



Mujeres en Empleo Informal:
Globalizando y Organizando

Trabajo en el espacio público y movilidad:

herramientas para
la coexistencia de
dos derechos en la
Ciudad de México

Caso de estudio: CETRAM-Tacubaya

Coordinación
Sonia N. Medina Cardona

Autoría
Julia Mareike Wegmann
Sonia N. Medina Cardona
Adriana Berenice Pérez Campos

Revisión
Clara Vadillo Quesada

Nota técnica de WIEGO n.º 14
Marzo de 2022



Notas técnicas de WIEGO

Las notas técnicas de WIEGO ofrecen guías para un público tanto especializado como no especializado. Están diseñadas para reforzar la comprensión y el análisis de la situación de las personas trabajadoras en la economía informal, así como de las políticas aplicables y el entorno normativo.

Acerca de las autoras de este documento

Julia Mareike Wegmann es licenciada urbanista por la Universidad Bauhaus, Alemania. Ha participado en varias investigaciones sobre la movilidad ciclista y el transporte público en América Latina. Durante el 2020, Julia colaboró en el desarrollo de la caja de herramientas como parte de su estadía en el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP). Actualmente, se encuentra estudiando la maestría en Planeación Urbana y Movilidad de la Universidad Técnica de Berlín, Alemania, y la Universidad de Buenos Aires, Argentina. julia.mareike.wegmann@gmail.com

Sonia N. Medina Cardona es especialista en movilidad activa y diseño urbano con perspectiva de género. Trabajó en el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) como Coordinadora de Movilidad Activa y Diseño Urbano y de la Estrategia *Ciclociudades*, donde coordinó diversos proyectos de investigación y diseño urbano enfocados en la movilidad peatonal y ciclista. Ha colaborado también en proyectos de investigación de movilidad ciclista y en el Plan Ciclista de la Ciudad de México con el Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y, como consultora independiente, en los estudios y propuestas técnicas para la implementación de sistemas de bicicletas compartidas en ciudades mexicanas. Es arquitecta por la Facultad de Arquitectura de la UNAM y maestra en desarrollo urbano también por la UNAM. Cuenta con estudios complementarios sobre Planeación de una Ciudad Ciclista por la Universidad de Ámsterdam y de Movilidad y Género en América Latina por la Universidad de Chile y Mujeres en Movimiento. Actualmente, se encuentra estudiando la maestría de Gestión Urbana en la Universidad Técnica de Berlín. s.n.medina.c@gmail.com

Adriana Berenice Pérez Campos es arquitecta por el Laboratorio Arquitectura, Diseño y Tecnología Experimental de la Facultad de Arquitectura, UNAM. Cuenta con estudios complementarios sobre el Diseño de Calles e Infraestructura Verde por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU). Ha trabajado en la investigación y diseño urbano enfocados a la movilidad peatonal y ciclista dentro del Área de Movilidad Activa y Diseño Urbano en el ITDP. Actualmente es Coordinadora de Diseño Urbano. berenice.perez@itdp.org.

Agradecimientos

Quisiéramos agradecer a las personas que contribuyeron a la investigación a través de entrevistas: Carlos Ruiz de Chávez, Edmundo Cruz Cotero y José Castillo y a todas las personas trabajadoras del espacio público por su participación en los grupos focales y en el taller.

Fecha de publicación: marzo de 2022

ISBN: 978-92-95122-01-7

Sírvase citar este documento como: Wegmann, Julia Mareike, Sonia N. Medina Cardona y Adriana B. Pérez Campos (2022). "Trabajo en el espacio público y movilidad: herramientas para la coexistencia de dos derechos en la Ciudad de México". Nota técnica de WIEGO n.º 14. Manchester, Reino Unido: WIEGO.

Publicado por WIEGO (Mujeres en Empleo Informal: Globalizando y Organizando), una sociedad benéfica sin fines de lucro de responsabilidad limitada – Sociedad n.º 6273538 y Organización Benéfica Registrada n.º 1143510.

WIEGO Limited
521 Royal Exchange
Manchester, M2 7EN
Reino Unido
www.wiego.org/es

Edición de la serie: Caroline Skinner
Corrección: Agustín Eduardo Vélez y Yuleina Carmona
Diseño gráfico: Julian Luckham
Foto en la portada: César Parra/WIEGO

Foto en la portada: Coexistencia de las personas trabajadoras del espacio público y las personas usuarias del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro en el acceso a la estación Tacubaya. Crédito: César Parra/WIEGO.

Derechos de autor © WIEGO. Este informe puede ser reproducido con fines educativos, organizativos y normativos, siempre que se cite debidamente la fuente.

Contenido

1. Introducción	8
1.1 Objetivos	8
1.2 Metodología	9
2. Principios para la coexistencia de los derechos a la movilidad y al trabajo en el espacio público	10
2.1 Derecho al trabajo en el espacio público	10
2.1.1 Normatividad en la Ciudad de México	10
2.1.2 Características del trabajo en el espacio público	11
2.2 Derecho a la movilidad	12
2.2.1 Normatividad en la Ciudad de México	13
2.2.2 Características de la movilidad en la Ciudad de México	14
2.3 Principios para la coexistencia	14
3. Caso de estudio: trabajo en el espacio público en el CETRAM-Tacubaya	16
3.1 Análisis de sitio	16
3.1.1 Análisis del trabajo en el espacio público en el CETRAM-Tacubaya	16
3.1.2 Análisis de la movilidad en el CETRAM-Tacubaya	18
3.1.3 Análisis del uso del espacio público en el CETRAM-Tacubaya	19
3.2 Regulación del comercio en vía pública y la optimización de la movilidad en el CETRAM-Tacubaya	20
3.3 Proyecto del CETRAM-Tacubaya	22
3.4 Diseño inclusivo	23
4. Herramientas para la coexistencia de dos derechos en el diseño de calles	25
4.1 Consideraciones generales	25
4.2 Consideraciones de los puestos en el diseño de calles	26
4.3 Consideraciones de diseño de calles para la coexistencia de dos derechos	28
4.3.1 En la acera	28
4.3.2. En el arroyo vial	34
4.4. Consideraciones de diseño de calles para la coexistencia de dos derechos en respuesta a la COVID-19	39
4.4.1 Estrategias de diseño de calles ante la COVID-19	39
4.4.2 Estrategias para la sana distancia en las zonas de trabajo	42
5. Conclusión y recomendaciones de política pública para la Ciudad de México	44
6. Referencias	45

Anexos

Anexo 1.	Levantamiento del trabajo en el espacio público en el CETRAM-Tacubaya	50
Anexo 2.	Rutas de transporte público en el CETRAM-Tacubaya	54
Anexo 3.	Estructura vial del CETRAM-Tacubaya	55
Anexo 4.	Semáforos peatonales y vehiculares en el CETRAM-Tacubaya	56
Anexo 5.	Normatividad aplicable al Órgano Regulador de Transporte de la Ciudad de México	57
Anexo 6.	Relatoría del Grupo focal n.º 1. Trabajo en el espacio público y movilidad: herramientas para la coexistencia de dos derechos en la Ciudad de México	59
Anexo 7.	Relatoría del Grupo focal n.º 2. Trabajo en el espacio público y movilidad: herramientas para la coexistencia de dos derechos en la Ciudad de México	68
Anexo 8.	Relatoría del Taller. Trabajo en el espacio público y movilidad: herramientas la coexistencia de dos derechos en la Ciudad de México	76
Anexo 9.	Infraestructura y servicios públicos en el CETRAM-Tacubaya	83

Figuras

Figura 1.	Metodología de investigación	9
Figura 2.	Ubicación del trabajo en el espacio público en CETRAM-Tacubaya	17
Figura 3.	Análisis de la movilidad en el CETRAM-Tacubaya	18
Figura 4.	Análisis del uso del espacio público en el CETRAM-Tacubaya	19
Figura 5.	Propuesta preliminar para la inclusión del trabajo en el espacio público en el CETRAM-Tacubaya	24
Figura 6.	Puestos fijos	26
Figura 7.	Puestos semifijos	27
Figura 8.	Puestos sin fijar	27
Figura 9.	Ubicación de las personas trabajadoras en la acera	28
Figura 10.	Ubicación de las personas trabajadoras en la franja de fachada	29
Figura 11.	Ubicación de las personas trabajadoras del espacio público en zona comercial	30
Figura 12.	Ubicación de las personas trabajadoras del espacio público en franja de mobiliario	30
Figura 13.	Ubicación de las personas trabajadoras del espacio público con franja de circulación peatonal igual o menor de 3 mts	31
Figura 14.	Propuesta de integración de las personas trabajadoras en la franja de mobiliario urbano	32
Figura 15.	Propuesta de diversidad de puestos de trabajo en la franja de mobiliario urbano	33
Figura 16.	Ubicación de las personas trabajadoras del espacio público en una extensión de banqueta	33
Figura 17.	Propuesta de integración de las personas trabajadoras en una extensión de banqueta	34
Figura 18.	Ubicación de las personas trabajadoras del espacio público en la franja de estacionamiento	35
Figura 19.	Propuesta de integración de las personas trabajadoras del espacio público en la franja de estacionamiento	36
Figura 20.	Propuesta de integración de las personas trabajadoras del espacio público ubicadas en una calle compartida	37

Figura 21.	Ubicación de las personas trabajadoras del espacio público en intersecciones	38
Figura 22.	Propuesta de integración de las personas trabajadoras del espacio público en intersecciones	38
Figura 23.	Propuesta de integración de las personas trabajadoras del espacio público en la vía pública en calle cerrada al tráfico vehicular	40
Figura 24.	Propuesta de integración de las personas trabajadoras del espacio público en la zona de estacionamiento en respuesta a la COVID-19	40
Figura 25.	Propuesta de ubicación de los puestos de las personas trabajadoras del espacio público en la vía pública en respuesta a la COVID-19	41
Figura 26.	Propuesta de estaciones de higiene en las zonas de venta	42
Figura 27.	Ubicación de estaciones de higiene en las zonas de venta	42
Figura 28.	Propuestas de barreras y señalización en respuesta a la COVID-19	43
Figura 29.	Delimitación de calles cerradas para el tránsito peatonal y trabajo en el espacio público	43

Acrónimos y abreviaturas

ALDF	Asamblea Legislativa del Distrito Federal
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CDMX	Ciudad de México
CDHCM	Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México
CPCDMX	Constitución Política de la Ciudad de México
CENDI	Centro de Desarrollo Infantil
CETRAM	Centro de Transferencia Modal
DECTM	Dirección Ejecutiva de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal
DERA	Dirección Ejecutiva de Registros y Autorizaciones
GODF	Gobierno del Distrito Federal
INEA	Instituto Nacional para la Educación de Adultos
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
ITDP	Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo
LMDF	Ley de Movilidad del Distrito Federal
OMS	Organización Mundial de la Salud
ORT	Órgano Regulador de Transporte Público
SAC	Sistema por Actuación por Cooperación
SEDECO	Secretaría de Desarrollo Económico
SEDUVI	Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda
SEMOVI	Secretaría de Movilidad
SIVIP MH	Sistema de Administración de Vía Pública de la Alcaldía Miguel Hidalgo
SISCOVIP	Sistema de Comercio en la Vía Pública
SSC	Secretaría de Seguridad Ciudadana
WIEGO	Mujeres en Empleo Informal: Globalizando y Organizando

Glosario

Personas trabajadoras en vía pública. Se trata de aquellas que se instalan en las avenidas de alto flujo vehicular, normalmente en los cruceros, o en lugares donde hay una alta concentración o flujo de personas por diversas razones. Utilizan casi siempre puestos sin estructura o vehículos rodantes sin motor (carritos de helados, de *hot dogs*, etc.) (GODF, 1998).

Personas trabajadoras en el espacio público. Personas dedicadas al comercio de mercancías, generalmente bienes de consumo, que pueden clasificarse a su vez en tres modalidades: (1) en puestos fijos, por lo regular estructuras metálicas sujetas al suelo, (2) en puestos semifijos con estructuras metálicas o no metálicas y (3) en vehículos rodantes, generalmente automotores, que se estacionan en la vía pública (GODF, 1998).

Personas trabajadoras no asalariadas. Es la persona física que presta un servicio a otra persona física o moral en forma accidental u ocasional, mediante una remuneración sin que exista, entre esta persona trabajadora y quien requiera sus servicios, la relación obrero-patronal que regula la Ley Federal del Trabajo (ALDF, 1975).

Derecho a la ciudad. Consiste en el uso y el usufructo pleno y equitativo de la ciudad, fundado en principios de justicia social, democracia, participación, igualdad, sostenibilidad y en el respeto a la diversidad cultural, a la naturaleza y al medioambiente. (GOCDMX, 2019)

Derecho al espacio público. Los espacios públicos son bienes comunes y 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 la Constitución local, de conformidad con lo previsto por la ley (GOCDMX, 2019).

Derecho a la vía pública. 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 (GOCDMX, 2019).

Derecho a la movilidad. 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 otorga prioridad a las personas a pie y a las personas conductoras de vehículos no motorizados y busca fomentar una cultura de movilidad sostenible (GOCDMX, 2019).

Derecho al trabajo. Es un derecho humano de muy especial relevancia que atañe al disfrute de muchos otros derechos (CDHDF, 2016). Toda persona que desempeñe una ocupación en la ciudad, temporal o permanente, asalariada o no, tiene derecho a ejercer un trabajo digno (GOCDMX, 2019).

Movilidad. 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 (GODF, 2014).

Puntos clave

- Lograr que tanto las personas que transitan como las personas que trabajan en las calles convivan en el espacio público es un reto que atañe principalmente al diseño de ese espacio. El diseño de las calles debe considerar e incluir a todas las personas usuarias, ya sea para trasladarse o para realizar actividades en ellas, como trabajar.
- El espacio disponible en las calles principalmente para personas a pie y trabajadoras es limitado, pues históricamente la mayor parte del espacio de las calles ha sido destinado al estacionamiento y tránsito de vehículos privados. Al rediseñar la calle, es importante distribuir de forma equitativa el espacio público, dando prioridad a las personas en situación de vulnerabilidad, respetando la jerarquía de movilidad establecida e incluyendo a las personas trabajadoras en el espacio público.
- El espacio público debe otorgar la infraestructura y facilidades necesarias para que las personas puedan realizar su trabajo: como bodegas, electricidad, agua, baños públicos, recolección de residuos, entre otros; así como facilidades a las personas que transitan y hacen uso de él.
- El diseño de calles, ante la COVID-19, debe ser incluyente, flexible y resiliente para una movilidad y convivencia segura de las personas en la ciudad. Para ello, el uso de la calle puede redistribuirse acentuando la prioridad de uso por parte de las personas a pie y trabajadoras.
- Para lograr incluir a las personas trabajadoras del espacio público a la vida urbana y, al mismo tiempo, proteger los derechos de las personas que se desplazan en las calles, la ciudad debe cambiar su visión hacia las personas trabajadoras, el derecho al trabajo y a la ciudad y el paradigma bajo el cual diseña las calles.
- El trabajo en el espacio público cumple una función social, ya que permite la venta de bienes y la prestación de servicios a un precio asequible para las personas que no pueden pagar más por ello. Asimismo, la actividad es fundamental para la seguridad alimentaria de la ciudad y una alternativa viable en tiempos de crisis económica. Por ello, la coexistencia entre el trabajo en el espacio público y la movilidad, principalmente de las personas que se desplazan a pie, puede lograrse distribuyendo equitativamente el espacio público.
- El diseño de calles debe brindar seguridad personal y mitigar la violencia contra las mujeres, tanto de las personas que transitan en ella como de las personas trabajadoras en el espacio público. Para ello, pueden reemplazarse las barreras sólidas de paraderos y muros por material transparente, además de evitar generar rincones donde las personas puedan esconderse.

1. Introducción

El trabajo en el espacio público es parte inherente a la vida pública y las interacciones sociales en muchas ciudades en el mundo. Abona a la vivacidad de la ciudad, a la cultura y a la seguridad de las calles, contribuyendo al fenómeno conocido como “ojos en la calle” (Jacobs, 1961). En México, el trabajo en el espacio público es parte de la cultura desde la época prehispánica.

En la Ciudad de México, a pesar de que el uso del espacio público para trabajar ha sido constantemente discutido a medida que la tasa de desempleo se disparó, el comercio en vía pública creció exponencialmente desde 1980 hasta inicios de los años 2000 (Chen et al., 2018). El ingreso de más de cuatro millones de familias de la Ciudad de México y su subsistencia dependen de este trabajo que, además, contribuye a dinamizar las calles de las ciudades y brinda a sus habitantes mayor acceso a productos más económicos y diversos (Benítez, 2018).

Como en muchas otras actividades cotidianas de las personas, la emergencia sanitaria por la COVID-19 ha impactado el trabajo en el espacio público. La reducción drástica del número de viajes y la falta de actividad en las calles de las ciudades han reducido el ingreso de muchas familias mexicanas de manera significativa.

A pesar de la presencia por muchos años de personas trabajadoras del espacio público en las calles de la ciudad, aún es necesario construir una política pública que permita a las autoridades incluirlas en la planeación y el diseño del espacio público y garantizar el ejercicio de sus derechos.

Este documento presenta un análisis de la regulación actual, que reconoce el derecho al trabajo en el espacio público y el derecho a la movilidad en la Ciudad de México y propone herramientas para que personas tomadoras de decisiones, planificadoras y diseñadoras urbanas consideren tanto el derecho a la movilidad como a las personas trabajadoras del espacio público en el rediseño de las calles.

Para ello, en primer lugar, se consideran cuatro principios que seguir para diseñar las calles de la

ciudad y lograr una coexistencia de ambos derechos. La investigación incluye un caso de estudio sobre las personas trabajadoras en el Centro de Transferencia Modal (CETRAM) de Tacubaya y su entorno. En la penúltima sección, se presentan diversas soluciones para que el diseño de calles permita la coexistencia de ambos grupos de personas usuarias. Finalmente, en la última sección, se formulan conclusiones generales y una serie de recomendaciones de política pública que permita a las personas ejercer tanto su derecho al trabajo en el espacio público como su derecho a la movilidad en la Ciudad de México.

1.1 Objetivos

En la Ciudad de México, existen diversos manuales y lineamientos de diseño urbano que sirven como herramientas para que las personas encargadas de la planeación y diseño urbanístico puedan diseñar y construir calles que garanticen a la ciudadanía su derecho a transitar de forma cómoda y segura. Sin embargo, aún no existen herramientas que les guíen para lograr la inclusión y consideración de las personas trabajadoras del espacio público en el diseño, con miras a la coexistencia del derecho a la movilidad y el derecho al trabajo en el espacio público.

La presente caja de herramientas, elaborada por WIEGO y el ITDP-México, **busca generar las bases necesarias para que las personas tomadoras de decisiones** encargadas de regular el trabajo en el espacio público y de garantizar el libre desplazamiento de personas, así como de la planeación de la ciudad y el diseño del espacio público, **puedan diseñar y construir espacios públicos donde los derechos al trabajo en el espacio público y a la movilidad puedan coexistir**. El proyecto se enfoca en el CETRAM-Tacubaya como caso de estudio para que la presente caja de herramientas cuente con la perspectiva y las necesidades de las personas trabajadoras de este espacio en particular.

La caja de herramientas tiene como **objetivo general** crear herramientas para la coexistencia del derecho a la movilidad y del trabajo en espacio público en la Ciudad de México.

De ella se derivan los siguientes **objetivos específicos**:

- Identificar buenas prácticas internacionales de legislación y diseño de calles para la coexistencia del trabajo en el espacio público y la movilidad en la ciudad;
- Involucrar a personas trabajadoras de la Ciudad de México en la identificación de retos y soluciones legales, físico-espaciales y sociales para que la movilidad y el trabajo coexistan en el espacio público;
- Proponer diseños de calles y del entorno de estaciones de transporte público que permitan el trabajo en el espacio público (venta de alimentos y otros bienes, música, entre otros) y el tránsito accesible, cómodo y seguro de todas las personas usuarias de la vía, priorizando a los grupos más vulnerables (niñez, personas adultas mayores, personas con discapacidad o movilidad limitada, personas a pie y ciclistas);
- Formular principios generales y recomendaciones de política pública para superar la contraposición entre el derecho a la movilidad y el trabajo en el espacio público en la Ciudad de México.

aplicación y la inclusión de las personas trabajadoras en los proyectos de reordenamiento del espacio público de la Ciudad de México, se realizó un análisis de fuentes primarias y secundarias, comenzando con investigación de gabinete y revisión de la literatura existente. Además, se recopiló información de primera mano a través de entrevistas a distintas personas funcionarias de la Ciudad de México y participantes en el proyecto y proceso de diseño del CETRAM-Tacubaya.

Para entender la situación actual del caso de estudio, se revisó primero el entorno del CETRAM-Tacubaya a través de la representación virtual Google Street View, identificando la infraestructura existente, los principales servicios del centro, además de la ubicación de las estaciones del sistema de transporte (metro, metrobús, autobuses) y el tipo y ubicación del trabajo en el espacio público existente. Esto se complementó con un recorrido físico individual por el CETRAM y otro guiado por personas trabajadoras del espacio público, para también identificar los principales problemas y retos en el lugar.

A fin de contar con la visión y participación de los distintos actores relevantes para el proyecto y complementar la investigación realizada, se llevaron a cabo dos grupos focales y un taller con personas trabajadoras del espacio público del CETRAM-Tacubaya.

1.2 Metodología

Para conocer el estado actual del marco regulatorio del trabajo del espacio público, así como su



2. Principios para la coexistencia de los derechos a la movilidad y al trabajo en el espacio público

Con el fin de garantizar que tanto el derecho a la movilidad como al trabajo en el espacio público se ejerzan y coexistan, es importante conocer el marco regulatorio y normativo que los componen y entender las necesidades de los sectores de la población que los ejercen.

2.1 Derecho al trabajo en el espacio público

Las circunstancias que llevan a las personas a trabajar en el espacio público son diversas, pero también es una forma rápida de acceder a una fuente de ingresos, con barreras de acceso bajas, para personas sin empleo, sin educación o recursos económicos (*Urban Justice Center*, 2019). La venta de mercancía y servicios en el espacio público forma parte de la cultura mexicana prehispánica, especialmente de México-Tenochtitlán (CDHDF, 2016) y contribuye a la vivacidad y seguridad en ella. Con una variedad amplia de mercancía, la venta en el espacio público ofrece mayor accesibilidad a servicios básicos como productos y alimentos de bajo costo.

2.1.1 Normatividad en la Ciudad de México

El trabajo en el espacio público es la materialización de un derecho en las calles: el derecho a trabajar (CDHDF, 2016). De acuerdo con el Artículo 10-B de la Constitución Política de la Ciudad de México (CPCDMX), todas las personas asalariadas o no asalariadas tienen el derecho a realizar un trabajo digno. El Artículo 13 especifica que

el trabajo debe realizarse en zonas especiales de comercio y de cultura popular determinadas con la participación de las personas trabajadoras (GCDMX, 2019).

El marco normativo vigente, que sirve como principal instrumento para regular al comercio en la vía pública en la Ciudad de México, es el Acuerdo 11/98, mediante el cual se emitió el **Programa de Reordenamiento de Comercio en Vía Pública y los criterios para la aplicación de las cuotas por concepto de aprovechamiento por el uso o explotación de vías y áreas públicas para realizar actividades mercantiles**. Ante la ausencia de un marco regulatorio del comercio en la vía pública, este acuerdo se publicó en 1998 con la intención de reconocer el derecho de las personas al trabajo y al espacio público, así como de buscar un orden y resolver problemas derivados del comercio en vía pública. Este marco normativo fue creado, en primera instancia, para reordenar el trabajo en el espacio público en el centro histórico de la ciudad; sin embargo, se aplicó posteriormente a toda la ciudad. Sigue vigente a pesar de haberse establecido hace muchos años y puede llegar a ser obsoleto, ya que existen instrumentos más actualizados como la CPCDMX, que reconoce el derecho al trabajo, a la ciudad y al espacio público. Además, existe el Código Fiscal, publicado por primera vez en 2009 y con su última reforma en diciembre del 2019, el cual –en su Artículo 304– especifica las dimensiones permitidas para el comercio en vía pública¹ y establece las cuotas que deberán pagar las personas trabajadoras del espacio público en función del grupo en el que se encuentren² (GCDMX, 2019).

Para ser autorizadas a trabajar en el espacio público, las personas deben solicitar un permiso expedido por la alcaldía que corresponda al lugar en el que piden trabajar. Entre la Secretaría de

¹ Las personas comerciantes en vía pública, con puestos semifijos ubicados a más de 200 m de los mercados públicos, pueden ocupar una superficie de 1.80m por 1.20m o menos, siempre que cuenten con permiso vigente, expedido por las demarcaciones territoriales, para llevar a cabo actividades comerciales de cualquier tipo, o con una concesión otorgada por autoridad competente. Pagarán trimestralmente, en todas las alcaldías, los aprovechamientos por el uso o explotación de las vías y áreas públicas, cuotas por día, dividiéndose para este efecto en dos grupos.

² El código fiscal divide el trabajo en el espacio en dos grupos. El grupo uno se refiere a personas que utilizan puestos fijos; y el grupo dos, a las personas exentas del pago, es decir personas con discapacidad, adultas mayores, madres solteras, indígenas y jóvenes en situación de calle que ocupen puestos de 1.80 por 1.20 metros cuadrados o menos.

Gobierno y las Alcaldías, debe existir una coordinación interinstitucional para emitir permisos y licencias. De acuerdo con la CPCDMX y la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México (LOACDMX), las alcaldías tienen competencia en materia del espacio público dentro de sus respectivas jurisdicciones (Artículo 53 punto 12 fracción VI de la CPCDMX y Artículo 29 de la LOACDMX) y las actividades comerciales y de servicios vinculadas a este derecho deben contar con su permiso (Artículo 16, apartado G.6). Además, el Artículo 196 de la LOACDMX establece que todas las personas, sin distinción alguna, tienen derecho a usar, disfrutar y aprovechar todos los espacios públicos con calidad estética, para la convivencia pacífica y el ejercicio de las libertades políticas y sociales reconocidas en la Constitución local.

Los permisos que se otorgan son temporales, revocables, personalísimos e intransferibles, con una duración de tres meses prorrogables³ o de seis meses. Según el Acuerdo 11/98, los permisos autorizan puestos de hasta dos metros cuadrados sin que pueda excederse el límite de dos metros lineales. Además, las tarifas del permiso se realizan en función de tres tipos de zonas: (A) de alta afluencia comercial, (B) de mediana afluencia comercial y (C) de baja afluencia comercial (GODF, 1998). Si bien el Acuerdo 11/98 establece los lineamientos que deben seguirse para la emisión de permisos relacionados al uso de la vía pública destinado a actividades comerciales y reconoce a las personas trabajadoras como población con derecho al trabajo y uso del espacio cumpliendo sus obligaciones, no plantea medidas que mejoren sus condiciones de trabajo y protejan otros derechos que les permitan tener una mayor calidad de vida (CDHDF, 2016).

Para conocer la situación actual y el total de las personas trabajadoras del espacio público, se creó el Sistema de Comercio en la Vía Pública (SISCOVIP): una herramienta que registra, autoriza y otorga la

normatividad correspondiente al comercio en vía pública. Cada alcaldía es la encargada de administrar y actualizar el SISCOVIP con información referente a su demarcación.

2.1.2 Características del trabajo en el espacio público

De acuerdo con el SISCOVIP, en 2018, existían poco más de 100 mil comerciantes ambulantes en las 16 alcaldías y 20 mil tan solo en la alcaldía Cuauhtémoc (Stettin, 2020). De acuerdo con los datos de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo de INEGI del primer trimestre de 2020, 51.3 % de la población en la CDMX forma parte de la economía informal y 32.6 % integra el sector informal (INEGI, 2020).⁴

Las personas trabajadoras del espacio público son diversas y tienen distintas necesidades. Esto depende del tipo de trabajo que realizan, del tipo de mercancía que venden y del tipo de servicio que prestan, pero también de su género y su condición familiar y social. Por ejemplo, las mujeres con bebés requieren espacios amplios y zonas donde puedan asearles. Cuando son un poco más grandes, niñas y niños generalmente las acompañan a trabajar, por lo que espacios amigables para la infancia pueden ayudar a las trabajadoras y aligerar su carga de trabajo. Además, es importante que personas con discapacidad puedan acceder a su lugar de trabajo. Finalmente, muchas personas de bajos ingresos se quedan en su lugar de trabajo por la noche porque no pueden costear un transporte de regreso a su casa –en caso de tenerla– todos los días, o por necesidad de cuidar mercancía que no pueden trasladar.

De manera general, las personas trabajadoras del espacio público requieren acceso a agua, desagüe, electricidad y buena iluminación para cada área de trabajo. Especialmente durante y después de la emergencia sanitaria, el acceso al agua ha cobrado

³ Las personas con permiso podrán pedir la prórroga o renovación del permiso, quince días antes de su vencimiento.

⁴ El sector informal es uno de los cuatro componentes que integran a la economía informal. Se refiere al conjunto de unidades [que no están formalmente constituidas y no cuentan con registros administrativos o contables] dedicadas a la producción de bienes o la prestación de servicios, con la finalidad primordial de crear empleos y generar ingresos para las personas que participan en esa actividad [...] Las relaciones de empleo –en los casos en que existan– se basan más bien en el empleo ocasional, el parentesco o las relaciones personales y sociales y no en acuerdos contractuales que supongan garantías formales (CDHDF, 2016).

mayor importancia para que las personas trabajadoras puedan lavarse las manos y mantener la zona limpia. La iluminación es importante para aumentar el sentimiento de seguridad, especialmente entre las mujeres. Para poder ofrecer primeros auxilios en caso de emergencia, es importante que una cierta cantidad de las personas vendedoras participe en un curso y cuente con un botiquín. En cada zona, debe haber baños limpios con un espacio para asear a los bebés. Para poder descansar y protegerse del sol y de la lluvia, se necesita que el área de trabajo cuente con cierto tipo de refugio o zonas de resguardo. Para evitar que tengan que trasladar su mercancía diariamente y evitar robos, es necesario que haya almacenamiento donde guardar sus bienes. También puede considerarse implantar estacionamiento de uso corto para que las personas puedan descargar su mercancía sin acumular tráfico. De forma adicional, para incrementar la seguridad, el uso de un material transparente puede mejorar la visibilidad entre el área de trabajo y la calle y así reducir el riesgo de acoso u otro tipo de incidentes entre las personas trabajadoras.

