localiza sobre avenidas principales, Eje 4 y Eje 1 y calles locales (ver TABLA 16).

TABLA 16. UBICACIÓN DEL COMERCIO INFORMAL EN EL ESPACIO PÚBLICO

Localización	Número	Porcentaje	Superficie (m2)
Banquetas de avenidas	262	32.1%	1807.9
Sobre vialidad en avenidas	32	3.9%	217.7
Banquetas de calles	405	49.6%	2734.5

Localización	Número	Porcentaje	Superficie (m2)
Sobre vialidad en calle	10	1.2%	67.0
Camellón	68	8.3%	485.0
En un área comercial pública	30	3.7%	207.5
A la entrada del CETRAM	10	1.2%	6.1
Total general	817	100%	5525.7

Fuente: Elaboración propia

4.2 Movilidad urbana y el comercio informal

La Ciudad de México, así como la zona de estudio, el CETRAM Pantitlán cuenta con graves problemas en la movilidad producto, de un sistema de transporte público ineficiente y aumento en la saturación vial (SEMOVI, 2019)

Si bien, la presente investigación tiene como propósito estudiar las afectaciones del comercio informal en la movilidad urbana; para poder realizar con un diagnóstico específico de las problemáticas en materia de movilidad urbana en la zona de estudio, la investigación en análisis cualitativos y cuantitativos tendría que abocarse en la oferta y demanda del transporte público, inventarios de la red de transporte público, estudios de la percepción de la calidad del transporte público y las causas de las afectaciones viales, evaluación de la infraestructura del transporte, estudios de pasaje abordo, frecuencia de paso, demoras y tiempos de recorrido, entre otros, de tal modo que permitan realizar simulaciones viales, identificar los conflictos viales y justificaciones puntuales sobre la causa de las afectaciones de la movilidad urbana en la zona de estudio. El presente apartado únicamente muestra los tipos de obstrucciones en la movilidad peatonal y vial del comercio informal en el espacio público, producto de la ocupación de comercio informal en vialidades y aceras peatonales (ver apartado 4.2.3 Afectaciones del comercio informal en la movilidad urbana).

Otro aspecto importante a resaltar crítico sobre la problemática la movilidad es por la obstrucción del transporte público en la vialidad, puesto que las unidades realizan doble fila para tomar a los pasajeros ante la falta de paradas de transporte público establecidos, adicionalmente, la vialidad no cuenta con una distribución de espacio vial que regularice y priorice la circulación rápida y segura de los servicios de transporte público y modos de transporte no motorizados.

4.2.3 Afectaciones del comercio informal en la movilidad urbana

Derivado del levantamiento de los comercios informales en vía pública se identificaron aquellos que tienen obstrucción vial, obstrucción peatonal y los que no tienen obstrucción alguna

ILUSTRACIÓN 15. OBSTRUCCIÓN VIAL POR EL COMERCIO INFORMAL







Fuente: Elaboración propia durante visita en campo

ILUSTRACIÓN 18

Los comercios informales que tienen obstrucciones viales tienden a ocupar todo el ancho de banqueta a ras e inclusive debajo de esta, por lo que en algunas ocasiones los policías de tránsito intervienen para regular y proteger el flujo peatonal mediante la implementación de conos de precaución, vallas o canalizadores de tránsito sobre la vialidad, ocupando aproximadamente $\frac{3}{4}$ de un carril, es decir, se realiza la ocupación del 100% de la banqueta más la obstrucción sobre la vialidad que oscila entre el 5% y 20% dependiendo del ancho de vialidad. La implementación de dichos objetos de precaución resulta ser una opción aceptable, debido a que es la única solución temporal que se implementa ante la protección del tránsito de los peatones que normalmente no cuentan con protección, pues esto les brinda un área delimitada, este tipo de obstrucción se localiza principalmente sobre el Eje 1 Norte y el Eje 4 “Av. Río Churubusco”.

Se identificaron 24 comercios informales que ocupan el 90% de la banqueta y el 5% de la vialidad, correspondiente a la ocupación de 2.3 metros de comercio informal en banqueta y 1 metro sobre la vialidad; 18 comerciantes informales que ocupan el 100% de la banqueta, correspondiente a los 2 metros de banqueta, y provocan una obstrucción del 20% sobre la vialidad, correspondiente a 1.5 metros donde se

extienden algunos comerciantes o es utilizado para el paso peatonal y quedan libres 6 metros de vialidad (ver ILUSTRACIÓN 16).

ILUSTRACIÓN 16. OBSTRUCCIÓN VIAL POR EL COMERCIO INFORMAL



Fuente: Street View, Google Maps.



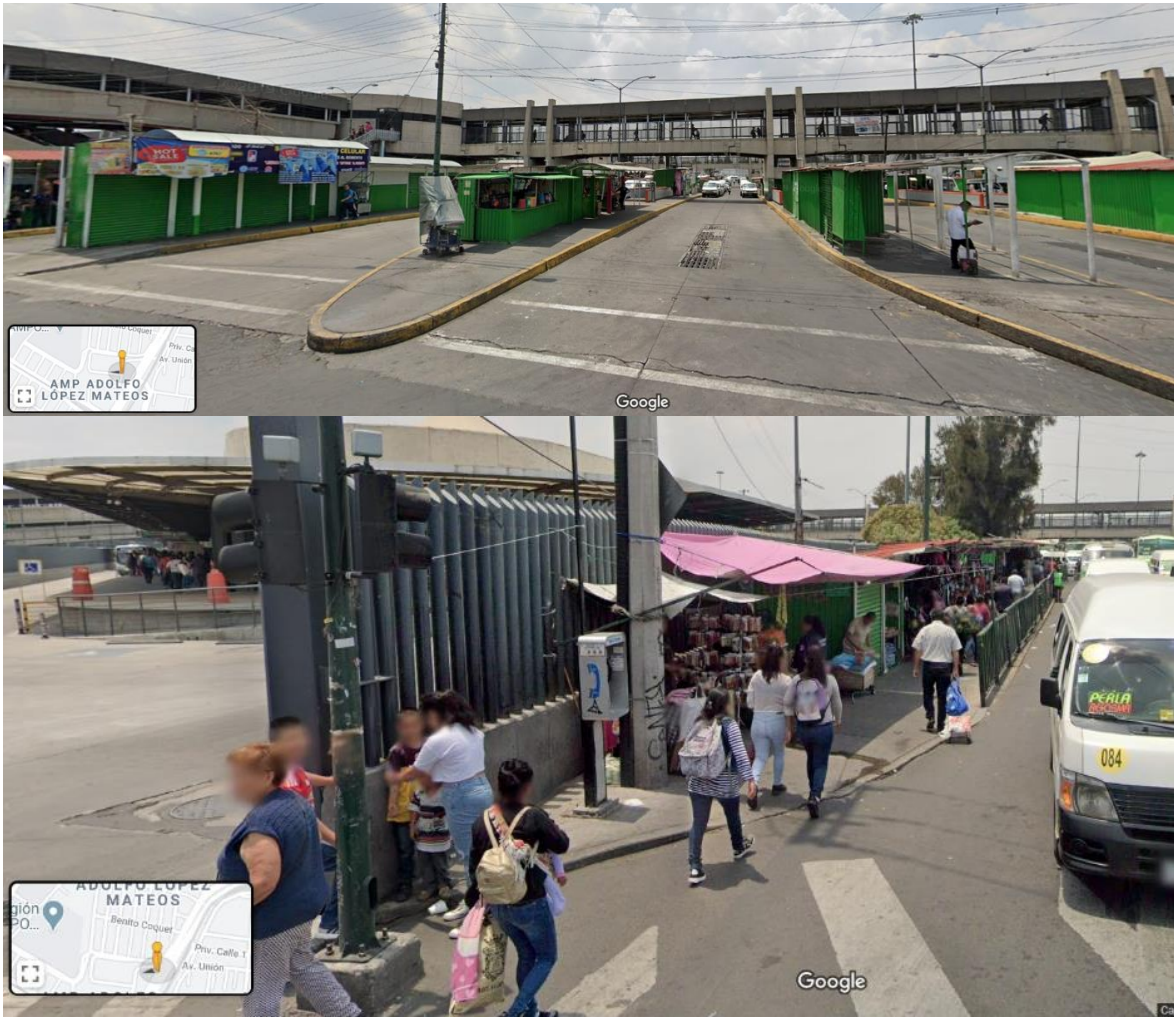




Fuente: Elaboración propia durante visita en campo

Las obstrucciones peatonales que ocurren en la banqueta, derivado de la localización del comercio informal en vía pública, se observan principalmente al exterior del cuerpo “C” de la línea 1, el cuerpo “A” de la línea 9 y el paradero. En este caso, la ocupación del comercio informal oscila entre el 50% hasta el 90% del total de la banqueta. Particularmente, 409 comercios informales fijos y semifijos, que se localizan principalmente en el paradero y otras zonas, obstruyen el 67% de la banqueta, queda libre 1.2 metros, aproximadamente, para paso peatonal y 2.5 metros son ocupados por el comercio; 18 comercios informales ocupan aproximadamente el 66% de la banqueta, donde 2 metros están disponibles para paso peatonal y 4 metros son ocupados por los comerciantes informales (ver siguiente ilustración).

ILUSTRACIÓN 17. OBSTRUCCIÓN PEATONALES POR EL COMERCIO INFORMAL



Fuente: Street View, Google Maps.





Fuente: Elaboración propia durante visita en campo

ILUSTRACIÓN 18. PLANO DE TIPOS DE OBSTRUCCIÓN DEL COMERCIO INFORMAL EN VÍA PÚBLICA



Fuente: Elaboración propia

4.3 Análisis de Imagen urbana

De acuerdo con los criterios de Lynch (1960), el CETRAM Pantitlán tiene una fuerte identidad debido a la gran afluencia de usuarios y concentración de rutas de transporte. Los colores y texturas no son variables, predomina el gris y el negro, concretamente en la zona del paradero se observan distintos matices a consecuencia del tono verde de los puestos fijos y de algunas unidades de transporte público concesionado, el resto de dichas unidades contrastan con tonos naranja y blanco (ver ILUSTRACIÓN 20).

El CETRAM Pantitlán es un organismo compuesto de distintos elementos que se encuentra sumamente fraccionado, se definieron 7 distritos que están conformados por distintos componentes que caracterizan dichas zonas (ver ILUSTRACIÓN 23):

Aeropuerto Internacional Benito Juárez: Está conformado por una manzana que corresponde al predio de la Primera Región Militar, CAMPO MILITAR NUM 1-L, esta que forma parte del Aeropuerto, a una distancia aproximada de 450 metros.

Núcleo central del CETRAM Pantitlán: En este distrito se localiza la mayor parte del área del CETRAM. Está compuesto por el Cuerpo C de la línea 1, el estacionamiento para bicicletas (cuerpo E), la estación Mexiquense del Mexibús (cuerpo D) y los 2 paraderos de transporte público concesionado, cuyas unidades son tipo Van, combis, micros y/o peseras: Paradero 1 y Paradero 2.

Colonia Adolfo Lopez Mateos: Esta zona habitacional se localiza al norte del CETRAM, se encuentra dividida por el Eje vial 4 sur al oeste, el predio del Aeropuerto Internacional al este y al sur por el CETRAM Pantitlán.

Colonia Aviación Civil: Es una zona habitacional que se localiza al sur del CETRAM, es una colonia grande, donde localiza el Cuerpo B. Está delimitada y fraccionada al norte por el Eje Vial 1 Norte, debido al paso de la infraestructura férrea superficial de la línea de metro 5 y línea de metro férreo A.

Zona habitacional: Esta zona forma parte de la colonia Aviación Civil, espacialmente se encuentra fraccionada e incomunicada, por el Eje Vial 1 Norte. Está conformada por un total de 5 manzanas delimitadas por el distrito del Aeropuerto Internacional al Noreste, el distrito del CETRAM Pantitlán al Oeste y el distrito de la Col. Aviación Civil al norte.

Pantitlán Norte: Este distrito está compuesto por una zona habitacional y el Cuerpo A del CETRAM Pantitlán, correspondiente a la línea 9. Se encuentra delimitado por el Eje vial 4 Av. Río Churubusco al este y al sur por el Eje vial 1 Norte.

Pantitlán Sur: Es una pequeña zona habitacional, se conforma principalmente por la vialidad, se encuentra delimitada al este por el Eje vial 4 Av. Río Churubusco y al norte por el Eje vial 1 Norte.

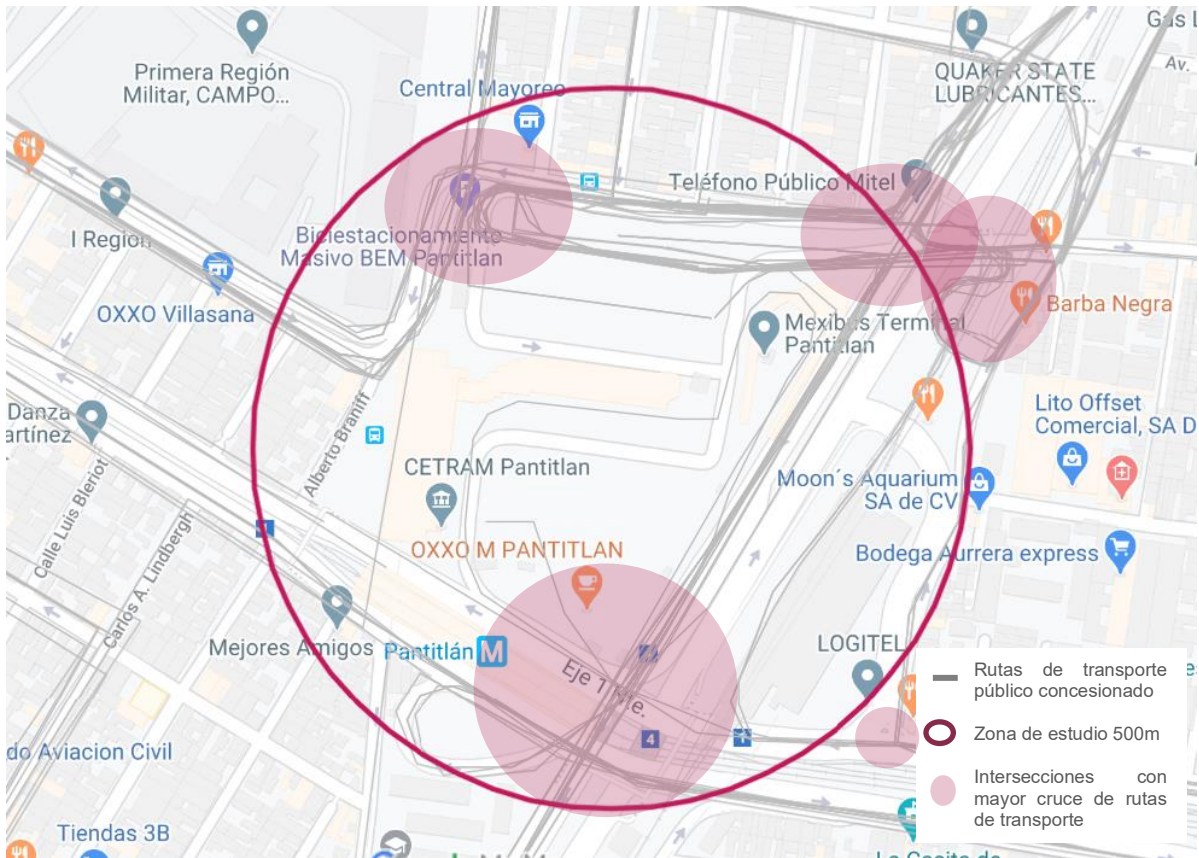
Los principales hitos urbanos o puntos de referencia son los accesos a las líneas del metro del CETRAM, el acceso al Mexibús y el espacio público recreativo localizado afuera del estacionamiento para bicicletas, cabe resaltar que este último tiene una capacidad para albergar a más de 400 bicicletas (ver ILUSTRACIÓN 23).

En correspondencia con las sendas o senderos peatonales, se definieron a partir de aquellos recorridos peatonales que realizan los peatones, se presentan como líneas de concentración peatonal, espacios caminables y las rutas peatonales para acceder a los distintos modos de transporte público (ver ILUSTRACIÓN 23).