La falta de comprensión sobre la legalidad del derecho al trabajo en el espacio público ha derivado en poco entendimiento y aceptación por parte de la población. Entre 2013 y 2014, la CDHDF hizo un análisis cuantitativo y cualitativo sobre el trabajo en el espacio público en la Ciudad de México. Según los comentarios emitidos por la ciudadanía en general, los problemas más importantes fueron la obstaculización del espacio público a causa de los puestos y la contaminación visual y auditiva, la falta de higiene y la acumulación de residuos (CDHDF, 2016). Un diseño incluyente que respete las necesidades y espacios de todas las personas usuarias podría contribuir positivamente a la convivencia de personas a pie, ciclistas, personas conductoras y personas trabajadoras en el espacio público. Otro comentario relevante proveniente de comerciantes formales fue la competencia desleal que ejerce el comercio en vía pública (CDHDF, 2016). Un estudio de la Universidad de San Buenaventura Medellín muestra lo contrario. La presencia del trabajo informal atrae clientes a las tiendas por el efecto de aglomeración y da más seguridad a la calle (Velásquez, 2018). En Ciudad de México, se tiene la percepción que las personas

trabajadoras del espacio público se aprovechan de los servicios (luz, agua) pagados por la sociedad mediante sus contribuciones (CDHDF, 2016). Lo anterior es incierto, pues la mayoría de las personas trabajadoras del espacio público paga por los servicios que obtienen. Para cambiar la percepción y entender mejor las circunstancias de las personas trabajadoras, es necesario analizar sus realidades y necesidades. En Durban, Sudáfrica, después de rediseñar un mercado público llamado Warwick, empezaron a hacerse recorridos públicos en el mercado, guiados por los que trabajan ahí, para enfrentar el estigma del espacio (Conley et al., 2015).

2.2 Derecho a la movilidad

La movilidad es parte fundamental de la ciudad. Cada día, millones de personas se trasladan por la ciudad para acceder a necesidades básicas como ir a la escuela o al trabajo. Por muchos años, la planeación de las ciudades y el diseño de las calles se han enfocado en dar espacio al traslado de vehículos motorizados y no al traslado de personas. En México, el paradigma de la movilidad sigue estando marcado por el uso de vehículos motorizados a pesar de que la mayoría de las personas se trasladan en otros modos de transporte. Esto ha generado, hasta la actualidad, una serie de externalidades negativas para la población, como la congestión vehicular, la contaminación atmosférica, los siniestros de tránsito, el ruido y el uso ineficiente del espacio público.

Considerando el uso ineficiente del espacio público, existe en las calles mexicanas más espacio destinado al tránsito de personas en vehículos motorizados que de personas a pie y en otros modos de transporte, así como de las personas trabajadoras en el espacio público. Actualmente, debido a la emergencia sanitaria, resulta más importante usar de forma eficiente el espacio público, garantizando que las personas puedan trasladarse por la ciudad de manera más sostenible y saludable, y evitar las externalidades que genera el uso de vehículos privados motorizados.

Los factores de riesgo asociados a la COVID-19 pueden ser diversos. Primero es importante mencionar que la probabilidad de transmisión

del virus SARS-CoV-2 entre individuos se debe a la duración y la forma de exposición (Thigpen y Montevecchi, 2020). De forma particular, la transmisión en el aire es más importante que la transmisión por superficie (Zhan et al., 2020, Centros para el Control y Prevención de Enfermedades de EE. UU., 2020: citas de Thigpen y Montevecchi, 2020). De acuerdo con Bourouiba (2020), las gotas que emite una persona portadora del virus pueden viajar hasta 7 u 8 metros, dependiendo de condiciones térmicas y de humedad. Esta transmisión se incrementa bajo ciertas condiciones, tales como la falta de ventilación y la proximidad entre individuos (Hamner et al., 2020, Lu et al., 2020: citas de Thigpen y Montevecchi, 2020).

A fin de evitar la transmisión del virus a través del aire, una de las principales medidas de mitigación recomendada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) es el distanciamiento social, que se refiere a estar físicamente separado de otras personas. La OMS recomienda mantener una distancia de al menos un metro con respecto a las demás personas (OMS, 2020). El riesgo de contraer la COVID-19 en los ambientes abiertos no es nulo, pero es menor que en espacios cerrados (Maldonado et al., s.f.). En este sentido, para que las personas trabajen en el espacio público y las personas a pie puedan transitar con la distancia social recomendada por la OMS, es necesario considerar una redistribución más equitativa del espacio que permita a ambos grupos de personas seguir realizando sus actividades de manera segura y saludable.

2.2.1 Normatividad en la Ciudad de México

La CPCDMX establece el derecho a la movilidad en el Artículo 13-E, reconociendo la necesidad de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad de todas las personas en las calles, respetando la jerarquía de movilidad (GCDMX, 2019). La Ley de Movilidad del Distrito Federal (LMDF) reconoce en el Artículo 5 el derecho a la movilidad para toda persona, respetando la jerarquía de movilidad (GOCDMX, 2014). Esta jerarquía prioriza los modos de transporte que promueven la equidad y el beneficio social y que

dañan menos el medioambiente (ITDP, 2013). El orden debe dar prioridad a personas a pie (especialmente a personas con discapacidad, niñas, niños, personas adultas mayores, etc.), seguidas de ciclistas, personas usuarias de transporte público, transporte de carga y, al final, las personas conductoras de automóviles particulares y motocicletas. Esta jerarquía de movilidad debe respetarse en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando su cumplimiento y protección y dando preferencia siempre a las personas a pie, en bicicleta y en transporte público sostenible para evitar el congestionamiento vial y disminuir los índices de contaminación vial. La vialidad también debe estar libre de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen y debe mantenerse y preservarse en estado óptimo de utilización (GOCDMX, 2014).

Considerando la planeación y el diseño urbano, el Artículo 7 de la LMDF especifica el cumplimiento de los factores de seguridad, accesibilidad, eficiencia, igualdad, calidad, resiliencia, multimodalidad, sostenibilidad, participación y corresponsabilidad social e innovación tecnológica (GOCDMX, 2014). Además, existen algunos lineamientos que especifican las normas de diseño y los planes para la movilidad en la CDMX. Según el Plan Estratégico de Movilidad 2019, el gobierno de la ciudad plantea implementar una redistribución del espacio vial que aumente las condiciones de accesibilidad, disminuya los tiempos de traslado y desigualdades y mejore las condiciones de viaje; ello, a través de una redistribución de los recursos, redirigiendo inversiones hacia una infraestructura que privilegie el transporte público y no el transporte privado motorizado (SEMOVI, 2019). Plantea que, por cada peso [USD 1=MXN 20, 2021] que se invierta en infraestructura vial, se invertirán seis pesos en mantenimiento y mayor infraestructura para el transporte público, la bicicleta y el peatón (SEMOVI, 2019).

Los *Criterios para el ordenamiento del espacio público de la Ciudad de México* proponen reglas y lineamientos técnicos de diseño de banquetas. Para que las personas a pie y en sillas de ruedas pueden trasladarse sobre la banqueta sin problema, la franja de circulación peatonal debe tener un

ancho mínimo de 0.9 m a 1.2 m, dependiendo de su tamaño (SEDUVI, s.f.). El área de la banqueta de esquinas (de 3.1 m de cada lado) debe estar libre de obstáculos para mejorar la visibilidad de las personas a pie y de personas conductoras de vehículos y para facilitar los flujos (SEDUVI, s.f.).

2.2.2 Características de la movilidad en la Ciudad de México

En la Ciudad de México, la mayoría de los viajes se realizan en transporte público. De acuerdo con la Encuesta Origen y Destino realizada en 2017 en la Zona Metropolitana del Valle de México, se realizan 34.56 millones de viajes por día entre semana, con 50.9 % en transporte público (de estos, 74.1 % en microbús o combi, 28.7 % en metro, 10.5 % en taxi, 7.1 % en metrobús, 5.8 % en autobús suburbano). En transporte privado se realiza el 22.3 %, mientras que 65.9 % de las personas caminan, 2.2 % usan la bicicleta y 0.2 % otros. Los porcentajes no suman cien debido al hecho de que las personas usan más de un único modo de transporte para completar su viaje. La hora de mayor demanda de viajes es entre las 07:00-08:00 y 18:00-19:00 horas y 58.1 % de los viajes al trabajo duran de 31 minutos hasta dos horas (INEGI, 2017).

A pesar de que el total de los viajes realizados con vehículos individuales son comparativamente bajos respecto del uso de otros modos de transporte, históricamente el espacio que ha sido destinado a su tránsito y la inversión pública que hecha para ello son significativamente mayores que para los modos de transporte sustentables.⁵ El resultado de esto es la construcción de una ciudad con avenidas y calzadas grandes;⁶ sin embargo, en los últimos años, la ciudad ha buscado dar espacio al uso de modos de transporte sustentables, priorizando el uso del transporte público, de la bicicleta –con la construcción de ciclovías (carril para bicicletas)– y del tránsito peatonal, con la ampliación y mejoramiento de banquetas y de espacio público. Actualmente, la ciudad cuenta con 194 km

de ciclovías, de las cuales la mayoría está en las alcaldías céntricas (SEMOVI, 2019). Respecto a la circulación peatonal, según un estudio del INEGI en 2014, solo 71.4 % de las manzanas cuentan con banqueta. Las alcaldías periféricas principalmente tienen tasas muy bajas, como 30.7 % en Milpa Alta. En contraste Benito Juárez cuenta con una tasa de 97.3 % (Capron et al., 2018).

Estos cambios en la infraestructura de la ciudad impactan de manera positiva el tránsito de las personas a pie y en bicicleta, así como de personas usuarias del transporte público. Sin embargo, también genera otro tipo de conflictos al crecer su afluencia y no considerar el trabajo en el espacio público durante su construcción. En el caso de la construcción de ciclovías, particularmente alrededor de puntos con una alta presencia de trabajo en el espacio público, comienzan a aparecer conflictos de interés por el derecho al uso de ese espacio. Las personas trabajadoras comienzan a usar también el espacio destinado para la circulación ciclista, debido al poco espacio disponible sobre la banqueta y a la seguridad otorgada por la infraestructura ciclista para trasladar su mercancía. Lo anterior genera puntos de conflictos entre ambos grupos de personas usuarias. Lo mismo ocurre en el caso de zonas peatonales con un alto flujo de personas a pie y una alta presencia del trabajo en el espacio público. Estos conflictos se deben a la falta de ordenamiento del espacio público, pero también a la falta de inclusión de las personas trabajadoras del espacio público, en el proceso de rediseño de calles, y a la distribución inequitativa del espacio público.

2.3 Principios para la coexistencia

Las calles son parte del espacio público y el principal escenario de la vida urbana. Son el espacio al que las personas salen cada día de su casa para trasladarse al trabajo o para trabajar en ellas. Lograr que ambos grupos de personas convivan en este espacio público es un reto que atañe principalmente al

⁵ En 2015, hubo una inversión de fondos federales en 86.65 % de la autoincorporación vial, estacionamiento, puentes etc., 10.51 % del transporte público, 4.14 % de la infraestructura peatonal y 0.53 % de la infraestructura ciclista (Fernández Silva, 2018).

⁶ La ciudad está dividida por calzadas y avenidas grandes (como Tlalpan, Insurgentes, Camarones y Zaragoza), carreteras rápidas (como el Circuito Interior y Periférico) y ejes viales que provocaron, junto con el aumento de motorización y de la economía, el crecimiento del número de vehículos particulares (Fernández Silva, 2018).

diseño de este. La delineación de las calles debe considerar e incluir a todas las personas usuarias, ya sea para trasladarse, o bien para realizar actividades en ellas, como trabajar. Cuando se diseña el espacio público y las calles deben tenerse siempre presentes los siguientes principios.

Principio 1. Garantizar la seguridad de todas las personas usuarias

La seguridad de todas las personas usuarias de la calle es uno de los principales factores que debe regir en el diseño de esas calles, en dos dimensiones complementarias que deben tomarse en cuenta: la seguridad personal y la seguridad vial.

Por un lado, la seguridad personal debe tenerse en cuenta porque es uno de los principales factores por los que muchas personas dejan de hacer uso del sistema de transporte público y modos de transporte activos como la caminata y la bicicleta (BID, 2018). La experiencia y la percepción de seguridad en el transporte y el espacio públicos dependen considerablemente del género y la edad. Las mujeres y las personas adultas mayores experimentan la mayor delincuencia y victimización en él (Soto, 2019). Según la encuesta realizada por el BID en 2017, principalmente alrededor de tres CETRAM de la CDMX, 91 % de las mujeres entrevistadas afirmaron haber sufrido, al menos una vez, una manifestación de violencia en el transporte público, sobre todo en los CETRAM, a causa de la aglomeración de personas y la falta de iluminación. Lugares oscuros o con poca visibilidad debido a obstáculos, como túneles, estacionamientos o puentes, provocan un sentimiento de inseguridad. Por ello, es importante garantizar la seguridad tanto de las personas que transitan a pie como de las personas trabajadoras, principalmente las mujeres. Un ambiente que promueva la seguridad personal puede prevenir situaciones de acoso o violencia en la calle y, en el caso de personas trabajadoras, extorsiones y robos. Deben generarse actividades que promuevan la vigilancia constante por parte de las personas usuarias y redes de apoyo adonde las personas puedan acudir en caso de algún incidente.

Por otro lado, las personas deben poder transitar en la calle sin exponerse al riesgo de sufrir un

sinistro de tránsito grave. Actualmente existen diversos factores en la calle que influyen en los riesgos y por los cuales las personas cometen errores que culminan en hechos de tránsito. Algunos de estos factores influyen en la visibilidad de las personas a pie y aquellas conductoras de vehículos motorizados. La visibilidad debe asegurarse principalmente en las intersecciones para garantizar el cruce seguro de las personas a pie.

Principio 2. Realizar una distribución equitativa del espacio público

El espacio disponible en las calles, principalmente para personas a pie y personas trabajadoras, es limitado debido a que históricamente la mayor parte del espacio de las calles ha sido destinado al estacionamiento y tránsito de vehículos privados. Al rediseñar la calle, es importante distribuir de forma equitativa el espacio público, dando prioridad a las personas en situación de vulnerabilidad, respetando la jerarquía de movilidad establecida en la LMDF e incluyendo a las personas que trabajan en él. El espacio en la calle debe garantizar el derecho al libre tránsito de personas a pie, principalmente personas con discapacidad o adultas mayores, y el trabajo en el espacio público.

Principio 3. Incluir a las personas usuarias en el proceso de diseño y reordenamiento del espacio público

La inclusión de las personas usuarias del espacio público, principalmente personas trabajadoras, que se trasladan a pie, cuentan con alguna discapacidad o son adultas mayores, permite integrar la perspectiva de poblaciones en situación de vulnerabilidad en el diseño de la calle y, con ello, lograr una mayor coexistencia entre las diferentes personas usuarias. En Mumbai, Appadurai muestra cómo algunas organizaciones de personas trabajadoras del espacio público se esparcen actualmente en él no solo en cuanto a su dimensión física, sino también en una dimensión política, a través de la creación de redes que les ayudan a ser escuchadas (Chen et al., 2018). En este sentido, incluir a las personas trabajadoras del espacio público en el proceso de diseño de calles permitirá no solo atender sus necesidades, sino también crear una forma de codiseño del espacio público, del cual puedan beneficiarse durante su trabajo.

Principio 4. Considerar la viabilidad económica y flexibilidad en el reordenamiento del comercio en la vía pública

El uso del espacio público que hacen las personas trabajadoras es diverso. Muchas de ellas permanecen solo en ciertos momentos del día, algunas a lo largo del día e incluso hay quienes se encuentran de manera permanente trabajando en el espacio público. En algunos casos, diferentes tipos de comercio o la prestación de servicios con diferentes dimensiones pueden ocupar un mismo espacio. Esta diversidad debe analizarse y considerarse en el diseño de las políticas urbanas, los planes urbanos y el diseño de la calle.

Los ingresos de las personas trabajadoras del espacio público dependen muchas veces del flujo de transeúntes. Además de considerar la flexibilidad en el diseño de la calle, debe tenerse en cuenta esta característica particular, ya que, de no ser así, las personas se moverán a lugares visibles y donde puedan contar con personas consumidoras. Para evitar aglomeraciones en los puntos más frecuentados, deberá hacerse un análisis más detallado del aforo peatonal y del espacio de la calle disponible para que, a partir de los resultados obtenidos, pueda redistribuirse el espacio a fin de que ambos grupos de personas puedan realizar sus actividades.

3. Caso de estudio: trabajo en el espacio público en el CETRAM-Tacubaya

El CETRAM-Tacubaya se localiza en la zona poniente de la Ciudad de México, sobre la avenida Jalisco, una vialidad primaria⁷ entre las calles Arquitecto Carlos Lazo y Manuel Dublán, en la Alcaldía Miguel Hidalgo. Se caracteriza por ser un CETRAM abierto sobre la vialidad (ITDP, 2014), cuenta con una alta concentración de modos de

transporte y la presencia de comercio sobre las aceras en las cercanías de los accesos al metro.

3.1 Análisis de sitio

Con el fin de realizar el análisis de sitio, el equipo de ITDP y WIEGO, en compañía de personas trabajadoras del espacio público, recorrió el CETRAM de Tacubaya y pudo identificar el estado actual de la zona, así como algunos problemas que expresaron quienes trabajan en el área. Posteriormente, a través de entrevistas a algunas personas trabajadoras, se identificaron características como el tipo y giro del puesto, el horario de trabajo, los productos y las características sociodemográficas de las personas.

3.1.1 Análisis del trabajo en el espacio público en el CETRAM-Tacubaya

Los CETRAM no solo son puntos atrayentes de viajes, sino que también concentran el comercio en vía pública. En muchos de ellos, se logra encontrar una gran diversidad de productos de venta que ofrecen las personas trabajadoras del espacio público. Sin embargo, en algunos casos, existen franquicias dentro de los propios CETRAM, por ejemplo, locales de comida rápida como pizzas, distribuidos en varios puntos; lo que evidencia la presencia de redes empresariales en los CETRAM (Comunicación personal, 3 de junio de 2020).

En el CETRAM-Tacubaya, existe una alta concentración de comercio en la vía pública, principalmente sobre las aceras y el arroyo vial de Arq. Carlos Lazo, avenida Jalisco y calle Rufina. La mayoría de los puestos se encuentran aledaños a los accesos del metro, principalmente de las líneas 1 y 9, así como alrededor de los paraderos (paradas de autobuses). Además del comercio en la vía pública, se encuentra el mercado Ing. Gonzalo Peña Monterola, antes Mercado Cartagena, cerca del CETRAM. Si bien ofrece una amplia diversidad de productos y sus personas trabajadoras cuentan con un lugar fijo, algunas han optado por extender su zona de venta hacia la acera y, en algunos casos,

⁷ De acuerdo con el Artículo 4 del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, las vialidades se clasifican en vías primarias y secundarias. Para conocer más detalles, véase el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal en <https://www.ssc.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Transito/Actualizaciones/reglamento-de-transito-cdmx.pdf>

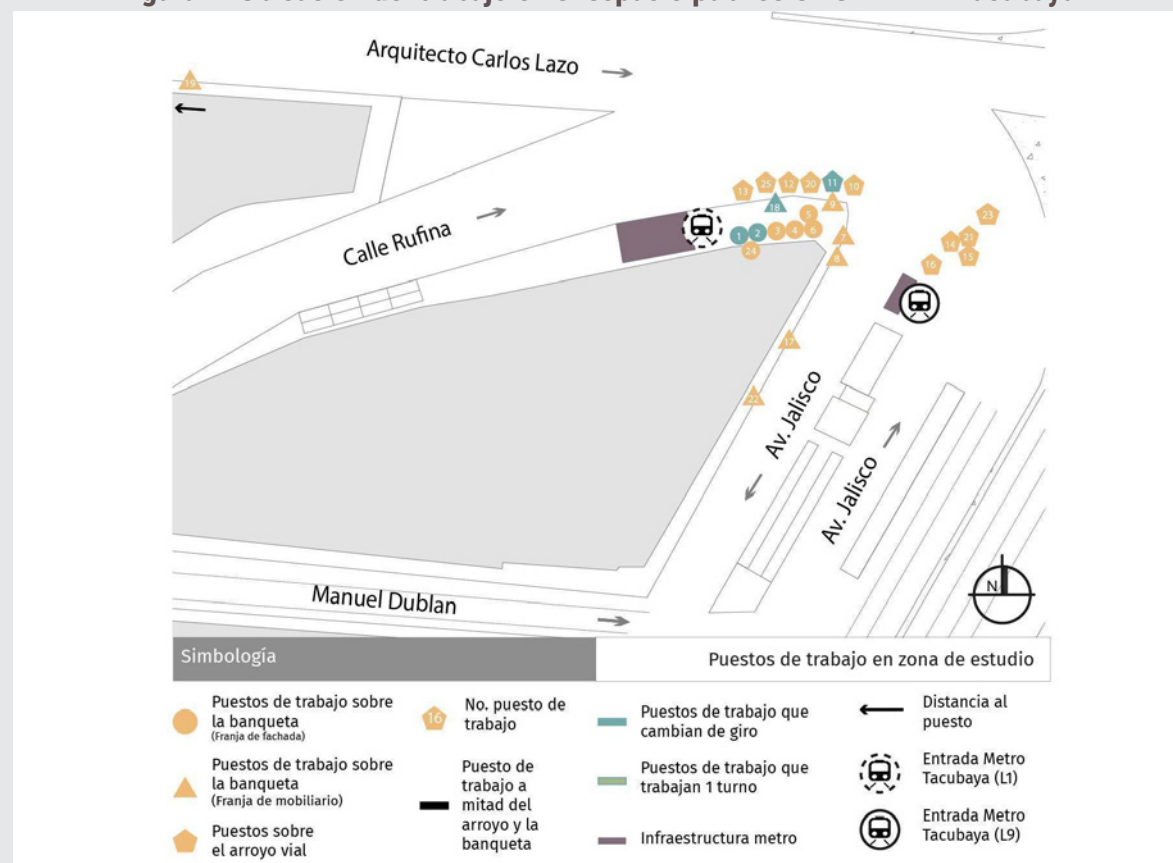
reubicarse en el espacio público (Comunicación personal, 27 de mayo de 2020), ya que las personas han dejado de hacer uso del mercado con el paso del tiempo y el mayor flujo se encuentra alrededor de los accesos del metro y las áreas de ascenso y descenso del transporte público. En este caso, la calle y el espacio público aledaño al mercado son utilizados como zona de venta tanto por las personas trabajadoras del espacio público como por las personas locatarias del mercado.

A partir del levantamiento, se identificó una diversidad del tipo de puestos. En los accesos al metro, principalmente de las líneas 1 y 9, se hallan puestos semifijos y móviles. Sin embargo, en la parte trasera del acceso de la línea 1 y cerca de las áreas de ascenso y descenso del transporte público, se encuentran, además, puestos fijos. El giro de los puestos es diverso: se comercializan desde distintos tipos de comida –como gorditas (empanadas de maíz rellenas) de nata, elotes, fruta, tacos de canasta, tamales (platillo local), donas, pan de pueblo, café, tortas

(emparedados) y sándwiches– hasta accesorios y ropa, como calcetines, artículos de temporada, de belleza, electrónicos, hogar, entre otros.

En algunos casos, los puestos cambian de giro a mediodía y comparten el espacio. En otros, el cambio de giro implica cambio de estructura o tipo de puesto, lo que sucede en mayor medida con los puestos móviles. Los horarios son diversos. Por la mañana, se identificó puestos de comida y, desde mediodía o por las tardes, otros tipos de productos como accesorios. El servicio con el que la mayoría de los puestos cuentan es la electricidad. Los residuos se desechan cuando una persona pasa a recolectar la basura y el agua es proporcionada de forma individual. Cuando se cuenta con puestos semifijos, es posible almacenar los productos en el mismo puesto. En los tipos de puestos semifijos y móviles, solo en algunos casos se cuenta con bodega, pero en la mayoría de los casos, las personas trabajadoras deben llevar la mercancía cada día (ver Anexo 1).

Figura 2. Ubicación del trabajo en el espacio público en CETRAM-Tacubaya



Fuente: elaboración propia.

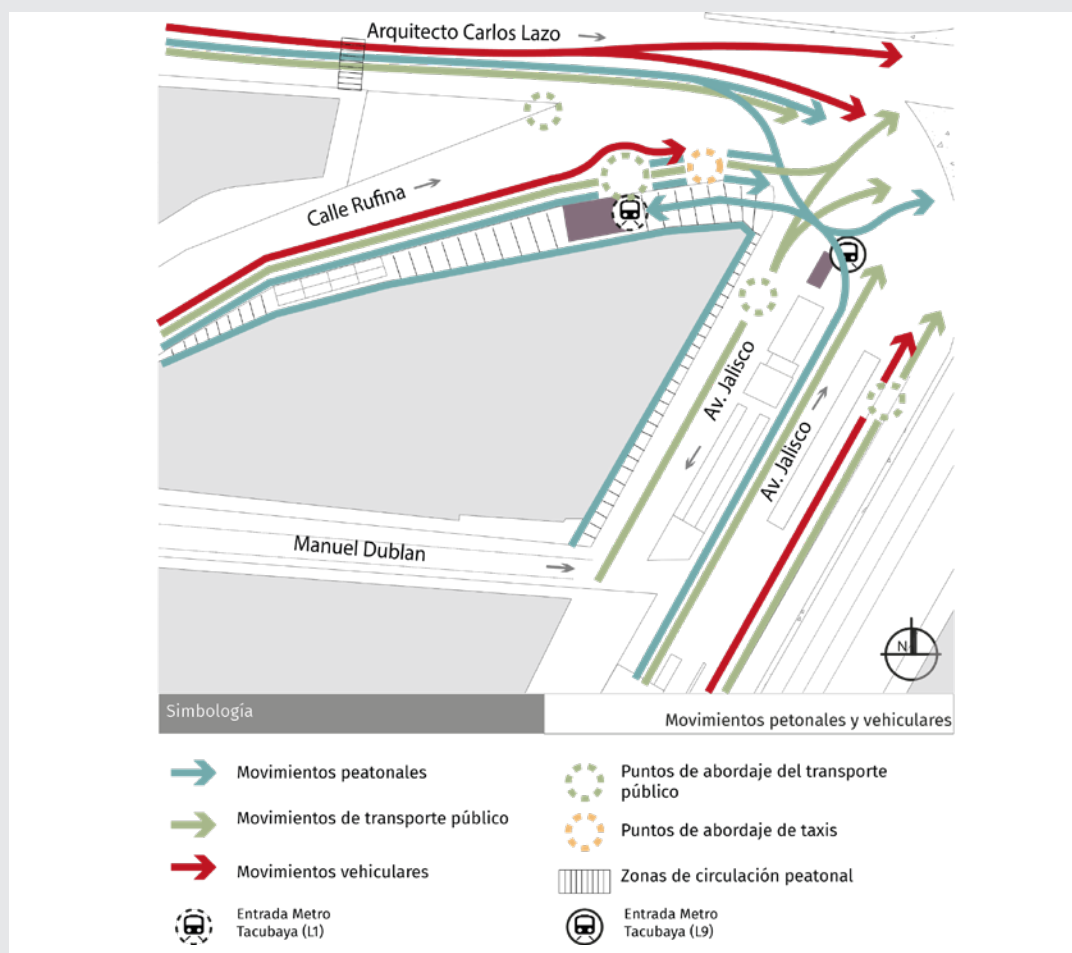
3.1.2 Análisis de la movilidad en el CETRAM-Tacubaya

El carácter intermodal del CETRAM se origina en la convergencia de diversos modos de transporte, pues este conecta principalmente la línea 2 del metrobús con la estación del metro Tacubaya, correspondiente a las líneas 1, 7 y 9, siendo estación terminal de la línea 7. Cuenta con 13 rutas de transporte público y un corredor concesionado, además de paradas exclusivas del Sistema de Movilidad 1 (GCDMX, 2019a, ver Anexo 2). La movilidad peatonal en el CETRAM se vincula con la localización de los accesos y paraderos del transporte público, siendo estos los principales puntos atrayentes de viaje. El CETRAM no cuenta con infraestructura ciclista segura y cómoda en su entorno; sin embargo, la ciclovía Ferrocarril se halla a 602.63 metros hacia el poniente; y la ciclovía

Revolución, a 300.6 metros hacia el oriente (ver Anexo 2).

Actualmente la calle Arquitecto Carlos Lazo es considerada vía secundaria (ver Anexo 3). El espacio dedicado a la circulación vehicular sobre esta calle es bastante amplio y el espacio dedicado a la circulación peatonal es escaso. Las banquetas en algunos puntos son bastantes angostas y en algunos casos inexistentes. Sin embargo, el espacio peatonal es bastante amplio afuera de la línea 1 del metro. El cruce de personas a pie frente al CETRAM, hacia el parque Tacubaya, cuenta con un semáforo vehicular, pero es poco respetado por las personas conductoras vehículos, por lo que el cruce en este punto es riesgoso para las personas a pie (ver Anexo 4). En el siguiente mapa, se presentan los principales flujos de circulación hechos por personas a pie, ciclistas, personas conductoras de transporte público y vehículos particulares.

Figura 3. Análisis de la movilidad en el CETRAM-Tacubaya



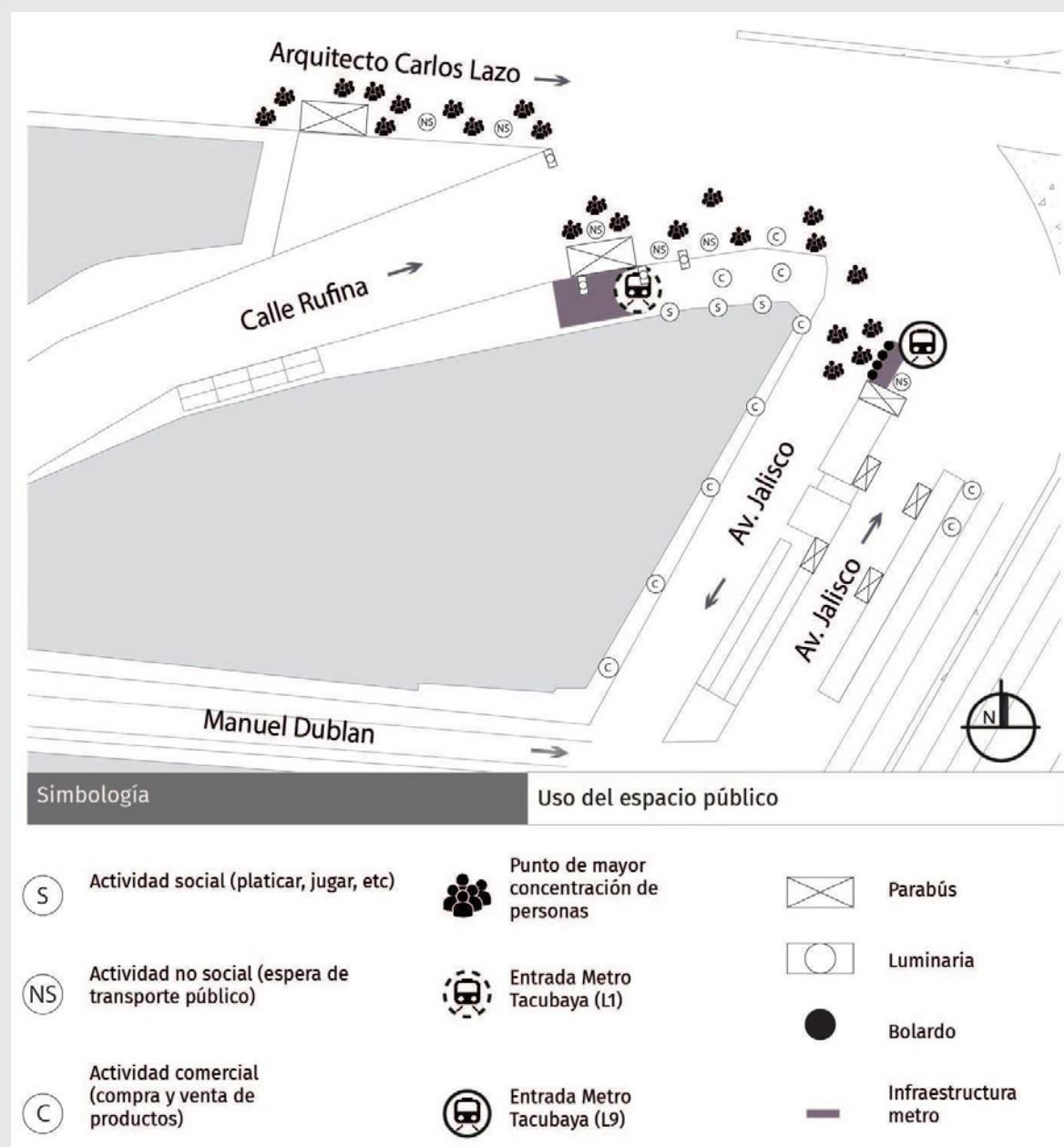
Fuente: elaboración propia.