Se identificaron 5 nodos o puntos donde hay mayor congestión vial, derivado por el paso de las rutas de transporte público concesionado a particulares y del cruce de sendas o senderos peatonales. El primero corresponde a la intersección de la calle Adolfo Lopez Mateos con esquina con la calle Gustavo Diaz Ordaz, es un nodo

importante por el gran número de rutas que pasan por esta intersección, adicionalmente se considera como un cruce peligroso que requiere de intervención y reordenamiento. El segundo, es la bifurcación sobre el Eje Vial 1 norte, este es un punto donde hacen parada las unidades de transporte público concesionado, bajan las personas de las micros y/o combis que van hacia la línea 1, en este nodo se forma un embudo para los vehículos que mantienen la circulación sobre el eje vial 1 Norte que es proveniente del corte a la circulación por parte de dichas unidades. El tercero es la intersección de Eje 1 norte y Eje 4, es un cruce vial importante, puesto que ambas vialidades conectan con el resto de la ciudad, cuentan con una gran afluencia de automóviles y transporte público, no dispone de una estación y/o parada de transporte definida, por lo que las personas que se dirigen a la línea 9 provenientes de los micros y/o combis se bajan de manera aleatoria, esto contribuye a un mayor congestionamiento vial de la intersección. El cuarto es al interior del CETRAM, el paradero se convierte en un punto conflictivo a causa del gran número de peatones que cruzan de un punto a otro del mismo, por la cantidad de unidades de transporte que forman un cuello de botella, puesto que es la única calle que da salida a todas las unidades de transporte público. Y, por último, la intersección del Eje vial 4 y la Calle Gustavo Díaz Ordaz, es un nodo sumamente importante porque la gran mayoría de las unidades de transporte público concesionado tienen que pasar por este cruce para el acceso al paradero.

ILUSTRACIÓN 19. VIALIDADES CON MAYOR CRUCE DE RUTAS DE TRANSPORTE



Fuente: Elaboración propia con información de Transporte Concesionado y Transporte Unificado en la Ciudad de México -Portal de datos de la Ciudad de México; Marco Geoestadístico Nacional – INEGI

El CETRAM Pantitlán no clasifica para ser considerado un espacio legible debido a que no cuenta con el señalamiento suficiente para saber dónde se está y hacia dónde se dirige, por la concentración del comercio informal sobre las banquetas en el paradero que obstruye la visibilidad, estas mismas bahías se encuentran ordenadas por una letra pero no tienen señalamientos visibles, el paradero es zona homogénea que no permite la orientación de los usuarios, pues todas la bahías se observan iguales, por lo tanto la linealidad del espacio puede ser motivo de confusión, y finalmente, la gran cantidad de unidades de transporte en el paradero impide la visibilidad (ver ILUSTRACIÓN 20).

ILUSTRACIÓN 20. OBSTRUCCIONES VISUALES POR EL COMERCIO INFORMAL Y LAS UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL PARADERO



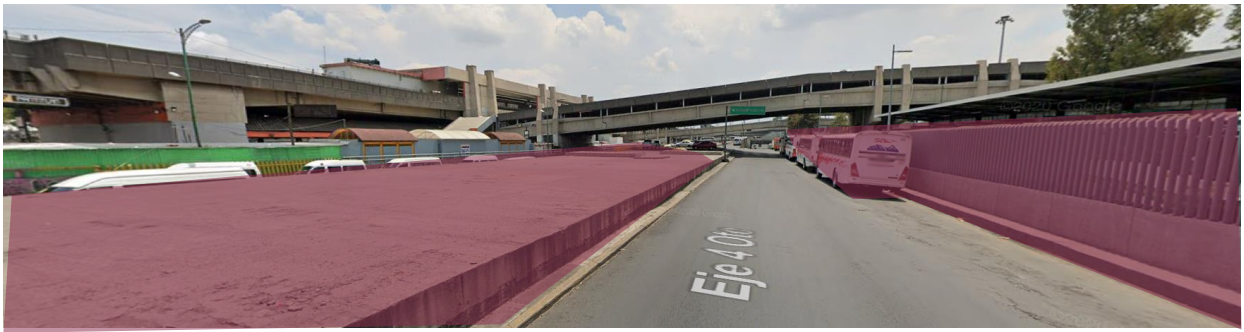
Fuente: Street View, Google Maps.



Fuente: Elaboración propia durante visita en campo

Importantes avenidas que se localizan dentro del cuerpo delimitado del CETRAM, no son permeables ante la imposibilidad de cruzar caminando de un cuerpo a otro de manera externa, únicamente es posible por dentro del CETRAM (ver ILUSTRACIÓN 21).

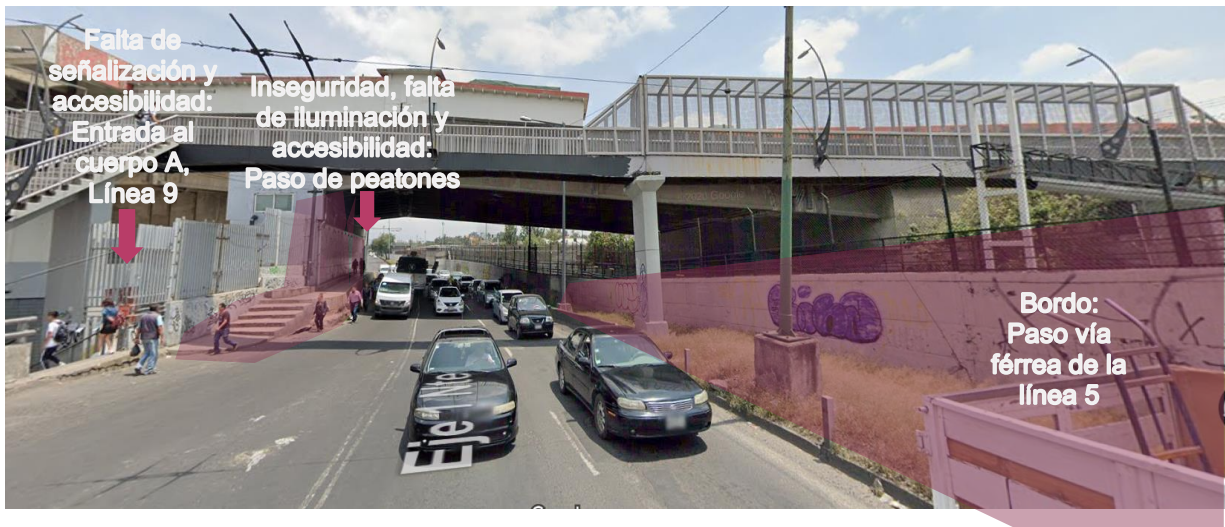
ILUSTRACIÓN 21. FALTA DE PERMEABILIDAD EN VIALIDADES PRINCIPALES. EJE 4 AV. RÍO CHURUBUSCO



Fuente: Street View, Google Maps.

Asimismo, se puede observar que los accesos al metro no son transitables para las personas con discapacidad o movilidad limitada, debido a que gran parte de estos cuentan únicamente con escaleras en la entrada, dichos accesos no son visibles y tampoco se encuentran señalados por lo que fácilmente confunden al usuario y lo desorientan; se observa lo complicado, lo inseguro y lo inaccesible que es para el usuario caminar debajo del puente para poder acceder al metro, del mismo modo se observa los grandes obstructores (bordos) del CETRAM, principalmente la Avenida Pantitlán o Eje 1 Norte que se encuentra fraccionada por el paso la infraestructura férrea de la línea 5, por lo que se imposibilita la comunicación y el cruce de la vialidad para ir de un extremo a otro (ver ILUSTRACIÓN 22).

ILUSTRACIÓN 22. FALTA DE PERMEABILIDAD, ACCESIBILIDAD Y SEÑALIZACIÓN EN EL CETRAM. AV. EJE 1 NORTE CON ESQUINA EJE 4 AV. RÍO CHURUBUSCO



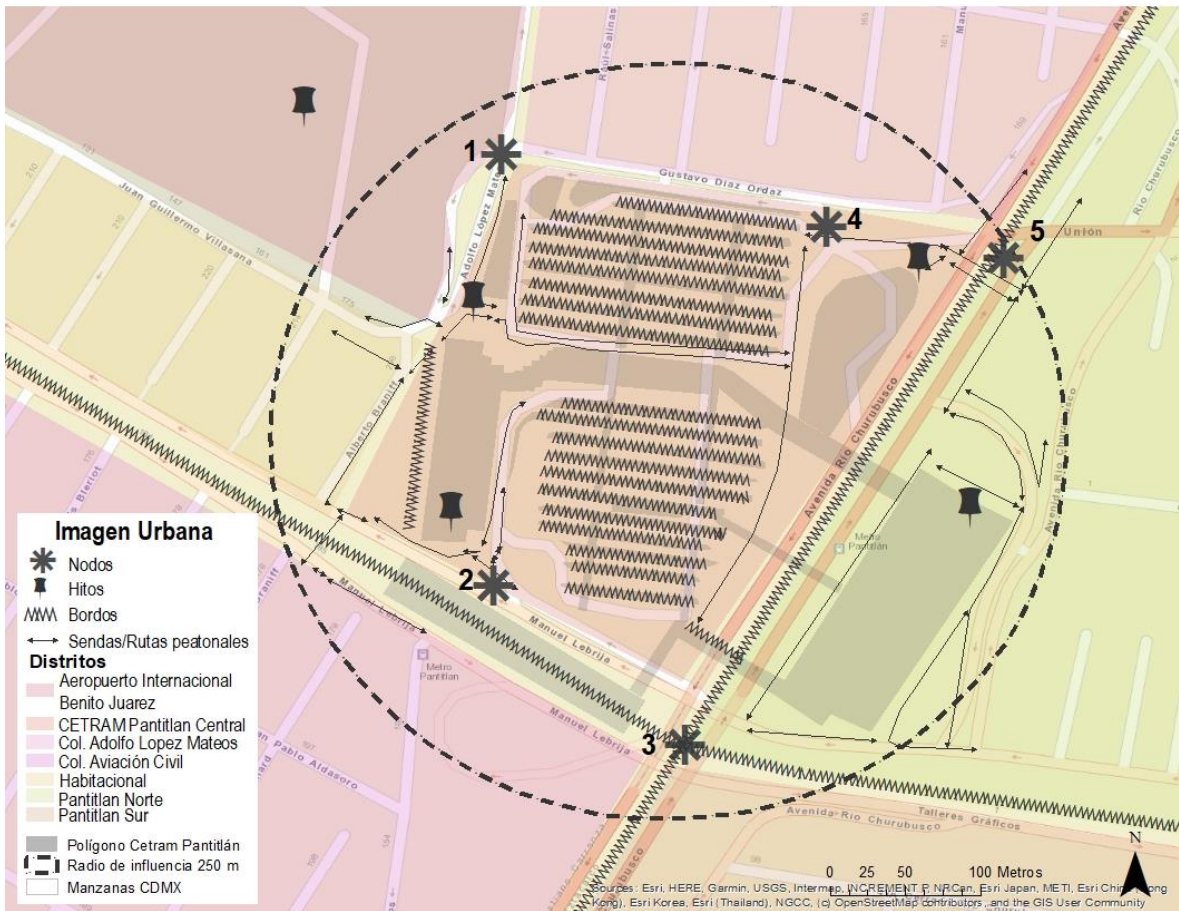
Fuente: Street View, Google Maps.



Fuente: Elaboración propia durante visita en campo

Las conexiones entre las distintas líneas del metro y el paradero son bastante largas, los transbordos tienen una longitud de hasta 650 metros. La percepción general que provee el CETRAM es de grandes cuerpos obstructores, definidos como bordos urbanos, que no poseen ningún confort y permeabilidad urbana, espacios, banquetas, vialidades y paradas de transporte que se encuentran en mal estado con falta de accesibilidad y señalización, exceso de basura tirada sobre la vialidad y los espacios públicos y grandes obstructores visuales y peatonales, todo ello es un reflejo de la falta de ordenación del CETRAM.

ILUSTRACIÓN 23. PLANO DE IMAGEN URBANA



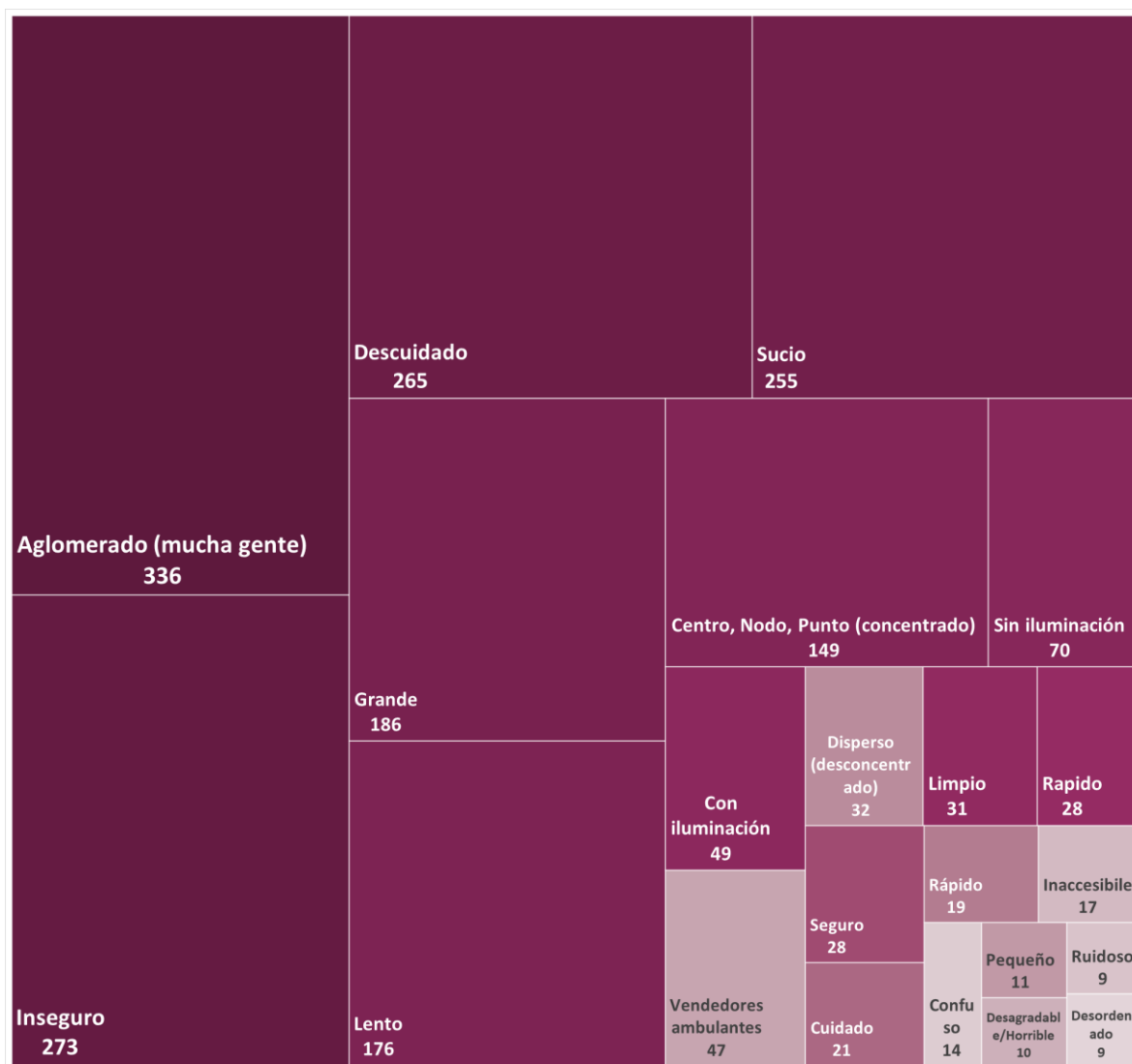
Fuente: Elaboración propia con información del Marco Geoestadístico, INEGI

4.4 Percepción de los usuarios

4.4.1 Características del CETRAM

El 16.5% de los usuarios describen al CETRAM Pantitlán como un lugar aglomerado de gente, bastante movimiento y saturado, el 13.4% como un lugar inseguro, el 13% como un sitio descuidado con grietas, en malas condiciones. el 12.5% lo consideran sucio y el 9.1% como un lugar grande; estas son las principales palabras que utilizaron los usuarios para describir todo el CETRAM Pantitlán (ver GRÁFICA 4).

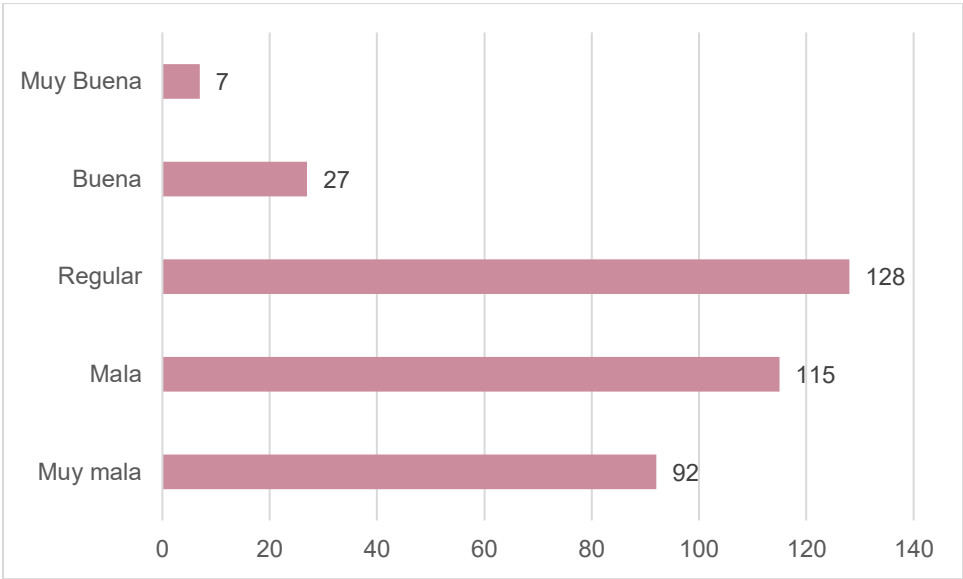
GRÁFICA 4. PREGUNTA 1. IMPRESIONES GENERALES (ESCRIBE CINCO PALABRAS QUE DESCRIBAN EL LUGAR)



Fuente: Elaboración propia

De acuerdo con los resultados el 35% de los usuarios evalúa el estado y las condiciones físicas del CETRAM en un nivel regular, el 31% en malas condiciones, el 25% en muy malas condiciones, 7% en buenas condiciones y el 2% en muy buenas condiciones (ver GRÁFICA 5).