3.1.3 Análisis del uso del espacio público en el CETRAM-Tacubaya

El uso del espacio público es diverso en mayor medida en lugares donde se realiza transferencia modal, como el CETRAM-Tacubaya. En este espacio, suceden actividades sociales –descansar, jugar, encontrarse o platicar–, actividades no sociales –esperar, ascender y descender del transporte público y de servicios particulares, como taxis– y actividades comerciales –venta y compra

de productos–. Para algunas actividades, las personas permanecen tiempos prolongados en un mismo lugar y, para otras, únicamente transitan para realizarlas. En el siguiente mapa, se muestra la ubicación de los diferentes tipos de actividades que se realizan en el CETRAM. Puede observarse que, en las áreas de ascenso y descenso de transporte público, hay mayor concentración de personas realizando actividades tanto sociales como no sociales y actividades comerciales.

Figura 4. Análisis del uso del espacio público en el CETRAM-Tacubaya



Fuente: elaboración propia.

3.2 Regulación del comercio en vía pública y la optimización de la movilidad en el CETRAM-Tacubaya

La regulación del trabajo en el espacio público deriva en una acción conjunta entre la jefatura de gobierno y las alcaldías. La Secretaría de Gobierno delega el comercio en vía pública a la Subsecretaría de Programas de Alcaldías y Reordenamiento de la Vía Pública, la cual tiene las atribuciones de planear, organizar e implementar acciones relacionadas a reordenar las actividades que se realizan en la vía pública; proponer asesoría técnica, jurídica y administrativa a las personas que realizan actividades en la vía pública; impulsar y coadyuvar las acciones emprendidas por las alcaldías en la recuperación de espacios públicos a favor de la ciudadanía, entre otras (GOCDMX, 2019). Cada alcaldía cuenta con un Manual Administrativo, el cual puede ser actualizado por la administración para delegar las atribuciones correspondientes a cada una de las áreas internas de la misma (Comunicación personal, 3 de julio 2020). Este manual establece las funciones principales de todas las áreas o direcciones de la administración, incluyendo actividades como vigilar el trabajo en el espacio público, las cuales son designadas por los alcaldes de acuerdo con su programa de gobierno. En el caso de la Alcaldía Miguel Hidalgo, la Dirección General de Gobierno y Asuntos Jurídicos es el área encargada de autorizar permisos para el trabajo en el espacio público, con base en el Reglamento de Mercados del Distrito Federal (ahora CDMX) y el Acuerdo 11/98.

El procedimiento de autorización de permisos requiere el involucramiento de dos áreas de la Dirección General de Gobierno y de Asuntos Jurídicos: la Subdirección de Mercados y Comercio en Vía Pública, el área encargada de coordinar la administración y funcionamiento en vía pública, y la Jefatura de Unidad Departamental de Vía Pública. Estas áreas participan en diferentes fases del proceso para emitir la autorización.⁸ Por otro

lado, los requisitos que solicita la alcaldía para autorizar la venta en vía pública son los siguientes:

- Solicitud de permiso para realizar venta en la vía pública
- Acta de nacimiento
- Identificación oficial (credencial para votar vigente, cartilla del Servicio Militar Nacional, pasaporte, cédula profesional, etc.)
- Clave Única del Registro de Población
- Dos fotografías tamaño infantil (3 por 2.5 cm)
- Comprobante de domicilio vigente, con una expedición máxima de 3 meses
- Croquis de ubicación para la instalación

La documentación mencionada es entregada a la Jefatura de Unidad Departamental de Vía Pública, la cual analiza la solicitud de las personas interesadas y lleva a cabo supervisiones a los lugares en los cuales pretenden instalarse los puestos de trabajo; y determinará la afectación a las vías peatonales y vehiculares, para evitar molestia hacia transeúntes y al entorno urbano. Si la persona solicitante no cumple con los requisitos y además la ubicación de la instalación afecta las vías peatonales y vehiculares, la autorización será denegada. Este procedimiento tiene un tiempo aproximado de ejecución de 17 días hábiles (AMH, 2019).

El Órgano Regulador de Transporte Público (ORT) del Gobierno de la Ciudad de México se encarga de la administración, operación, supervisión y regulación de los Centros de Transferencia Modal, además de planear, regular y verificar el Servicio de Corredores de Transporte, por mencionar solo algunas responsabilidades. El ORT tiene adscrita la Dirección Ejecutiva de la Coordinación (DECTM) de los CETRAM, área encargada de coordinar y administrar los espacios físicos destinados a la infraestructura y al equipamiento auxiliar, así como establecer instrumentos de coordinación para llevar a cabo las actividades y servicios que confluyen en los CETRAM de la ciudad (GOCDMX, 2019). La DECTM se encarga de la

⁸ Para contar con mayor detalle sobre el procedimiento de la autorización para el trabajo en el espacio público, pueden revisarse las páginas 797-800 del Manual Administrativo de la Alcaldía Miguel Hidalgo. Disponible en: <https://miguelhidalgo.cdmx.gob.mx/manual-administrativo-amh-2019/>

parte técnica de la reubicación de rutas y zonas de resguardo del transporte público, principalmente en las horas valle. En cuanto al reordenamiento del trabajo en el espacio público, la DECTM no cuenta con atribuciones que le permitan regular el comercio en vía pública; sin embargo, de acuerdo con el Artículo 9 de los Lineamientos para la Administración, Operación, Supervisión y Vigilancia de los Centros de Transferencia Modal del Distrito Federal, la DECTM tiene la facultad de administrar y operar las instalaciones, espacios físicos, infraestructura y equipamiento existentes en los CETRAM. En caso de requerir la reubicación de las personas trabajadoras del espacio público de los CETRAM, debe coordinarse con la alcaldía correspondiente.

En el ámbito técnico, la DECTM se rige bajo las **Normas de Construcción de la Administración Pública del Distrito Federal** para desarrollar los proyectos de diseño de los CETRAM (ver Anexo 5). Estas normas le dan herramientas para evaluar el nivel de servicio peatonal de los andenes y proponer su mejora a partir de los resultados obtenidos. Por esto y por las facultades mencionadas anteriormente, la DECTM se enfoca en dar prioridad a la movilidad peatonal de los CETRAM para mejorar la seguridad vial de las personas usuarias. En este ámbito, la dependencia busca la integración de las personas trabajadoras del espacio público para mejorar la movilidad a partir de su concientización en temas de accesibilidad universal (Comunicación personal, 3 de junio 2020). Para llevar a cabo este trabajo entre la dependencia y las personas trabajadoras, se cuenta con el apoyo de las personas dirigentes de comerciantes. Además, busca la activa participación de personas trabajadoras para mejorar la seguridad de la ciudadanía y mejorar las instalaciones del CETRAM a través de jornadas de limpieza y seguridad. Sin embargo, es importante agregar que las personas trabajadoras consultadas para realizar este estudio señalaron

nunca haber tenido reuniones con la autoridad del CETRAM en estos temas.

La Alcaldía Miguel Hidalgo cuenta con el Sistema de Administración de Vía Pública⁹ (SIAVIP MH): el padrón actualizado de las personas que trabajan en el espacio público. Este padrón se genera a partir de la base de datos obtenida del SISCOVIP¹⁰ y permite conocer la situación detallada del trabajo en el espacio público. La Jefatura de Unidad Departamental de Vía Pública incorpora automáticamente al SISCOVIP a cada una de las personas solicitantes que hayan recibido una autorización de parte de la alcaldía para trabajar en el espacio público (AMH, 2019). Esta información puede visualizarse desde la aplicación móvil SIAVIP MH o desde el portal de datos abiertos de la Alcaldía Miguel Hidalgo de la Ciudad de México.

Los permisos SISCOVIP se renuevan mediante pagos semestrales que ingresan a la administración pública de forma legal. Las personas trabajadoras del espacio público llevan el recibo obtenido a la Subdirección de Mercados y Comercio en Vía Pública, la cual les extiende el permiso. El costo de uso del espacio público se establece de acuerdo con el giro y la zona establecida en el Código Fiscal del Distrito Federal. La Alcaldía no establece un límite en la expedición de permisos, pero obedece los problemas de movilidad, respetando la circulación peatonal en el espacio público. Al no existir un límite, se generan conflictos en la coexistencia del trabajo en el espacio público y la movilidad (Comunicación personal, 3 de julio de 2020).

Las personas trabajadoras que se encuentren incorporadas al SISCOVIP tienen derechos jurídicos y, en caso de que alguna autoridad instruya el retiro de sus herramientas de trabajo, pueden recurrir a un abogado e iniciar un juicio de nulidad. Sin embargo, si se genera una orden de retiro de este y se ejecuta la acción, debe presentarse una orden de ejecución a la persona afectada y entregarle una copia donde jurídicamente se le informen los

⁹ Disponible en: <http://siavip.miguelhidalgo.gob.mx/>

¹⁰ Es una herramienta informática en línea, mediante la cual se integra el padrón de las personas que realizan actividades en vías y áreas públicas. Este padrón se instituye como una fuente de información que permite identificar las condiciones, el período y el horario en que se autoriza a una persona el uso y aprovechamiento de bienes del dominio común, así como el seguimiento del cumplimiento de sus obligaciones fiscales (Agencia de Innovación, s.f.). Disponible en: <https://adip.cdmx.gob.mx/>

motivos. No obstante, las personas trabajadoras consultadas comentaron que, aunque la ley lo establece, este derecho no se cumple. Si los productos decomisados son bienes, mercancías o herramientas de trabajo, se emite un vale de levantamiento y se entrega una nota de remisión a las personas trabajadoras, es decir una multa administrativa para su recuperación (Comunicación personal, 3 de julio, 2020). Las personas trabajadoras tienen una prórroga de 10 días hábiles para recuperar sus bienes, mercancías o herramientas de trabajo decomisadas y solo 24 horas para recuperar aquellas mercancías perecederas o animales vivos. En caso de no reclamar sus productos en el lapso emitido, estos serán remitidos a la Jefatura de Unidad Departamental de Control de Inventarios a través del proceso correspondiente (AMH, 2019).

3.3. Proyecto del CETRAM-Tacubaya

El proyecto del CETRAM-Tacubaya forma parte directa del Sistema de Actuación por Cooperación (SAC) Tacubaya. El SAC es un fideicomiso donde se presenta una bolsa de potencial para desarrollar y rescatar el polígono que se establezca, la zona de Tacubaya en este caso.¹¹ Dentro del SAC-Tacubaya, se encuentra la integración del Mercado Cartagena al CETRAM y la intervención de la Plaza Charles de Gaulle: las zonas con mayor problemática de movilidad dentro del CETRAM (Comunicación personal, 27 de mayo de 2020).

Actualmente, el Mercado Cartagena cuenta con sótanos que han sido considerados para desarrollar el CETRAM. Aunado a esto, el proyecto del CETRAM-Tacubaya pretende ordenar e integrar el trabajo en el espacio público dentro del mercado y en la Plaza Charles de Gaulle. Es importante mencionar que el mercado contaba con locales subutilizados, por lo que las personas locatarias decidieron comercializar sus productos en la vía pública (Comunicación personal, 27 de mayo, 2020). Para llevar a cabo la integración de las personas trabajadoras del espacio público al proyecto del CETRAM, se considera a quienes se

encuentren dentro del sistema SISCOVIP, es decir aquellas personas que cuenten con la autorización correspondiente para realizar trabajo en el espacio público. Las personas que no cuenten con la autorización correspondiente tendrán que regularse o retirarse de las instalaciones del CETRAM (Comunicación personal, 27 de mayo 2020).

En este momento, la solución técnica para el proyecto del CETRAM consiste en su desarrollo bajo el Mercado Ing. Gonzalo Peña Monterola y en ocupar los predios de la compañía *Mobility ADO* (empresa de autotransporte). Como parte del proyecto, se consideran las siguientes soluciones:

1. **CETRAM Norte.** Localizado sobre la calle Arq. Carlos Lazo y avenida Observatorio. El CETRAM contará con 2 niveles y 3 torres de vivienda, en él se concentrarán 70 % de las operaciones. Los accesos y egresos se realizarán por avenida Observatorio.
2. **CETRAM Sur.** Localizado sobre Carlos Lazo y Luis Ruiz, el CETRAM se ubicará en el primer sótano del nuevo Mercado Cartagena, además de contar con sus accesos y egresos sobre Luis Ruiz. El nuevo Mercado de Cartagena será rediseñado y contará con equipamiento social en la planta alta.

Ambos CETRAM serán conectados de forma peatonal mediante un túnel localizado en la calle Luis Ruiz. A nivel de banqueta, se considera también el ingreso de personas caminando a las instalaciones. El polígono de intervención del proyecto se extiende hacia la zona sur de la avenida Jalisco hasta el periférico.

El proyecto del CETRAM-Tacubaya es un proyecto complejo y multidisciplinario, en el cual intervienen diversos actores del gobierno pertenecientes a SEDUVI, SEMOVI, SSC y la Subsecretaría de Programas de Alcaldías y Reordenamiento de la Vía Pública, por mencionar algunos (Comunicación personal, 10 de junio 2020).

¹¹ El CETRAM-Tacubaya se encuentra dentro del polígono establecido para el SAC Tacubaya. Disponible en: http://seduvi.proyectosurbanos.cdmx.gob.mx/cetram/sac_tacubaya.html

3.4 Diseño inclusivo

Para realizar una propuesta de rediseño del CETRAM que incluya la perspectiva de las personas trabajadoras en el espacio público, se realizaron dos grupos focales y un taller. En el primer grupo focal, se abordó de forma general la problemática enfrentada, así como el tipo de puestos, servicios y necesidades que tienen las personas trabajadoras (ver Anexo 6). En el segundo grupo focal, se abordaron los criterios y consideraciones de diseño para la coexistencia de la movilidad y el trabajo en el espacio público (ver Anexo 7). Finalmente, en el último taller se presentó a las personas trabajadoras una propuesta preliminar de rediseño de la geometría del CETRAM para, en conjunto, definir la ubicación ideal de las distintas actividades que actualmente suceden en el CETRAM (ver Anexo 8).

a) Necesidades y problemáticas

Respecto a las necesidades y servicios, las personas trabajadoras del CETRAM cuentan únicamente con electricidad en el puesto de trabajo. La recolección de basura se hace a través de personas que pasan dos veces al día y este servicio es pagado de forma individual. En el caso del agua, cada persona transporta el agua que requiere para su labor. A fin de contar con este servicio, mencionaron que les sería útil tener tomas de agua repartidas equitativamente en el CETRAM. Debido a la emergencia sanitaria, las personas trabajadoras del espacio público se coordinan actualmente para colocar un recipiente de agua donde la clientela pueda hacer uso de ella. Con respecto a los sanitarios, el CETRAM cuenta con este servicio, pero tiene un costo por cada utilización.

Las personas que cuentan con puestos fijos pueden dejar su mercancía en el puesto. Algunas con puestos semifijos rentan bodegas para almacenar la mercancía. Anteriormente, las personas trabajadoras contaban con más espacios de bodega, pero esto se ha ido reduciendo con el tiempo y solo algunas tienen este servicio. Las personas sin un lugar de almacenamiento se quedan a dormir, en algunos casos, en el lugar de trabajo para cuidar la mercancía. Cuando las personas tienen que trasladar su mercancía todos los días, lo hacen

tanto en vehículos particulares como en transporte público.

Entre los principales problemas que se presentan respecto del uso del espacio público, está la desorganización en general de las distintas actividades en el CETRAM. Los puestos de trabajo no cuentan con un área específica para trabajar, lo que ocasiona que, dependiendo de la situación, algunos tienen más espacio del otorgado, haciendo uso del espacio de otra persona. Además, las paradas de los autobuses, realizadas principalmente sobre la calle Arq. Carlos Lazo, no están bien definidas y, en algunas ocasiones, los abordajes y descensos se realizan en los espacios de trabajo de las personas. Asimismo, la seguridad es una cuestión importante en el CETRAM. Algunas personas mencionaron que esto se debe a la falta de iluminación y vigilancia. Los principales incidentes han sido el acoso hacia las mujeres –tanto trabajadoras como transeúntes– y robos a transeúntes y personas trabajadoras.

b) Ubicación en el espacio público

Para las personas trabajadoras del espacio público, el lugar donde prefieren ubicarse es la franja de mobiliario urbano, ya que son más visibles al flujo peatonal y no obstruyen la visibilidad de los locales. Les beneficia que haya árboles en la franja de mobiliario urbano porque se produce sombra, pero es contraproducente en ocasiones porque las jardineras se convierten constantemente en basureros.

Ampliar las banquetas les parece la mejor solución para dar más espacio a las personas a pie y evitar su obstrucción, pero, si no se controla, el total de puestos podría aumentar y no así el espacio para la circulación peatonal. Para ello, en el caso particular del CETRAM-Tacubaya, proponen que exista una estructura con techumbre para toda el área que defina bien el espacio de trabajo de cada persona. Esto evitaría la colocación de lonas y contribuiría a mejorar la imagen del entorno urbano.

Si se las ubica sobre el arroyo vial, principalmente en calles que cuentan con estacionamiento regulado en la vía pública, las personas trabajadoras del espacio público pueden hacer uso de algunos cajones de estacionamiento; sin embargo, acerca

de esta ubicación, las personas trabajadoras mencionaron que puede conllevar riesgos si no se cuenta con elementos físicos que delimiten la zona de trabajo con relación a la circulación vehicular. Además, mencionaron que, en situaciones actuales como la emergencia sanitaria por la COVID-19, una de las ventajas del uso del estacionamiento es que las personas trabajadoras que comercializan comida pueden instalar mesas y, a su vez, mantener la sana distancia.

c) Propuesta de diseño

Las personas trabajadoras del espacio público consideran que la ubicación actual de los puestos es adecuada, ya que es donde se encuentra el mayor flujo de personas. La mayoría de las personas mencionaron que les beneficiaría contar con una techumbre que cubra toda el área, que cuente con bajadas de agua, no solo a ellas sino también a quienes transitan a pie. Además, les permitirá contar con mayor iluminación y cámaras de vigilancia. En algunos casos, se mencionó que esta techumbre podría ir acompañada de la definición de los espacios de trabajo para así hacer uso del espacio permitido.

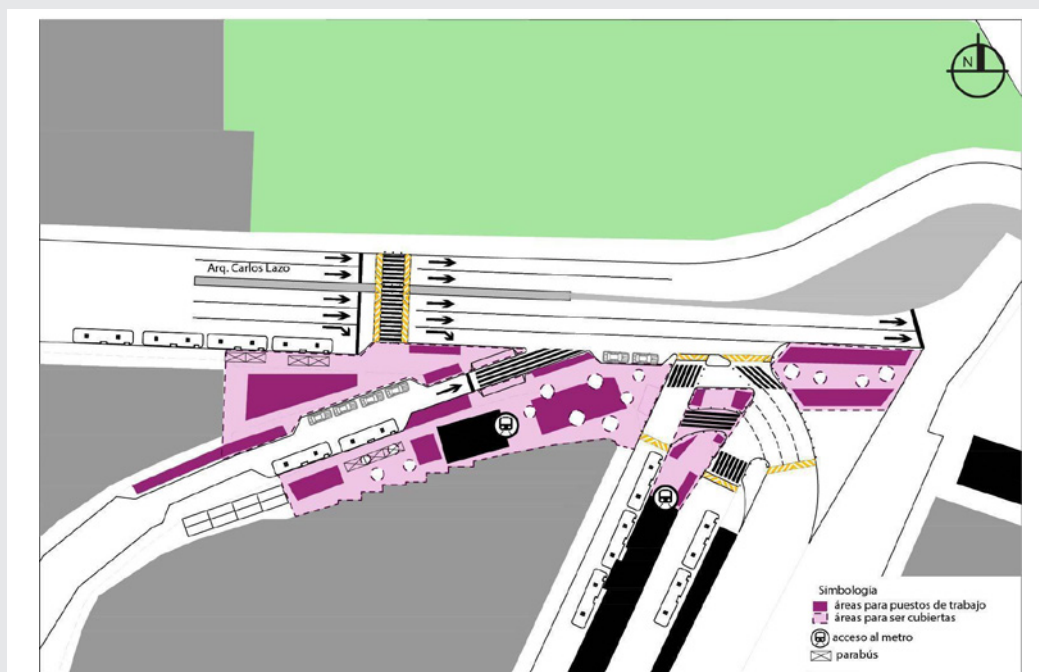
La extensión de banqueta les parece adecuada, pero se hizo énfasis en que se utilizará para que las

personas que actualmente se encuentran sobre el arroyo vial puedan ubicarse sobre la acera y, con ello, evitar atraer a más personas trabajadoras. Les parece adecuado y beneficioso para el traslado de su mercancía colocar rampas y cruces peatonales para garantizar el cruce seguro.

Además de las características geométricas, consideran importante contar con espacios para la infancia y las personas adultas mayores, como lugares donde sentarse o hacer la tarea, ya que muchas personas trabajadoras van acompañadas de sus hijas e hijos o madres y padres. Acompañado de esto, consideran que las zonas de trabajo en el espacio público deben contar con tomas de agua, contenedores de basura y servicio de sanitarios, no solo para las personas trabajadoras del espacio público sino también para las personas conductoras del transporte público.

A continuación, se presenta una propuesta preliminar de diseño del CETRAM-Tacubaya para la inclusión de trabajo en el espacio público. Esta propuesta fue realizada con medidas tomadas en Google Earth, por lo que su diseño final deberá rectificarse en campo con un levantamiento topográfico.

Figura 5. Propuesta preliminar para la inclusión del trabajo en el espacio público en el CETRAM-Tacubaya



4. Herramientas para la coexistencia de dos derechos en el diseño de calles

4.1 Consideraciones generales

Con el fin de lograr la inclusión de las personas trabajadoras del espacio público en el diseño de calles, así como de garantizar el tránsito de las personas a pie, en bicicleta y en otros modos de transporte, es importante tener presentes las siguientes consideraciones:

- **Legibilidad.** El diseño de la calle debe informar de la presencia y existencia de actividades económicas en el espacio público. Debe ser legible para que las personas usuarias de calle identifiquen fácilmente los productos vendidos o servicios ofrecidos, así como los accesos a puntos claves como estaciones o paradas de transporte público, servicios públicos, entre otros, y los flujos peatonales.
- **Accesibilidad urbana.** La mayoría del trabajo en el espacio público busca ubicarse en zonas con un alto flujo peatonal y accesible para la mayoría de las personas. Por ello, es importante considerarlo en zonas con alto flujo de personas, analizando también los flujos a través de aforos peatonales o de la observación en la calle. Las propuestas de rediseño que cambien los flujos peatonales deben tomar en cuenta el trabajo en el espacio público. Hay quienes no son tan dependientes del flujo peatonal, por lo que pueden establecerse en zonas menos transitadas.
- **Accesibilidad universal.** El diseño de las calles debe garantizar que las personas en situación de vulnerabilidad –principalmente con discapacidad o personas adultas mayores– puedan transitar de manera cómoda y segura. La calle debe contar con el ancho mínimo necesario para que estas personas transiten sin encontrarse con obstáculos que impidan su libre tránsito. Asimismo, el pavimento en las aceras debe ser uniforme y accesible para todas las personas.
- **Seguridad pública.** El diseño de calles debe brindar seguridad personal y mitigar la violencia contra las mujeres, tanto de las personas que transitan en ella como de las personas trabajadoras del espacio público. Con tal fin, pueden reemplazarse las barreras sólidas de paraderos y muros por material transparente, además de evitar generar rincones donde las personas puedan esconderse. De manera complementaria, puede existir señalamiento que indique los puntos clave y posibles conexiones con otros modos de transporte disponibles en el área.
- **Seguridad vial.** La seguridad vial es un factor importante en el diseño de calles. Las intersecciones y los cruces peatonales son principalmente los puntos clave donde deben garantizarse una buena visibilidad de las diferentes personas usuarias de la vía, así como legibilidad y accesibilidad universal. En muchas ocasiones, es en estos puntos donde las personas trabajadoras buscan interceptar a las personas a pie para ofrecer sus productos; sin embargo, cuando se considera su ubicación, debe tenerse en cuenta la seguridad vial.
- **Infraestructura.** Para que las personas puedan realizar su trabajo, el espacio público debe otorgarles las facilidades necesarias, como bodegas, electricidad, agua, baños públicos, recolección de residuos, entre otros. También debe brindar facilidades a las personas que transitan y hacen uso de él.
- **Flexibilidad.** En un mismo punto del espacio público, pueden trabajar distintas personas a lo largo del día, por lo que el espacio debe ser flexible para poder atender las necesidades de las diferentes personas trabajadoras.
- **Adaptabilidad.** Actualmente, debido a la emergencia sanitaria, el diseño del espacio público, especialmente en los puntos que concentran un gran número de personas, requiere consideraciones adicionales, como la distancia recomendada por la OMS entre las personas. En este sentido, es importante que la calle pueda adaptarse para incluir a las personas trabajadoras del espacio público, dando el espacio mínimo necesario para atender esta recomendación.

4.2 Consideraciones de los puestos en el diseño de calles

El comercio en la vía pública tiene una gran diversidad de tipos de puestos en función de su temporalidad, estructura y dimensiones. La principal clasificación se basa en su tipo de estructura y temporalidad. Los puestos pueden ser fijos, semi-fijos y sin fijar.

a. Fijos. Puestos que generalmente se encuentran en estructuras fijas en el espacio público, donde tienen un lugar de trabajo específico y permanecen a lo largo del día. La estructura generalmente es metálica, cuentan con techumbre y el giro es el mismo durante todo el día.

b. Semifijos. Estructuras temporales metálicas o no metálicas sin fijar al suelo. Las personas llegan cada día a su sitio de trabajo e instalan el puesto. El tipo de estructura de este tipo puede variar: mesas o estructuras que pueden soportar una lona para cubrirse del sol. El giro en este tipo de puestos puede variar a lo largo del día.

c. Sin fijar. Puestos sin estructura o vehículos rodantes sin motor (carritos de helados, *hot dogs*, triciclos, carritos de supermercado, etc.) o motorizados (automóviles) que no están fijos al suelo y pueden moverse con facilidad.