GRÁFICA 5. PREGUNTA 2. SI PIENSA EN EL ESTADO DEL CETRAM Y LAS CONDICIONES FÍSICAS (ESCALERAS, PASILLO, PAVIMENTO, BANQUETAS, ANDADORES, PARADERO, ESPACIOS PÚBLICOS, SITIOS DONDE SE LOCALIZA EL COMERCIO AMBULANTE, ¿QUÉ CALIFICACIÓN LE PONDRÍA DEL 1 AL 5?



Fuente: Elaboración propia

Para el 68% de los usuarios el CETRAM no es un lugar cuidado, y en términos generales, la mayoría de los usuarios argumentan que las causas por las que no se considera un sitio cuidado se debe a que al exterior del CETRAM, por ejemplo el paradero, las vialidades aledañas o los accesos y/o entradas, se encuentran sucios, son inseguros, faltos de higiene y mantenimiento, están deteriorados, se describe de manera textual como un sitio *“feo con aroma a orines y mucha basura”*, alberga a muchos vendedores ambulantes donde además estos no limpian y dejan sus desechos sólidos en los espacios públicos y vialidades, el drenaje no abastece en temporada de lluvias lo cual provoca inundaciones y la gran cantidad de basura que se encuentra en las calles agrava el problema a las periferias, en algunas ocasiones el alumbrado público existente no funciona, es un sitio con muy poca iluminación, con espacios oscuros que no cubre el alumbrado público, inspira miedo y desorden.

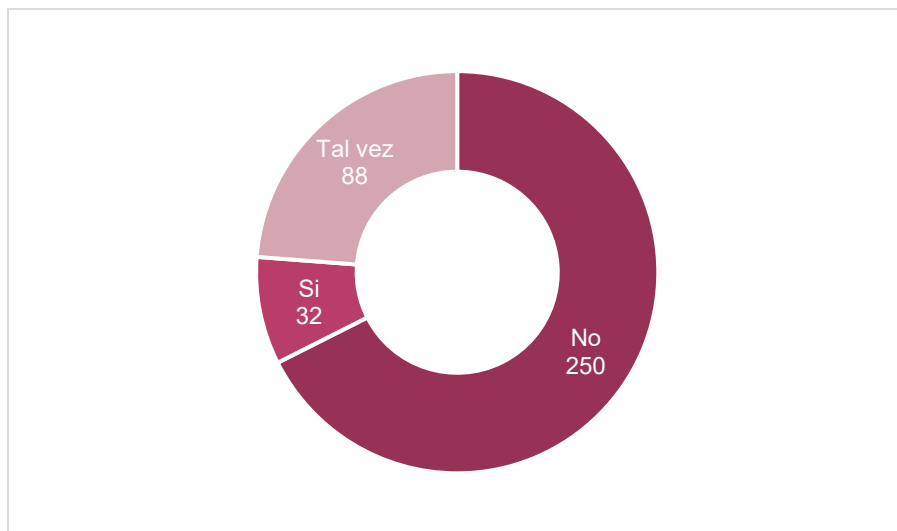
Es importante recalcar los siguientes argumentos de los usuarios que describen sobre las causas del descuido de las instalaciones al exterior del CETRAM:

“Cómo toda infraestructura de este tipo requiere mucho mantenimiento, se observan diversos usos y apropiaciones que se disputan el espacio público, lo que genera conflicto, la gente no cuida y se encuentra en malas condiciones” ... “Muy sucio,

pasillos y escaleras, el comercio impide la libre circulación peatonal” ... “Predomina el comercio informal, el color gris y lo sucio del trayecto” ... “Hay muchos puestos ambulantes, se ve sucio y no da confianza además que las entradas y/o accesos no se observan a simple vista y son inaccesibles.” ... “Siempre hay charcos de agua estancada desechada por puestos ambulantes y está muy sucio” ... “Las salidas y alrededores del CETRAM están llenos de basura, hay malos olores y muchos puestos ambulantes”.

Al interior del CETRAM los principales motivos por lo que los usuarios no consideran que el CETRAM esté cuidado se debe a que los vagones están deteriorados, en ocasiones los torniquetes y escaleras eléctricas no sirven, el alumbrado no funciona, pisos y muros desgastados, con fracturas y filtraciones de agua, instalaciones viejas, el drenaje no sirve o no se cuenta con cestos de basura. Por otro lado, el 24% de los usuarios no cuentan con una opinión concreta y el 9% considera que el CETRAM si es un lugar cuidado (ver GRÁFICA 6).

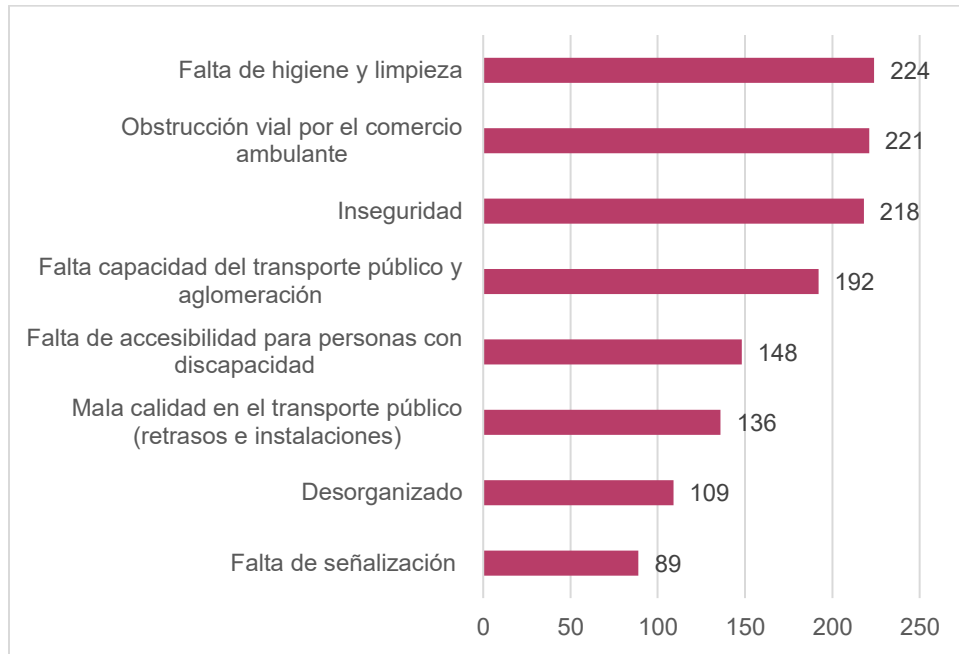
GRÁFICA 6. PREGUNTA 3. ¿PARECE UN LUGAR CUIDADO?



Fuente: Elaboración propia

Los principales problemas que los usuarios perciben en el CETRAM Pantitlán son la falta de higiene y limpieza, la obstrucción vial del comercio informal y la inseguridad que en conjunto corresponden al 49.6%, el 14.4% se debe a la falta de capacidad del transporte público y la aglomeración de personas, el 11.1% a la falta de accesibilidad para personas con discapacidad, el 10.2% por la mala calidad y servicio del transporte público, desde las instalaciones hasta los retrasos en el servicio, el 8.2% se debe a la falta de organización y orden en el CETRAM y el 6.7% a la falta de señalización (ver GRÁFICA 7).

GRÁFICA 7. PREGUNTA 4. ¿CUÁLES SON LOS PRINCIPALES PROBLEMAS QUE IDENTIFICA EN EL METRO PANTITLÁN?



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 24 PROBLEMAS DE HIGIENE, LIMPIEZA Y MAL OLOR

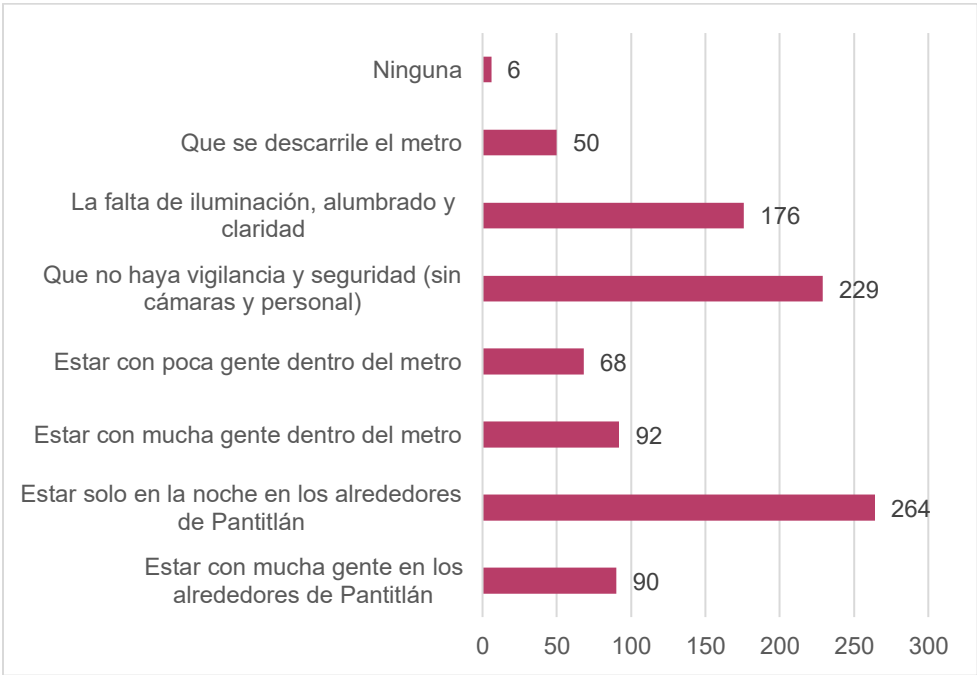


Fuente: Elaboración propia durante visita en campo

De acuerdo con los resultados de la percepción de sentir miedo o angustia, el 27% de los usuarios siente miedo o angustia cuando se encuentra solo por la noche en los alrededores del CETRAM, particularmente en la zona del paradero y donde se localiza el comercio informal en la vía pública. El 24% argumenta que el hecho de que no haya vigilancia y seguridad mediante la cobertura de cámaras de seguridad o personal de vigilancia eficiente y capacitado conlleva a la percepción de inseguridad. Para el 18% la percepción de miedo e inseguridad se debe a la falta de iluminación y claridad en los espacios derivado de los obstructores visuales que no permiten identificar dónde se está, también hay espacios donde el alumbrado público no tiene cobertura o no funciona y que sirven como escondite para los asaltantes. El 9% de los usuarios percibe miedo cuando se aglomera mucha gente dentro del metro y otro 9% cuando hay mucha gente a los alrededores del metro porque ambas situaciones facilitan el acto delictivo de los asaltantes o carteristas, y el 7% percibe la sensación de miedo cuando están con poca gente al interior el metro.

Resulta importante recalcar que, de acuerdo con el testimonio de un usuario, los locales que se encuentran solos o cerrados, sin vigilancia e iluminación son focos rojos y puntos clave para el escondite de los asaltantes (ver GRÁFICA 8).

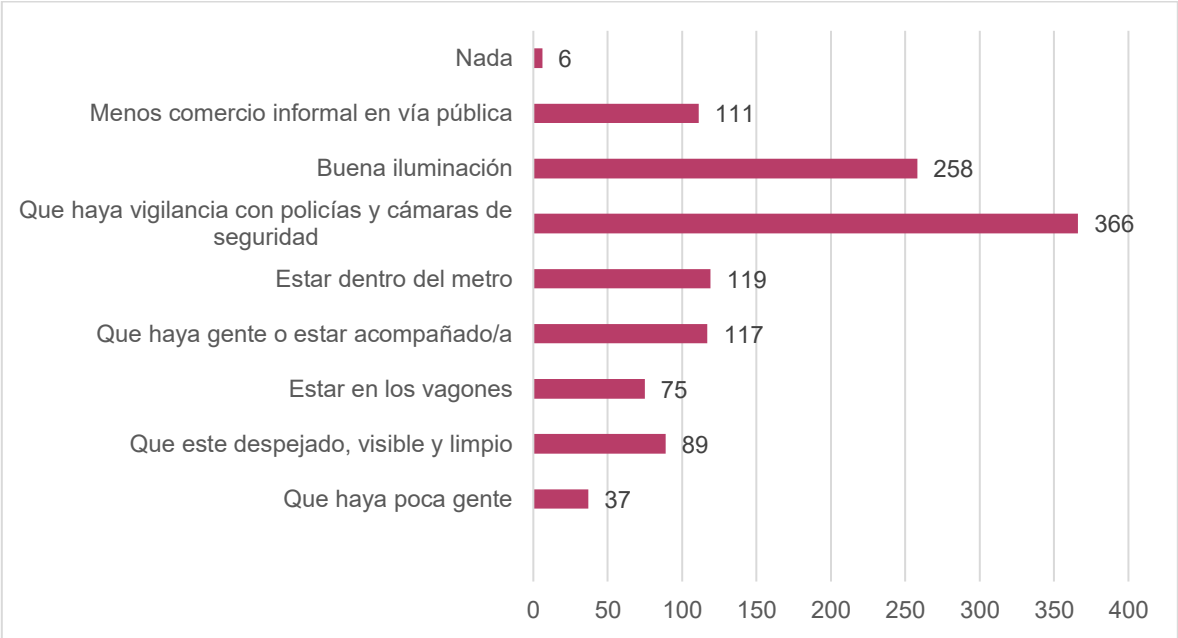
GRÁFICA 8. PREGUNTA 9 ¿QUÉ SITUACIONES EN EL CETRAM PANTITLÁN LE HACEN SENTIR MIEDO O ANGUSTIA?



Fuente: Elaboración propia

El 31% indica que la percepción de seguridad mejora ante la existencia de un mayor número de vigilantes, policías y cámaras de seguridad; el 22% con una buena iluminación y cobertura en todo el espacio público; el 10% se siente más seguro dentro del metro; otro 10% cuando hay más personas a su alrededor o se encuentra acompañado/a; el 9% asegura que se siente más seguro cuando hay menos comercio informal en la vía pública; el 8% cuando el espacio público está despejado, es visible, sin obstructores visuales y está limpio; el 6% cuando está dentro de los vagones del metro, el 3% cuando hay poca gente y al 1% nada le hace sentir seguro en el CETRAM pues lo considera sumamente inseguro (GRÁFICA 9).

GRÁFICA 9. PREGUNTA 10. ¿QUÉ SITUACIONES LE HACEN SENTIR SEGURO EN EL METRO PANTITLÁN?

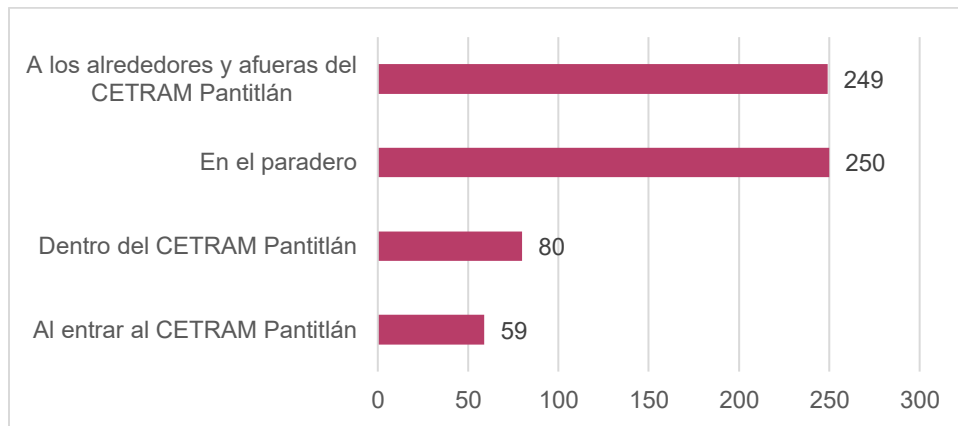


Fuente: Elaboración propia

Los espacios que los usuarios consideran más inseguros son principalmente dos sitios, con el 39% ambos: el Paradero 1 y 2, donde se localizan las combis o peseras, microbuses y el comercio informal, y las periferias o alrededores del CETRAM Pantitlán. De acuerdo con el testimonio de un usuario, indica que “La periferia de las entradas del metro suele ser muy insegura, no se diga de su paradero, cero seguridad y vigilancia.”. En segundo lugar, con el 13%, se encuentra el interior del CETRAM y, en tercer lugar, con el 9%, al entrar al CETRAM, donde se localizan los torniquetes de acceso a los andenes. Otro de los usuarios argumenta de manera textual que el CETRAM “Inspira inseguridad y miedo, por los robos en metro, los colores de los pasillos y la falta de respeto hacia la mujer” (ver

GRÁFICA 10).