Figura 6. Puestos fijos

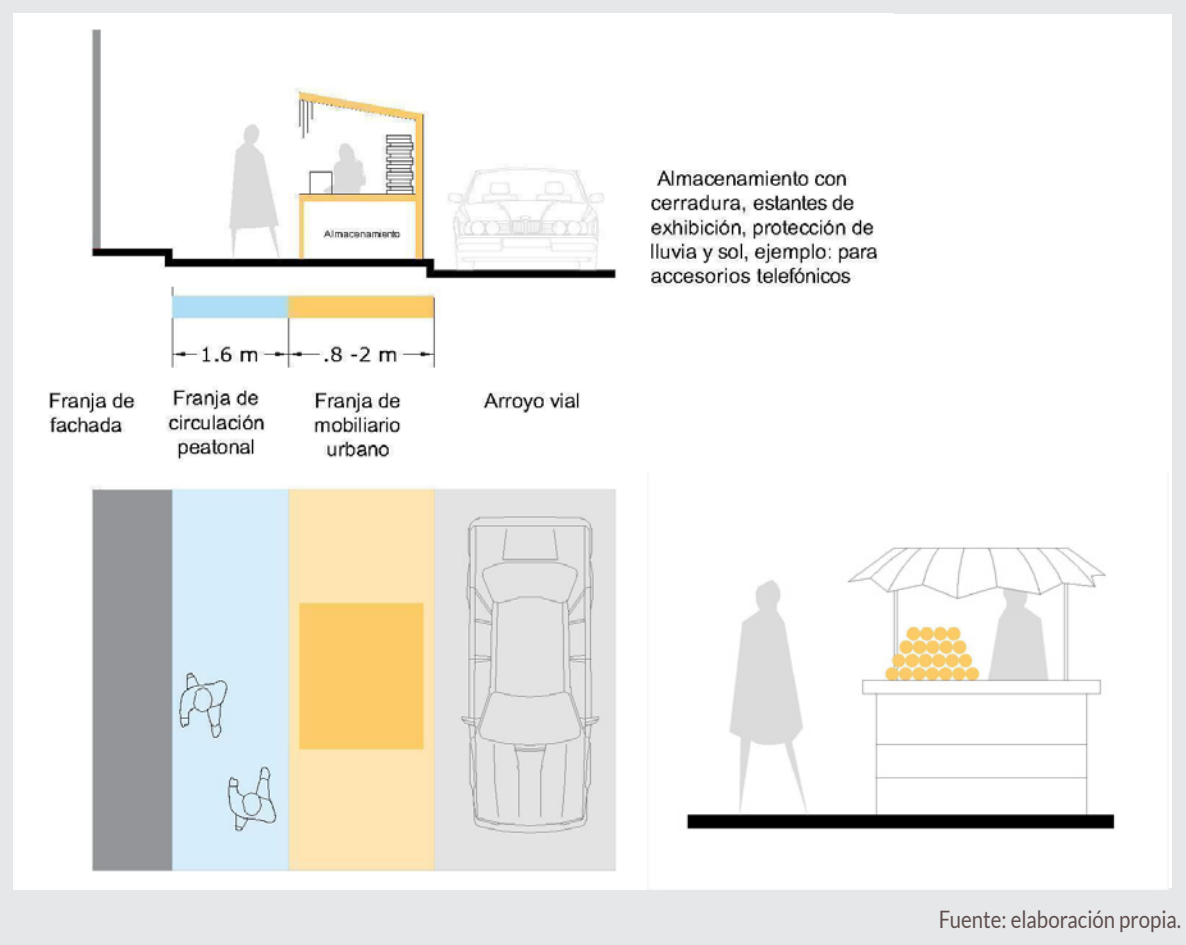


Figura 7. Puestos semifijos

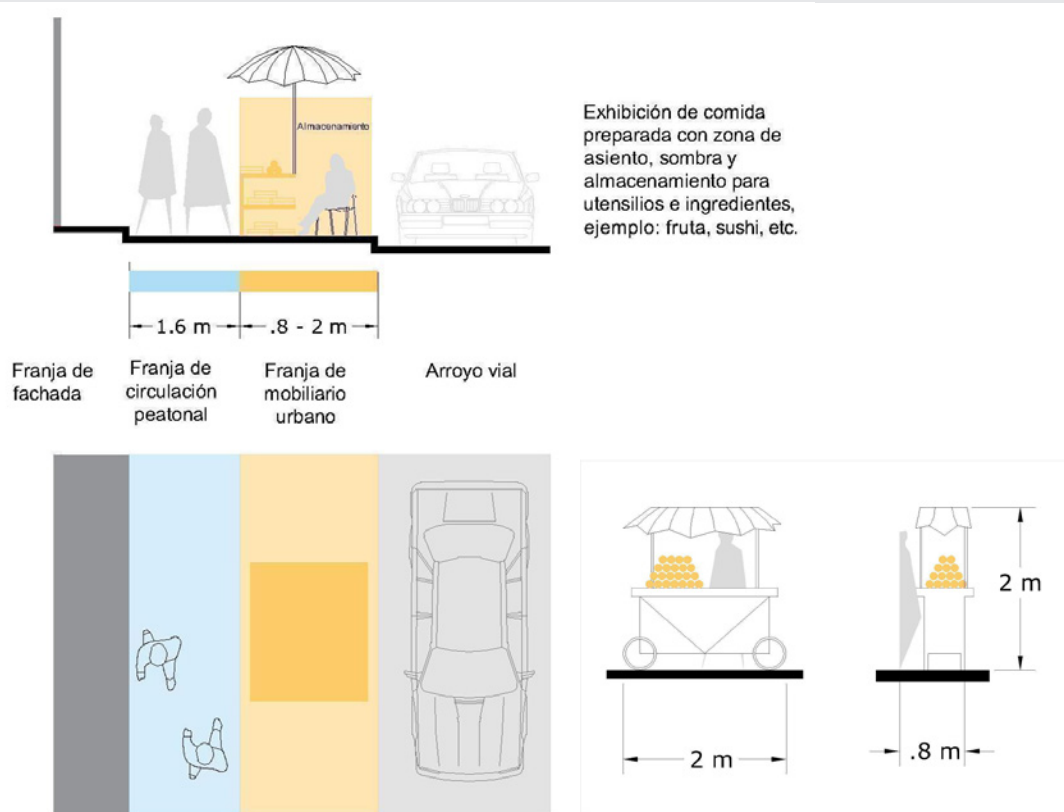
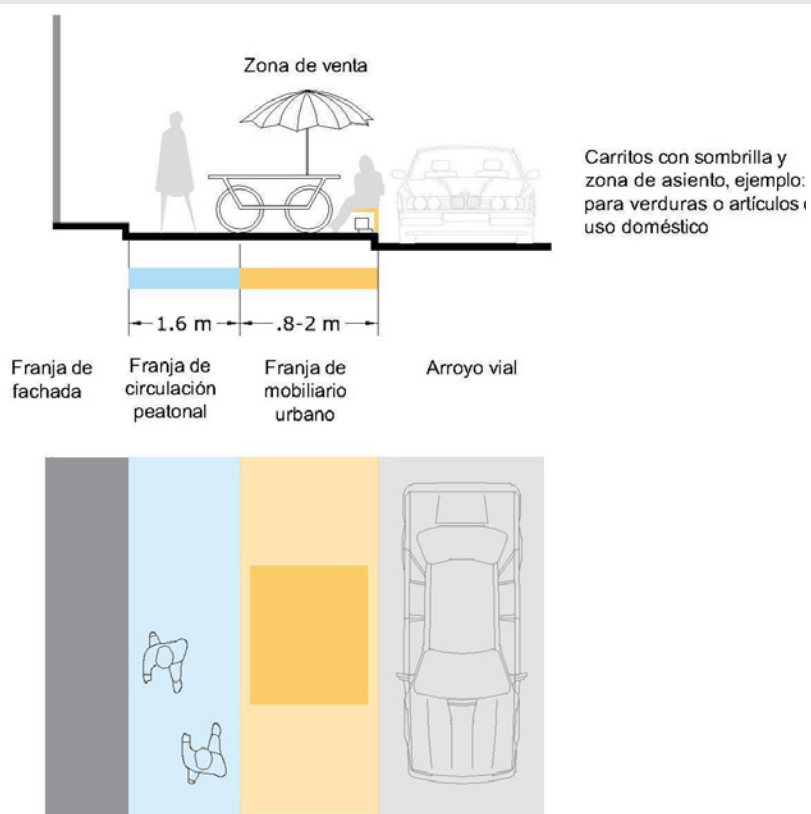


Figura 8. Puestos sin fijar



Fuente: elaboración propia.

4.3 Consideraciones de diseño de calles para la coexistencia de dos derechos

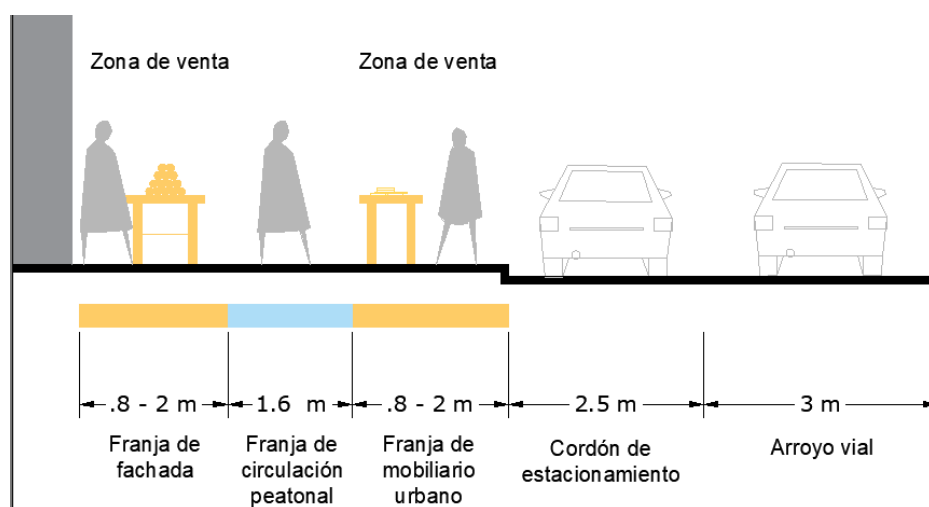
El trabajo en el espacio público se localiza, en muchas ocasiones, en aquellos puntos donde hay una mayor afluencia de personas y en sus alrededores, como accesos y estaciones de transporte público u otros tipos de equipamiento urbano que atraen desplazamientos y actividades. Ello se debe a que el ingreso diario de muchas de las personas trabajadoras del espacio público depende del flujo peatonal y de la cantidad de personas que transitan en la calle; razón por la cual suelen ubicarse en las aceras o en los espacios cercanos a ellas, buscando lograr atraer la atención y el interés de las personas transeúntes en sus productos. Para conseguir

una buena coexistencia, es importante tener siempre en mente los principios mencionados en la sección 2.3, principalmente cuando se está rediseñando la calle.

4.3.1 En la acera

Específicamente en la acera, las personas trabajadoras se ubican en dos puntos principales: cercanos a las fachadas de los edificios –también conocida como franja de fachada– o en la franja de mobiliario urbano.¹² En cualquier caso, la ubicación de las personas trabajadoras no puede obstruir el espacio de circulación peatonal, el cual debe medir como mínimo 1.60m de espacio de circulación libre.

Figura 9. Ubicación de las personas trabajadoras en la acera



Fuente: elaboración propia.

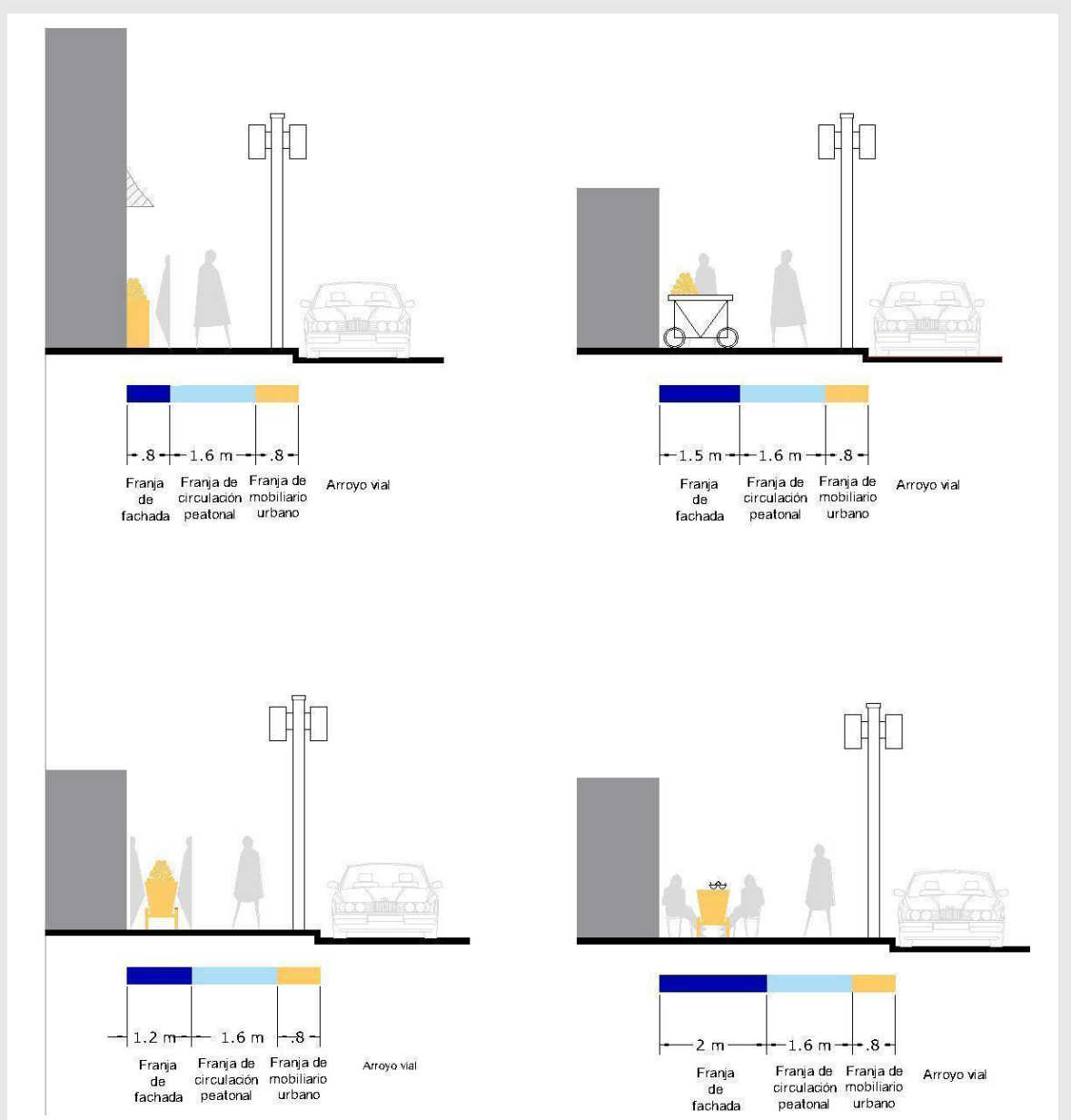
¹² La acera generalmente se divide en tres diferentes franjas en función de su actividad: (1) franja de fachada, (2) franja de circulación peatonal y (3) franja de mobiliario urbano.

a. **Franja de fachada.** Es aquella que se encuentra de forma contigua a los edificios. En ella, generalmente suceden actividades relacionadas con las plantas bajas de los edificios o brinda espacio para que las personas trabajadoras del espacio público puedan colocar su negocio sin afectar la circulación peatonal. Para que el trabajo en el espacio público se ubique en esta franja, es importante considerar los usos de suelo en los edificios inmediatos, ya que ello permitirá, tanto a locales como a las personas trabajadoras en el espacio público, llegar

a acuerdos que convengan a ambas partes y poder realizar sus actividades.

La dimensión de este espacio varía mucho en función del tipo de calle y usos de suelo. El tipo de comercio en la vía pública puede extenderse desde 0.80 m hasta 2.00 m. Considerando la tipología de los distintos tipos de puesto y comercio del espacio público, aquellos que cuentan con carros móviles u otra estructura ocupan desde 1.5 m hasta 2.00 m de la franja de fachada.

Figura 10. Ubicación de las personas trabajadoras en la franja de fachada



Fuente: elaboración propia.

- b. Franja de circulación peatonal.** Debe permanecer libre de obstáculos. En esta franja, es importante que no se considere la instalación de comercio en vía pública y debe contar con un ancho de 1.60 m a 1.80 m libres para así permitir circular a una persona en silla de ruedas.
- c. Franja de mobiliario urbano.** El comercio en la vía pública se ubica generalmente en la franja de mobiliario urbano. Esta franja es ideal para instalar un espacio de trabajo sin obstruir la circulación peatonal; sin embargo, en algunas ocasiones, puede ser de dimensiones reducidas para el comercio, con lo que este llega entonces a obstruir el paso peatonal. Por ello, cuando se plantea ubicar el comercio en

esta franja, es importante tener en mente la dimensión mínima que debe tener la circulación peatonal libre de obstáculos, de 1.60 m. Si la zona presenta una gran afluencia de comercio y flujo peatonal, la franja de circulación peatonal debe tener como mínimo 3.00 m sin obstáculo alguno. En caso de que la dimensión de franja de mobiliario urbano y la dimensión de la franja de circulación peatonal no permitan dejar el ancho mínimo requerido para el tránsito de personas a pie, puede buscarse ubicar al comercio en el espacio del cordón de estacionamiento o generar extensiones de banqueta que permita a ambos grupos de personas usuarias contar con mayor espacio para su circulación y para su actividad comercial.

Figura 11. Ubicación de las personas trabajadoras del espacio público en zona comercial

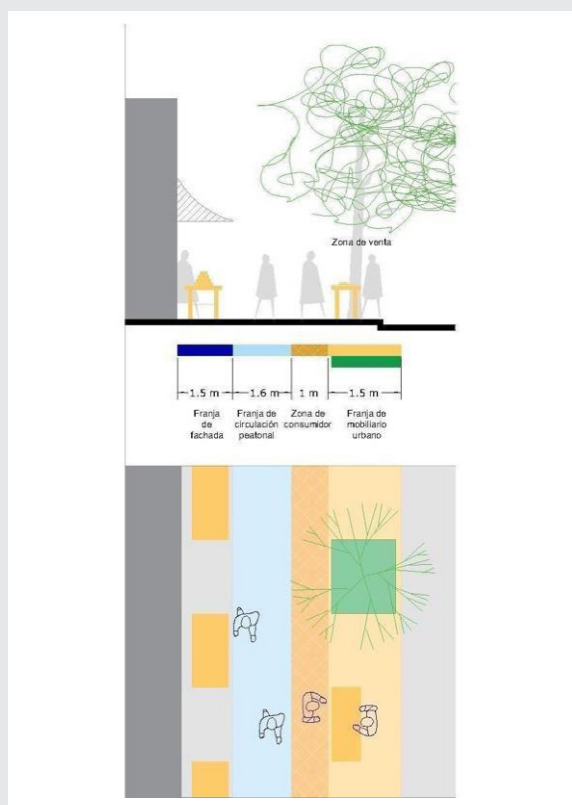
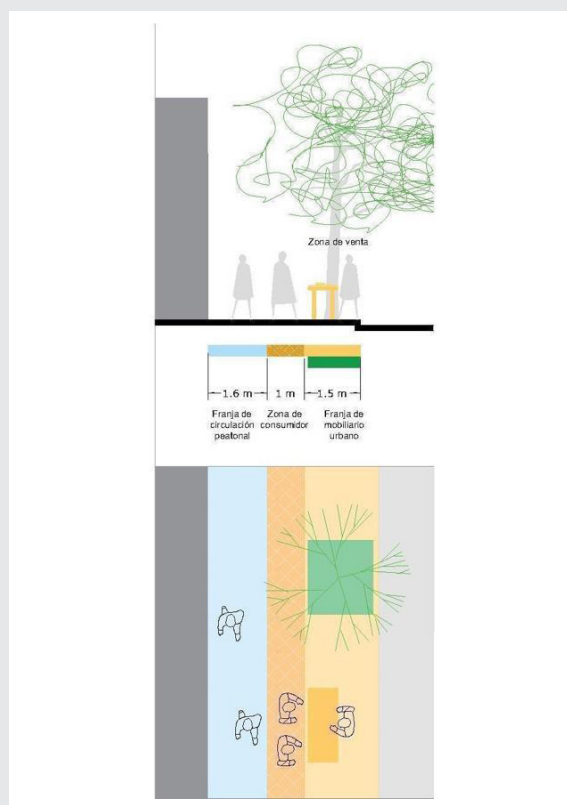
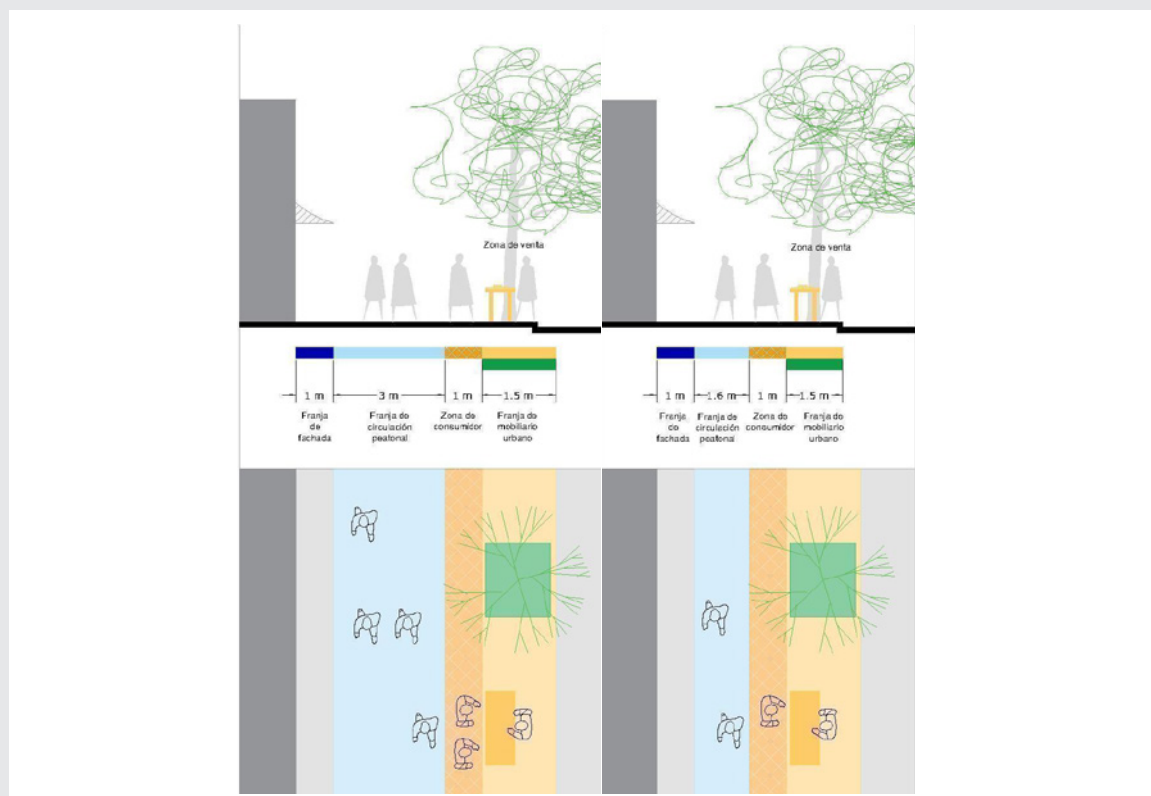


Figura 12. Ubicación de las personas trabajadoras del espacio público en franja de mobiliario



Fuente: elaboración propia.

Figura 13. Ubicación de las personas trabajadoras del espacio público con franja de circulación peatonal igual o menor de 3 metros



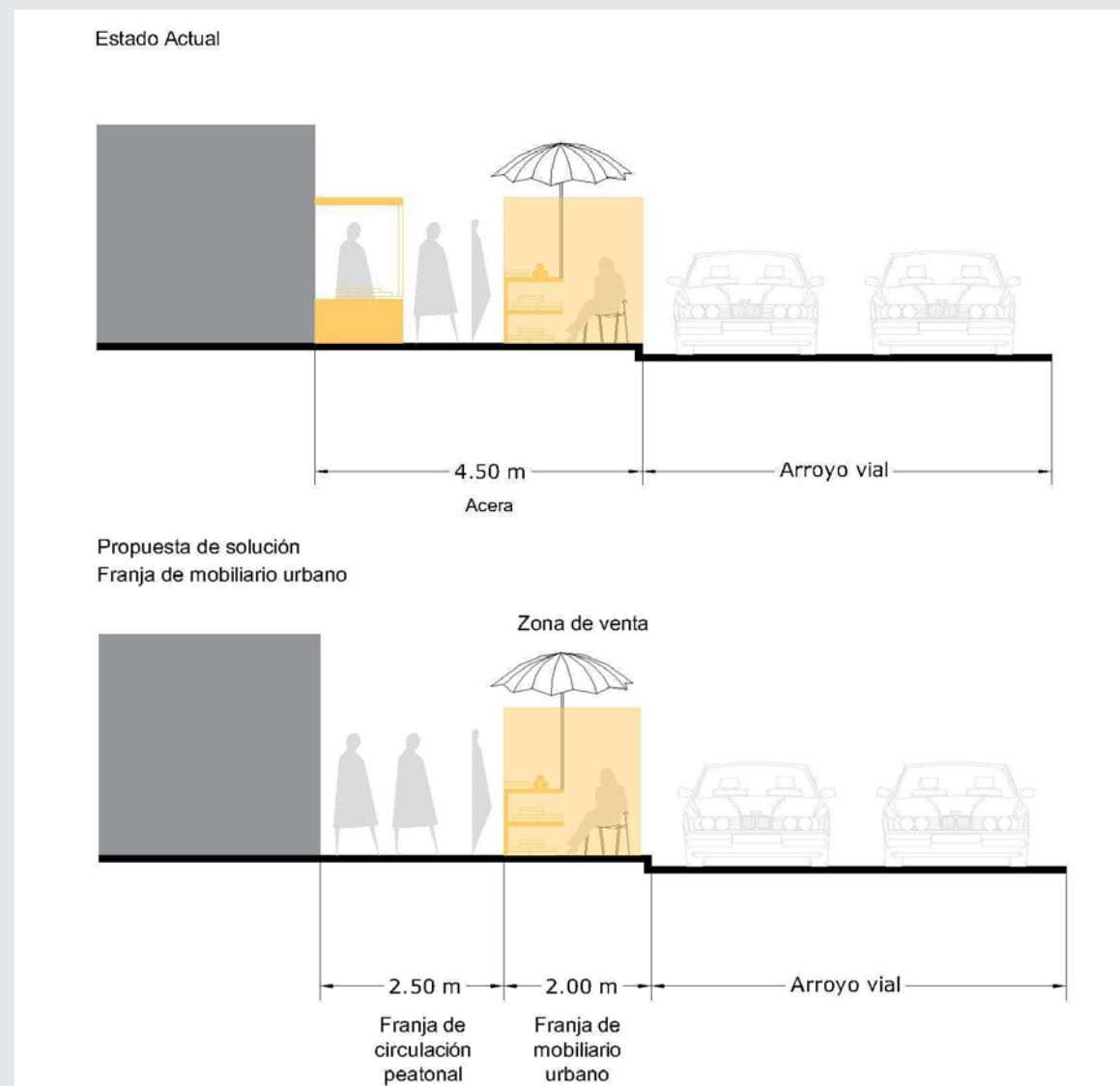
Fuente: elaboración propia.

Si se cuenta con una acera amplia en una vía primaria, con conectividad a las estaciones del metro y con dos zonas de venta que obstruyen la circulación peatonal, es necesario redistribuir el espacio en la acera para permitir la convivencia armónica de las diferentes personas usuarias. En este caso, la solución consiste en mantener la zona de venta en una sola franja de la acera, permitiendo una circulación peatonal libre de obstáculos.¹³ Esto debe realizarse en coordinación con las personas representantes de las personas trabajadoras del espacio

público a fin de acordar los lugares donde serán reubicados los puestos de trabajo. Es importante mencionar que las dinámicas de cada uno de los tipos de puestos son diferentes, es decir que algunos de ellos requieren la permanencia de las personas, como los puestos de comida, mientras que otros solo son de estancia corta, como los puestos de venta de cosméticos. Por ello, la solución implica ubicar a las personas trabajadoras en la franja de mobiliario urbano, permitiendo la permanencia en el espacio de otras personas usuarias.

¹³ Esta propuesta se basa en el análisis de la avenida Arcos de Belén, calle Balderas y calzada de Tlalpan, en la Ciudad de México.

Figura 14. Propuesta de integración de las personas trabajadoras en la franja de mobiliario urbano



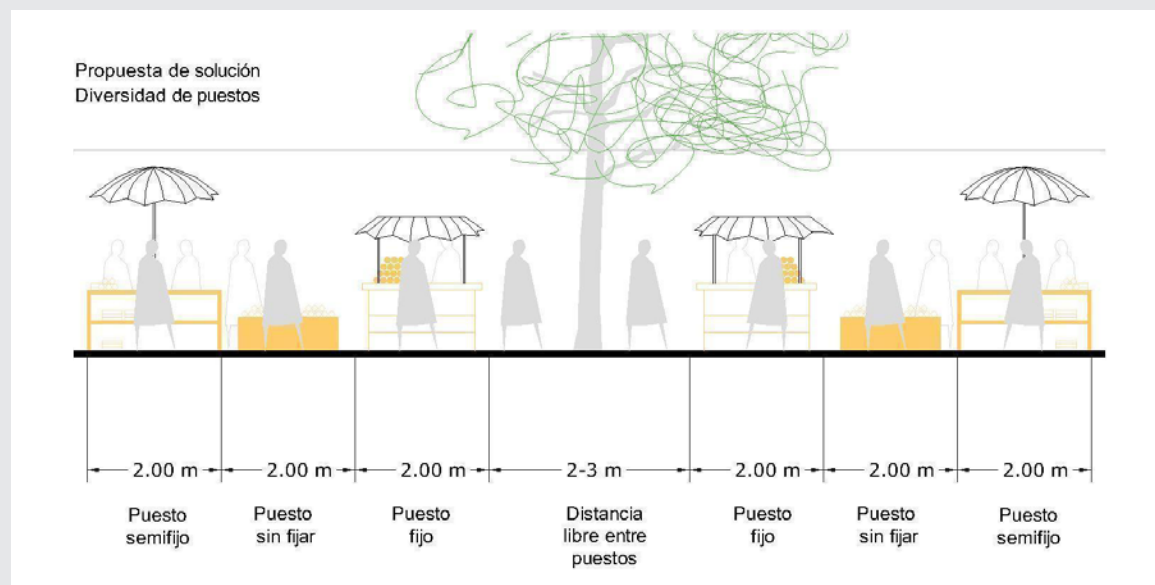
Fuente: elaboración propia.

Los puestos de trabajo en el espacio público deben permitir una mayor visibilidad peatonal entre la franja de mobiliario y el arroyo vial. Por ello, en zonas donde la composición de los puestos de trabajo lo permita, el tipo de estos puede alternarse, es

decir que puede colocarse un puesto semifijo, sin fijar y fijo continuamente, permitiendo el reconocimiento del espacio público aledaño a la zona de venta. La distancia libre entre secciones de puestos de trabajo debe ser de 2 a 3 metros.¹⁴

¹⁴ Propuesta también basada en el análisis mencionado en la nota inmediata anterior.

Figura 15. Propuesta de diversidad de puestos de trabajo en la franja de mobiliario urbano

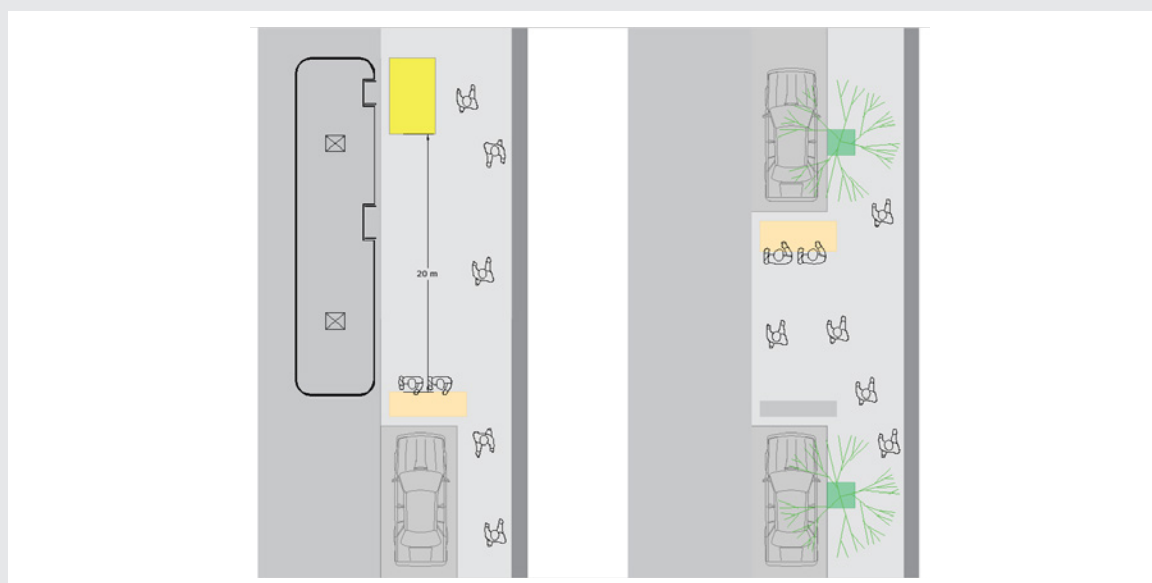


Fuente: elaboración propia.