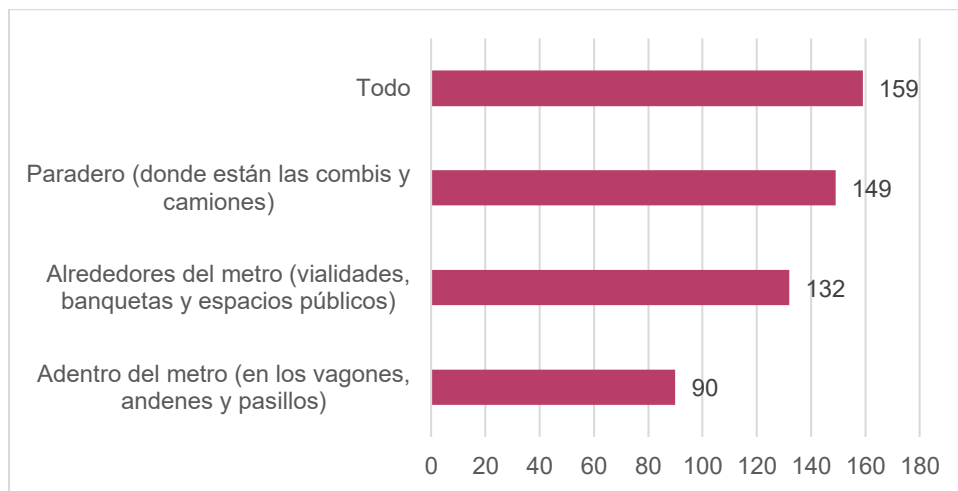
GRÁFICA 10. PREGUNTA 11. ESPACIOS DONDE SE SIENTE MÁS INSEGURO EN EL CETRAM PANTITLÁN



Fuente: Elaboración propia

El 30% de los usuarios consideran que todo el CETRAM Pantitlán requiere de una intervención y mejoramiento; el 28.1% indica que se requiere mayor intervención en la zona del Paradero 1 y 2, que es donde se sitúa el transporte público concesionado de camiones, microbuses y combis y/o peseras; el 24.9% indican que la intervención se requiere en los alrededores del metro, donde se sitúan la vialidad pública, banquetas y espacios públicos; y el 17% considera que se requiere el mejoramiento al interior del metro, al pasar los accesos a este en los vagones, andenes y pasillos (ver GRÁFICA 11).

GRÁFICA 11. PREGUNTA 5. ¿QUÉ ZONA DEL CETRAM PANTITLÁN CONSIDERA QUE REQUIERE MAYOR ATENCIÓN?



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 25 Paradero del CETRAM Pantitlán

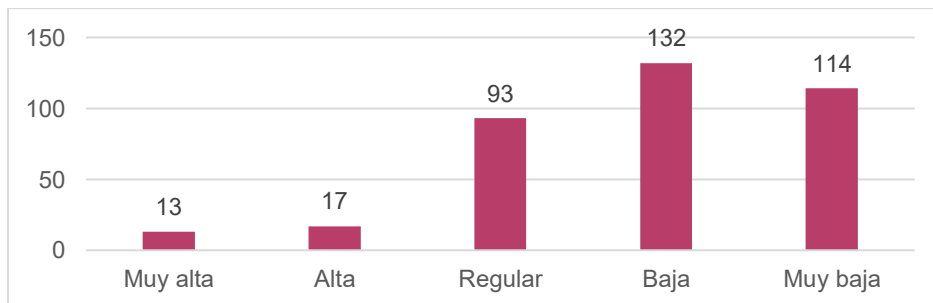


Fuente: Elaboración propia durante visita en campo

4.4.2 Comercio informal en la vía pública

De acuerdo con la percepción de los usuarios sobre condiciones físicas del comercio informal en la vía pública, el 36% de los usuarios asignó una calificación baja, el 31% otorga una calificación muy baja, el 25% regular, el 5% alta y el 4% muy alta (ver GRÁFICA 12).

GRÁFICA 12. PREGUNTA 6. SI CONSIDERA EL ASPECTO FÍSICO DE LOS PUESTOS AMBULANTES Y LOS LUGARES DONDE SE SITUAN, ¿QUÉ CALIFICACIÓN LE PODRÍA A LAS CONDICIONES DEL COMERCIO INFORMAL EN VÍA PÚBLICA?



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 26. Comercio informal en el CETRAM Pantitlán

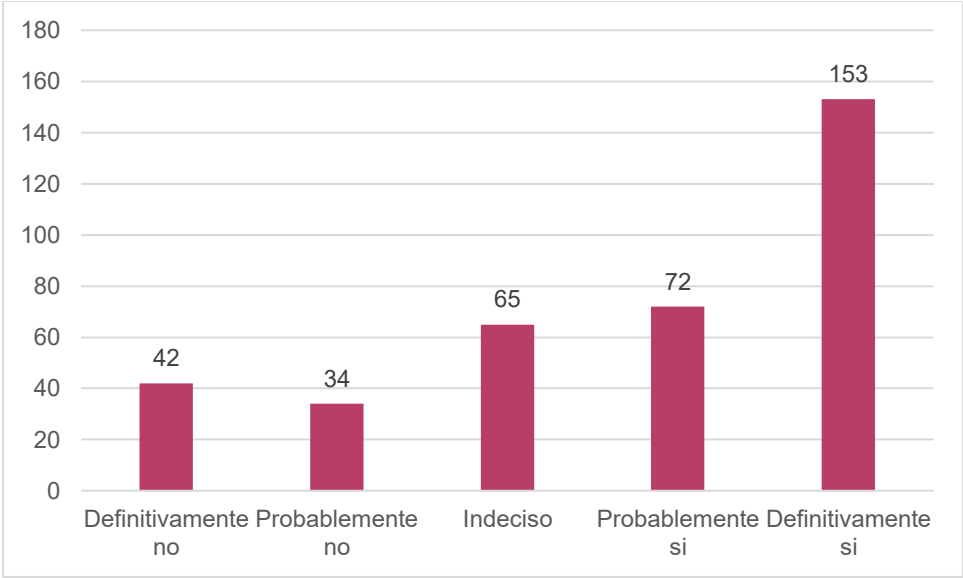


Fuente: Elaboración propia durante visita en campo

El 42% de los usuarios indicó de manera definitiva que el comercio informal en la vía pública limita el tránsito y favorece la inseguridad dentro y fuera del CETRAM, el 20% de los usuarios señaló que “Probablemente sí”, el 18% se encuentra “Indeciso”, para el 9% es un “Probablemente no” y el 11% indicó que definitivamente

el comercio informal en la vía pública no limita su tránsito peatonal y tampoco favorece la inseguridad (ver GRÁFICA 13).

GRÁFICA 13. PREGUNTA 7. ¿EL COMERCIO INFORMAL EN VÍA PÚBLICA LIMITA SU TRÁNSITO Y FAVORECE LA INSEGURIDAD DENTRO Y FUERA DEL CETRAM PANTITLÁN?



Fuente: Elaboración propia

Con el 16% la falta de higiene y limpieza se posiciona como la principal afectación que provoca el comercio informal en la vía pública. En segundo lugar, es la contaminación ambiental, correspondiente al 15%, debido a la enorme cantidad de desechos sólidos orgánicos e inorgánicos que se generan y se tiran en los espacios públicos, así como la generación de ruido y emisiones. En tercer lugar, se debe a las obstrucciones peatonales, con el 14%. En cuarto lugar, con el 12%, se debe a la invasión en la vía pública; en quinto lugar, se debe al deterioro de la imagen urbana (12%), en sexto lugar, a la percepción de inseguridad (11%), en séptimo lugar se encuentra el desorden y tránsito vehicular (10%) y finalmente, en octavo lugar con el 10%, tiene lugar la falta de mantenimiento en los espacios público (ver GRÁFICA 14).

Otras de las afectaciones del comercio informal en la vía pública que externo un usuario es el riesgo ante la ocurrencia de algún siniestro, por ejemplo, un incendio por la exposición de materiales inflamables de los puestos fijos o semifijos que venden comida. Así mismo, la falta de visibilidad y referencias espaciales que no permiten orientarse y se requiere salir de los pasillos para observar a su alrededor a causa de la localización de los puestos fijos o semifijos sobre la banqueta. No obstante, resulta importante recalcar que los comercios informales también pueden brindar una sensación de seguridad, de acuerdo con el testimonio de un usuario “...en el *bajo puente de la conexión de la línea rosa con la café dan más sensación*”

de seguridad porque ese túnel estaba muy solo y con los comerciantes se hace un lugar que ellos cuidan”.

GRÁFICA 14. PREGUNTA 8. ¿CUÁLES CONSIDERA QUE SON LAS PRINCIPALES AFECTACIONES DEL COMERCIO INFORMAL EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DEL CETRAM PANTITLÁN?

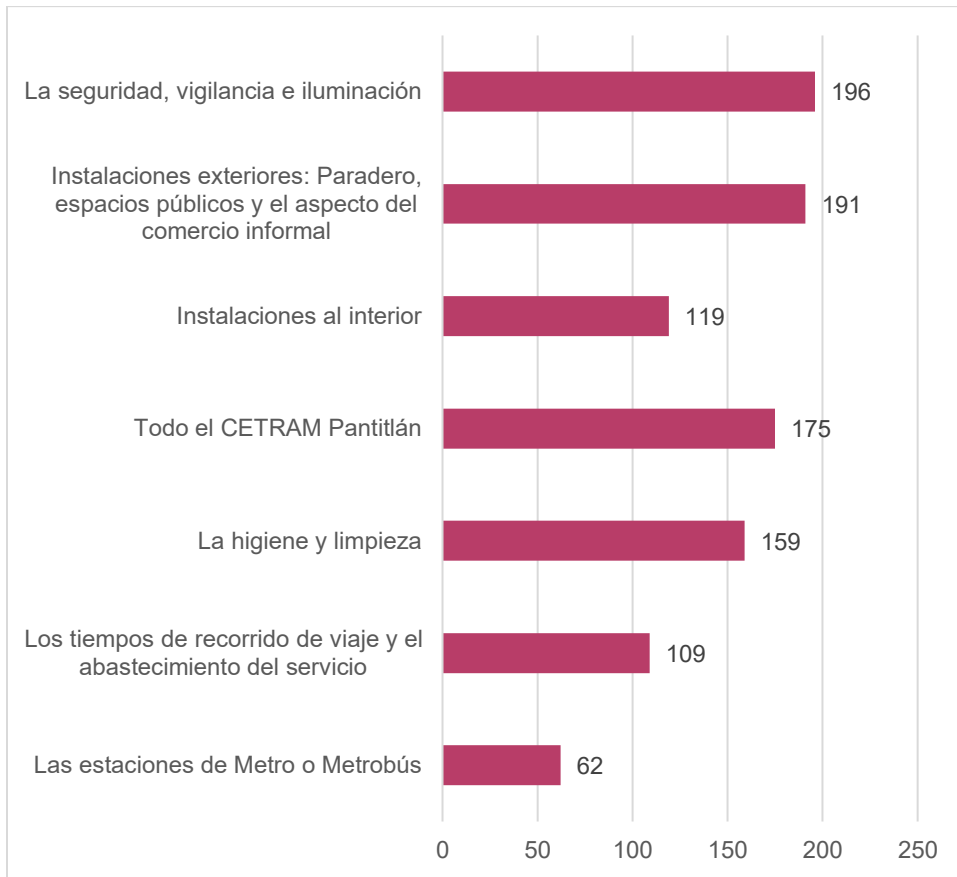


Fuente: Elaboración propia

4.4.3 Áreas de oportunidad

El 19% de los usuarios le gustaría mejorar las condiciones de seguridad, vigilancia e iluminación; otro 19% las instalaciones al exterior del CETRAM, es decir, el paradero, los espacios públicos, y las condiciones del comercio informal; un 17% indica que le gustaría mejorar todo el CETRAM Pantitlán; el 16% las condiciones de limpieza e higiene a las periferias del CETRAM; el 12% las instalaciones al interior del CETRAM; el 11% los tiempos en los recorridos de los viajes y la capacidad y abastecimiento del servicio de transporte público, y finalmente, el 6% considera que le gustaría mejorar las estaciones y paradas de Metro y Metrobús (ver GRÁFICA 15).

GRÁFICA 15. PREGUNTA 12. ¿QUÉ TE GUSTARÍA MEJORAR DEL METRO PANTITLÁN?



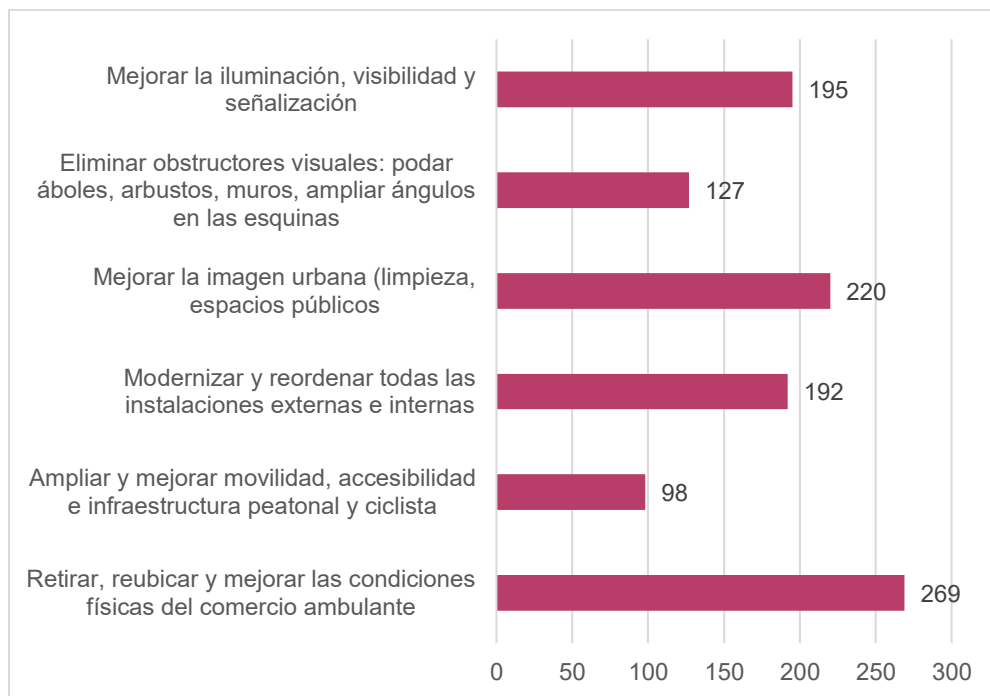
Fuente: Elaboración propia

El 24% de los usuarios propone que para mejorar las condiciones físicas del CETRAM se requiere retirar, reubicar y mejorar el entorno físico donde se sitúa el comercio informal. El 20% sugiere mejorar la imagen urbana a través de mejorar la limpieza, intervenir los espacios públicos, banquetas, renovar pintura, intervenir el paradero y retirar los vehículos abandonados. El 18% indica que se requiere mejorar la iluminación y alumbrado, la visibilidad y señalización a través de la intervención e implementación de senderos claros, con señalización que proporcione información clara al usuario y utilizar materiales transparentes claros como el vidrio. El 17% sugiere modernizar y reordenar de manera integral todas las instalaciones del CETRAM, tanto al interior como al exterior, la renovación de las unidades de transporte público, eliminar las unidades viejas y obsoletas, mejorar el paradero, los carriles del metro, la intervención en los espacios públicos y rediseñar o intervenir los transbordos de manera funcional para disminuir tiempos de traslado excesivos. El 12% indica eliminar obstrutores viales mediante la ampliación de los ángulos en las esquinas, la poda de árboles y arbustos o la eliminación de muros ciegos, estos focos rojos que incentivan hechos delictivos. Y, por último, el 9% sugiere ampliar y

mejorar la movilidad, accesibilidad e infraestructura peatonal y ciclista (ver GRÁFICA 16).

Los usuarios de manera textual exponen que “es un espacio deteriorado y olvidado por los gobiernos, no se ha promovido convertirlos en lugares agradables y dignos para las personas que transitan día a día.” y argumentan que “falta bastante organización en el lugar, por lo cual se necesita reordenar el comercio ambulante y la calidad en el transporte público así como de las unidades de transporte y de los espacios donde se estacionan o dan el servicio, principalmente el paradero donde están las combis y micros”.

GRÁFICA 16. PREGUNTA 13. ¿QUÉ PODRÍA AYUDAR A MEJORAR LAS CONDICIONES FÍSICAS POR FUERA DEL METRO PANTITLÁN?



Fuente: Elaboración propia

4.5 Espacio público y comercio informal. Evaluación de los espacios públicos

4.5.1 Condiciones de banquetas y vialidad

En la gran mayoría del CETRAM el ancho de banqueta no permite el paso peatonal, se observa constantemente a personas caminando sobre la avenida debido a que las banquetas no se encuentran pavimentadas o en condiciones para ser transitadas por el peatón o personas con movilidad limitada, por las alturas en banqueta, por la falta de rampas, la ocupación del comercio informal fijo y semifijo sobre la banqueta, por charcos de agua, basura, entre otros. Esta situación provoca la exposición a cierto grado de inseguridad puesto que los peatones se ven obligados a transitar en la zona correspondiente al arroyo vehicular, lo que a su vez

provoca el bloqueo del tránsito vehicular y peatonal u obstrucciones físicas con el objetivo de permitir el tránsito de peatones seguro, por medio de la implementación de ballas. (ver ILUSTRACIÓN 27).

ILUSTRACIÓN 27. CONDICIONES DE BANQUETAS Y VIALIDADES EN EL CETRAM



Localización: Eje 1 Norte. Fuente: Street View, Google Maps.



Localización: Eje 1 Norte. Fuente: Street View, Google Maps.



Localización: Eje 1 Norte. Fuente: Street View, Google Maps.

De acuerdo con la metodología para la evaluación de los espacios públicos, la calificación de este espacio resulta de 8.6 puntos. Las condiciones de son buenas, no cuenta con equipamiento roto, tiene gran visibilidad, se puede observar a una persona desde cualquier ángulo, tiene gran afluencia, está rodeado de bases de transporte público concesionado, taxis y una zona comercial informal, pero no está obstruido por éste, se encuentra en óptimas condiciones, no cuenta con servicios de emergencia cercanos pero hay personal de vigilancia en una tienda OXXO y en el Estacionamiento para bicicletas, es un espacio muy dinámico, sumamente utilizado, donde la gente se sienta a descansar un poco. No obstante, el lugar no cuenta con señalización, por ejemplo, carteles, planos o mapas, que indique en qué edificio o zona del CETRAM estás, por lo que dificulta la orientación si no cuentas con conocimiento del sitio (ver

ILUSTRACIÓN 29).

ILUSTRACIÓN 29. CONDICIONES DEL ESPACIO PÚBLICO RECREATIVO “ESTACIONAMIENTO PARA BICICLETAS”



Fuente: Street View, Google Maps.



Fuente: Elaboración propia durante visita en campo

El segundo espacio público identificado, se localiza al oeste del cuerpo A de la línea 9 (ver ILUSTRACIÓN 30). El espacio público se encuentra en malas condiciones en general, el mobiliario urbano y las áreas verdes no tienen mantenimiento, está sumamente descuidado, no es utilizado por los usuarios a pesar de ser un lugar de paso frecuente, el espacio público está rodeado de muros del cuerpo A que no propician la interacción. Dentro del espacio público no se identificaron actividades comerciales informales, por lo tanto, las afectaciones o las condiciones de este espacio no tienen ninguna relación con la actividad comercial.

ILUSTRACIÓN 30. UBICACIÓN DEL SEGUNDO ESPACIO PÚBLICO CREATIVO EN LA LÍNEA 9



Fuente: Elaboración propia

La calificación de este espacio es de 5.4 puntos. El espacio se encuentra rodeado por vías de tránsito intenso, existen zonas de comercio informal frente al parque, sobre la banqueta. No hay servicios de emergencia o seguridad disponibles. Se identificaron equipamientos rotos o destruidos, tal es el caso de los juegos infantiles, el alumbrado público y las mallas de protección, los senderos o veredas peatonales dentro del espacio público están obstruidos por lodo o charcos de agua, hay basura tirada, el césped está sin podar, se identificaron espacios donde no hay cobertura de alumbrado público, por lo que se concluye que el cuidado y mantenimiento es regular. La impresión del diseño del lugar es mala. La señalización es inexistente, no hay carteles, planos o mapas que te permitan orientar, y no hay personal de vigilancia o seguridad que recorran el sitio. No obstante, la frecuencia de paso de los usuarios es alta, el espacio no se encuentra vandalizado y las actividades que se realizan son acordes para lo que el espacio fue construido.

ILUSTRACIÓN 31. CONDICIONES DEL ESPACIO PÚBLICO RECREATIVO EN LA LÍNEA 9

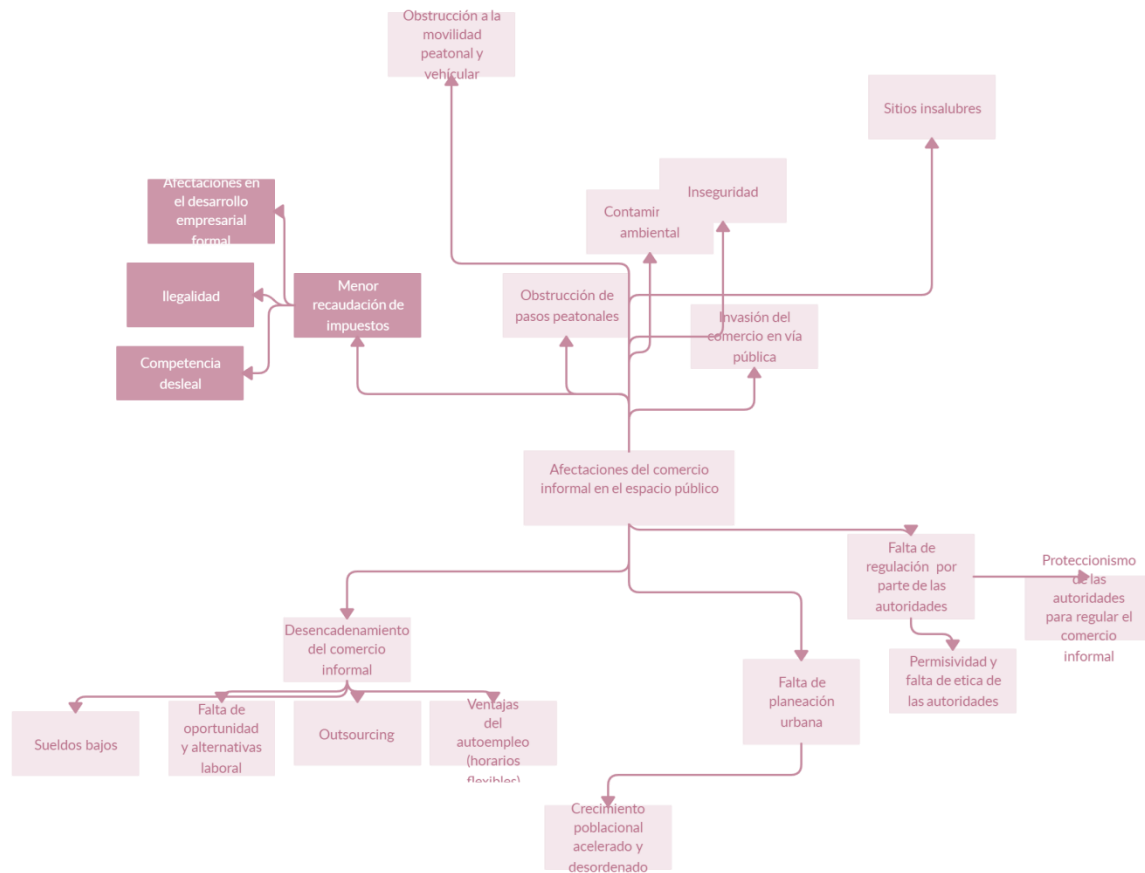


Fuente: Street View, Google Maps.

4.6 Árbol de problemas del comercio informal en el espacio público y la movilidad urbana

En la siguiente ilustración, se muestra a manera síntesis la problemática del comercio informal desde los distintos ámbitos, económico, social, en el espacio público y en la movilidad urbana (ver ILUSTRACIÓN 32)

ILUSTRACIÓN 32. ÁRBOL DE PROBLEMAS DEL COMERCIO INFORMAL EN EL ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD URBANA



Fuente: Elaboración propia

Capítulo 5. Estrategia para mitigar las afectaciones y regular el comercio informal en el espacio público y movilidad urbana

El presente capítulo tiene por objetivo llevar a cabo una estrategia y acciones para la regulación del comercio informal en el espacio público y la movilidad urbana con el fin de ordenar las actividades comerciales informales en los equipamientos y servicios de transferencia modal, por medio del mejoramiento de la imagen urbana, la calidad de vida de los usuarios, la movilidad y accesibilidad y las condiciones físicas operativas del comercio informal. Se describe el marco legal y pragmático de lo establecido en la legislación de México.

5.1 Marco legal

En este apartado se identificaron las atribuciones y competencias desde el marco legal de las disposiciones jurídicas que se relacionan con las actividades comerciales informales y el mejoramiento de los equipamientos.

5.1.1 Marco Federal

a. Constitución Política de Estados Unidos Mexicanos

De acuerdo con lo que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las garantías derechos y libertades, así como la división de los poderes de la unión y el funcionamiento fundamental de las instituciones del Estado.

El artículo 5 establece que a ninguna persona se le puede prohibir de su oficio o profesión, industria, comercio o cualquier tipo de trabajo siempre y cuando sean lícitos.

En el artículo 25 de la Carta Magna se estatuye la rectoría del desarrollo nacional integral y sustentable al Estado, *“que fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución”*

El artículo 123 de la ley en comento, establece de manera explícita que toda persona tiene derecho al trabajo digno y socialmente útil, del mismo modo que se promoverán la creación de empleos y la organización social para el trabajo, conforme a la ley.

Dispone la facultad del Estado para ordenar los asentamientos humanos, para planear y regular su crecimiento. Dicha facultad exige la coordinación con los municipios y el Gobierno del Distrito Federal, quienes a través del artículo 115 y

122, están facultados para llevar a cabo el ejercicio pleno de la planeación y desarrollo urbano, así como para formular y aplicar programas de transporte público de pasajeros; y el transporte urbano respectivamente.

b. Ley Federal del Trabajo

En el artículo 4 establece que *“No se podrá impedir el trabajo a ninguna persona ni que se dedique a la profesión, industria o comercio que le acomode, siendo lícitos. El ejercicio de estos derechos sólo podrá vedarse por resolución de la autoridad competente cuando se ataquen los derechos de terceros o se ofendan los de la sociedad”*.

c. Código del Comercio

En el artículo 3 se reputan en derecho comerciantes, de acuerdo con la fracción I.- *“las personas que, teniendo capacidad legal para ejercer el comercio, hacen de él su ocupación ordinaria”*.

El Artículo 4 reconoce que *“las personas que accidentalmente, con o sin establecimiento fijo, hagan alguna operación de comercio, aunque no sean en derecho comerciantes, quedan, sujetas por ella a las leyes mercantiles”*

El artículo 75 de este mismo ordenamiento hace referencia a los actos de comercio que celebran las personas con motivo de dicha actividad.

5.1.2 Marco Estatal

En este apartado se realiza una presentación de las principales disposiciones jurídicas que actualmente regulan el comercio informal en la vía pública en la Ciudad de México

a. Constitución Política de la Ciudad de México

De acuerdo con el **artículo 10**, de tema **Ciudad productiva, Inciso B Derecho al trabajo, punto 13**, se establece que para el ejercicio del comercio en el espacio público, el gobierno tiene que determinar zonas específicas, así como los mecanismos para la regularización y formalización de dichas prácticas, a la letra dice lo siguiente: *“sobre los derechos de las personas trabajadoras no asalariadas, prestadoras de servicios por cuenta propia y comerciantes que realicen sus actividades en el espacio público serán ejercidos a través del establecimiento de zonas especiales de comercio y de cultura popular en los términos que defina la ley con la participación de los propios trabajadores. La ley determinará los mecanismos para un proceso gradual de regularización, formalización y regulación en materia urbana, de espacio público, fiscal, de salud pública y de seguridad social.”*

El **artículo 12**, del tema **Derecho a la Ciudad, inciso 2**, establece que *“El derecho a la ciudad es un derecho colectivo que garantiza el ejercicio pleno de los derechos*

humanos, la función social de la ciudad, su gestión democrática y asegura la justicia territorial, la inclusión social y la distribución equitativa de bienes públicos con la participación de la ciudadanía”

El **artículo 13**, del tema **Ciudad habitable**, inciso **C. Derecho a la vía pública** determina que *“Toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas.”*

*El inciso D. sobre el **derecho al espacio público** dispone que “los espacios públicos son bienes comunes. Tienen una función política, social, educativa, cultural, lúdica y recreativa. Las personas tienen derecho a usar, disfrutar y aprovechar todos los espacios públicos para la convivencia pacífica y el ejercicio de las libertades políticas y sociales reconocidas por esta Constitución, de conformidad con lo previsto por la ley. Se entiende por espacio público al conjunto de bienes de uso común destinados a la generación y fomento de la interacción social”*

El *inciso E* respecto al **derecho a la movilidad** establece que *“toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo con la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.”* Por lo que en el inciso dos, de esta misma sección, otorga la responsabilidad a las autoridades para garantizar el ejercicio pleno del derecho, el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, adecuándolo a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

Artículo 16 referente al **ordenamiento territorial**, en el punto 4 del inciso **G. Espacio público y convivencia social**, establece que el gobierno impedirá la ocupación privada de los espacios públicos, vías de circulación y áreas no urbanizables. Las leyes establecerán incentivos urbanos y fiscales para generar espacios abiertos de uso público y áreas verdes. Se sancionará a quien haga uso inapropiado o dañe el espacio público. En el punto 6 establece que las actividades comerciales y de servicios que están vinculadas con el espacio público y el derecho privilegiado del interés público de los ciudadanos de esparcimiento, recreativo, ocio, requieren de un permiso de las alcaldías para ejecutar dicha práctica.

En el inciso **H. Movilidad y accesibilidad** dictamina la movilidad de las personas y establece que las condiciones tienen que ser de calidad, accesibilidad, diseño universal, de equidad, seguridad, comodidad e higiene, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo principios de accesibilidad y diseño universal. Se

establece la pirámide de orden de importancia y de preferencia en la movilidad para la legislación, políticas y programas. Asimismo, se establece que las autoridades deberán desarrollar y ejecutar políticas en materia de movilidad a través del impulso de un plan de movilidad y transición gradual peatonal, transporte público colectivo, movilidad no motorizada, así como de nuevas tecnologías; y proveer de paraderos y centros especializados de transferencia modal con el equipamiento requerido, garantizar la seguridad y el confort de los usuarios.

Artículo 53 Establece que las alcaldías tendrán competencia, dentro de sus respectivas jurisdicciones en materia de Movilidad, Vía Pública y Espacio Público, diseñar e instrumentar acciones, programas y obras que garanticen el derecho a la movilidad y la utilización de la vía y espacio públicos. Otorgar permisos para el uso de la vía pública, sin que se afecte su naturaleza y destino, en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables; y banquetas requeridas en su demarcación, con base en los principios de diseño universal y accesibilidad.

El artículo 59, de los derechos de los pueblos y barrios originarios y comunidades indígenas residentes, atribuye derechos laborales, por lo que establece que emitirá una ley para la protección de los y las trabajadores indígenas domésticos y ambulantes, en el marco de las leyes federales en la materia.

b. Ley Orgánica de la Administración Pública de la Ciudad de México

Esta ley tiene por objetivo organizar y regular el funcionamiento de la Administración Pública de la Ciudad de México.

En concordancia con el capítulo II, artículo 27, fracción XXXVIII y XXXVII, es de competencia de la Secretaría de Gobierno, emitir en coordinación con las Alcaldías, los lineamientos y medidas administrativas sobre el comercio, trabajo y servicios en la vía pública, que asegure que estas actividades no se desarrollen en vías primarias, en instalaciones de transporte público, en equipamiento o infraestructura destinada a la movilidad de las personas, entre otros. Así como vigilar, sistematizar e impulsar la actualización del padrón del comercio en la vía.

c. Ley De Cultura Cívica De La Ciudad De México

Esta ley tiene por objetivo establecer las reglas mínimas de comportamiento cívico para garantizar la sana convivencia y el respeto.

De acuerdo con el artículo 28, corresponde a una infracción contra la seguridad ciudadana la obstrucción del libre tránsito en la vía y el espacio público.

El artículo. 29 establece que las infracciones contra el entorno urbano de la Ciudad corresponden a colocar en el espacio público enseres o cualquier elemento de establecimiento mercantil, sin la autorización correspondiente, colocar

transitoriamente o fijar en el espacio público, sin autorización para ello, elementos destinados a la venta de productos o prestación de servicios.