- d. **En una extensión de banqueta.** Cuando la banqueta es angosta y la calle cuenta con un cordón de estacionamiento, puede construirse una extensión de banqueta que permita a las personas trabajar en el espacio público con mayor seguridad. En caso de que se encuentren accesos o paraderos de transporte

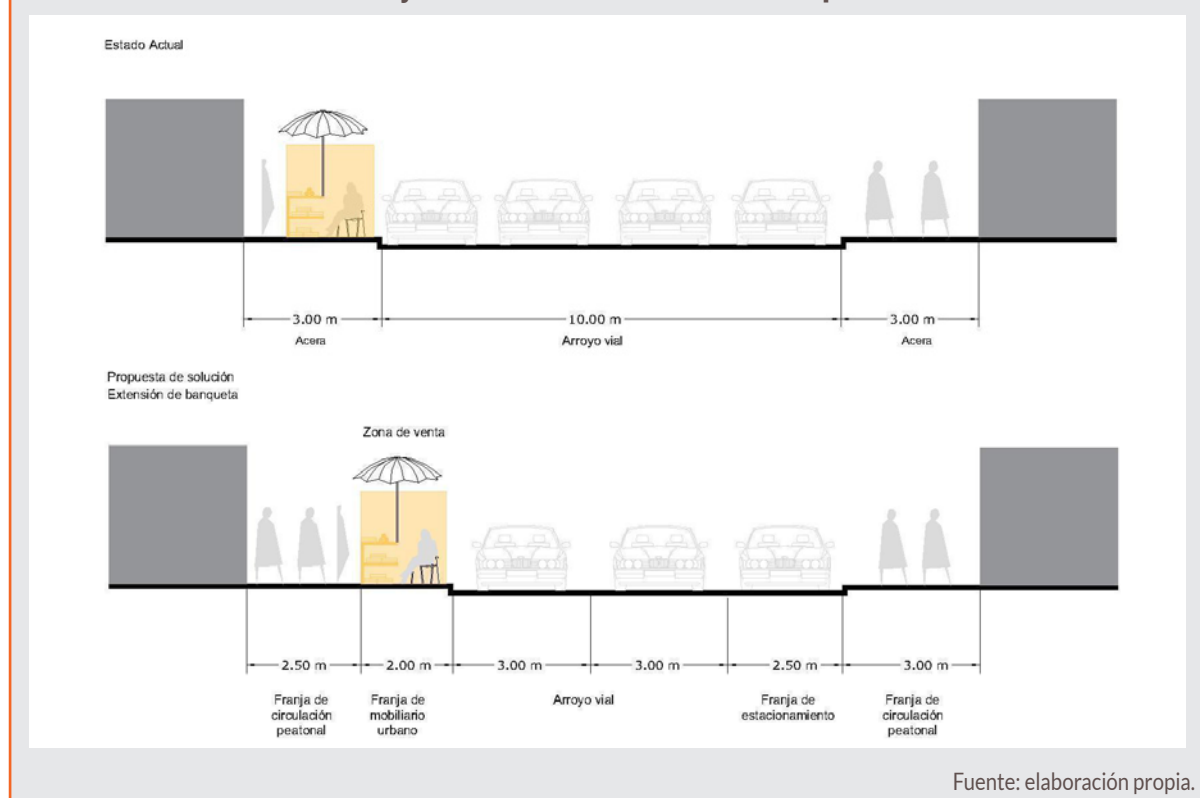
público en la zona, es importante considerar una distancia mínima de 25 m libres desde los accesos o paraderos para evitar su obstrucción (STC, 2018), pero dicha distancia debe determinarse junto con las autoridades correspondientes. Esta solución es aplicable en calles secundarias.

Figura 16. Ubicación de las personas trabajadoras del espacio público en una extensión de banqueta



Fuente: elaboración propia.

Figura 17. Propuesta de integración de las personas trabajadoras en una extensión de banqueta



Si se cuenta con una acera estrecha, donde haya personas trabajadoras del espacio público y con conectividad directa a la estación del metro, así como estacionamiento en vía pública sobre los carriles laterales de una calle secundaria, la solución consiste en la reconfiguración de la calle, permitiendo el tránsito vehicular y ordenamiento del estacionamiento en vía pública para la convivencia de las personas usuarias. La extensión de banqueta puede realizarse sobre la acera de principal conectividad y con mayor flujo peatonal.¹⁵

4.3.2. En el arroyo vial

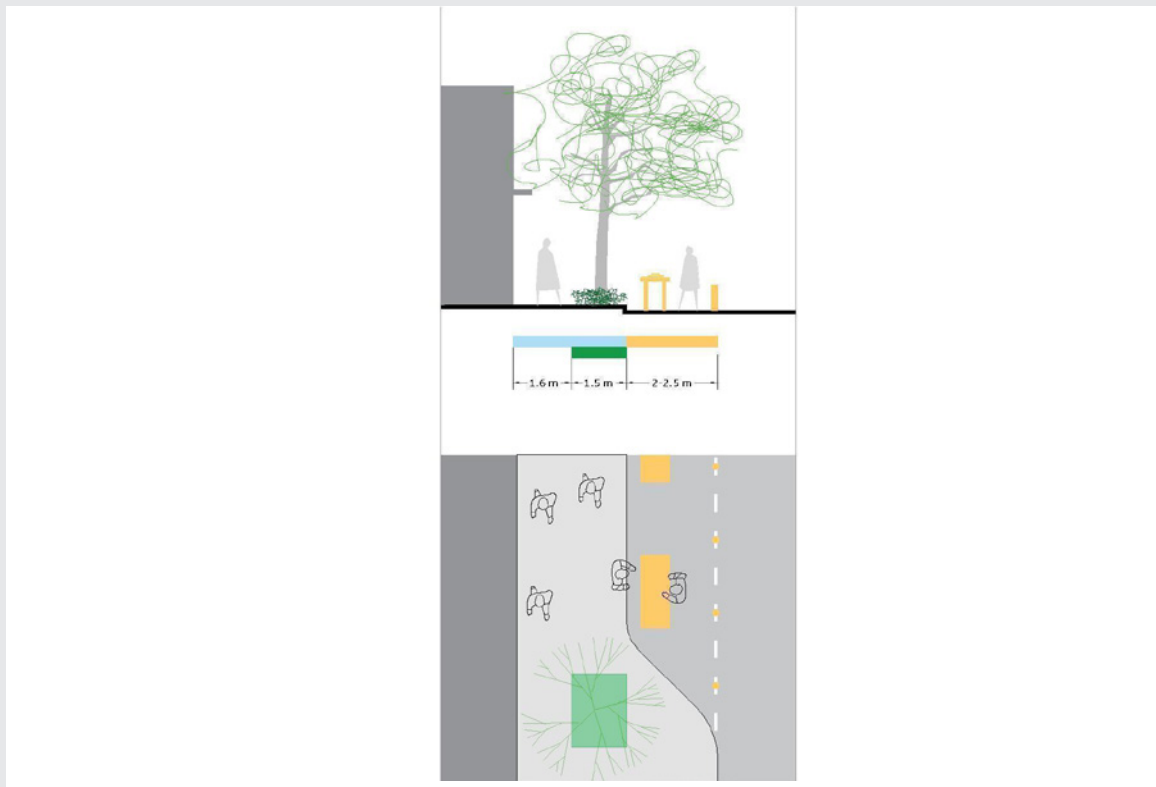
Muchas calles de ciudades como la Ciudad de México cuentan con un espacio muy reducido para la circulación peatonal. Además, hay en las aceras una gran diversidad de obstáculos que no permiten a las personas a pie transitar de manera cómoda. Por ello, es primordial contar con una distribución más equitativa del espacio público, en donde las personas principalmente a pie puedan transitar y las personas trabajadoras del espacio público

puedan realizar sus actividades. Para tal fin, en calles donde el espacio en la acera sea angosto y no permita una buena convivencia de ambos grupos, el diseño de la calle debe permitir que las personas trabajadoras del espacio público hagan uso de la franja de estacionamiento de manera segura.

- a. **En la franja de estacionamiento.** El estacionamiento de vehículos generalmente está permitido en calles secundarias ya que, por su función, estas tienden a ofrecer un mayor acceso a bienes y servicios, además de contar con mayor habitabilidad, es decir mayor número de actividades en el espacio público. En este sentido, las calles secundarias cuentan con una franja de estacionamiento en la cual las personas trabajadoras del espacio público pueden establecerse. Dicha franja suele medir entre 2 m y 2.50 m de ancho. La solución se aplica a vías secundarias con cordón de estacionamiento.

¹⁵ Esta propuesta se basa en el análisis de la Calle Dr. Pasteur en la Alcaldía Cuauhtémoc en la Ciudad de México.

Figura 18. Ubicación de las personas trabajadoras del espacio público en la franja de estacionamiento



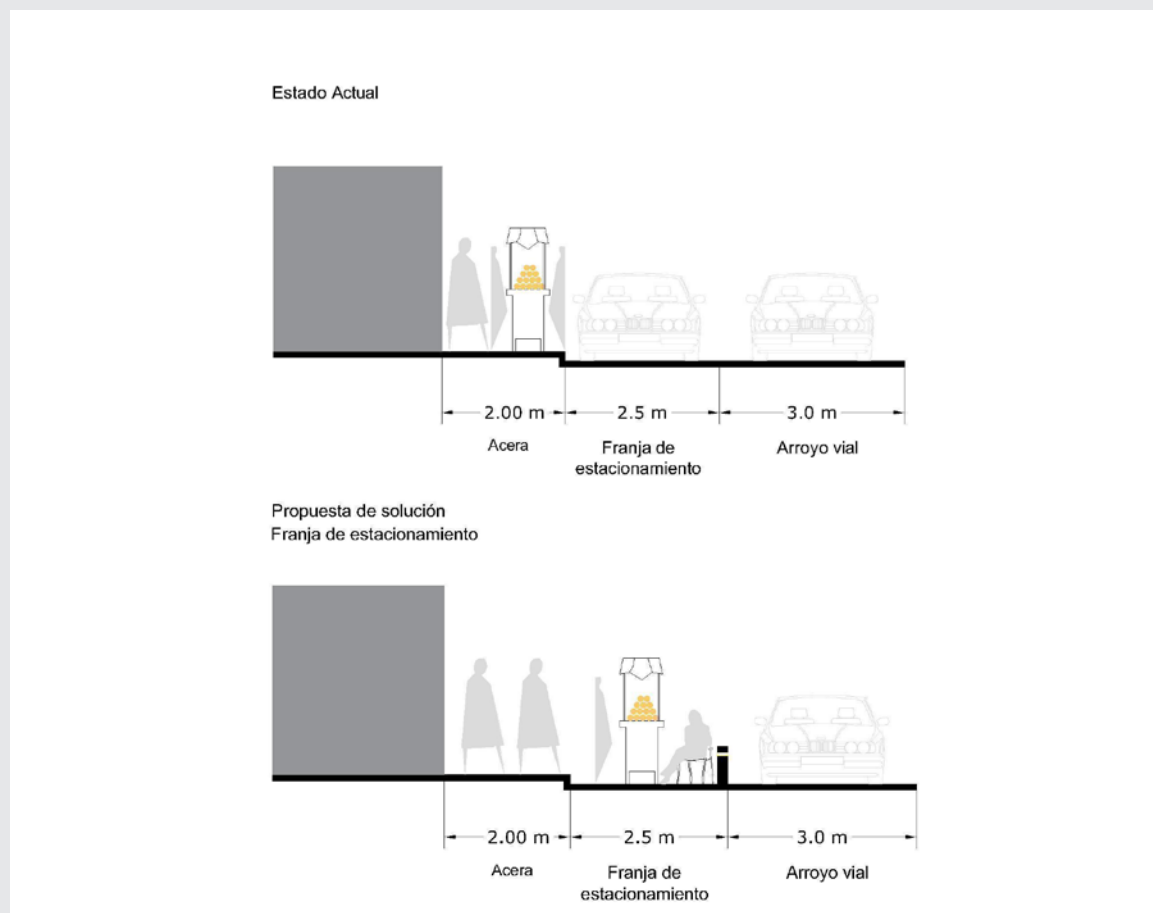
Fuente: elaboración propia.

Cuando una calle secundaria presenta un ancho de acera menor de 1.60 m y cordón de estacionamiento, debe buscarse la extensión de acera, pero si esta no puede extenderse, el puesto de trabajo debe colocarse en la franja de estacionamiento,

evitando obstaculizar la franja de circulación peatonal. Esta solución también debe implementarse si, al colocar el puesto de trabajo sobre la acera, el ancho de circulación peatonal se reduce a menos de 1.60 m.¹⁶

¹⁶ Esta propuesta se basa en el análisis de la calle Gral. Pedro Antonio de Los Santos, en la Alcaldía Miguel Hidalgo de la Ciudad de México.

Figura 19. Propuesta de integración de las personas trabajadoras del espacio público en la franja de estacionamiento



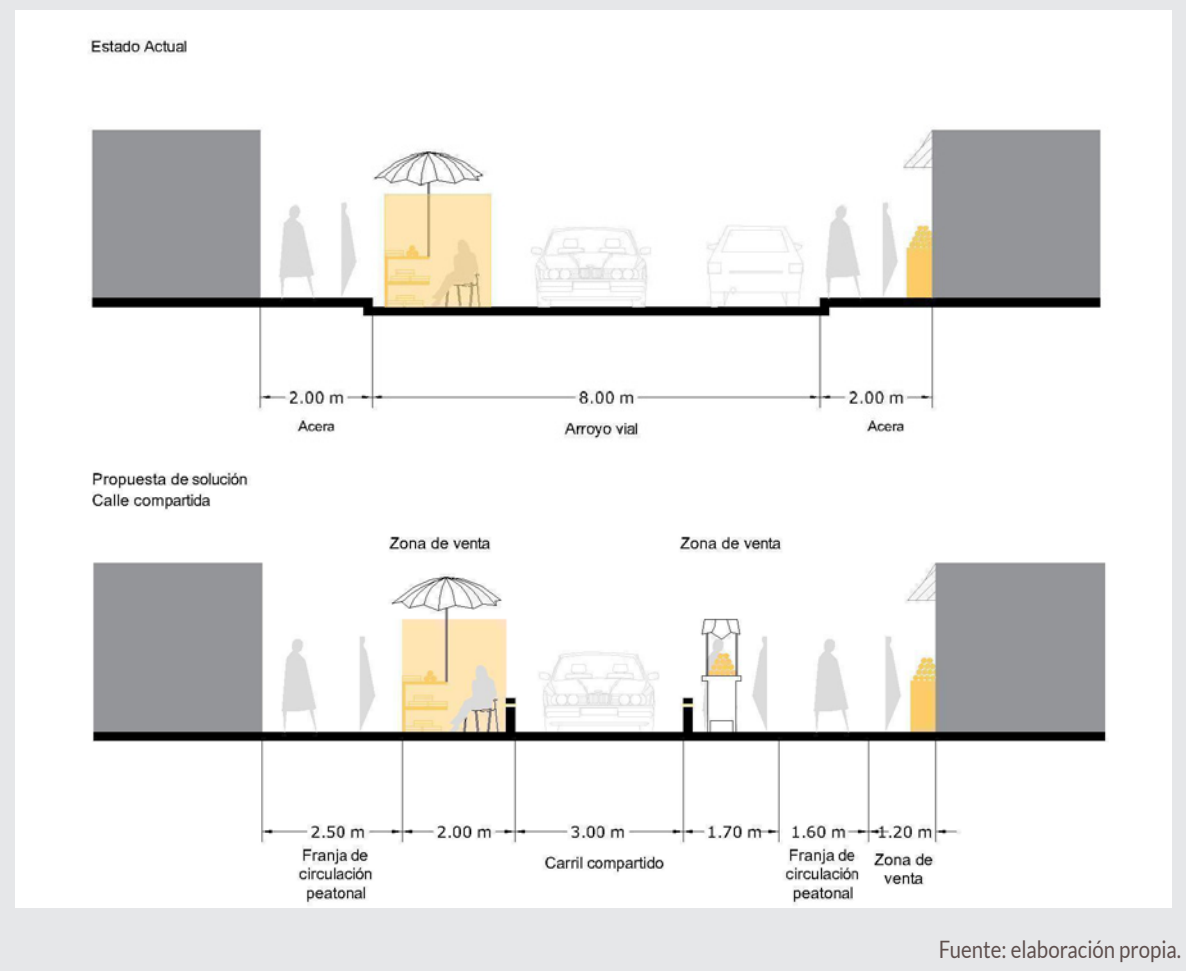
Fuente: elaboración propia.

Cuando se trata de una calle terciaria con una acera estrecha, propiciando que las personas trabajadoras se sitúen sobre el arroyo vial, que permite tránsito vehicular y cuenta con un alto flujo peatonal –debido a su conectividad con estaciones de transporte público como el metro y el tránsito vehicular–, la propuesta de integración de las personas trabajadoras del espacio público implica el rediseño de la calle, priorizando la movilidad peatonal y trabajo en el espacio público. Ahí debe controlarse el acceso vehicular y proteger a las personas a pie y trabajadoras, además de

otorgar un mayor espacio para las personas trabajadoras que se encuentren sobre el arroyo vial. Esta propuesta plantea una plataforma al mismo nivel que permita la convivencia de la movilidad peatonal y vehicular, además del trabajo en el espacio público.¹⁷ Dependiendo de la diversidad existente en el área de trabajo que se intervendrá, los puestos de trabajo pueden ser mixtos, es decir que, en la calle, podrán encontrarse puestos de trabajo fijos, semifijos y sin fijar para permitir la permeabilidad visual entre la franja de circulación peatonal y vehicular.

¹⁷ Esta propuesta se basa en el análisis de la calle Filosofía y Letras, en la Alcaldía Coyoacán, Ciudad de México.

Figura 20. Propuesta de integración de las personas trabajadoras del espacio público ubicadas en una calle compartida



b. En intersecciones. Las intersecciones son claves en el diseño de calles, pues se trata de puntos en los que convergen todas las personas usuarias y donde se genera la mayoría de los conflictos viales. Debido a que conectan varios puntos de la calle, las intersecciones atraen a una gran cantidad de personas y son, por lo tanto, espacios que privilegian a las personas trabajadoras del espacio público para ubicar sus puestos. Para que las personas a pie puedan contar con una buena visibilidad y reducir el riesgo de sufrir un siniestro de tránsito grave y para que las personas trabajadoras del

espacio público puedan ubicarse en algunas áreas de las intersecciones, es necesario considerar una distancia mínima de 3 m del punto final de cruce peatonal al inicio del puesto. Esto permite que las personas a pie tengan una mejor visibilidad de la calle y pueda identificar si vehículos motorizados se acercan a la intersección. En intersecciones, es recomendable que la ubicación del comercio en vía pública se halle posterior a la intersección, es decir después de que el vehículo cruza la calle.

Figura 21. Ubicación de las personas trabajadoras del espacio público en intersecciones

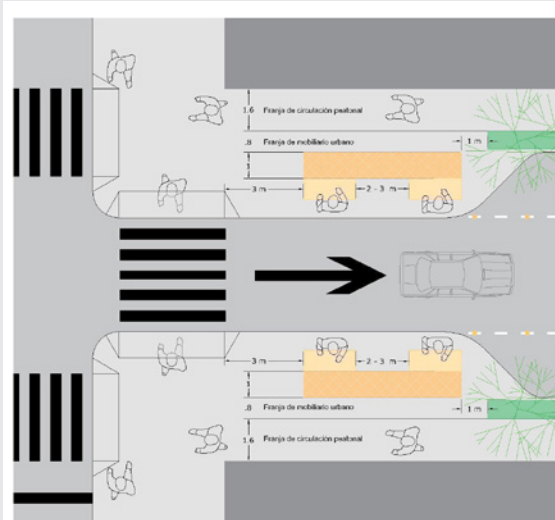
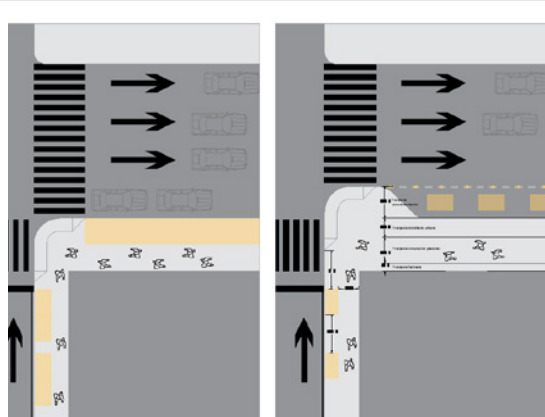


Figura 22. Propuesta de integración de las personas trabajadoras del espacio público en intersecciones



Fuente: elaboración propia.

En las intersecciones, los puestos de trabajo pueden ubicarse sobre las aceras de las calles que intersectan, considerando las características físicas de cada calle. En una calle secundaria que cuente con una acera de un ancho mínimo de 2.00 m y una franja de estacionamiento, los puestos podrán colocarse inmediatos a la intersección sobre la extensión de acera, o bien en la franja de estacionamiento. En el caso de una calle primaria y una calle secundaria, los puestos de trabajo pueden

colocarse en ambas aceras. Si las aceras de las calles primarias son muy angostas, podrá analizarse cada caso y, de ser posible, contar con ampliaciones de banquetas para garantizar la coexistencia de personas a pie y trabajadoras del espacio público. En tales casos, por reglamento, el estacionamiento en vía pública está prohibido; sin embargo, las personas trabajadoras pueden colocarse en la franja de mobiliario urbano.¹⁸

¹⁸ Esta propuesta se basa en el análisis de la intersección avenida Insurgentes y calle Puente de Alvarado, en la Alcaldía Cuauhtémoc, Ciudad de México.

4.4. Consideraciones de diseño de calles para la coexistencia de dos derechos en respuesta a la COVID-19

La emergencia sanitaria por la COVID-19 ha modificado la relación de la ciudadanía con la calle. El distanciamiento físico manifiesta la necesidad de contar con el espacio adecuado entre las personas para evitar aglomeraciones y la propagación del virus en los espacios públicos. Sin embargo, las condiciones actuales de las aceras, incluido el uso inequitativo de las calles, requiere diseños emergentes que atiendan las necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad. Las personas a pie y las personas trabajadoras del espacio público forman parte de este grupo en la pirámide de movilidad, debido a que se ubican en zonas de gran concurrencia y estrecha infraestructura peatonal, que limita el distanciamiento social recomendado por la OMS.¹⁹ Las personas trabajadoras del espacio público requieren salir de casa para obtener sus ingresos, pero la falta de infraestructura y de servicios que les permitan trabajar ponen en riesgo su salud.

Con el fin de limitar la propagación del virus y lograr que las personas trabajadoras del espacio público continúen su actividad económica durante la pandemia de manera segura y saludable, algunas ciudades han implementado estrategias para la redistribución del espacio público en respuesta a la COVID-19. En Delhi, se desarrolló un guía de diseño, *Estrategias de distanciamiento social para vendedores semanales*, que emite recomendaciones de materiales, estrategias de distanciamiento, emplazamiento, entre otras, a favor de una compraventa

segura para todas las personas (WIEGO et al., 2020). En Kalaw, Myanmar (Birmania), se usó pintura para marcar las ubicaciones de los puestos de las personas trabajadoras, con la separación requerida entre los puestos, lo que permitió a las personas realizar sus compras de forma segura (NACTO, 2020).

4.4.1 Estrategias de diseño de calles ante la COVID-19

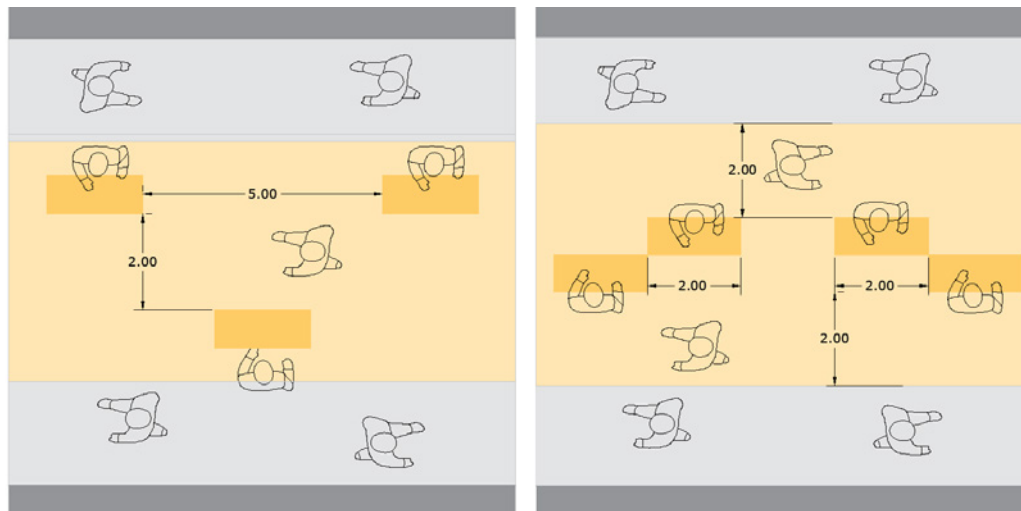
Ante la COVID-19, el diseño de calles debe ser incluyente, flexible y resiliente para una movilidad y convivencia segura de las personas en la ciudad. Para ello, el uso de la calle puede redistribuirse acentuando la prioridad de uso por parte de las personas a pie y las personas trabajadoras. A continuación, se presentan algunas estrategias de diseño aplicables a las zonas de venta en las ciudades.

1. Abrir las calles a las personas a pie y principalmente a las personas trabajadoras del espacio público. Al cerrar las calles a los automóviles, se otorga mayor espacio público para dichas personas usuarias. De esta manera, es posible colocar los puestos en forma de zigzag o en cuadrícula estableciendo rutas peatonales seguras.
2. Convertir el uso de los cajones de estacionamiento en zonas de trabajo, evitando la aglomeración de personas sobre la acera y dando espacio para la circulación peatonal segura.

En ambos casos, la distancia entre los puestos debe igualar 2 m, mientras que la distancia entre las personas consumidoras debe ser de 1 m (WIEGO et al., 2020).

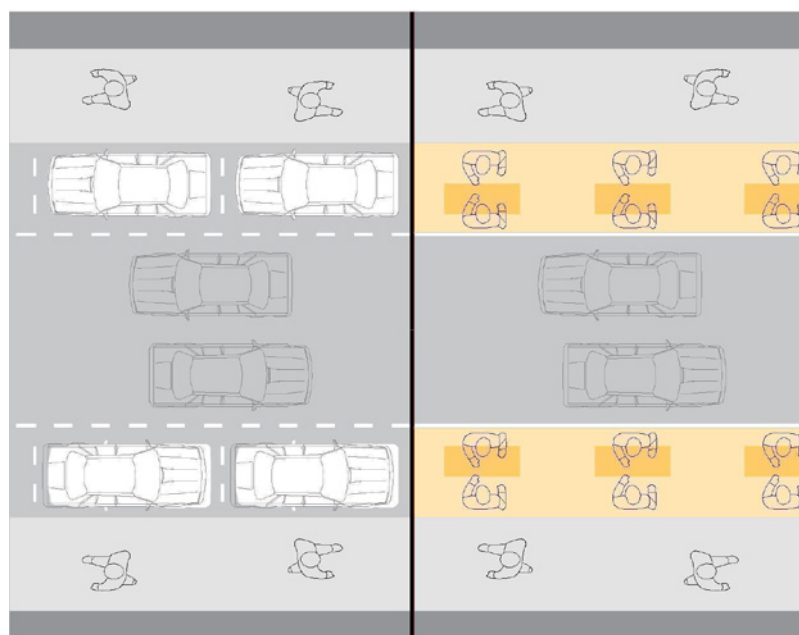
¹⁹ La OMS recomienda mantener al menos un metro de distancia entre las personas (OMS, 2020). Disponible en: <https://www.who.int/es/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/question-and-answers-hub/q-a-detail/coronavirus-disease-covid-19>

Figura 23. Propuesta de integración de las personas trabajadoras del espacio público en la vía pública en calle cerrada al tráfico vehicular



Fuente: elaboración propia.

Figura 24. Propuesta de integración de las personas trabajadoras del espacio público en la zona de estacionamiento, en respuesta a la COVID-19



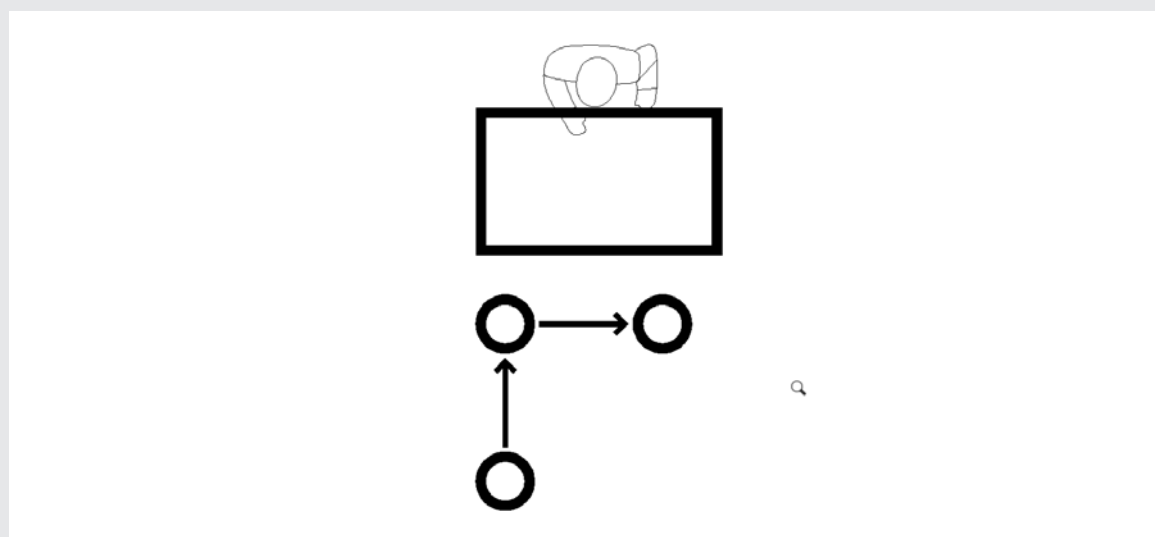
Fuente: elaboración propia.

4.4.2 Estrategias para la sana distancia en las zonas de trabajo

El diseño de las calles debe acompañarse con estrategias que promuevan la sana distancia entre las personas trabajadoras del espacio público y las personas consumidoras. Para ello, se realizan las siguientes recomendaciones.

1. Indicar la ubicación de los puestos con tiza (clarión), pintura o cualquier otro señalamiento horizontal, además de establecer los movimientos de las personas consumidoras a través de guías y señales en el pavimento, indicando las zonas y vías de paso. La viabilidad de esta estrategia deberá determinarse de acuerdo con las características de cada zona de trabajo.

Figura 25. Propuesta de ubicación de los puestos de las personas trabajadoras del espacio público en la vía pública, en respuesta a la COVID-19



Fuente: elaboración propia.