El artículo 115 define que le corresponde a las Personas Juzgadoras solicitar por escrito a las autoridades competentes, el retiro de objetos que estorben la vía pública y la limpia de lugares que deterioren el ambiente y dañen la salud pública;

d. Reglamento de mercados para el Distrito Federal

En este reglamento se define al Departamento de Mercados de la Tesorería del Distrito Federal sobre la procedencia del funcionamiento de puestos fijos o semifijos y de los comerciantes informales, por medio de un Padrón que en los términos del Título XII de la Ley de Hacienda del Departamento del Distrito Federal, se lleva en la misma dependencia.

En el artículo 63 se estipula que solamente en las Zonas de Mercados a que se refiere este Reglamento, podrán instalarse puestos permanentes o temporales, siempre y cuando no constituyan un estorbo para el tránsito de los peatones en las banquetas, de vehículos en los arroyos y para la prestación y uso de los servicios públicos como bomberos, drenaje, aguas potables, transporte, electricidad, teléfonos, etc.

El artículo 65 prohíbe la instalación de puestos, permanentes o temporales en los camellones de las vías públicas y en los prados de vías y parques públicos.

e. Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal

El artículo 161 y 230 prohíben a los usuarios del servicio público en su modalidad de corredor de transporte y de transporte masivo de pasajeros ejercer el comercio ambulante, en las unidades, carros y/o vagones, andenes, estaciones, túneles, corredores, escaleras, zonas de acceso, salidas, zonas de distribución, y específicamente para el transporte masivo en zonas de acceso y salida de las estaciones en un polígono de 25 metros.

f. Lineamientos De Operación De Mercados Móviles En La Modalidad De Tianguis, Bazares Y Complementarios En La Ciudad De México

El artículo 5, define que para que las Asociaciones Civiles soliciten su permiso para operar como Mercados Móviles en la modalidad de Tianguis, Bazares o complementarios, en una zona determinada de la vía pública, deberán contar con un Padrón Oficial por ubicación de todos sus agremiados para el ejercicio de sus actividades.

5.2 Casos de éxito en los contextos local y global en el ordenamiento y regularización del comercio informal

5.2.1 España

Las buenas prácticas en distintos mercados ambulantes en España han sido producto de reconocimiento por mejorar la accesibilidad universal en la zona para usuarios con movilidad reducida, implementar medidas de confort en la zona por medio de zonas de sombra y resguardo de frío, calor y lluvia, implementación de baños públicos, mapas de localización de zonas comerciales para incentivar la actividad comercial, buenas prácticas con relación a la imagen, limpieza y atención al cliente por localización en zonas turísticas

- Mercado Ambulante Huerta Macenas de Lebrija
- Mercado Ambulante de Úbeda
- Mercados Ambulantes Guadalhorce Ecológico
- Mercados Ambulantes de Mahón (Menorca)

ILUSTRACIÓN 33. MERCADO AMBULANTE HUERTA MACENAS DE LEBRIJA



Fuente: Página del Ayuntamiento de Lebrija, 05/06/2018

5.2.2 Francia

Mercado de Artesanía de Châtelailon-Plage

Este mercado presenta óptima disposición de artículos, limpieza, orden y cuidado de los puestos. El mercado forma parte de un atractivo turístico en el municipio costero.

ILUSTRACIÓN 34. MERCADO DE ARTESANÍA DE CHÂTELAILLON-PLAGE



Fuente: Oficina de Turismo de Châtelain-Plage (Ref Manual de Buenas Prácticas en el Comercio Ambulante, 2018)

5.2.3 Londres

En una de las ciudades más cosmopolitas de Europa, no utilizar ningún tipo de lenguaje racista, sexistas, homófobo, abusivo o material que pueda ofender a una persona por su raza, religión u orientación sexual, forma parte de la regulación de las actividades ambulantes, establece que el respeto sea exigido en un documento que regula el mercado ambulante del barrio de Hackney en Londres.

5.3 Problemática

La ocupación de manera permanente o semipermanente a través de actividades informales por medio de los comerciantes, vendedores, taxistas, transportistas concesionados de carga, descarga y de pasajeros, y de más actividades en la vía pública, así como la falta de atención al mantenimiento y aprovisionamiento de los servicios en los espacios públicos que a través de las actividades informales se van destruyendo, degradando y afectando la imagen urbana, la percepción de seguridad, higiene, contaminación ambiental con la basura, el ruido y los desechos orgánicos e inorgánicos dejados al aire libre y en el drenaje, en definitiva traen consigo afectaciones a la calidad de vida de los habitantes; estos puntos forman parte de la problemática del espacio público y el comercio ambulante.

5.4 Objetivo

Regularizar las prácticas comerciales informales en la vía pública en el Centro de Transferencia Multimodal Pantitlán para mitigar las afectaciones en el espacio público que inhiben el ejercicio pleno del derecho a la ciudad, movilidad, espacio público y a su vez proveer de condiciones óptimas de actividades comerciales y para garantizar el derecho laboral de los comerciantes informales.

5.5 Políticas, estrategias y acciones sectoriales

5.5.1 Gestión, administración y regulación pública

GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA	
POLÍTICA	Mejoramiento de la gestión y administración pública para la regularización de los comerciantes informales en vía pública, monitoreo y cumplimiento de la normatividad para un desarrollo urbano, económico y social ordenado.
ESTRATEGIA	ACCIONES
<i>Analizar y gestionar de manera efectiva los comercios informales en vía pública</i>	Plantear un instrumento para incentivar la relación y participación entre el sector del comercio informal y la autoridad
	Elaborar estudios e informes actualizados por un equipo, área o institución especializada, con acceso a los datos sobre la realidad del comercio informal en la vía pública en México,
	Crear un centro de análisis, monitoreo y seguimiento del comercio informal
	Actualizar el padrón de registro del tipo de actividades informales
	Generar una base de datos georreferenciada actualizada sobre las actividades comerciales en la vía pública.
	Elaborar un sistema de información abierto para todos los niveles de administración, comerciantes y consumidores que permita tener una visión objetiva y global de la dinámica del sector
	Proveer de permisos exclusivos para realizar actividades comerciales en la vía pública
	Cumplir con los requerimientos de pago de impuestos, seguridad social, licencias, tasas y tributar ante Hacienda
	Regular y monitorear el cumplimiento de las responsabilidades y derechos de cada comerciante
Monitorear el cumplimiento y efectivo control en las áreas que fueron recuperadas por el comercio informal en la vía pública, así como de los que son reubicados.	
Realizar evaluaciones de resultados e impactos de las reubicaciones y reordenamiento de los comerciantes	
<i>Formalizar y profesionalizar el comercio informal en vía pública</i>	Proveer de programas de capacitación, formación jurídica a los comerciantes, municipios y a los colectivos más desfavorecidos
	Impulsar el reconocimiento sobre la calidad del servicio, aptitudes comerciales y la concientización

Proveer de instrumentos normativos, jurídicos, programáticos para la regularización del comercio informal en el espacio público donde se incentive la participación y representatividad del sector comercial en vía pública frente a la administración local

Facultar al municipio para la creación de una Comisión para la coordinación, gestión, organización y actualización de los comerciantes en vía pública. Que dicha Comisión incentive y provea de foros de participación con representantes de la autoridad local, comerciantes y vecinos, donde se aborden temas de interés, áreas de oportunidad y problemáticas para hacer propuestas y llegar a acuerdos que impliquen una mejora para todos los actores involucrados.

Proveer de una legislación específica para los trabajadores informales en el espacio público que establezca obligaciones, garantice y reconozca los derechos de los trabajadores informales en el espacio público sean respetados con el propósito de reducir las prácticas abusivas y generar un ambiente más propicio para que puedan crecer y formalizarse.

Proveer de instrumentos actualizados de reordenamiento del comercio informal en la vía pública.

Proveer de espacios adecuados, que no cuenten con afectaciones en espacios públicos o la movilidad, de tal manera que se puedan ofrecer alternativas para ejercer la actividad comercial en los espacios públicos

Garantizar la participación ciudadana de los comerciantes informales en el espacio público, en la planeación, ejecución y evaluación de los proyectos de ordenamiento del espacio público, a través de mecanismos transparentes y abiertos al escrutinio público.

Proveer de acceso a créditos públicos a los comerciantes que se vayan regularizando

Proveer de seguridad social, acceso a servicios de salud, centros de desarrollo y de cuidado infantil, servicios básicos de agua potable, saneamiento y tratamiento de residuos para aquellas zonas que cumplan las condiciones para regularizar a los comerciantes informales.

Garantizar de un sistema tributario justo. Diseñar un programa piloto en materia fiscal para lograr una transición de manera grupal hacia la formalidad.

Implementar un mecanismo en el cual se registren y transparenten las multas que han sido pagadas, que se transparente el destino de los montos, y que los recursos sean destinados para el control, regulación y mejoramiento de los comerciantes en vía pública.

5.5.2 Imagen Urbana y Diseño Urbano

IMAGEN URBANA Y DISEÑO URBANO	
POLÍTICA	Recuperación, reacondicionamiento, reordenación y revitalización de los espacios públicos que actualmente se encuentran en malas condiciones, son inseguros, inaccesibles y sin paisaje urbano.
ESTRATEGIA	ACCIONES
<i>Intervenir el espacio y proveer de una diseño y claridad en el paisaje urbano</i>	Mejoramiento y diseño en la estructura de toldos, mobiliario y demás infraestructura para que los puestos fijos y semifijos tengan una apariencia estética homogénea,
	Mejorar la legibilidad por medio de señalamientos visibles y comprensibles para favorecer la orientación de los usuarios
	Mejorar la permeabilidad por medio de la implementación de cruces peatonales que permitan comunicarse de manera externa de un punto a otro con facilidad
	Higienización, óptima disposición de los artículos, cuidado en el orden y limpieza de los puestos comerciales en vía pública
	Colocar contenedores de basura adecuados cerca de los comercios informales para evitar la acumulación de basura sobre las vialidades
	Eliminar barreras arquitectónicas que obstruyan la visibilidad
<i>Mejorar la accesibilidad y orientación</i>	Mapa de localización y zonas del CETRAM
<i>Ordenar las actividades informales en vía pública</i>	Reubicación de los comerciantes informales que tengan mayores impactos en la movilidad.
	Mejoramiento integral en los espacios públicos del CETRAM: alumbrado público, señalización, mobiliario urbano, superficie vial el arroyo y banqueta, fachadas, intersecciones, retiro de automóviles abandonados, la visibilidad y retirar las obstrucciones visuales, etc.
	Mejoramiento integral al interior del CETRAM renovar unidades de transporte público, quitar las unidades viejas y obsoletas, mejorar el paradero, los carriles del metro, rediseñar o intervenir los transbordos de manera funcional para disminuir tiempos de traslado excesivos

<i>Reducir la percepción de inseguridad y garantizar la seguridad ciudadana</i>	Aumentar el número de elementos de seguridad pública
	Implementar cámaras de seguridad en espacios públicos
	Eliminar obstruccionadores visuales y focos rojos que propician hechos delictivos, por medio de la eliminación de muros ciegos en los espacios públicos, ampliación de ángulos en las esquinas, podar arbustos y árboles.

5.5.3 Movilidad, Accesibilidad y Confort

MOVILIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONFORT	
POLÍTICA	Aumento de la conectividad por medio de la eliminación y mejoramiento de las zonas que cuentan con obstrucciones peatonales, viales, ciclistas, por la localización de comercios informales en vía pública.
ESTRATEGIA	ACCIONES
<i>Ordenar actividades de carga y descarga para reducir impactos en la movilidad peatonal y vial</i>	Definir espacios y puntos de venta estratégicos para las actividades de carga y descarga
	Monitorear que los transportes no se estacionen o coloquen mercancías en zonas comunes de tránsito a fin de evitar molestias y congestión vial por la reducción del espacio de tránsito.
<i>Mejorar la movilidad para los peatones y las personas con discapacidad</i>	Mejorar y ampliar la red de infraestructura no motorizada: ciclista y peatonal
	Intervenir las intersecciones viales y accesos al equipamiento, así como a las áreas comerciales informales con los criterios de movilidad universal (detallar)
	Eliminar barreras arquitectónicas, mejorar los accesos para proveer de condiciones de accesibilidad universal para usuarios
<i>Mejorar el confort del usuario</i>	Intervención de banquetas, accesos al CETRAM, cruces, zonas de estancia y zonas comerciales con condiciones de accesibilidad universal para el disfrute de todos los usuarios.
	Colocar pérgolas para mejorar el confort de los visitantes y los usuarios que transitan por la zona en condiciones calurosas, frío o lluvia.
<i>Mejorar las zonas de conflicto</i>	Instalar baños públicos afuera del CETRAM
	Intervención de los cruces conflictivos y de alto peligro, así como aquellos puntos de mayor congestión por ser únicas salidas y entradas de transporte público.

5.5.4 Riesgo y Protección civil

RIESGOS URBANOS	
POLÍTICA	Mitigación y gestión de riesgos que afectan a la población local y transeúntes por el establecimiento de comercios informales en la vía pública que no cuentan con los protocolos necesarios en materia de protección civil.
ESTRATEGIA	ACCIONES
<i>Formación del sector comercial en vía pública sobre temas de riesgo</i>	Implementar campañas, talleres y comunicados que provean a los comerciantes informales de herramientas para mitigar los riesgos y seguir con los protocolos de seguridad en caso de algún siniestro
<i>Reducir riesgos sanitarios y epidemiológicos del comercio informal en vía pública de alimentos</i>	Reglamentación y normativa de los alimentos en la vía pública Programas educativos que implementen la normativa que se tiene que cumplir para la venta de alimentos
<i>Reducir riesgo por inundación y encharcamiento derivado de la acumulación de basura sobre la vialidad</i>	Colocar contenedores de basura para los usuarios y centros de recolección de residuos donde los comercios informales puedan depositar su basura
<i>Reducir grados de exposición a riesgos por incendios</i>	Establecer una normativa que regule las actividades comerciales y el manejo de sustancias inflamables Contar con las medidas de seguridad y protección civil mínimas, así como llevarlas a cabo y saber utilizar las herramientas, por ejemplo, contar con extintor y botiquín de primeros auxilios y saber cómo utilizarlo.

5.5.5 Gestión ambiental y cuidado del medio ambiente

GESTIÓN AMBIENTAL	
POLÍTICA	Reducción de los impactos ambientales producto de la localización de comercios informales en vía pública y proveer de entornos completos y sostenibles.
ESTRATEGIA	ACCIONES
<i>Evitar o minimizar la generación de impactos ambientales en materia de residuos sólidos</i>	Elaborar una norma que especifique los requisitos que tiene que cumplir en materia de residuos cada actividad informal Verificar el cumplimiento de la normativa de las actividades informales conforme al padrón actualizado

	Implementar horarios específicos de recolección de basura para evitar su acumulación y así reducir riesgos de incendios, laborales, etc.
	Incentivar el reciclado de los residuos mediante la implementación de contenedores de basura
	Talleres y campañas de concientización para la separación y reciclado de residuos por parte de los comerciantes
	Mantenimiento, orden y limpieza en los centros de recolección de residuos sólidos. Implementar contenedores con tapa para evitar malos olores
<i>Reducir los impactos de en materia de contaminación sonora</i>	Establecer y comunicar la normativa que indique los límites sonoros establecidos
	Verificar el cumplimiento de los límites de ruido
<i>Suministrar energía por medio de ecotecnias para el ahorro y eficiencia energética</i>	Sustituir luminaria ahorradora
	Implementar medidas de ahorro energético en los comercios informales en espacio público y protección ambiental

5.5.6 Gestión y fortalecimiento de los comerciantes informales en vía pública

GESTIÓN Y FORTALECIMIENTO DE LOS COMERCIANTES INFORMALES	
POLÍTICA	Fortalecimiento y formalización de las prácticas comerciales para incentivar una mayor actividad productiva a los comercios informales en vía pública.
ESTRATEGIA	ACCIONES
<i>Fortalecer la comunicación entre comerciantes que permita coordinarse de manera eficaz y llevar a cabo la Gestión interna y comunicación entre comerciantes, con el objetivo de aportar calidad en la venta ambulante y posibilitar el desarrollo de otras</i>	Implementar una asociación entre comerciantes para tomar decisiones conjuntas de promoción y dinamización para los mercados, establecer una imagen corporativa común.
	Implementar un reglamento de funcionamiento interno entre vendedores para regular el mercado y dotar de normas de funcionamiento en el que los mismos comerciantes se comprometan a cumplir con dichas reglas de interés colectivo, por ejemplo, en materia de limpieza y seguridad.
	Saber y comunicar entre los comerciantes las responsabilidades y derechos que posee al contar con una licencia para la venta en la vía pública

<p><i>acciones conjuntas vinculadas a mejorar la imagen, atención al cliente, la comunicación y gestión interna</i></p>	<p>Establecer sistemas e instrumentos de transparencia y representación de los comerciantes ante la administración pública y representar una voz común ante los foros de participación. Así como la participación de los comerciantes en los programas de desarrollo urbano</p>
<p><i>Fortalecimiento de los comercios informales. Incentivar el desarrollo y crecimiento económico de los comercios informales bajo una visión empresarial y fuentes de financiamiento</i></p>	<p>Proporcionar capacitaciones y formación para el aprendizaje de la población trabajadora informal para incentivar la actividad comercial por medio de la formalización de estrategias de venta bajo una visión empresarial y de atención de calidad al público</p> <p>Programas de apoyo institucional a los emprendedores del sector del comercio informal proporcionando cursos para la capacitación empresarial.</p> <p>Programas de capacitación, formación jurídica y acceso al crédito</p> <p>Formalizar el negocio a través de un registro de inventario, pedidos, facturas, gestión de pagos bancarios, la contabilidad, tesorería, el pago de impuestos y nómina, etc.</p>
<p><i>Implementar estrategias innovadoras para favorecer la dinámica de la actividad comercial</i></p>	<p>Difundir materiales de apoyo como folletos o tótems que permitan ubicar en un plano las instalaciones, áreas comerciales a modo que se incorpore un directorio de la ubicación y el nombre de los establecimientos, tipologías comerciales y complementarlo con el plano del CETRAM para facilitar la localización del transporte público, accesos, etc.</p> <p>Utilizar CoDi, puntos de venta o tecnologías similares para el pago con tarjeta de crédito o débito.</p> <p>Implementar de estrategias de marketing en redes sociales para realizar campañas promocionales e informar a los clientes de las distintas localizaciones y puntos de venta</p> <p>Proporcionar la venta con envío a domicilio para incentivar las ventas.</p> <p>Implementar el uso de WhatsApp para mejorar la comunicación del comerciante con el cliente para gestionar pedidos, promociones, quejas, y difusión de información</p>

Proveer de servicios básicos en zonas especiales de reubicación de comerciantes en vía pública

Proveer de agua potable, drenaje, saneamiento, tratamiento de residuos sólidos

5.5 Retos de la regulación del comercio informal en los espacios públicos, la movilidad y el reordenamiento y modernización de los CETRAMS

El espacio público es un lugar de completa libertad, disfrute y expresión colectiva, en este espacio existen reglas y normas jurídicas y sociales que tienen como objetivo vigilar y asegurar el cumplimiento de dichas reglas ante las actividades económicas realizadas en los espacios públicos, normas que en el caso del gobierno mexicano han estado ausentes.