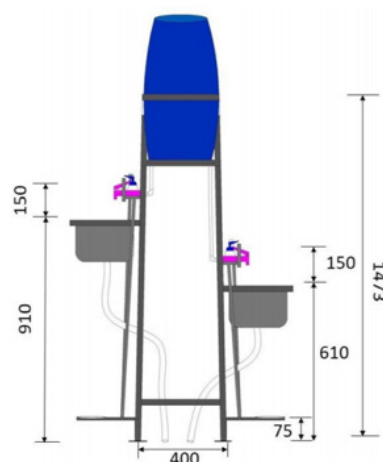
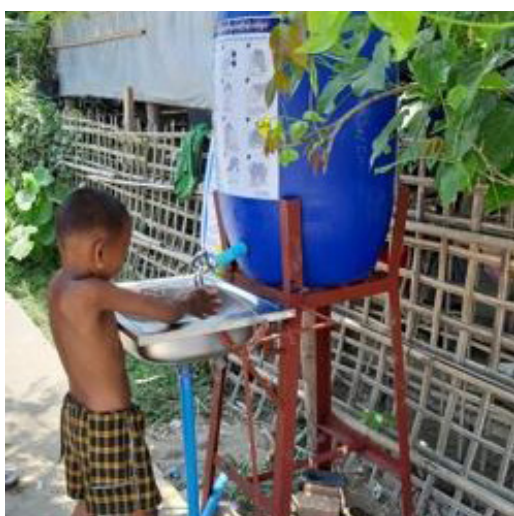
2. Contar con estaciones de higiene temporales o permanentes para el constante lavado de manos, que deben ubicarse en zonas visibles, accesibles para todas las personas que se encuentren en el área de trabajo y adaptables a las condiciones locales. Sin embargo, cada uno de los puestos puede colocar una pequeña estación de higiene, especialmente aquellos que venden productos comestibles. En las estaciones de higiene, las personas deben mantener mínimo 1 m de distancia entre sí para limitar la contaminación cruzada (UNICEF, 2020).

Las estaciones de higiene pueden ser soluciones de bajo costo, elaboradas con materiales locales, o bien estaciones formales con mayor resistencia. Deben limitar el riesgo de contagio mediante su operación, es decir que deben

operarse con el antebrazo, pie o grifos automáticos, especialmente en entornos públicos como las zonas de venta (UNICEF, 2020). En la figura 26, se ejemplifican algunas alternativas de solución que pueden implementarse en las zonas de trabajo; sin embargo, actualmente se han adaptado diferentes tipos de estaciones de higiene de acuerdo con la disponibilidad espacial existente y con los recursos disponibles de las personas trabajadoras del espacio público.

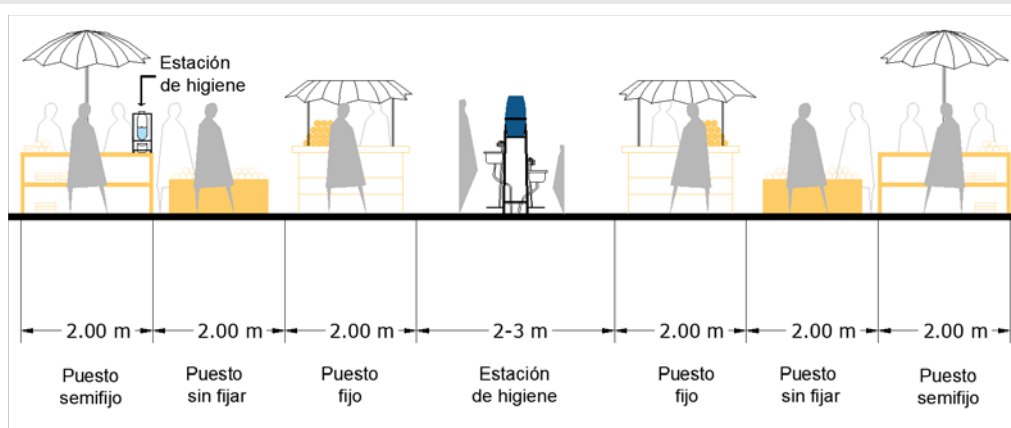
Las medidas de las estaciones varían de acuerdo con su mecanismo y materiales. Una estación formal puede medir 1.5 m de largo por 1 m de ancho y una altura de 1.5 m aproximadamente, esto considerando dos personas usuarias para la estación.

Figura 26. Propuesta de estaciones de higiene en las zonas de venta



Fuentes: UN-Hábitat, 2020 (izquierda), WaterAid, s.f. (derecha)

Figura 27. Ubicación de estaciones de higiene en las zonas de venta



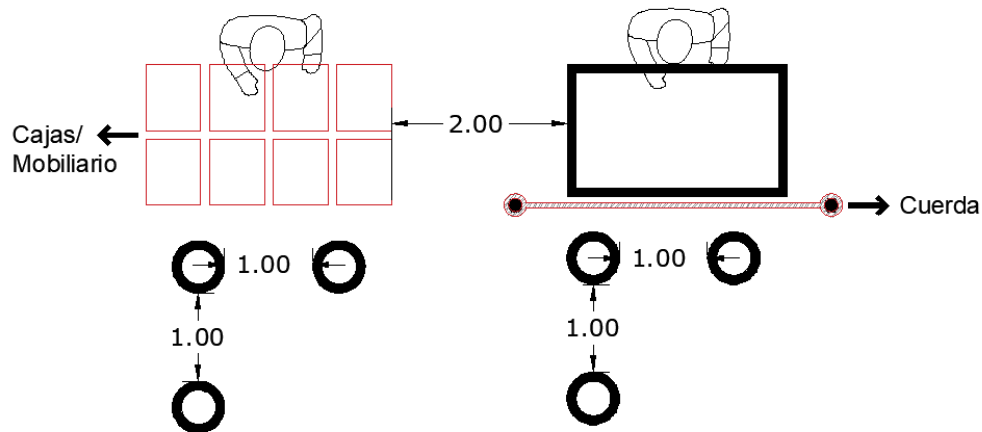
Fuente: elaboración propia con base en WaterAid (s.f.) y Asiye eTafuleni (2020).

3. Crear barreras y señalización para minimizar las interacciones entre las personas trabajadoras y consumidoras, considerando las condiciones actuales del espacio público disponible y usando materiales como cuerdas, pintura o plástico (hule o *playo* ²⁰). En el caso de los puestos sin fijar, se recomienda utilizar los productos y mobiliario (triciclo, cajas, macetas, plantas, carretillas, etc.) para establecer un distanciamiento físico en las zonas de venta.
4. Al abrir las calles para las personas usuarias a pie y para las personas trabajadoras del espacio público, debe considerarse restringir el tránsito vehicular en la calle con la colocación de elementos como *trafitambos*.²¹ Esto permitirá otorgar más espacio público a las personas usuarias en la calle, además de mantener la sana distancia al colocar los puestos de trabajo en forma de zigzag o en cuadrícula, estableciendo así rutas peatonales seguras.

²⁰ Es una película delgada de plástico polietileno muy elástica que se utiliza para envolver diversos productos o alimentos preparados.

²¹ Son dispositivos de seguridad vial en forma cilíndrica, por lo general fabricados de polietileno de alta densidad color naranja y suelen contar con algún tipo de elemento reflejante.

Figura 28. Propuestas de barreras y señalización, en respuesta a la COVID-19

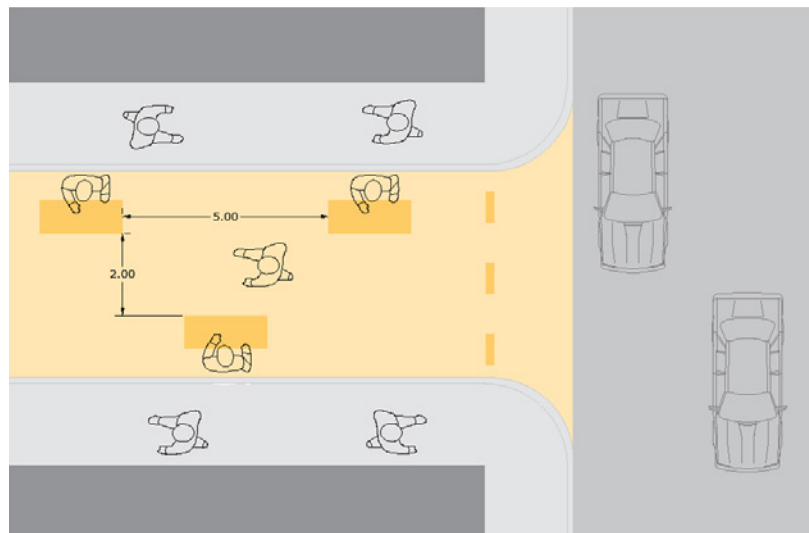


Fuente: elaboración propia.

Abrir las calles a las personas a pie y principalmente a las personas trabajadoras del espacio público. Al cerrar las calles a los automóviles, se otorga mayor espacio público para dichas personas usuarias.

De tal forma, es posible colocar los puestos en forma de zigzag o en cuadrícula estableciendo rutas peatonales seguras.

Figura 29. Delimitación de calles cerradas para el tránsito peatonal y trabajo en el espacio público



Fuente: elaboración propia.

5. Conclusión y recomendaciones de política pública para la Ciudad de México

El trabajo en el espacio público es una actividad fundamental para muchas personas en la Ciudad de México y para la economía de la ciudad. Pese a los esfuerzos realizados en la ciudad a fin de incluir el derecho al trabajo en el espacio público, aún existen vacíos legales para que las personas trabajadoras puedan ejercer su derecho al trabajo con certeza jurídica y prestaciones sociales básicas. Además, la Ciudad de México carece de lineamientos técnicos y jurídicos sobre la forma en que el diseño de la calle puede incluir a las personas que trabajan diariamente en ella y, al mismo tiempo, garantizar el derecho a la movilidad de las demás personas, priorizando a grupos vulnerables. Es entonces fundamental considerar ambos derechos tanto en los marcos normativos como en los lineamientos técnicos de diseño.

El presente estudio no pretende establecer una uniformidad de todas las zonas de trabajo de la ciudad sino, por el contrario, presentar diversas alternativas de solución para integrarlas en el rediseño de calles. Es importante que su implementación considere el contexto de cada espacio e incorpore las necesidades específicas de cada una de las personas trabajadoras en cada lugar, cuyas realidades y circunstancias son muy distintas unas de otras.

En el caso de Tacubaya, al construir el CETRAM, se edificaron algunos módulos en las bahías para reubicar ahí a varias de las personas trabajadoras del espacio público que serían desplazadas de su zona de trabajo. Sin embargo, al mismo tiempo, se modificó el flujo peatonal de tal forma que los módulos resultaron de difícil acceso para las personas a pie. Esta medida no funcionó debido a que la ubicación de los módulos no se correspondía con los flujos peatonales y, además, las personas trabajadoras no fueron consultadas para la implementación de dicha medida. Hoy en día, las personas trabajadoras del espacio público no ocupan los módulos como espacios de trabajo sino como

bodegas. De ahí la importancia de incluirlas en el proceso de planeación y diseño de calles.

Con el fin de lograr incluir a las personas trabajadoras del espacio público en la vida urbana y, al mismo tiempo, proteger los derechos de las personas que se desplazan en las calles, la ciudad debe cambiar su visión respecto de las personas trabajadoras, del derecho al trabajo y a la ciudad y del paradigma bajo el cual diseña las calles. La calle debe garantizar que esos dos derechos se cumplan en su operación cotidiana; por un lado, brindando espacio para que las personas puedan trabajar en el espacio público y ejerzan su derecho y, por el otro, para que las personas puedan transitar en ella sin encontrarse con obstáculos que limiten sus desplazamientos o las pongan en riesgo. Actualmente, debido a la emergencia sanitaria, resulta aún más importante contar con banquetas anchas o espacios amplios para que las personas trabajadoras del espacio público puedan ejercer su derecho, guardando una sana distancia, y para que las personas a pie cuenten, a su vez, con el espacio necesario para trasladarse.

Por otro lado, el documento sugiere la adaptabilidad de las zonas de trabajo en el espacio público para mantener la sana distancia, con el objetivo de continuar efectuando dicho trabajo ante la emergencia sanitaria. Las estrategias presentadas aquí deben considerarse en el diseño de un espacio público inclusivo que proporcione las condiciones de seguridad para todas las personas usuarias de la calle, incluyendo a las que trabajan en ese espacio público.

El trabajo en el espacio público cumple una función social, ya que permite la venta de bienes y la prestación de servicios a un precio asequible para las personas que no pueden pagar más por ello. Asimismo, la actividad es fundamental para la seguridad alimentaria de la ciudad y una alternativa viable en tiempos de crisis económica. Por ello, la coexistencia entre el trabajo en el espacio público y la movilidad, principalmente de las personas que se desplazan a pie, puede lograrse distribuyendo equitativamente el espacio público.

6. Referencias

Agenda Digital de Innovación Pública (s.f.). Sistema de Comercio en la Vía Pública. Disponible en: <https://www.se-cgob.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/impulsa-gcdmx-sistema-de-comercio-en-publica>

Aguilar, A., C. Castro, E. Gutiérrez y P. Villagrán (2017). Evaluación de impacto del programa “Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México”: aportes al diseño e implementación de políticas de prevención de la violencia de género en espacios públicos. Banco Interamericano de Desarrollo. Disponible en: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Evaluaci%25C3%25B3n-de-impacto-del-programa-%25E2%2580%259CViajemos-Seguras-en-el-Transporte-P%25C3%25BAblico-en-la-Ciudad-de-M%25C3%25A9xico%25E2%2580%259D-Aportes-al-dise%25C3%25B1o-e-implementaci%25C3%25B3n-de-pol%25C3%25ADticas-de-prevenci%25C3%25B3n-de-la-violencia-de-g%25C3%25A9nero-en-espacios-p%25C3%25BAblicos.pdf>

Alcaldía Miguel Hidalgo [AMH] (2019). Manual Administrativo. Disponible en: <https://miguelhidalgo.cdmx.gob.mx/manual-administrativo-amh-2019/>

Asamblea Legislativa del Distrito Federal [ALDF] (1975). Reglamento para las personas trabajadoras no asalariadas del Distrito Federal. Disponible en: <https://www.trabajo.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/581/cdf/ad6/581cdfad6463f138720607.pdf>

Asiye eTafuleni (2020). Geza izandla: handwashing interventions in Warwick Junction. Disponible en: <https://aet.org.za/geza-izandla-handwashing-interventions-in-warwick-junction/>

Banco Interamericano de Desarrollo [BID] (2018). Cómo mejorar la calidad del transporte nocturno: una aplicación al corredor Nochebús Insurgentes, Ciudad de México. Disponible en: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/C%25C3%25B3mo-mejorar-la-calidad-del-transporte-p%25C3%25BAblico-nocturno-Una-aplicaci%25C3%25B3n-al-corredor-Nocheb%25C3%25BAs-Insurgentes-Ciudad-de-M%25C3%25A9xico.pdf>

Benítez, M., J. Grice y J. Harvey (2018). Trabajar en el espacio público: un manual para personas vendedoras ambulantes. Elaboración de WIEGO para el Programa Conjunto de Cities Alliance para el Crecimiento Económico Equitativo en las Ciudades. Disponible en: <https://www.wiego.org/resources/trabajar-en-el-espacio-publico-un-manual-para-vendedoras-y-vendedores-ambulantes>

Bourouiba, L. (2020). “Turbulent Gas Clouds and Respiratory Pathogen Emissions: Potential Implications for Reducing Transmission of COVID-19”, *JAMA Insights* 323 (18): 1837–38. Disponible en: <https://jamanetwork.com/journals/jama/fullarticle/2763852>

Capron, G., J. Monnet, R. Pérez (2018). “Infraestructura peatonal: el papel de la banqueta (acera)”, *Ciudades* 119: 33-40. Disponible en: <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01921551/document>

Chen, M. con J. Harvey, C.W. Kihato y C. Skinner (2018). Inclusive Public Spaces for Informal Livelihoods: A Discussion Paper for Urban Planners and Policy Makers. Elaboración de WIEGO para el Programa Conjunto de Cities Alliance para el Crecimiento Económico Equitativo en las Ciudades. Manchester, R.U.: WIEGO. Disponible en: <https://www.wiego.org/sites/default/files/publications/files/Public%20Space%20Discussion%20Paper.pdf>

Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal [CDHDF] (2016). El trabajo informal en el espacio público de la Ciudad de México: un análisis desde la perspectiva de Derechos Humanos. Disponible en: https://piensadh.cdhdff.org.mx/images/publicaciones/Informe_especial/2016_informe_esp_trabajo_informal.pdf

Conley, P. y Asiye eTafuleni (2015). Empowering Market Traders in Warwick Junction, Durban, South Africa. Proyecto de Ciudades Inclusivas. WIEGO. Disponible en: <https://www.wiego.org/sites/default/files/resources/files/IC-Durban-Case-Study.pdf>

Equality for Growth (2009). Report on Female Market Traders. *Empowering Women in Business*. Disponible en: https://www.unwomen.org/sites/default/files/Headquarters/Attachments/Sections/News%20and%20events/Stories/2017/WomenMarketers_BK.pdf

Fernández, Perla Y., M. Suárez y H. Quiroz (coord., 2018). La movilidad en la Ciudad de México: impactos, conflictos y oportunidades. UNAM: Instituto de Geografía. Disponible en: <http://www.publicaciones.igg.unam.mx/index.php/ig/catalog/download/149/138/712-2?inline=1>

Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia [UNICEF] (2020). Handwashing Stations and Supplies for the COVID-19 Response. Disponible en: <https://www.unicef.org/media/75706/file/Handwashing%20Facility%20Worksheet.pdf>

Gaceta Oficial del Distrito Federal [GODF] (16 de febrero, 1998). Acuerdo 11/98. Disponible en: https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetitas/30d545e2bea314e2cef83763855b1100d.pdf

Gaceta Oficial de la Ciudad de México [GOCDMX] (29 de diciembre, 2019). Código Fiscal de la Ciudad de México. Disponible en: <https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/a42ba6451ead47f2279b8fed957fd-37446f6b47c.pdf>

GOCDMX (14 de julio, 2014). Ley de Movilidad del Distrito Federal. Disponible en: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-ba20960fb6570ec7d4ee-34c30ee2d733.pdf>

GOCDMX (2 de enero, 2019). Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México. Disponible en: http://www.paot.org.mx/centro/reglamentos/df/pdf/2019/GOCDMX_02_01_2018_1BIS.pdf

Gobierno de la Ciudad de México [GCDMX] (2019). Constitución Política de la Ciudad de México. Disponible en: https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/estatutos/Constitucion_Politica_de_la_Ciudad_de_Mexico_3.pdf

GCDMX (2019a). “Rutas y corredores del transporte público concesionado”. Búsqueda realizada en el Portal de Datos Abiertos de la CDMX, disponible en: <https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/rutas-y-corredores-del-transporte-publico-concesionado/custom/>

GCDMX (2020). Gaceta Oficial n.º 327. Disponible en: https://trabajo.cdmx.gob.mx/storage/app/media/lineamientos_apoyo_emergente_personas_trabajadoras_no_asalariadas_styfe.pdf

Ibarra, M., S. Navarrete y O. Rosas (2 de abril, 2020). “El Gobierno de la CDMX prohíbe los puestos de tianguis que no sean de alimentos.” *Expansión-Política*. Disponible en: <https://politica.expansion.mx/cdmx/2020/04/02/gobierno-cdmx-prohibe-puestos-tianguis-no-sean-de-alimentos>

Ibarra, M. (19 de marzo, 2020). “Vendedores ambulantes ven desplome en ventas por temor al coronavirus.” *SDP Noticias*. Disponible en: <https://www.sdpnoticias.com/local/cdmx/vendedores-ambulantes-ven-desplome-en-ventas-por-temor-al-coronavirus.html>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2017). Encuesta Origen-Destino (EOD) en hogares de la zona metropolitana del Valle de México. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

INEGI (2020). Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo del primer trimestre. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/enoe/15ymas/doc/resultados_ciudades_enoe_2020_trim1.pdf

Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo [ITDP] (s.f.). Jakarta NMT Vision and Design Guideline. Indonesia. Disponible en: <http://www.itdp-indonesia.org/wp-content/uploads/2019/01/Jakarta-NMT-Vision-and-Design-Guideline-Mobilize-1-1.pdf>

ITDP (2013). Pirámide de jerarquía de la movilidad urbana. México. Disponible en: <http://mexico.itdp.org/multimedia/infografias/jerarquia-de-la-movilidad-urbana-piramide/>

ITDP (2014). Megacentralidades: propuesta de integración de los CETRAM al desarrollo urbano de la Ciudad de México. Disponible en: <http://mexico.itdp.org/noticias/megacentralidades/>

ITDP (2019). Complete Streets: Design Workbook. India. Disponible en: https://issuu.com/itdp.india/docs/complete_streets_design_workbook_-

ITDP y ONU-Hábitat (2018). Streets for Walking & Cycling: Designing for Safety, Accessibility, and Comfort in African Cities. Disponible en: <https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2018/07/Streets-for-walking-and-cycling.pdf>

Jacobs, J. [trad. A. Abad] (1961). Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid: Capitán Swing.

Maldonado, D., A. Onshuus y A. Vecino (s.f.). "El contagio de COVID-19 en espacios abiertos." Comunicado 24, Universidad de los Andes. Disponible en: <https://uniandes.edu.co/sites/default/files/asset/document/coronavirus-contagio-covid-19-aire-libre.pdf>

Montiel, R. (2013). Ciudad Ambulante. *Estudio de Arquitectura Rozana Montiel*. Disponible en: <http://rozanamontiel.com/investigaciones/ciudad-ambulante/>

National Association of City Transportation Officials [NACTO] (2016). Guía global de diseño de calles. Disponible en: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide-es/>

NACTO (2020). Streets for Pandemic: Response and Recovery. Disponible en: https://nacto.org/wp-content/uploads/2020/09/Streets_for_Pandemic_Response_Recovery_Full_20-09-24.pdf

Organización Mundial de la Salud [OMS] (2020). Preguntas y respuestas sobre la enfermedad por coronavirus (COVID-19). Disponible en: https://www.who.int/es/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/q-a-coronaviruses?gclid=CjwK-CAjwtqj2BRBYEiwAqfzurywfd6GIH2wRm-upB-y0E3z1Oo5kN8gr2fV7UoDCKL9M4zNi3b-qxAmBoCspIQAvD_BwE

Órgano Regulador de Transporte [ORT] (2019). Manual de Integración y Funcionamiento del Subcomité de Obras. Disponible en: <https://www.ort.cdmx.gob.mx/storage/app/media/manual-de-integracion-y-funcionamiento-del-subcomite-de-obras.pdf>

Stettin, C. (10 de febrero, 2020). "Alista CDMX plataforma para censo al comercio ambulante." *Milenio*. Disponible en: <https://www.milenio.com/politica/cdmx-prepara-plataforma-censo-comercio-ambulante>

Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda [SEDUVI] (s.f.). Criterios para el ordenamiento del espacio público. Disponible en: <https://transparencia.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/59d/987/e69/59d987e691cfa470782142.pdf>

Secretaría de Movilidad [SEMOVI] (2019). Plan estratégico de movilidad en la Ciudad de México, 2019: una ciudad, un sistema. Disponible en: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf>

Sistema de Transporte Colectivo [STC] (2018). Manual Administrativo. Disponible en <https://www.metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Metro%20Acerca%20de/Manualadministrativo/manual-admtivo-2018-sideop.pdf>

Soto Villagrán, P. (2019). Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México. Nota técnica del BID n.º 1780. Disponible en: <https://publications.iadb.org/es/analisis-de-la-movilidad-accesibilidad-y-seguridad-de-las-mujeres-en-tres-centros-de-transferencia>

Thigpen, C. y M. Montevecchi (2020). COVID-19 Transmission Risk and Implications for Shared Modes of Transportation. Recuperado de: <https://drive.google.com/file/d/15w7n-G7hqbWunlZ5LPtPWloyz0wOQ4Ce1/view>

Urban Justice Center (2019). Vulnerable in Itself: Results and Recommendations from a Study of Women Street Vendors in New York City. Street Vendor Project. Disponible en: <https://de.scribd.com/document/432317126/Vulnerable-in-Itself#download>

Velásquez Gómez, C. (2018). "Participación de venteros informales de Medellín: una herramienta de ordenación del espacio público." *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*: 11 (21). Colombia: Universidad de San Buenaventura. Disponible en: <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cvyu/article/view/22096>

WaterAid-Bangladesh (s.f.). Pedal Operated Handwashing Station: Responding to the COVID-19 Pandemic. Disponible en: <https://www.wateraid.org/bd/sites/g/files/jkxoof236/files/2020-05/Pedal%20Op%20Handwashing%20Final.pdf>

Women in Informal Employment: Globalizing and Organizing [Mujeres en Empleo Informal: Globalizando y Organizando, WIEGO] (s.f.). Campaña "Los Rifados de la Basura" y trabajo en la CDMX. Ver: <https://www.losrifadosde-labasura.com/> y <https://www.wiego.org/es/ciudad-de-mexico>

WIEGO, Social Design Collab y Campaña Main Bhi Dilli (2020). Street Vending in Times of COVID-19: Guideline for Street Vendors. Disponible en: <https://www.wiego.org/sites/default/files/publications/file/Street-Vending-in-times-of-COVID-19-%28English%29.pdf>

Anexos

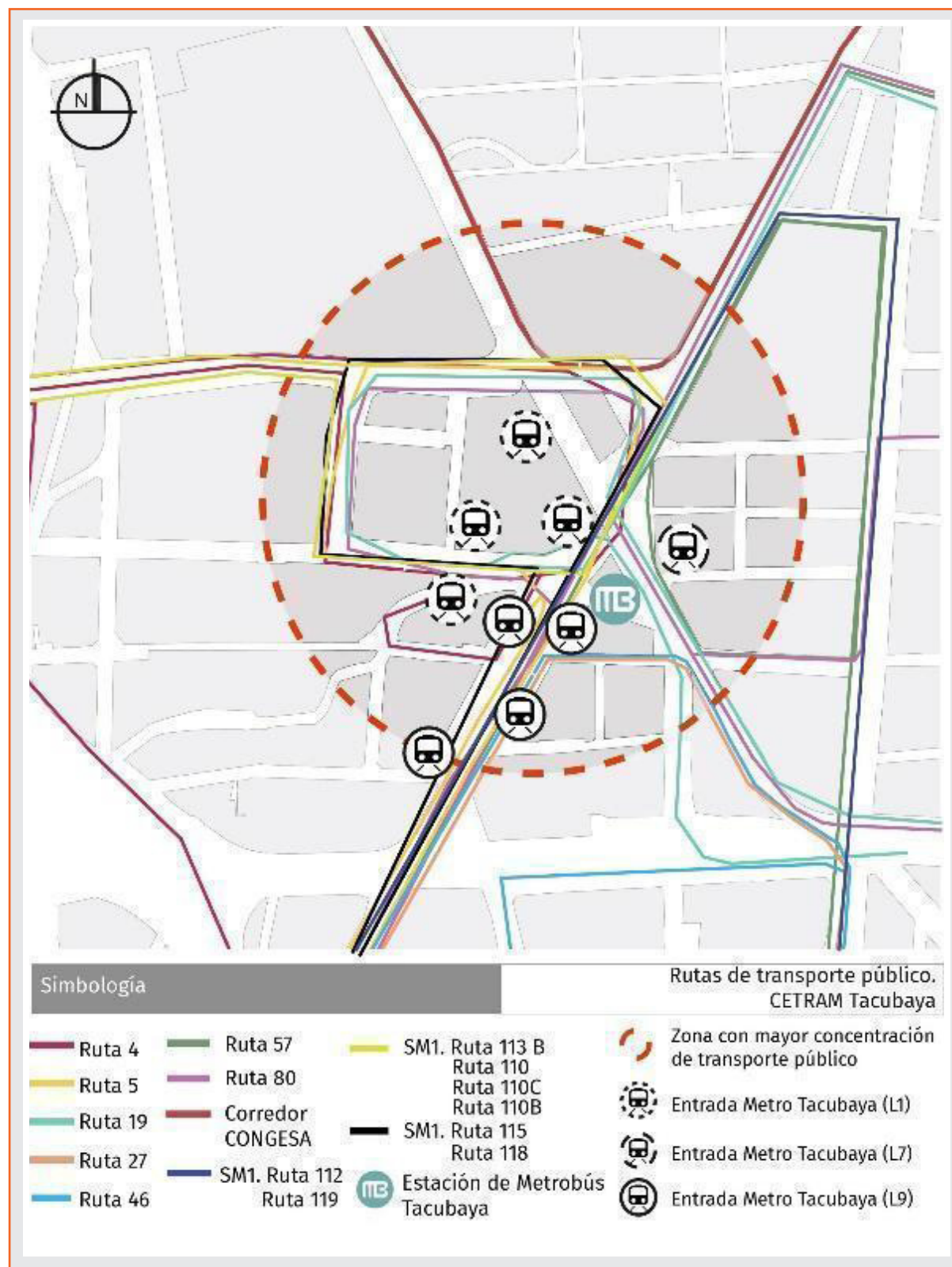
Anexo 1. Levantamiento del trabajo en el espacio público en el CETRAM-Tacubaya

Levantamiento Trabajo en el Espacio Público, CETRAM-Tacubaya																	
Vialidad	Calle Rufina y Av. Jalisco								entre		Av. Carlos Lazo		y				
Fecha:	19 de julio de 2021								Horario:		9:00 a 10:30 y 15:00 a 16:00 horas						
Número de comercio	Tipo ^a	Estructura ^b	Dimensiones ^c	Actividad ^d	Doble giro		Producto o servicio que comerciar ^e	Servicios ^f	Ubicación ^g	Total de personas trabajadoras ^h		Género ⁱ		Edad ^j		Observaciones	
	(F) (SF) (M)	(LO); (CA); (CA); (TA) (RO); (ME) (Combinación de tubos tubulares + mallas metálicas) (O)	Menciona largo, ancho y alto	(VP) (S) (O)	Sí	No	(CO); (FR); (AB); (AT); (Z); (RO); (D); (RV); (FL); (RCT); (CE); (BO); (RC); (O)	(AG) (EL) (RS) (NI) (O)	(BF) (BM) (AV)	(D1) (D2) (M5)		(MA) (FE)		(DD) (DV) (DT) (DC) (DQ) (DS)			
																	T1
1	SF	ME + mallas metálicas + mesa	3.6 x 1.2	VP	Sí		CO (Tamales)	EL	BF	D1		FE	FE	DV	DT	Puesto de tamales que cambia de giro, el puesto está formado de estructura metálica, lona y mallas	
1A	SF	ME + cajas o huacales	1.8 x 1.2	VP	Sí		FR (A veces verduras)	EL	BF	D1		FE	FE	DV	DS	Puesto de fruta que a veces puede utilizar la instalación eléctrica del puesto anterior, a veces también venden fruta. Las personas trabajadoras llegan a la 13:00 y se retiran a las 20 o 20:30 horas	
1B	SF	ME + cajas o huacales	1.8 x 1.2	VP	Sí		VR	EL	BF	D1		MA		DD		Puesto compartido, que de igual manera puede utilizar la instalación eléctrica del puesto anterior. La persona trabajadora llega a las 13:00 horas. y se retira a las 20 o 20:30 horas	
2	SF	ME	1.3 x 1.3	VP	Sí		CO (Desayunos)	EL	BF	D1		MA	FE	DS	DQ	Puesto que vende desayunos hasta las 9:30 horas después cambia de giro y venden y reparan relojes	
2A	SF	ME	1.3 x 1.3	S	Sí		RCT + CE	EL	BF	D1		MA	MA	DQ	DC	Puesto de relojes que comienza a laborar a partir de las 9:30 horas	
3	SF	ME	1.8 x 1.2	VP		No	AT	EL	BF	D1		MA	FE	DQ	DV	Artículos de temporada, trabajan todo el día con el mismo giro	
4	SF	ME	1.8 x 1.2	VP		No	AT +AB	EL	BF	D1		FE		DQ		Artículos varios, trabaja todo el día	
5	SF	Mesas	1 x .6	VP		No	CO (Donas)	EL	BF	D1		FE				Puesto de donas compartido, que solo cuenta con un tablón y estructura metálica. Por las mañanas, comparte el lugar con una persona que vende novedades. Labora de 6:00 horas a 11:00 horas	
6 (Compartido)	SF	Mesas	1.2 x.6 /1.8 x 1.2	VP		No	Accesorios y novedades	EL	BF	D1		MA		DV		Por las mañanas el puesto se comparte con la venta de donas, por las tardes el puesto se extiende y ocupa el espacio del puesto que se retira a las 11:00 horas	
7	SF	ME + mallas metálicas + mesa	1.8 x 1.2	VP		No	Lentes y gorras	EL	BM	D1		MA		DV		Puesto de lentes que cuenta con la misma persona trabajadora del puesto 6 de novedades	
8	SF	ME	1.8 x 1.2	VP		No	CE	EL	BM	D1		MA		DV			
9	SF	CA	1.8 x 1.2	VP		No	CO (Tacos de canasta)	EL	BM	D1		MA		DC			
10	SF	Mesas	1.2 x 1.2	VP		No	CO (Gorditas de nata)	EL	AV	D1		MA		DT		Trabaja todo el día	
11	M	CA	1 x .5	VP	Sí		CO (Café + tamales)	EL	AV	D1		MA		DQ		La persona trabajadora labora de 6:00 horas a 10:30 horas y de 19:30 a 23:00 horas	
11A	M	CA	1.5 x 1.2	VP	Sí		CO (papas)	EL	AV	D1		MA	MA	DD	DT	Las personas llegan a las 10 o 10:30 horas a instalar su puesto y se retiran hasta las 22:30 porque lavaban su espacio	
12	SF	ME	1.2 x 1.8	VP		No	AB y Novedades	EL	AV	D1		FE	FE	DQ	DD	Puesto de la lideresa	
13	M	Mesa con sombrilla	1.2 x .5	VP			CO (Café + tamales + pan)	EL	AV	D1		FE		DC		El puesto funciona únicamente por la mañana hasta las 11:00 horas, cuenta con carrito para mover sus cosas en caso de que haya operativo	
14	SF	ME	1.2 x 1	VP		No	CO (Pan)	EL	AV	D1		FE		DT		Puesto de pan junto a puesto de ropa	
15	SF	Mesa con sombrilla	1.2 x1	VP			CO (Café + tamales + pan)	EL	AV	D1		FE		DD		Puesto de café que funciona hasta las 11:00 horas, complementario del puesto 13	

16	M	Mesa	2 x 2	VP			FR	Ninguno	BM	D1		MA	MA	DT	DV	Puesto de fruta que se retira a las 14:00 horas, pero llegan a las 5:30 horas se colocan sobre el arroyo vial y después se desplazan a la banqueta por puesto de mariscos que camarones que arriba al CETRAM
17	F	LO	1.8 x 1.2	VP		No	AB y Novedades	EL	BM	D1		FE		DC		Locales del mismo giro de la misma dueña, ocupa 3 lugares sobre la banqueta
	F	LO	1.8 x 1.2	VP												
	SM	LO	1.8 x 1.2	VP												
18	SF	ME	2.4 x 1.2	VP	Sí		O (Bebidas)	EL	BM	D1		MA	MA	DQ	DC	Puesto que cambia de giro por la tarde venden bikinis, etc.
18A	SF	ME	2.4 x 1.2	VP	Sí		RO (Bikinis, ropa interior y exterior)	EL	BM	D1		FE		DC		Inicia a trabajar a las 15:00 horas y se retira a las 22 o 21 horas
19	SF	ME	3.8 x 1.8	VP		No	RO + AT (Pañales, bolsas, etc.)	EL	BM + AV	D1		MA		DC		La persona trabajadora suele quedarse a cuidar los productos, duerme en la bodega que se encuentra fija
20	M	Carpa + Mallas metálicas	1.8 x 1.2	VP		No	RO (Calcetines)	EL	AV	D1		MA		DC		
21	SF	ME	1.8 x 1.2	VP		No	RO (Ropa de segunda mano)	EL	AV	D1		FE		DQ		A veces la persona trabajadora vende lencería
22	SF	ME	1.8 x 1.2	VP		No	RO	EL	BM	D1		MA		DQ		10: a 22:30 horas
23	M	CA	1.8 x 1.2	VP		No	CO (Elotes)	EL	AV	D1		MA	FE	DV	DQ	Llega a las 15 horas se va a las 22:30 horas
24	M	Vitrina	1.8 x 1.2	VP		No	CO (Pizza)	EL	BF	D1		MA		DC		Llega a las 14:00 horas y se retira a las 21:30 horas
25	M	Mostrador metálico	1.8 x 1.2	VP			CO (Pan)	EL	AV	D1			FE	DD		Llega a las 14:00 horas y se retira a las 23:00 horas

- a Tipo: (F) Fijo, (SF) Semifijo, (M) Móvil
- b Estructura: (LO) Local, (CA) Carrito, (CA) Carretilla, (TA) Mallas metálicas, (RO) Esteras, (ME) Metálica (Combinación de tubos tubulares + mallas metálicas), (O) Otro Escribe cuál
- c Dimensión: Largo y ancho (0.00 x 0.00 m). Se sugiere colocar altura.
- d Actividad: (VP) Venta de productos, (S) Servicio, (O) Otro Escribe cuál
- e Producto o servicio a comerciar: (CO) Comida, (FR) Fruta, (AB) Accesorios de belleza e higiene personal, (AT) Artículos de temporada, (Z) Zapatos, (RO) Ropa, (D) Dulces, (RV) Revistas, periódicos y libros, (FL) Flores, (RCT) Reparación de celulares y tabletas, (CE) Venta de artículos para celulares, (BO) Boleador o Limpiabotas, (RC) Reparador de calzado, (O) Otro Escribe cuál
- f Servicios: (AG) Agua, (EL) Electricidad, (RS) Almacenaje para residuos, (NI) Ninguno, (O) Otro Escribe cuál
- g Ubicación: (BF) En banqueta. (Franja de Fachada), (BM) En banqueta. (Franja de mobiliario), (AV) Arroyo vial
- h Total de personas trabajadoras: (D1) De 1 a 2 personas, (D2) De 2 a 4 personas, (M5) Más de 5 personas
- i Género: (MA) Masculino, (FE) Femenino
- j Edad: (DD) De 10 a 19 años, (DV) De 20 a 29 años, (DT) De 30 a 39 años, (DC) De 40 a 49 años, (DQ) De 50 a 59 años, (DS) De 60 y más

Anexo 2. Rutas de transporte público en el CETRAM-Tacubaya



Anexo 3. Estructura vial del CETRAM-Tacubaya



Anexo 4. Semáforos peatonales y vehiculares en el CETRAM-Tacubaya



Anexo 5. Normatividad aplicable al Órgano Regulador de Transporte de la Ciudad de México

Este anexo presenta los lineamientos, normatividad, manuales, etc., por los que se rige el Órgano Regulador de Transporte. Dentro del **Manual de Integración y Funcionamiento del Subcomité de Obras (ORT, 2019)**, se establece el marco jurídico del ORT, en el cual se presentan las siguientes normas de interés para el objetivo del proyecto *Trabajo en el espacio público y movilidad: herramientas para la coexistencia de dos derechos en la Ciudad de México*.

a. Lineamientos para la Administración, Operación, Supervisión y Vigilancia de los Centro de Transferencia Modal del Distrito Federal

Estos lineamientos tienen por objetivo establecer los términos, límites y características para la operación, supervisión y funcionamiento de los CETRAM. A continuación, se presentan algunos artículos relevantes para el objetivo del proyecto.

- **Artículo 7** “... y que la infraestructura reúna las características idóneas para el uso al que están destinadas, además de garantizar la accesibilidad universal a las personas con discapacidad y en situación de vulnerabilidad; en todo tiempo, las áreas reservadas deberán estar identificadas y libres de cualquier obstáculo”.
- **Artículo 9.** La Coordinación en el ámbito de sus atribuciones será la encargada de administrar y operar instalaciones, espacios físicos, infraestructura y equipamiento de los Centros de Transferencia Modal.
- **Artículo 21.** La persona física o moral que realice la prestación de servicios de sanitarios públicos deberá contar con la autorización necesaria para la instalación del servicio.
- **Artículo 26.** El horario de funcionamiento de los CETRAM, ubicados de forma anexa o conexa a las estaciones del Metro, Metrobús o diferentes modalidades, será el mismo que el

establecido para cada línea del sistema o modalidad. En caso de que estos se ubiquen fuera de las estaciones del Metro o no cuenten con conexión al mismo, se aplica el siguiente horario.

Lunes a viernes:

De las 5 am a las 24 horas

Sábados:

De las 6 am a la 1:00 horas del día siguiente

Domingos y días festivos:

De las 7 a las 24 horas

b. Normas de Construcción de la Administración Pública del Distrito Federal Libro 3 Tomo I Construcción e Instalaciones. Obra Civil en Urbanización²²

Apartado E.04.

Inciso a. Deben construirse con el ancho que indique el proyecto, sin ser este menor que **ciento veinte centímetros; sin obstáculos para el libre y continuo desplazamiento de personas a pie;** su superficie debe presentar un acabado uniforme, sin protuberancias ni oquedades **y en esta área no debe permitirse la ubicación de puestos fijos o semifijos para vendedores ambulantes, ni mobiliario urbano.** En caso de existir diferencias de nivel de la banqueta en el sentido longitudinal, debe salvarse mediante rampas laterales de pendiente constante entre 6 % y 8 %. En caso de tener una pendiente mayor, formar escalones con una huella de 30 centímetros como mínimo y altura máxima de 15 centímetros. El perfil de la banqueta en su contacto debe ser coincidente con el de la guarnición.

Inciso c. El ancho mínimo de banqueta debe ser igual a la franja de circulación, más la franja de guarnición; a estas se le deben añadir las demás franjas, **dependiendo el uso de suelo.**

Inciso g. La franja de circulación peatonal debe tener un **ancho mínimo de 120 a 150 centímetros**

²² http://www3.contraloriadfgob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/65703/39/1/0

Inciso h. En caso de que la franja de circulación peatonal sea compartida o adyacente con la vialidad a un mismo nivel, se debe delimitar y diferenciar el límite de la banqueta mediante cambio de textura en pavimento, con un ancho mínimo de 30 centímetros, color de contraste y alineamiento de elementos de protección al peatón, tales como bolardos.

Inciso i. Con respecto al mobiliario y franja de vegetación se debe cumplir lo siguiente:

1. El ancho de la franja de mobiliario urbano y vegetación debe estar en función de la distribución de las franjas totales de banqueta y **mínimo de 60 cm**, el cual debe estar determinado por los estudios correspondientes.
2. El mobiliario urbano se debe colocar únicamente en la franja de mobiliario urbano y vegetación.
3. El tipo de mobiliario a colocar depende del ancho de la banqueta. **En banquetas con ancho menor o igual a 120 cm, no se debe colocar mobiliario urbano**, a excepción de alumbrado público, señalización vial y nomenclatura.
4. El diseño, emplazamiento y distribución de mobiliario urbano, utilización vial y nomenclatura debe ser previamente autorizado por la **Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda y la Secretaría de la Movilidad del Distrito Federal**.

c. Normas de Construcción de la Administración Pública del Distrito Federal Libro 2 Tomo I Servicios Técnicos: Anteproyectos. Estudios. Trabajos de laboratorio. Proyectos ejecutivos arquitectónicos y de obras viales²³

Apartado E.02. Las calles locales y colectoras deben disponer en ambos lados y en toda su longitud de una banqueta con las siguientes especificaciones:

Inciso a. El diseño de las banquetas se integra de 1 a 4 franjas paralelas a la vialidad

Franja de circulación peatonal: espacio para el movimiento peatonal libre de cualquier obstáculo. El ancho mínimo es igual a **120 cm**. En banquetas igual o menores que **120 cm** el ancho mínimo debe ser **100 cm**. Esta debe estar libre de obstáculos para el desplazamiento continuo de personas a pie. En esta área no se deben ubicar puestos fijos o semifijos para comercios, ni mobiliario urbano.

Inciso b. La banqueta mínima es igual a la franja de circulación peatonal más la guarnición, a esta se le irán añadiendo las otras franjas dependiendo del tipo de actividades que se desarrollen en la zona.

d. 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 y explotación de vías y áreas públicas para realizar actividades mercantiles

Las personas comerciantes en vía pública son ciudadanos que merecen la atención de las autoridades y la protección de la ley, para la búsqueda de nuevas oportunidades a través de la capacitación, la organización social para el trabajo, la creación de alternativa laborales mediante el fomento de artes y oficios tradicionales, etc.

Las cuotas excluyen expresamente a las personas trabajadoras comprendidos en los artículos segundo y tercero del Reglamento para las personas trabajadoras no Asalariados del DF (ahora Ciudad de México) y las personas comerciantes que se trasladen en la vía pública y no se asienten en espacio público.

La mayoría de las organizaciones en que se agrupan las personas comerciantes en vía pública responden a salvaguardar los intereses de sus personas agremiadas y ajustan sus actos a la legalidad. Mientras otros se aprovechan de su situación y velan por sus propios intereses.

La Alcaldía Miguel Hidalgo presenta una alta concentración de personas trabajadoras que ejercen el comercio en vía pública.

²³ http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/64682/39/1/0

Objetivos del programa

1. Mejorar el entorno urbano y la convivencia social en la Ciudad de México
2. Ofrecer alternativas a la economía informal para su tránsito gradual a la economía formal, a través de las siguientes acciones.

3. Incorporación de las personas comerciantes en la vía pública

Se autorizan puestos con estructura metálica de hasta 2 m2 sin que pueda exceder el límite de los 2 metros lineales. La delegación procurará que se uniformenten en cuanto a color, material y demás características que permitan su armonía con el entorno.

Anexo 6. Relatoría del Grupo focal n.º 1. Trabajo en el espacio público y movilidad: herramientas para la coexistencia de dos derechos en la Ciudad de México

WIEGO

Fechas: 20 de julio del 2021

Lugar: Alcaldía Miguel Hidalgo



El primer grupo focal sobre el *Trabajo en el espacio público y movilidad: herramientas para la coexistencia de dos derechos en la Ciudad de México* se llevó a cabo en conjunto con la coordinación de WIEGO y las personas trabajadoras del espacio público del CETRAM-Tacubaya. Los principales objetivos fueron:

- Socializar los hallazgos preliminares de la investigación realizada previamente.
- Identificar los principales retos y soluciones legales, físico-espaciales y sociales en la coexistencia de la movilidad y el trabajo en el espacio público en el CETRAM-Tacubaya.

El equipo facilitador:

Sonia Noemí Medina Cardona, Coordinadora de Movilidad Activa y Diseño Urbano, ITDP México

Adriana Berenice Pérez Campos, Analista de Diseño Urbano, ITDP México

Ingrid Valdés González, Analista de Diseño Urbano, ITDP México

A continuación, se describen las actividades realizadas, así como la metodología seguida en el grupo focal. Finalmente se incluyen los hallazgos obtenidos durante el mismo.

1. Metodología

La metodología consistió en la formación de mesas de trabajo para la obtención de datos cualitativos del trabajo informal en el espacio público del CETRAM-Tacubaya. A continuación, se presentan las actividades realizadas.

- **Registro de personas participantes.** Las facilitadoras registraron a las personas asistentes.
- **Presentación de facilitadoras y breve explicación del proyecto.** Con el objetivo de que las personas participantes conocieran el origen del proyecto, explicaron brevemente la colaboración entre ITDP y WIEGO en la búsqueda de mejorar el diseño de calles que permita la coexistencia entre el trabajo del espacio público y la movilidad. Además, expusieron las actividades y metodología.
- **Actividad práctica.** El grupo se dividió en 3 mesas de trabajo. Cada mesa identificó las necesidades y problemáticas de las personas del trabajo del espacio público. Además, se realizó el diseño participativo para conocer el espacio de trabajo ideal.

2. Temáticas

El objetivo consistió en socializar los hallazgos preliminares y en identificar las principales necesidades y dificultades que diariamente viven las personas trabajadoras del espacio público. Se consideraron 3 temas.

Tema 1. Necesidades de las personas trabajadoras del espacio público. Con este tema, se buscó identificar las principales necesidades de las personas trabajadoras con respecto a las siguientes consideraciones.

- Mercancías
- Residuos
- Servicios
- COVID-19

Tema 2. Problemas y consideraciones generales.

En este tema, se discutió acerca de las principales dificultades que las personas trabajadoras del espacio público han identificado o sufrido en los siguientes rubros:

- **Espacio Público.** Problemas entre las personas trabajadoras y las personas a pie o personas conductoras de transporte público.
- **Seguridad.** Percepción de seguridad en su zona de trabajo.
- **Autoridad.** Problemas con las autoridades en el trámite de permisos u otras situaciones.

Tema 3. Espacio de Trabajo. Diseño participativo.

En esta sección, se buscó que las personas trabajadoras del espacio público expresaran sus principales necesidades y requerimientos en cuanto a su zona de trabajo. Se les pidió que consideraran lo siguiente:

- Conceptualizar el espacio de trabajo ideal;
- Considerar las características y dimensiones ideales para su actividad comercial;
- Cualidades de su zona de trabajo; y
- Elementos para mejorar la imagen, seguridad y calidad de vida.

3. Resultados

Cada una de las mesas de trabajo entabló un diálogo en relación con los tres temas propuestos. A continuación, se presentan los resultados obtenidos por mesa.

Mesa 1

Tema 1. Necesidades de las personas trabajadoras del espacio público	
Tipología y productos	La mayoría de los puestos de trabajo son semifijos, los cuales comercializan alimentos como donas (piezas de repostería), pan de pueblo, café, tortas (emparedados) y sándwiches, mientras que los fijos comercializan varios productos.
Espacio para las personas acompañantes	Las mujeres trabajadoras del espacio público por lo general son madres solteras que no tienen donde dejar a sus hijas o hijos. Siendo que la mayoría de las mujeres en la mesa de trabajo comercializan pan, mencionaron que únicamente llevan a sus personas acompañantes a su zona de trabajo por las mañanas y, posteriormente, las llevan a la escuela. Al terminar su jornada de trabajo, pasan por ellas a la escuela. Las principales características que debería tener el espacio de trabajo para la niñez son limpieza y seguridad.
Zona de trabajo	Las personas trabajadoras del espacio público eligen su zona de trabajo a partir de la afluencia de personas a pie. Algunas heredan el puesto por algún familiar, pero es necesario que tramiten su permiso.
Mercancía	<p>Traslado. Las personas que comercializan alimentos trasladan sus productos diariamente a su zona de trabajo. Las personas que cuentan con un espacio fijo y mantienen sus productos resguardados ahí mismo.</p> <p>Almacenaje. Al comercializar principalmente pan, estas personas no requieren de una zona de almacenaje pues, por lo general, venden la totalidad del producto.</p> <p>Modo de transporte. Los modos de transporte que utilizan para trasladar sus mercancías son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Taxi (cuya tarifa depende de la cantidad de mercancía que traslade, por lo general oscila entre MXN 300 y MXN 600 pesos diarios) • Caminando con carrito desde el supermercado o en triciclo • Vehículo particular (que permanece en el CETRAM) • Metro <p>Días y Horarios. Todos los días de lunes a sábado, en algunas excepciones hay quienes trabajan los domingos. La estancia de las personas trabajadoras del espacio público es corta por el tipo de producto que comercializa, lo cual también depende de la cantidad de permisos. Por lo general, laboran en un horario de 5:00 horas a 11:00 horas.</p>
Residuos	No cuentan con depósito de residuos por lo que la persona recicladora recoge diariamente los residuos del lugar. Las personas trabajadoras le dan MXN 10 diarios para que se lleve los desperdicios.
Servicios	<p>Drenaje. Cuentan con coladeras que utilizan las personas trabajadoras del espacio público para vaciar líquidos.</p> <p>Electricidad. Actualmente la energía es tomada de manera irregular de los postes de luz.</p> <p>Sanitarios. Es necesario contar con sanitarios que no generen un gasto adicional para las personas trabajadoras. Por lo general, pueden gastar al día hasta MXN 100 en este servicio. Hay quienes optan por no tomar líquidos para evitar ir al sanitario.</p> <p>Los servicios más necesarios son electricidad, drenaje y contenedores de basura.</p>
COVID-19	<p>Retos. Dejaron de percibir ingresos. No había gente. Les suspendieron permisos por hasta 3 o 4 meses. Cuando regresaron a laborar, se les pidió realizarlo en alternancia (un día sí y otro no).</p> <p>Medidas. Las personas trabajadoras del espacio público adaptaron sus puestos con cortinas de plástico. Además, colocaron cubetas con cloro, agua y jabón para lavarse las manos tanto de las personas trabajadoras como de las personas consumidoras. Proporcionaron gel.</p> <p><i>Fueron las personas dirigentes quienes tomaron la decisión de retomar actividades en días alternados.</i></p>

Tema 2. Problemas y consideraciones generales	
Espacio Público	<ul style="list-style-type: none"> • Desorganización de los puestos de trabajo. • Violencia física y verbal entre las personas trabajadoras del espacio público y las personas a pie. • Los camiones ocupan hasta 3 carriles sobre la avenida. • El sitio de taxis ocupa 3 carriles. • A veces el transporte público (camiones) se estaciona sobre los puestos que se desocupan en ciertos horarios del día.
Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> • Existen violencia de género principalmente hacia las mujeres trabajadoras del espacio público. • Las mujeres han sufrido en mayor medida tocamientos indebidos. En zonas donde no hay iluminación, más ocurren estas acciones. • Han sido víctimas de robos. • No hay a quién acudir si se sufre violencia en vía pública. Actualmente hay más personal de seguridad que antes, pero no hacen nada. • Existe una red de apoyo entre las personas trabajadoras del espacio público y, en caso de un suceso, se apoyan unas a otras. • A veces las mujeres se defienden a sí mismas. • Las personas trabajadoras del espacio público suelen auxiliar principalmente a mujeres que sufren violencia en las instalaciones del CETRAM. <p style="text-align: center;">NULA DEFICIENTE INSEGURO</p>
Autoridad	<ul style="list-style-type: none"> • Actualmente hay mayor vigilancia por parte de las autoridades en el espacio público. • Sí se realizan revisiones a los permisos, pero estas no tienen fecha ni hora establecida (operativos sorpresa). • No han existido problemas al tramitar o renovar los permisos.

Tema 3. Espacio de Trabajo. Diseño participativo
<p>Las personas trabajadoras del espacio público mencionaron lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Considerar los prototipos de puestos de trabajo implementados en la estación Pantitlán. • Un espacio techado con alumbrado que sea grupal y alineado para tener mejor convivencia tanto con las otras personas trabajadoras como con las personas a pie. • Contar con domo, para cubrirse de la lluvia, lavabos cercanos y drenaje limpio. • Un local, botes de basura, pavimentado, alineación de puestos. • Contar con estaciones de higiene (lavabos), sanitarios públicos, sanitarios para las personas conductoras de transporte público y taxistas, quienes hacen sus necesidades básicas en la vía pública cerca de los puestos de venta. • Techado y mejor alumbrado, lavabos y un sanitario. En el arroyo, que haya una banqueta igual, un techado y que los puestos estén alineados. Contar con contenedores de basura grandes. • Que las rutas de autobuses tengan sus propios sanitarios en la base para que no orinen en botellas que luego arrojan a la calle..

Mesa 2

Tema 1. Necesidades de las personas trabajadoras del espacio público	
Tipología y productos	La mayoría de los puestos son móviles y semifijos, comercializan distintos tipos de comida como gorditas de nata (empanadas de maíz), elotes, fruta, tacos de canasta, tamales y calcetines.
Espacio para las personas acompañantes	Las mujeres en su mayoría son acompañadas por familiares como hijas, hijos, hermanas, hermanos, padres, madres o cónyuges. Es necesario contar con espacios seguros para la niñez ya que, por el tipo de giro, la vendedora tiene que prestar mayor atención a la niñez para que no se quemen con el gas. Por otro lado, para las personas adultas mayores, como las madres, es necesario contar con espacios para sentarse y tener sanitarios.
Zona de trabajo	La elección de su zona de trabajo en su mayoría es por herencia, es decir que esos lugares han pertenecido a familiares por varios años. En algunas ocasiones, las personas dirigentes o autoridades son quienes los sitúan. En general, la mayoría prefiere los lugares donde hay un mayor flujo de personas o bien, al ya tener varios años en un mismo lugar, se benefician porque la clientela sabe donde se encuentran.
Mercancía	<p>Traslado. Las personas que comercializan alimentos trasladan sus productos diariamente a su zona de trabajo. Una persona cuenta con un espacio de almacén únicamente para guardar los alimentos que no requiere preparar cada día, como son las bebidas refrescantes.</p> <p>Almacenaje. Al comercializar comida que requiere ser preparada diariamente, no necesitan una zona de almacenaje. Sin embargo, las personas que cuenta con almacenaje lo rentan y utilizan, para ello, entre el 5 y el 10 % de sus ingresos. En general, no hay espacios de almacenaje ya que los han ido quitando.</p> <p>Modo de transporte. Los modos de transporte que utilizan para trasladar sus mercancías son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Taxi • Caminando con un diablito (carretillas de mano sin cajón) • Vehículo particular • Transporte público, principalmente el Metro <p>Días y Horarios. Todos los días. La estancia de las personas trabajadoras del espacio público varía dependiendo el giro, pero la mayoría, al tratarse de comida, labora por las mañanas. Los horarios en los que las personas se encuentran en el espacio público varían: de 6:00 a 9:00, 6:00 a 12:00, 4:00 a 11:00, 21:00 a 7:00, 5:00 a 14:00 o 16:00 a 23:00 horas</p>
Residuos	Las personas trabajadoras no cuentan con botes generales o espacios para los residuos. Cada una, de forma individual, los concentra en un recipiente que vacía cuando pasa la persona recicladora, generalmente dos veces al día. Esto es un problema porque los horarios en los que pasa dicha persona (9:00 a 9:30 y 16:00 horas) a menudo no coinciden con los horarios de término y tienen que llevarse ellas mismas los residuos. Las personas trabajadoras pagan por este servicio.
Servicios	<p>El único servicio con el que cuentan es la electricidad. Esta energía es tomada de manera irregular de los postes de luz. A pesar de esto, antes de la pandemia, sí pagaban por la electricidad. Algunos la usaban, otros no. Las personas trabajadoras llevan el agua y el gas que utilizan y recogen los residuos.</p> <p>Lo servicios necesarios son:</p> <p>Agua o lavamanos. Con la emergencia sanitaria, esto fue altamente necesario.</p> <p>Sanitarios. Actualmente existen sanitarios, pero tienen que pagar para acceder y eso se vuelve inviable. Es necesario que los sanitarios no les generen un gasto extra a las personas trabajadoras del espacio público.</p> <p>Para tener una buena infraestructura en este aspecto, consideran la instalación de lavabos, contar con un medidor independiente y bajadas de agua para las temporadas de lluvia, junto con una estructura fija que pudiera canalizarla.</p>
COVID-19	<p>Retos. Antes de la pandemia, tuvieron que ser reubicadas por el accidente del metro. Ello les generó una baja en sus ventas, ya que no había gente donde los situaron. Durante la pandemia, para guardar distancia, tuvieron que alternar los días que trabajaban, un día sí y un día no. Además, no podían tener gente en el puesto, por lo que les pedían a las personas que se llevaran la mercancía y esto causaba molestias entre la clientela. También sufrieron invasiones de su espacio al regresar a su ubicación original.</p> <p>Medidas. Se adaptaron los puestos con cortinas de plástico. Colocaron un bote de agua y jabón comunitario para que las personas pudieran lavarse las manos. Usaron todo el tiempo cubrebocas [mascarillas] y guantes además de proporcionar gel comprado por ellos mismos.</p>

Tema 2. Problemas y consideraciones generales

Espacio Público	<ul style="list-style-type: none"> • Las personas a pie se enojan porque no hay espacio para caminar. • Las personas transeúntes tiran la basura en la calle y en el piso. • Actualmente no están bien definidos los puestos (no hay una estructura que separe bien los espacios de trabajo) y a veces sucede que algunas personas vendedoras se van extendiendo hacia un lado u otro. • Existe inseguridad vial y las personas conductoras de vehículos no ceden el paso a las personas a pie al cruzar. • Las personas a pie piensan que las personas vendedoras son quienes les asaltan o quitan sus cosas.
Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> • Existe violencia de género principalmente hacia las mujeres trabajadoras del espacio público. • Es común que, cuando se distraen, roben mercancía a las personas trabajadoras para luego ser vendida (alguna vez una persona de la calle llegó a venderle masa de otro puesto). • Se siente inseguridad principalmente en las mañanas debido a la falta de iluminación. La inseguridad es generalizada, aunque los comentarios fueron en mayor medida respecto de las mujeres. Esto es percibido como tal por haber observado persecuciones o la forma en que quitan pertenencias a transeúntes. • También viven extorsiones por parte de personas pidiéndoles préstamos de dinero, que después no les devuelven. • No hay a quién acudir si se sufre violencia en vía pública. Actualmente los policías se encuentran todos los días en las cercanías del metro y llegan cuando este inicia actividades.
Autoridad	<ul style="list-style-type: none"> • Sí se realizan revisiones de permisos, que coinciden con las revisiones de salubridad –aproximadamente cada seis meses–. • No han existido problemas al tramitar o renovar los permisos, pero hubo un tiempo que no podían pagar porque el sistema no funcionaba y después les cobraron los intereses. • Ser parte de un grupo les beneficia para apoyarse cuando quieren moverlas o quitarlas. En el caso de la pandemia, este hecho les ayudó para poder trabajar lo más pronto posible.

Tema 3. Espacio de Trabajo. Diseño participativo

Las personas trabajadoras del espacio público mencionaron lo siguiente:

- Encontrarse sobre de la banqueta o con protecciones respecto del tránsito vehicular.
- Construir rampas para personas con discapacidad y otorgar espacio para que las personas puedan pasar.
- Les gustaría una techumbre y estructura que pueda definir bien los espacios de trabajo, que cuente con bajadas de agua específicas y cámaras para mejorar la seguridad.
- Que se mejore la visibilidad de los espacios de trabajo.