El reconocimiento de los derechos y la ciudad, uso y disfrute del espacio público, garantizando el cumplimiento de las funciones económicas, regulatorias de la ciudad y laborales, que aseguren llevar a cabo actividades de los trabajadores informales en el espacio público de manera segura y ordenada sin afectaciones a la vida ciudadana en general, libre de preferencias o protección solamente a las agrupaciones gremiales informales, sino brindar seguridad a la población en general, espacio público de calidad, movilidad universal y calidad de vida.

A nivel internacional se puede observar el aprovechamiento del espacio subutilizado por las estaciones de transporte público masivo para proyectos de desarrollo de vivienda, de oficinas, de espacio cultural y de espacio público, la movilidad de las personas. Así sucede en Europa Occidental, EUA y Asia. Es una manera de impulsar una ciudad compacta hacia un Desarrollo Orientado al Transporte “DOT” (Dávalos, 2014).

Ante la mala situación en que se encuentran los Centros de Transferencia Multimodal (CETRAM) en la Ciudad de México, el Gobierno de la Ciudad de México, antes Distrito Federal, decidido impulsar su reciclamiento con el fin de regenerar estos nodos de transporte, no obstante, únicamente 8 de los 49 CETRAM han sido rehabilitados por medio de fondos privados, asociaciones público privadas y fondos públicos, el resto se encuentran en condiciones de deterioro e invadidos por comercios informales sobre el espacio y vía pública. Al transformarlos en desarrollos de usos mixtos, por medio de la construcción de espacios comerciales donde se puedan reubicar a los comerciantes informales en la vía pública, se reordena y moderniza al transporte público, se renueva la imagen urbana, se revitalizan los espacios públicos y áreas verdes, se mejoran las condiciones de seguridad,

accesibilidad a los usuarios, por lo que se abre la oportunidad de impulsar el DOT en sus áreas de influencia inmediata y mejorar la calidad de vida.

No obstante, este esquema de intervenciones cuenta con limitaciones, puesto que las inversiones disponen de un planteamiento independiente que no se integró con una política que permita intervenciones integradoras, más allá de los mismos CETRAM, y que permitan mejorar el área de influencia inmediata y no solo los pasajeros y usuarios, o la única implementación de centros comerciales.

Si bien es responsabilidad del gobierno, municipal y de la ciudad, por un lado, implementar políticas de regularización del comercio informal, políticas y programas de intervención en los CETRAM, existe una falta de atención prioritaria del comercio informal que ha favorecido la proliferación y la ocupación de las actividades económicas informales en el espacio público, así como la carencia de un programa de mantenimiento y construcción de los espacios públicos, el aprovisionamiento de infraestructura y servicios públicos urbanos que permita la regulación comercial e intervención en todos los nodos urbanos de gran impacto. El gobierno se ve limitado al suministro y atención debido a la falta de recursos presupuestarios suficientes para el cuidado y mantenimiento de estos espacios públicos.

Conclusiones

De acuerdo con INEGI en 2018, a nivel federal el PIB de la economía informal representa el 22%, no obstante, el empleo informal representa el 56.2% en todo el país, es decir, los trabajadores informales representan casi el 60% de la fuerza de trabajo de todo el país y no precisamente son lo que tienen mayor injerencia en el PIB debido a que gran parte de la economía informal no paga impuestos y por lo tanto no se manifiesta dentro del PIB nacional. El comercio informal responde a una demanda y las necesidades de la gente, se presenta como una oferta accesible y asequible para los miles de personas que van día a día a en sus actividades. Se conoce que la mayoría de los vendedores informales en la vía pública tienen ingresos más altos que los trabajadores y los empleados formales, sin realizar el pago de impuestos.

De acuerdo con (Dávalos, 2014, pág. 11) Los CETRAM tienen deficiencias en la operación del transporte público, mala calidad del espacio público, inseguridad, ocupación ilegal del espacio, repletos de usos comerciales los cuales impiden la movilización, iluminación insuficiente, falta de integración urbana, traslados de mala calidad, basura, falta de higiene, comercio ambulante, obstrucción de espacios públicos, entre otros problemas. Esto ocurre en lugares de tránsito diario para millones de personas y dicha problemática afecta al usuario directamente.

Los CETRAM, más allá de ser nodos de transferencia, son nodos de servicio urbano que deberían estar enfocados en satisfacer las necesidades de accesibilidad y movilidad de los usuarios que transitan diariamente, bajo condiciones de accesibilidad universal para personas con discapacidad, con prioridad al peatón, espacios públicos recreativos y de calidad, espacios comerciales ordenados con instalaciones adecuadas, priorizar viajes de calidad con instalaciones óptimas para su uso y aprovechamiento. No obstante, con la localización del comercio informal en la vía pública las afectaciones en la movilidad se agudizan, interfiriendo en la operación de las unidades de transporte y la movilización de los usuarios.

El CETRAM Pantitlán es un equipamiento estratégico para la movilización de miles de personas de la Zona Metropolitana del Valle de México, es el CETRAM más grande del todo el sistema, un gran centro, nodo y punto de gran concentración y aglomeración. Posee un gran potencial para mejorar los índices en la calidad de vida de todos los usuarios que hacen uso de este equipamiento para moverse día a día, siempre y cuando se mejoran las condiciones de tránsito, estancia y la calidad del servicio de transporte.

El CETRAM Pantitlán presenta deficiencias en la operación del transporte público, el comercio informal provoca grandes obstrucciones en el flujo vial, invasiones en la vía pública, desorden vehicular, por lo que impide el tránsito peatonal y vehicular y se presentan afectaciones en la movilidad urbana. Se tiene que considerar que actualmente las aceras peatonales no cuentan con las condiciones de accesibilidad universal, esto sumado a la falta de regulación e intervención de comerciantes informales en la vía pública que obstruyen la acera peatonal, que de acuerdo con los resultados más del 80% del comercio informal se localiza en aceras peatonales, los cuales ocupan entre el 90% y el 100% de banqueta; se agrava los problemas de desigualdad sobre el derecho a la movilidad, puesto que grupos vulnerables como mujeres y niños, personas de la tercera edad o personas con discapacidad enfrentan mayor número de barreras para moverse con seguridad y dignidad en una ciudad accesible e incluyente. Asimismo, los automóviles de los comerciantes con los que transportan cargan y descargan la mercancía estacionados sobre la vía durante todo el día provocan bloqueos vehiculares, peatonales y residenciales continuos.

El entorno del CETRAM Pantitlán se identifica una falta de calidad en el espacio público, deterioro en la imagen urbana, problemas de seguridad, falta de higiene, cuenta con altos índices de contaminación visual, contaminación ambiental por emisiones, ruido, malos olores y acumulación de residuos sólidos en la vialidad, falta de atención y mantenimiento en los espacios públicos, tienen amplias áreas subutilizadas. Los accesos a este nodo urbano presentan gran congestionamiento vial, no cuentan con señalización vial y peatonal, está desordenado, de modo que

la operación de los flujos de tránsito es confusa y no se cumple la pirámide de movilidad, de acuerdo con lo estipulado el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. Ello, tiene origen por las deficiencias en el diseño vial y de banquetas para el tránsito de peatones, así como la falta de una ciclovía para incentivar el uso de la bicicleta y proveer de seguridad a los ciclistas.

Particularmente, el área de transferencia entre los distintos medios de transporte cuenta con el mínimo mantenimiento, se identificaron graves problemas y deterioro social a causa de la inseguridad, mala calidad del servicio de transporte público, los accesos al metro y las conexiones son inaccesibles y sinuosas, exceso de basura, falta de iluminación y cobertura en el alumbrado público, la falta de vigilancia por parte del personal capacitado, diseño de mala calidad e ineficiente.

Las actividades informales, en particular las comerciales, tienden a destruir el espacio público, se convierten en focos de conflicto urbano, social y político. Producto de estas afectaciones, existe un deterioro en la calidad de vida de los usuarios, la ciudadanía y al derecho a la ciudad, dado que los comercios informales limitan la accesibilidad de los ciudadanos, afectan la calidad de vida de los habitantes locales y flotantes.

De acuerdo con los resultados del estudio de imagen urbana, el complejo del CETRAM está sumamente fraccionado debido a la diversidad de zonas y distritos que lo caracterizan de distinta manera, todas delimitadas por un obstructor físico o muro en equipamiento urbano y vialidad con características distintas entre sí, por lo que el CETRAM tiene múltiples facetas y transiciones. La falta de legibilidad tiene origen por la falta de señalamiento al exterior, entre otros factores que dificultan la orientación del usuario, por la gran cantidad de obstructores visuales, a causa del comercio informal en la vía pública, el número de unidades de transporte público y automóviles privados estacionados y en doble fila, estos a su vez provocan gran congestión vial en importantes nodos e intersecciones del CETRAM. La falta de estaciones definidas por parte de las unidades de transporte público concesionado propicia cortes de circulación e importantes riesgos para los usuarios que baja de dichas unidades a mitad de la vialidad. Gran parte de las zonas del CETRAM no son permeables por los grandes obstructores o bordos en el espacio originados por la existencia de bajo puentes, la infraestructura superficial de la línea 5 del metro, la falta de accesibilidad, o por qué no hay banquetas para el paso de peatones, por lo que debilitan la comunicación entre el CETRAM y lo vuelven un punto de conflicto para los usuarios.

Las afectaciones del comercio informal en los espacios públicos del CETRAM son claras, provocan una disputa en el espacio público y generan grandes conflictos entre los usuarios del centro de transferencia, los vendedores informales, los

residentes y las autoridades. No se identificaron afectaciones directas a los espacios públicos recreativos o áreas verdes a causa de las actividades comerciales informales en vía pública, no obstante, el deterioro de estos espacios tiene origen por la falta de mantenimiento y conservación de estos sitios. Se recomienda la intervención en el espacio público localizado en el cuerpo A de la línea 9.

Si bien los comercios informales incentivan la actividad y dinámicas comerciales, son también puntos donde se propicia los hechos delictivos y grandes generadores de conflictos urbanos. El comercio informal en vía pública obstruye entre el 50% y el 100% de las banquetas, y en algunos casos invade la propia vialidad, en menor grado que la obstrucción peatonal puesto que oscilan entre el 5% y el 20% de la vialidad.

Como consecuencias de la falta de ordenamiento del comercio informal en la vía pública se atribuye específicamente el mal aspecto físico y el deterioro de la imagen urbana, las obstrucciones al tránsito peatonal y vial dentro y fuera del CETRAM, la falta de higiene y limpieza, el mal estado de banquetas y vialidades, el exceso de basura, contaminación ambiental, los altos índices delictivos, el alto porcentaje de percepción de inseguridad, falta de accesibilidad para peatones, ciclistas y personas con discapacidad por las obstrucciones en banqueta y vialidad del comercio informal, falta de confort, obstrucciones visuales y la mala calidad del espacio, son argumentos clave para realizar una estrategia de ordenación que beneficiará a más de 355,178 personas de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y permitirá regular al comercio informal.

La autoridad tiene que proveer de incentivos económicos y regulatorios para la promoción y el mejoramiento de estos espacios y equipamientos urbanos de gran impacto, convertirlos en lugares agradables y dignos para las personas que transitan día a día. En el capítulo 5 se detalla la hoja de ruta para las autoridades, algunas estrategias para intervenir los CETRAM, regular el comercio informal en vía pública y mitigar las afectaciones del comercio informal en los espacios públicos.

Existe una evidente contradicción en el marco jurídico, se evidencia una tensión y contradicción entre ejercer el derecho laboral, al trabajo y las garantías individuales; el derecho a tener un empleo en condiciones buenas; El derecho al establecimiento de reglas claras y de aplicación general para la competencia económica, que tienen los comerciantes regulares; frente al derecho al libre tránsito y movilidad que interesa a los peatones y los automovilistas; el derecho al uso y disfrute del espacio público; el derecho a las seguridades física y material, que incumbe a los residentes vecinales y a los transeúntes.

Se requiere establecer soluciones firmes y claras que permitan ordenar el comercio informal en vía pública para mantener el cuidado y equilibrio entre distintos factores que intervienen en la actividad económica – productiva, el entorno urbano y la convivencia social para permitir el tránsito y disfrute de los espacios públicos. Así como una intervención integral en todo el CETRAM, principalmente en las áreas con mayor conflicto, la zona del paradero y los alrededores del CETRAM, la intervención se recomienda a través del retiro o reubicación del comercio informal o mejoramiento de las condiciones físicas de este; el mejoramiento y saneamiento de la imagen urbana; el mejoramiento de la seguridad, vigilancia, iluminación y señalización; la modernización y reordenación de las instalaciones del CETRAM; la eliminación de obstrutores visuales como arbolado, muros ciegos o ampliación de ángulos en las esquinas para mejorar la visibilidad; proporcionar de una red de infraestructura ciclista, así como la intervención en banquetas e intersecciones alineadas a los criterios de accesibilidad universal y mejorar la calidad del transporte público.

El marco regulatorio, por parte de la autoridad, no debería de enfocarse hacia mecanismos para formalizar a los comerciantes informales, porque el marco legal no es neutro, puesto que están sujetos por ideologías políticas y soluciones estáticas y rígidas. Por lo que se requiere regularizar de manera efectiva la localización de los comercios informales en vía pública, de tal manera que no sigan convirtiéndose en una competencia desleal ante el comercio formalmente establecido en el mismo lugar en donde éstos operan legalmente, así como mejorar las condiciones laborales, fortalecer las prácticas comerciales para una mayor productividad y calidad en el servicio, mejorar la imagen urbana integrando las prácticas comerciales y bajo condiciones de movilidad y confort para los usuarios, establecer estrategias para la mitigación de riesgos urbanos por las actividades informales en el espacio público y reducir los impactos al medio ambiente por medio de la incorporación de ecotecnias y entornos urbanos sostenibles para el desarrollo de prácticas comerciales informales en la vía pública.

La autoridad tiene que proveer de incentivos económicos y regulatorios para la promoción y el mejoramiento de estos espacios y equipamientos urbanos de gran impacto, convertirlos en lugares agradables y dignos para las personas que transitan día a día. En el capítulo cinco se detalla la hoja de ruta para las autoridades, algunas estrategias para intervenir los CETRAM, regular el comercio informal en vía pública y mitigar las afectaciones del comercio informal en los espacios públicos.

La falta de regulación y programas de ordenación específicos para comercios informales en vía pública sobre las condiciones de operación de los comerciantes provoca que las autoridades actúen de manera arbitraria, puesto que no se

establecen líneas de acción definidas para que las autoridades ejerzan la acción regulatoria. Por lo que, en cierta medida, esto ha provocado un incremento de las actividades informales en vía pública, la ocupación en áreas no permitidas por cuestiones de interés social y regulación público.

La recuperación del espacio público tiene que enfocarse en permitir actividades productivas reguladas, incentivar dinámicas sociales en el espacio público y proveer de usos accesibles al mismo para los ciudadanos. Las soluciones o programas de ordenamiento no deberían enfocarse en ocultar los comercios informales en sitios donde sean menos visibles, puesto que no dan soluciones de raíz, sino proveer de espacios óptimos con infraestructura y servicios, así como centrales de calidad para la actividad comercial.

Bajo el contexto de la pandemia por COVID-19, que se presenta actualmente, los argumentos para intervenir las zonas donde se localizan los comercios informales en vía pública son producto del riesgo sanitario y la necesidad de proveer de condiciones higiénicas y limpieza en los espacios públicos.

El ejercicio de ordenación por parte de las autoridades comprende una situación difícil y limitada por acciones de oposición y contradictorias, puesto que se tienen que mitigar riesgos sanitarios y afectaciones en la calidad de vida, espacio público y movilidad. No obstante, la contraposición de la democratización del espacio público y los comercios informales en vía pública es producto de los niveles de desigualdad, pobreza y acceso a un empleo, por lo que se presenta como una solución para los ciudadanos para obtener ingresos económicos, esto último sin profundizar en las distintas corrientes económicas que definen las causas del comercio informal que se abordan en el capítulo 1.

Bibliografía

- CESOP. (2005). *Reporte temático Num 2. Comercio Informal*. CDMX: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP), Camarada de Diputados LIX Legislatura.
- Almanza, A. S. (2004). *Panorama Histórico de la Ciudad de México*. México: Instituto de Investigaciones Económicas.
- Alonso. (1998). *La mirada cualitativa en sociología*. Madrid: Fundamentos.
- Betancur, L. (1998). *Formas de Producción, Uso y Consumo para la Ciudad Sostenible. Ciudades*. Madrid: Instituto Juan de Herrera.
- Borja, J. (Septiembre de 1998). Ciudadanía y Espacio Público. *Ambiente y Desarrollo*, XIV(3), 13-22.
- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza Editorial.
- Borja, J., & Muxí, Z. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona. Obtenido de <https://documentcloud.adobe.com/link/track?uri=urn%3Aaaid%3Ascds%3AUS%3Acf074fb-672c-4e69-82b8-2aeb38995ef4>.
- Bustamante Lemus, C. (2016). *MERCADOS Y VENDEDORES EN VÍA PÚBLICA EN GRANDES METROPOLIS. Los casos de la Ciudad de México y Londres*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Bustamante Lemus, C. (2018). El comercio informal y sus efectos en la calidad de vida de los habitantes en la Ciudad de México. En A. (. Sanchez Almanza, *Calidad de Vida en la Zona Metropolitana del Valle de México. Hacia la justicia socioespacial*. (págs. 267-302). México: Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM.
- Bustamante, C. (2015). MERCADOS Y VENDEDORES EN VÍA PÚBLICA EN GRANDES CIUDADES. ¿CONSTRUCCIÓN O DESTRUCCIÓN DE ESPACIO PÚBLICO URBANO? CASO DE LA CIUDAD DE MÉXICO. 20° Encuentro Nacional sobre Desarrollo Regional en México, 21. Obtenido de <http://ru.iiec.unam.mx/2999/1/Eje8-227-Bustamante.pdf>
- Carrión, F.-9. (2007). "Espacio público: punto de partida para la alteridad". Santiago de Chile: Olga Segovia (ed.), Espacios públicos y construcción social.

- Casado Izquierdo, J. (13 de febrero de 2008). Estudios sobre movilidad cotidiana en México. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 16.
- Casas Anguita, J., Repullo Labrador, J., & Donado Campos, J. (Mayo de 2003). La encuesta como técnica de investigación. Elaboración de cuestionarios y tratamiento estadístico de los datos. *El Sevier*, 31(8), 527-538.
- Castells, M. (1999). *La era de la información. Vol. i. Economía, sociedad y cultura*. Madrid: Siglo XXI.
- CESOP. (2005). *Reporte Temático Número 2. Comercio ambulante*. México: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública.
- Cross, J. C. (1998). *Informal Politics: Street Vendors and the State in Mexico City*. Stanford, CA: Stanford University Press.
- Dávalos, S. C. (2014). MEGACENTRALIDADES "Propuesta de Integración de los CETRAM al Desarrollo Urbano de la Ciudad de México". ITDP. Obtenido de http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Megacentralidades_final.pdf
- De Soto, H. (1987). *El otro sendero. La revolución informal*. Lima: Oveja Negra.
- De Soto, H. (1987). *El otro sendero: la revolución informal*. México: Diana.
- Farrell, D. (2004). *The hidden dangers of the informal economy*. . McKinsey Global Institute.
- Galindo, M., & Ríos, V. (2015). "Informalidad" en *Serie de Estudios Económicos (Vol. 1)*. México DF: Harvard, INEGI. Obtenido de México ¿Cómo Vamos?: scholar.harvard.edu/files/vrios/files/201508_mexicoinformality.pdf?m=1453513195
- Galindo, Mariana y Viridiana Ríos. (agosto 2015). "Informalidad" en *Serie de Estudios Económicos (Vol. 1)*. México DF: Harvard, INEGI. Obtenido de México ¿Cómo Vamos?: scholar.harvard.edu/files/vrios/files/201508_mexicoinformality.pdf?m=1453513195
- García, M., Ibañez, J., & Alvira, F. (1993). *La encuesta. El análisis de la realidad social. Métodos y técnicas de Investigación*. Madrid: Alianza Universidad Textos.
- Giglia, A., & Duhau, E. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. Ciudad de México: Siglo XXI.

- Holloway, L., & Hubbard, P. (2001). *People and Place: The Extraordinary Geographies of Everyday Life*. Harlow: Pearson Education.
- INEGI. (2014). *La informalidad laboral. Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo. Marco conceptual y metodológico*. . INEGI.
- INEGI. (2014). *La informalidad laboral. Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo. Marco conceptual y metodológico*. INEGI.
- INEGI. (2014). *La informalidad laboral: Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo. Marco conceptual y metodológico*. Recuperado el Abril de 2020, de Instituto Nacional de Estadística y Geografía: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/metodologias/ENOE/ENOE2014/informal_laboral/702825060459.pdf
- INEGI. (2017). *Instituto Nacional de Estadística y Geografía*. Recuperado el Junio de 2020, de Resultados de la Encuesta Origen Destino 2017: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf
- INEGI. (s.f.). *Encuesta Intercensal 2015*. Recuperado el Junio de 2020, de <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/>
- INEGI. (s.f.). *Instituto Nacional de Estadística y Geografía*. Recuperado el 06 de 2020, de <https://www.inegi.org.mx/programas/enoe/15ymas/>
- INEGI. (s.f.). *Marco Geoestadístico*. Recuperado el Junio de 2020, de <https://www.inegi.org.mx/temas/mg/>
- INFOCDMX. (12 de Abril de 2015). *Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México*. Obtenido de <http://www.infodf.org.mx/index.php/2-boletines/3351-dcs-053-15.html>
- INFODF. (12 de Abril de 2015). *Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México*. Recuperado el Junio de 2020, de <http://www.infodf.org.mx/index.php/2-boletines/3351-dcs-053-15.html>
- Jiménez Restrepo , D. (2012). La informalidad laboral en América Latina: ¿Explicación estructurista o institucionalista? *Redalyc*, 113-143. Recuperado el Febrero de 2021, de <https://www.redalyc.org/pdf/2821/282125048006.pdf>

- Jorge Sierra, E. (2002). *La investigación social y el dato complejo. Una primera aproximación.* . Alicante: Universidad de Alicante.
- Kuri, P. R. (2013). El resurgimiento de los espacios públicos en la Ciudad de México. Diferencias y conflictos por el derecho. En P. R. (coord.), *Las disputas por la ciudad: espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa* (pág. 305). México: Instituto de Investigaciones Sociales - UNAM.
- Leal-Ordoñez, J. (2013). *Tax Collection, The Informal Sector, and Productivity.* Banco de México.
- Lynch, K. (1960). *The image of the City.* Obtenido de <https://taller1smcr.files.wordpress.com/2015/06/kevin-lynch-la-imagen-de-la-ciudad.pdf>
- Masson, S. (1995). *Manual de bioestadística.* Barcelona.
- Metro, S. d. (Diciembre de 2017). Obtenido de <https://metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Informacion%20L12/Manifestaciones%20escritas%20de%20Asuntos%20Relevantes/SISTEMA%20DE%20RADIOCOMUNICACION.pdf>
- Metrobus. (14 de Marzo de 2020). Obtenido de http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/que_es_metrobus.html
- OECD, O. (2008). *Manual sobre la medición de la economía no observada.* Lima, Perú: Ohquis Desing E.I.R.L. Obtenido de https://books.google.com.mx/books?id=OSkGJmAofjQC&pg=PA183&dq=definici%C3%B3n+del+sector+informal&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwjFjl_C2YjIAhUKUK0KHeRYCJkQ6AEIKTAA#v=onepage&q=definici%C3%B3n%20de%20sector%20informal&f=false
- OIT. (2002). Medición de la economía. 5. Obtenido de https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_policy/documents/publication/wcms_229450.pdf
- OIT. (2018). *Woman and men in the informal economy* . Obtenido de Internacional Labour Office (ILO) : https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/--dcomm/documents/publication/wcms_626831.pdf
- OIT, O. (1972). *Condiciones económicas y sociales del comercio informal en Kenia.* ONU, Organización de Naciones Unidas.

- OIT, -O. (2002). *El trabajo decente y la economía informal. [Informe VI. Sexto punto del orden del día]*. Ginebra: Conferencia Internacional del Trabajo, 90^o Reunión.
- OIT, -O. (2003). *Panorama laboral 2003 América Latina y el Caribe*. Ginebra: OIT.
- Organización Internacional del Trabajo (OIT). (08 de agosto de 2015). *Organización Internacional del Trabajo*. Obtenido de <http://www.ilo.org/global/lang-es/index.htm>
- Ortiz, F. E. (2015). *Vivienda de interés social y calidad de vida en la periferia de la ciudad de Morelia, Michoacan*. Morelia: LIBRUNAM.
- Paula, Á., & Scheinkman, J. (2007). *The Informal Sector*. Cambridge: National Bureau of Economic Research.
- Porta, R., & Shleifer, A. (2008). *The Unofficial Economy and Economic Development*. Cambridge: National Bureau of Economic Research.
- Projekta Urbes. (03 de Junio de 2012). *Principios de ordenación urbana para una ciudad segura*. Recuperado el Junio de 2020, de <https://projekta.es/principios-de-ordenacion-urbana-para-una-ciudad-segura/>
- Ramirez Kuri, P. (2016). La reinención del espacio público en el lugar central. Desigualdades urbanas en el barrio de La Merced, Centro Histórico de la Ciudad de México". En P. (. Ramírez, *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada* (págs. 99-133). México: Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM.
- Ramírez, P. (2016). La reinención del espacio público en el lugar central. Desigualdades urbanas en el barrio de La Merced, Centro Histórico de la Ciudad de México". En P. (. Ramírez, *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada* (págs. 99-133). México: Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM.
- Remendi, G. (2000). "La ciudad latinoamericana S.A. (o el asalto al espacio público)". *Escenario 2. Revista de Análisis Político*(1), SD.
- Schatan, J. (. (1991). *El Sector informal en América Latina: una selección de perspectivas analíticas*. CIDE.

- Sethuraman, S. V. (1976). *The Urban Informal Sector: Concept, Measurement and Policy*. International Labour Office.
- STE, S. d. (Marzo de 2020). *Ciudad de México*. Obtenido de <https://www.ste.cdmx.gob.mx/tren-ligero>
- STE, S. d. (14 de Marzo de 2020). *Ciudad de México*. Obtenido de <https://www.ste.cdmx.gob.mx/red-de-servicio/lineas-de-trolebus>
- Streetnet. (04 de 2021). *Alianza Internacional de Vendedores de Calle*. Obtenido de <https://streetnet.org.za/es/fondo/>
- Suárez Lastra, M., & Delgado Campos, J. (2010). Patrones de movilidad residencial en la Ciudad de México como evidencia de co-localización de población y empleos. *EURE (Santiago)*, 36(107), 67-91.
- Suárez, Y. C. (2015). *Dualismo económico, Neoestructuralismo y la teoría Neomarxista*. Recuperado el Enero de 2021, de Universidad Autónoma del Estado de México: <http://ri.uaemex.mx/handle/20.500.11799/34563>
- Subirats, J. (2016). Explorar el espacio público como bien común. Debates conceptuales y de gobierno en la ciudad fragmentada. En R. Patricia, *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada* (págs. 73-98). México: Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM.
- Tomadoni, C., & Knierbein, S. (2009). La producción del espacio urbano en cambio. *Gestión y Ambiente*, 12(1), 6. Obtenido de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/gestion/article/view/14203>
- Vázquez, N. (23 de Septiembre de 2019). Van por ley para regular el comercio informal en la CDMX. *Vértigo Político*, pág. 1.
- Veleda da Silva, S. (2001). TRABAJO INFORMAL EN AMÉRICA LATINA: EL COMERCIO CALLEJERO. *REVISTA BIBLIOGRÁFICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES*, Universidad de Barcelona, N/A. doi:ISSN: 1138-9796
- Verdusco, I. S. (04 de Julio de 2017). Ambulantes. Generan 40% del PIB en CDMX. *El Universal*, pág. 1.

Anexos

Formato de caracterización del comercio informal en vía pública

1. Ubicación del comercio informal
2. Superficie de comercio informal en vía pública
3. Tipo de establecimiento informal y forma de operación
 - Personas ambulantes
 - Concentración de vendedores ambulantes en espacios públicos
 - Puestos semifijos en vía pública
 - Puestos fijos en vía pública
 - Mercados sobre ruedas
 - Tianguis
4. Tipo de obstrucción del comercio en el espacio público:
 - Obstáculos en el flujo vial
 - Obstrucción en el flujo peatonal
 - Sin obstrucción
5. Características del establecimiento
 - Bancos o mesas
 - Locales adaptados o kioscos
 - Carpas fijas puestos o kioscos
 - Carrito que se empuja con ruedas
 - Puesto con ruedas
 - Mantas u otro material esparcido en el suelo
 - Carteristas
 - Canastas o botes puestos en el piso o que se cargan en la cabeza o en el cuerpo
 - Bicicleta
 - Pórtico o anuncio en la ventana
7. Localización del comercio informal en el espacio público
 - Banquetas de avenidas
 - Sobre vialidad en avenidas

- Banquetas de calles
- Sobre vialidad en calle
- Camellón
- Parque y jardines
- Plazas
- Mercados
- Equipamiento cultural
- Áreas comerciales
- Andenes del pasillo
- Acceso o entrada
- Puentes peatonales

8. Giro comercial:

- Alimentos preparados
- Aparatos electrónicos
- Aseo de calzado
- Bisutería
- Dulces y golosinas
- Frutas y vegetales
- Periódicos y revistas
- Textiles y prendas de vestir
- Sin dato

Formato de Encuesta de afectaciones del comercio informal en los espacios públicos

Características del CETRAM

1. Impresiones generales (escribe cinco palabras que describan el lugar):

2. Si piensa en el estado del CETRAM y las condiciones físicas (escaleras, pasillo, pavimento, banquetas, andadores, paradero, espacios públicos, sitios donde se localiza el comercio informal, ¿qué calificación le pondría del 1 al 5? _____

3. ¿Parece un lugar cuidado?

- Si
- Tal vez
- No ¿por qué? _____

4. ¿Cuáles son los principales problemas que identifica en el CETRAM?

5. ¿Qué zona del CETRAM considera que requiere de mayor atención?

Comercio informal en vía pública

6. Si considera el aspecto físico de los puestos ambulantes y los lugares donde se sitúan, ¿Qué calificación les daría a los puestos ambulantes? 1 (poco) al 5 (mucho) _____

7. ¿Usted cree que el comercio ambulante limita su tránsito o favorece la inseguridad dentro del paradero? 1 (poco) al 5 (mucho) _____

8. ¿Cuáles considera que son las principales afectaciones del comercio informal en los espacios públicos?

- Deterioro de la imagen
- Percepción de inseguridad
- Desorden vehicular por obstruir a vehículos
- Obstrucciones a los peatones
- Falta de Higiene

- Contaminación ambiental (generan basura, ruido, desechos orgánicos e inorgánicos)
- Invasión en la vía pública
- Falta de mantenimiento en los espacios públicos
- Otra _____

Seguridad

9. ¿Qué situaciones en el CETRAM te hacen sentir miedo o angustia?

10. ¿Qué situaciones te hacen sentir seguro?

11. Señala los espacios donde se sientes más inseguro:

Áreas de oportunidad

12. ¿Qué te gustaría mejorar del CETRAM? _____

13. ¿Qué podría ayudar a ver mejor el sitio?:

- Utilizar materiales transparentes como el vidrio
- Retirar vehículos abandonados en el lugar
- Retirar el comercio ambulante en el lugar
- Ampliar ángulos en las esquinas
- Podar árboles y arbustos
- Otro _____