Mesa 3

Tema 1. Necesidades de las personas trabajadoras del espacio público	
Tipología y productos	Todos los puestos son semifijos, se comercializan artículos de temporada, de belleza, electrónicos, hogar, alimentos y varios.
Espacio para las personas acompañantes	En el grupo, se encuentran las personas trabajadoras del espacio público que llevan más tiempo comercializando en la zona (40 años en adelante). Con relación a las mujeres trabajadoras del espacio público, están por lo general acompañadas de sus hijas e hijos. Las principales características que debería tener el espacio de trabajo para sus hijas e hijos es un espacio resistente contra los cambios del clima, seguro para la recreación personal y eficiente para que puedan consumir alimentos en el lugar de trabajo.
Zona de trabajo	Las personas trabajadoras del espacio público eligen su zona de trabajo a partir de la afluencia de personas a pie y en función de la necesidad de trabajo.
Mercancía	<p>Traslado. Las personas trabajadoras del espacio público trasladan sus productos a su zona de trabajo, dependiendo de las ventas. En caso de tener buenas ventas, tendrán que reabastecer su mercancía al día siguiente.</p> <p>Almacenaje. No cuentan con una zona de almacenaje debido a dos características diferentes: les genera un costo mayor (>MXN 300 por noche). Con el tiempo, han encarecido los espacios para almacenar mercancía. Si contaran con un almacén, llegarían a su zona de trabajo caminando o en transporte público, generando en las personas trabajadoras del espacio público más confianza con su mercancía.</p> <p>Modo de transporte. Los modos de transporte que utilizan para trasladar sus mercancías son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vehículo particular • Transporte público, principalmente el Metro <p>Días y Horarios. Todos los días. La estancia de las personas trabajadoras del espacio público varía dependiendo de los productos comercializados.</p>
Residuos	<p>Las personas trabajadoras no cuentan con espacios para deshacerse de los residuos. Cada una, de forma individual, los concentra (sin separar) en una bolsa y en la mañana siguiente lo entrega a la persona recicladora, quien se los lleva por una cuota voluntaria (MXN 10). Previo a la pandemia se organizaban jornadas de limpieza cada mes.</p> <p>*La alcaldía tenía un proyecto mediante el cual contaban con espacios donde dejar los residuos para su recolección en un horario en general. Sin embargo, no se llevaban la basura, se acumulaba y, al final, las personas trabajadoras tenían que pagar para que los residuos fuesen retirados, por una cuestión de higiene. Asimismo, las personas vecinas y transeúntes dejan sus bolsas de basura en las banquetas y las mismas personas trabajadoras deben recolectar esa basura para mantener limpio sus lugares de trabajo.</p>
Servicios	<p>Electricidad. El único servicio con el que cuentan es energía tomada de manera de los postes de luz.</p> <p><i>*Han ido a solicitar a la Comisión Federal de Electricidad el apoyo para que se pueda regular, pero no se ha concluido. Las personas trabajadoras sí quieren que se regule porque la incertidumbre (altas y bajas) siempre está presente.</i></p> <p>Sanitarios. Es necesario contar con sanitarios que no generen un gasto adicional para las personas trabajadoras. La Alcaldía Miguel Hidalgo, con el permiso de las personas trabajadoras del espacio público, instaló sanitarios de acceso libre mientras se construía el CETRAM, pero duraron únicamente 2 meses.</p> <p>Drenaje. Al verse obstruidas y saturadas las alcantarillas por basura, las redes de drenaje en las zonas de trabajo desembocan en tres situaciones: inundaciones en épocas de lluvia, malos olores en la calle y enfermedades. Las personas trabajadoras han tenido que meter las manos en las coladeras o alcantarillas para poder desazolver la zona. El agua recolectada de la inundación es la que usan para tallar el piso.</p> <p>Los servicios que consideran necesarios son electricidad, sanitarios y drenaje. Es importante recalcar que también consideran la seguridad un servicio necesario. Los beneficios que tendrían con estos servicios son seguridad para las personas trabajadoras y sus familiares, movimiento en las calles, flujo de gente y limpieza tanto para las personas trabajadoras como para las personas a pie.</p>
COVID-19	<p>Retos. Los retos en la pandemia por COVID-19 son subsistir y no contagiarse. El 10 de marzo, que ocurrió el accidente del metro, fueron retirados unas semanas y, para el 5 de abril, les notificaron que ya no podían comercializar sus productos a causa de la pandemia sino hasta el 6 de junio (3 meses más tarde). Sumado a esto, no tuvieron apoyos y las desamparos que les otorgó la alcaldía no eran suficientes ni para una persona.</p> <p>Medidas. De manera escalonada, los puestos fueron ubicándose de manera escalonada: un día los del lado derecho y otro los del izquierdo, respetando la distancia de un puesto. Los cubrían con plástico, desinfectaban el dinero, usaban guantes, botes con agua y jabón (fue bien recibido por la mayoría) y gritaban a las personas a pie <i>"Todas con sus cubrebocas y lávense las manos"</i>. A la fecha, se mantiene la sana distancia y el uso de cubrebocas y desinfectante.</p>

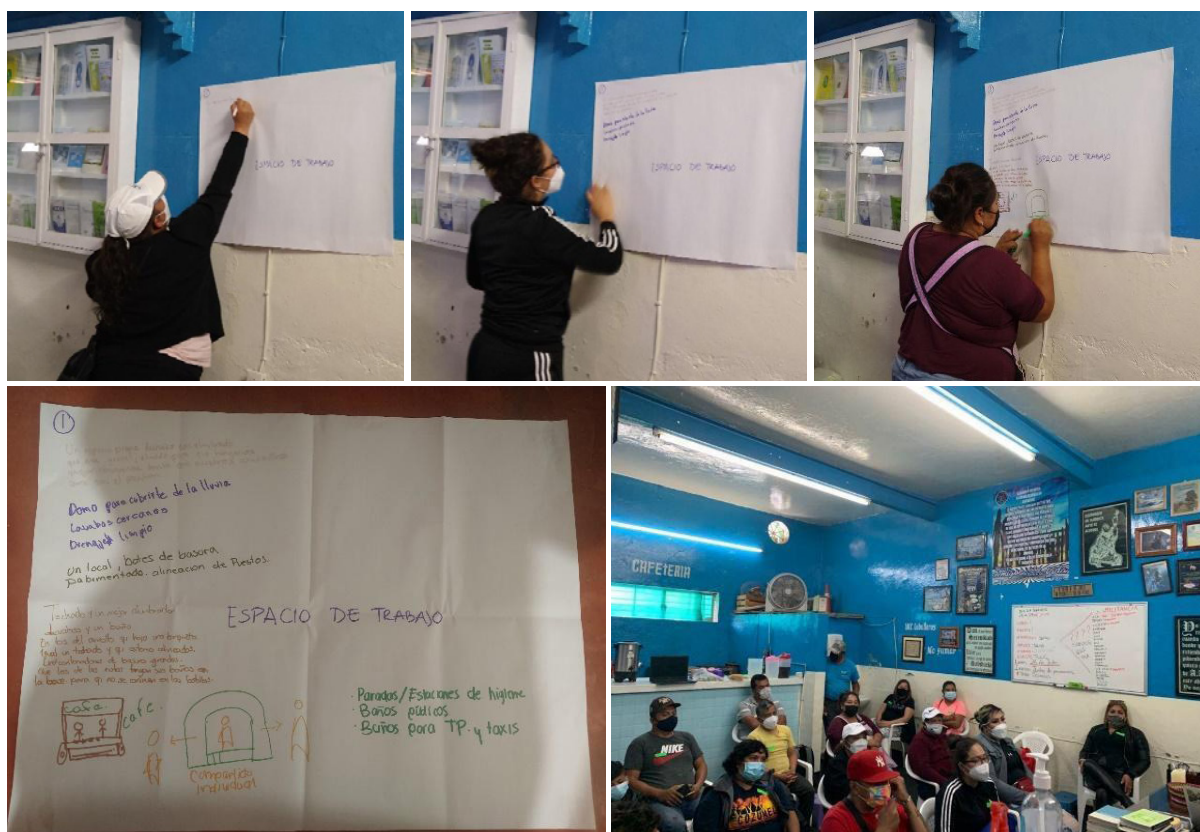
Tema 2. Problemas y consideraciones generales	
Espacio Público	<ol style="list-style-type: none"> 1. Las estructuras de los puestos no sostienen la caída del agua. <ul style="list-style-type: none"> • Las personas a pie se molestan porque al pasar por los puestos se mojan, pero es por el viento y las estructuras deficientes. 2. La mayoría confunden a las personas trabajadoras con personas delincuentes. <ul style="list-style-type: none"> • Las personas trabajadoras del espacio público protegen su área de trabajo. • Auxilian si ven algún incidente. • Los mismos puestos generan movimiento en la zona, más actividad y por ende más seguridad. 3. Las personas vecinas se quejan del lugar porque está sucio (denuncias vecinales). <ul style="list-style-type: none"> • En un tiempo, tuvieron contenedores de las mismas personas trabajadoras, pero los vecinos aprovechaban y salían a tirar sus bolsas de basura, por lo que terminaron quitándolos. • El Transporte Público no tiene sanitarios y se les ha visto hacer sus necesidades en la vía pública y dejar la basura en la banqueta, por lo que tienen que pagar a la persona recicladora de basura. • En su opinión, la basura en el espacio público es una responsabilidad compartida. <p>Comité vecinal -> Comercio -> Transporte Público</p>
Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> • No hay una dependencia del gobierno que les proporcione seguridad. Las personas trabajadoras se defienden solas. • Afirman que la policía en la redonda no está capacitada y el personal de seguridad del metro no tienen presencia legal fuera del metro y auxilian si les conviene. • Son recurrentes los asaltos y robos a comerciantes y su mercancía (dos veces a la semana, permanecen durante la noche para evitar robos). • En la noche, es muy inseguro y la iluminación es nula. • Las mujeres sufren violencia de género (personas en estado de ebriedad consuetudinaria y vagancia violentan a las mujeres con tocamientos y comentarios incómodos). • No han tenido conflictos entre el transporte público y comerciantes. • Se consideran un mal necesario, aseguran que es más probable que una persona trabajadora del espacio público te auxilie en caso de un suceso. <p>Las palabras que asocian con la percepción de seguridad son: inseguridad, peligro, miedo (miedo de desaparecer a causa del CETRAM), extorsiones, amenazas y violencia</p>
Autoridad	<ul style="list-style-type: none"> • La vigilancia pública por parte de las autoridades es nula; se encuentran en el CETRAM, pero no hacen nada. • *Recientemente asaltaron al doctor de las Farmacias del Ahorro, que atiende frente a la zona de trabajo. • Consideran que las licencias se revisan cuando la autoridad desea perjudicarles. En el caso de una revisión negativa, les quitan los puestos y deben pagar una multa. • Policías de dependencias no correspondientes llegan con el objetivo de quitarles de su sitio. • Desde 2018, no les han dado la oportunidad de actualizar los permisos de trabajo. • Las personas trabajadoras del espacio público anhelan un buen acuerdo entre la alcaldía y respeto (lo consideran lejano).

Tema 3. Espacio de Trabajo. Diseño participativo

Las personas trabajadoras del espacio público mencionaron lo siguiente:

- Corredor comercial con estructuras fijas, con techos que protejan tanto a las personas trabajadoras del espacio público como a las personas a pie, con flujo de personas, con dimensiones que les permitan trabajar (dependiendo del lugar) y su disposición a ajustarse a las medidas.
- Buscan un espacio digno para todos, para que sus hijas e hijos puedan hacer la tarea, para que las personas a pie puedan sentarse (en ocasiones les han pedido permiso a las personas comerciantes para sentarse), un Centro de Desarrollo Infantil con preferencia para las personas comerciantes (actualmente se les da preferencia a las personas trabajadoras en el mercado), con infraestructura para las personas con discapacidad visual (no saben cómo guiar a las personas con esta discapacidad).
- El espacio de trabajo ideal es en el que tengan respaldo y protección, un espacio considerado por la ley. "No somos delincuentes, somos comerciantes".
- El ordenamiento urbano y cultura vial serían maneras de mejorar la convivencia entre las personas trabajadoras del espacio público y las diversas personas usuarias de la vía (personas a pie y CETRAM). "Todos necesitamos de todos"
- Consideran necesaria la regulación del servicio de electricidad en su interacción con el espacio público: no habría riesgos y se evitarían accidentes por quemaduras.
- Mencionaron los casos de las personas artesanas de Coyoacán y de la Merced, donde desarrollaron un corredor, sin lonas, con tarimas en caso de inundación, diseño uniforme, lámparas ahorradoras, buen diseño. "¿Por qué a unos sí y a otros no?"
- Cuando ocurrió el accidente del metro, quisieron reubicarles debajo de un puente inseguro y donde no se veía nada. Con relación a la seguridad, llevan años trabajando en alianzas con las personas trabajadoras del mercado y personas trabajadoras del espacio público.
- Les gustaría tener una alianza con las alcaldías, que no solo beneficien a su gente y que puedan proporcionar apoyo para madres solteras (la mayoría de las mujeres trabajadoras del espacio público) y despenas igualitarias (en otras alcaldías les otorgaron despenas suficientes a las personas comerciantes).

4. Memoria fotográfica



Anexo 7. Relatoría del Grupo focal n.º 2. Trabajo en el espacio público y movilidad: herramientas para la coexistencia de dos derechos en la Ciudad de México

WIEGO

Fecha: 30 de julio del 2021

Lugar: Alcaldía Miguel Hidalgo



El segundo grupo focal sobre el *Trabajo en el espacio público y movilidad: herramientas para la coexistencia de dos derechos en la Ciudad de México* se llevó a cabo en conjunto con la coordinación de WIEGO y las personas trabajadoras del espacio público del CETRAM-Tacubaya. En este grupo focal, se integraron ocho personas trabajadoras distintas al primer grupo grupal, dando un total de 23 personas participantes. Los principales objetivos fueron:

- Socializar los principios de diseño
- Desarrollar soluciones de diseño para la coexistencia de la movilidad y el trabajo en el espacio público en el CETRAM-Tacubaya

El equipo facilitador:

Sonia Noemí Medina Cardona, Coordinadora de Movilidad Activa y Diseño Urbano, ITDP México

Adriana Berenice Pérez Campos, Analista de Diseño Urbano, ITDP México

Ingrid Valdés González, Analista de Diseño Urbano, ITDP México

A continuación, se describen las actividades realizadas y la metodología seguida en el grupo focal. Finalmente, se incluyen los hallazgos obtenidos durante el mismo.

1. Metodología

La metodología consistió en mesas de trabajo donde obtener posibles soluciones de diseño urbano que integren el trabajo y la movilidad en el espacio público del CETRAM-Tacubaya. A continuación, se presentan las actividades realizadas.

- **Registro de personas participantes.** Las facilitadoras tomaron registro a las personas asistentes.
- **Breve explicación de la dinámica del grupo focal.** La persona facilitadora presentó las actividades y metodologías al segundo grupo focal.
- **Actividad práctica.** Las personas asistentes se dividieron en 3 mesas de trabajo. Cada grupo discutió consideraciones generales y acerca de los puestos en el diseño de calles, así como consideraciones del diseño de calles para la coexistencia de dos derechos y en respuesta a la COVID-19.

2. Temáticas

El objetivo fue socializar los principios de diseño, así como obtener retroalimentación acerca de los criterios y de las consideraciones de diseño que permitan que la movilidad y el trabajo en el espacio público en el CETRAM-Tacubaya coexistan. Las mesas de trabajo consideraron cuatro temas.

Tema 1. Puestos en el diseño de calles. Se discutieron los criterios de diseño planteados por las facilitadoras.

- Legibilidad
- Accesibilidad urbana
- Accesibilidad universal
- Seguridad pública
- Seguridad vial
- Flexibilidad
- Adaptabilidad

Tema 2. Puestos en el diseño de calles. En esta sección, se debatió sobre las diferencias y características particulares de los tipos de puestos, así como los servicios y dimensiones requeridas para cada uno.

- Fijos
- Semifijos
- Sin fijar

Tema 3. Diseño de calles para la coexistencia de dos derechos. Esta sección buscó que las personas trabajadoras del espacio público identificaran las zonas más factibles para ubicarse en la acera, el arroyo vial, las intersecciones, las extensiones de acera, etc., conforme a cada una de sus necesidades, además de las estrategias de diseño para la convivencia armónica entre la movilidad y el trabajo en el espacio público.

Tema 4. Diseño de calles para la coexistencia de dos derechos en respuesta a la COVID-19. En el último tema, se habló sobre las ventajas y desventajas del uso de los cajones de estacionamiento y los diferentes acomodos por las personas trabajadoras del espacio público como medida ante la pandemia por la COVID-19.

3. Resultados

Cada una de las mesas de trabajo entabló un diálogo con relación a los cuatro temas mencionados. A continuación, se presentan los resultados obtenidos por mesa.

Mesa 1

Tema 1. Consideraciones de los puestos en el diseño de calles

Las personas trabajadoras del espacio público estuvieron de acuerdo con los principios de diseño establecidos, pero consideraron importante integrar lo siguiente:

- **Confort.** Espacio adecuado a las necesidades, es decir con espacios para descanso y zonas de resguardo.
- **Visibilidad.** Que los puestos de trabajo se encuentren en zonas con alta visibilidad para comercializar sus productos: un lugar visible para atraer a la clientela. También mencionaron aspectos a considerar como la iluminación.
- **Infraestructura.** En este criterio se considera integrar aspectos como el pavimento en las aceras, que debe ser uniforme y accesible para todos.
- **Accesibilidad urbana.** Tomar en cuenta espacios entre los puestos que permitan acomodar sus productos.

Tema 2. Consideraciones de los puestos en el diseño de calles.

Fijos	Semifijos	Sin fijar
<ul style="list-style-type: none"> • Puestos que no se mueven de lugar. • Cuentan con electricidad propia, agua. • Algunos tipos venden tortas, caldos de gallina, etc. • La estructura es de metal. • La mercancía no necesita ser desplazada. • Cuentan con zona de descanso. • Cuentan con refugio (techumbre). • Dimensiones: 2x2.5 m. 	<ul style="list-style-type: none"> • Cuentan con lonas. • Pueden armarse y desarmarse para realizar la limpieza. • Cuentan con mesas, tubos, tablas, mallas metálicas. • Sus enseres, como mesas, tubos, tablas, se transportan. • La pura estructura se queda fija. • Se requiere el transporte de mercancías. • Cuenta únicamente con electricidad. • Cuentan con refugio. • Dimensiones: 2x2.5 m). 	<ul style="list-style-type: none"> • Personas a pie con productos- • Utilizan carritos del súper, carretillas, diablitos o inclusive bicicletas- • Cuentan con resguardo (sombrialla*). • Dimensiones (1x1 m, carrito de súper).

*La sombrilla para un puesto fijo o sin fijar no es funcional en época de lluvias porque el agua cae en la mercancía o en el puesto adyacente.

Tema 3. Consideraciones de diseño de calles para la coexistencia de dos derechos

Las personas participantes mencionaron lo siguiente:

Acera

- Se ubicarían en la zona de fachada siempre y cuando esta fuera un muro ciego.
- Se instalarían en la zona de mobiliario urbano y vegetación porque la mayoría de los puestos los tapan y es donde mayor gente pasa del lado de la carretera.
- Si hubiera rejas sobre la franja de mobiliario urbano estos también se colocarían en esa zona.

Intersecciones

- Se ubicarían lo más cercano al cruce peatonal por el flujo de personas a pie. Si les colocas a dos o más metros, sus productos no se comercializarán.

Arroyo vehicular

- Público que utilizan el arroyo vial.
- Organización de zonas de ascenso y descenso.
- Las personas conductoras de taxis pasan mucho tiempo en el mismo sitio.

De manera general mencionaron que:

- Existe un problema de regulación en las afueras de la entrada al metro. Durante un accidente que ocurrió en la estación, las personas usuarias tuvieron que salir de las instalaciones, lo que provocó un caos debido a las personas vendedoras que se encuentran en el acceso al metro. A causa de ello, las demás personas comerciantes tuvieron que moverse algunos metros, ocasionando que no vendieran sus productos.
- Por ley, deben ubicarse a 25 metros de la estación, pero tienen un convenio en donde se habló con las autoridades para poder instalarse a ocho o nueve metros.
- Desde el metro hacia la acera, no hay accesibilidad ni siquiera para las personas comerciantes.
- Debe existir un flujo continuo de personas a pie entre los puestos de trabajo.
- Existen problemas en las aceras cuando las personas quieren transportar su mercancía en diablitos y a veces no se puede circular.
- Las jardineras en este tipo de espacio son utilizadas como basureros o incluso las personas trabajadoras se apropian de la misma para colocar su mercancía.
- Existe una apropiación del espacio público por cada una de las personas usuarias del CETRAM. (Es evidente la lucha de poder por la acera y arroyo vial).

Tema 4. Consideraciones de diseño de calles para la coexistencia de dos derechos en respuesta a la COVID-19

- El zigzag no funciona debido a que se quita mucho espacio al encontrarse en medio de la salida del metro.
- Muchas personas comerciantes son abusivas y aunque se reordena el espacio, siempre llegarán a invadir las zonas que no se ocupan.
- Es mejor mantener los puestos de manera lineal y dejar la zona central libre para el tránsito de las personas a pie.

Mesa 2

Tema 1. Consideraciones de los puestos en el diseño de calles

Iluminación. Que haya más luz para mejorar la seguridad.

Seguridad. Que sí existan elementos de seguridad, pero que realmente vigilen el área.

Tema 2. Consideraciones de los puestos en el diseño de calles.

Fijos	Semifijos	Sin fijar
<ul style="list-style-type: none"> • El lugar está ocupado todo el día. • Cuentan con iluminación, pueden almacenar la mercancía. • No pagan bodega. • Normalmente es el mismo giro todo un día. • Tienen clientes de paso, por ejemplo, en los de comida, las personas consumen paradas y se van. 	<ul style="list-style-type: none"> • La estructura puede trasladarse. • Son lugares compartidos. • Algunos servicios, como la luz, son compartidos. • Cada persona busca el agua que necesita. • El mantenimiento es compartido. • La mercancía no se permanece en ese espacio. • La estructura se queda todo el día (algo permitido recientemente, antes tenían que ponerla y quitarla durante el día). 	<ul style="list-style-type: none"> • Usan diablito o carritos. • Caminan por la zona. • Pueden contar con algún tipo de sombrilla.

Tema 3. Consideraciones de diseño de calles para la coexistencia de dos derechos

Las personas participantes mencionaron lo siguiente:

Acera

- Se ubicarían en la zona de mobiliario urbano porque siempre va a pasar la gente, ya sea para tomar el autobús o para ir a su trabajo.
- La franja de fachada es más complicada debido a los [negocios] locales, tienen que respetar el espacio para la visibilidad de estos últimos.

Franja de mobiliario urbano

- Las ventajas de ubicarse en la franja del mobiliario urbano es que no se obstruye al locatario, podría haber sombra gracias a los árboles y hay más flujo.
- Las desventajas de ubicarse en la zona de mobiliario urbano son los árboles, jardinerías y mobiliario porque pueden ser obstáculo para ubicarse y pueden generarse aglomeraciones en las bases.

Franja de fachada

- No hay ventajas de ubicarse en las franjas de fachada.
- Las desventajas es que no pueden colocarse los tubos y las lonas y, si hay cortina, no se puede.

Extensión de banqueta

- La ventaja es que habría más paso para la gente y podrían disminuir las quejas.
 - La desventaja es que, si hay más espacio, pueden llegar más vendedores.
- Para lograr la convivencia entre el trabajo en el espacio público y las personas a pie, proponen:
 - Respetar el paso de personas a pie
 - Evitar colocarse en este paso
 - Para evitar rincones, proponen:
 - Reubicación de lugares
 - Más iluminación
 - Más vigilancia

Intersecciones

- Se ubicarían lo más cercano al cruce peatonal debido al flujo de personas a pie.
- La ventaja de ubicarse en las intersecciones es que hay más flujo y pasan personas en todas direcciones.
- La desventaja es que hay atropellamientos, los semáforos no funcionan y nadie compra por la inseguridad.

Arroyo vehicular

- No se ubicarán ahí porque es inseguro y puede pasar un accidente.
- c. Para la convivencia entre trabajo en el espacio público y bases de taxis, proponen que:
- Los taxis se reordenen
 - Pueda estacionarse cierto número de vehículos y los demás, mientras esperan, aparcar en otra zona porque obstruyen los pasos con sus carros
- d. Convivencia entre trabajo en el espacio público y bases de transporte público:
- Las filas de personas obstruyen el paso al metro
 - Obstruyen la visibilidad

Tema 4. Consideraciones de diseño de calles para la coexistencia de dos derechos en respuesta a la COVID-19

- a. Uso del estacionamiento
- La ventaja es que, si los puestos son de comida, pueden colocar mesas y mantener distancia.
 - Las desventajas son que el giro puede estar prohibido, es peligroso y no hay protección.
- b. Sobre el uso de la calle
- Las ventajas son estar afuera y no hay espacios cerrados, además de que se tendría más espacio.
 - Las desventajas es que, si se marcan los lugares, a menudo no se respetan.

Mesa 3**Tema 1. Consideraciones de los puestos en el diseño de calle**

Las personas trabajadoras del espacio público estuvieron de acuerdo con los principios de diseño establecidos y consideran que todos tienen la misma prioridad.

- **Legibilidad.** Consideran útil una señalética de personas trabajadoras del espacio público para atraer a los consumidores correctamente.
- **Accesibilidad urbana.** Sin reubicaciones en el espacio público y con una actualización en el diseño de los puestos.
- **Accesibilidad universal.** La implementación de rampas y una señalización podotáctil aseguraría un tránsito cómodo, seguro y sin accidentes.
- **Seguridad pública.** Un correcto diseño de su zona de trabajo fomentaría un respeto entre todas las personas que transitan en el espacio público.
- **Seguridad vial.** El reordenamiento urbano fortalecería su relación, principalmente con las personas a pie y el transporte público.
- **Flexibilidad.** En el grupo focal, las personas trabajadoras del espacio público no comparten su espacio de trabajo, por lo que este criterio no aplica.
- **Adaptabilidad.** Encaminado a mejorar la imagen urbana de su espacio de trabajo, a modernizarse, con la intención de no estorbar en el desplazamiento de las personas a pie.

De igual manera, integraron el siguiente principio:

- **Infraestructura.** Los servicios de agua, electricidad, sanitarios, recolección de basura y almacenamiento son fundamentales para tener un espacio de trabajo digno. Actualmente no tienen derecho al servicio de agua y el costo de almacenamiento (MXN 1500 mensuales) y de recolección de basura (MXN 250 a la semana) es muy elevado.

Tema 2. Consideraciones de los puestos en el diseño de calles.

Fijos	Semifijos	Sin fijar
<ul style="list-style-type: none"> • Diseñado de acuerdo con las necesidades de cada mercancía. • Cuentan con cerradura, genera más seguridad. • Protección contra la lluvia, viento y sol. • La renta de bodega y estacionamiento no son necesarios. • El costo de un puesto fijo es más elevado. • Espacio disponible para situar asientos dentro del puesto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Exposición a las inclemencias del tiempo. • No incluye estantes para mostrar su mercancía. • El mobiliario urbano dentro del puesto se compra aparte. • En tiempos de lluvia, usan bastones de madera para sostener los puestos del agua. • El ordenamiento es como te acomodes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tienen flexibilidad de trasladar su zona de trabajo- • Su horario de trabajo es de periodos cortos de tiempo- • Se utilizan instrumentos rodantes para los puestos- • Veían un puesto sin fijar muy frágil para servicios de comida e inadaptable

Tema 3. Consideraciones de diseño de calles para la coexistencia de dos derechos

Las personas participantes mencionaron lo siguiente:

Acera

- El mejor lugar para ubicarse es donde exista un flujo de personas a pie considerable.
- Con una buena estructura, ya no estarían incómodos los transeúntes. Con una buena infraestructura (electricidad, agua, etc.), se liberaría el espacio y la seguridad aumentaría.

Franja de fachada

- La ventaja de ubicarse en la franja de fachada es la seguridad comunitaria, es decir mucha actividad comercial y de personas a pie corresponden a una mayor seguridad.
- La desventaja de ubicarse en la franja de fachada es que, a las personas propietarias de comercios formales cercanos, no les gusta que las personas trabajadoras en espacio público se ubiquen ahí, puesto que las ventas de las primeras disminuyen.
- Para evitar generar rincones entre la franja de fachada y los puestos, proponen un **modelo de doble vista**.
- Es imposible generar espacios entre puestos por la cantidad de personas que comercializan sus productos y, si llegan a recorrerse, la última persona trabajadora tendría el mismo flujo de gente que la primera.
- Los puestos que se ubican frente a la franja de fachada presentan ventas muy bajas y sensación de inseguridad debido a la poca actividad de personas a pie.

Franja de mobiliario urbano

- La ventaja de ubicarse en la franja de mobiliario urbano es que los puestos que cuentan con doble vista aumentan sus ventas gracias a las personas que circulan en banqueta y arroyo vehicular.
- La desventaja de ubicarse en la franja de mobiliario urbano es que los vehículos del servicio de transporte público tapan la zona y los puestos que no tienen doble vista pierden ventas debido a que las personas a pie circulan por el arroyo vehicular.
- Con el modelo de doble vista, se protegería a las personas trabajadoras del espacio público y a las personas a pie de las inclemencias del tiempo; se tendría un flujo de tránsito adecuado y un espacio de trabajo limpio y agradable a la vista. **“¡Que se vea que somos comerciantes!”**
- Anteriormente, el gobierno ha querido reducir la medida de los puestos de trabajo. Es por esta razón que proponen una medida general y justa.
- Respaldan la diversidad de comercio y los corredores comerciales, pero no aprueban contar con espacios abiertos entre los puestos debido a la cantidad de personas trabajadoras del espacio público.

Extensión de banqueta

- Consideran que el diseño de extensión de banqueta no tiene ninguna ventaja y pasarían desapercibidos.
- La desventaja de esta ubicación es que, al ampliarse la banqueta, se generaría un cuello de botella en las vialidades (usaron como caso de estudio la estación Ermita) y, a causa de la cantidad de comercios, las personas a pie tendrían que desplazarse por el arroyo vehicular; con lo cual, no pasarían a comprar mercancía.

Arroyo vehicular

- El mejor lugar para ubicarse en el arroyo vehicular es bajando la banqueta, detrás de los negocios y de las rejas.
- El modelo de puestos ubicados en el arroyo vehicular sería de una sola vista.
- Los puestos cercanos a los sitios de taxis ganan un 30 % menos por la insalubridad en su área de ascenso y descenso.
- La convivencia entre personas trabajadoras del espacio público y las bases de taxis se lograría con un reordenamiento urbano y un común acuerdo entre las personas conductoras.

- Consideran que el servicio de taxis es un “mal necesario” debido a que se dedican a trasladar a las personas por la ciudad.
- Anteriormente, para lograr una convivencia entre las personas trabajadoras del espacio público y el servicio de transporte público, delimitaban el espacio con vallas, pero las personas usuarias hacían el descenso donde no debían.

De manera general mencionaron lo siguiente:

- No todos los puestos están a la medida y conforme sigue permitiéndose, va creándose un caos urbano en el espacio público. “Solo queremos trabajar”
- Consideran el respeto como un principio básico en la relación con las personas a pie, los vehículos del servicio de transporte público y las bases de taxis.
- Buscan adaptarse a las necesidades de las personas a pie y recibir aval jurídico.
- El mejor flujo de personas a pie es por la mañana y en la tarde.
- En la zona de Polanco, las personas trabajadoras del espacio público ubican sus puestos de forma que haya uno por calle en cada esquina y las medidas sanitarias son más restrictivas.

Tema 4. Consideraciones de diseño de calles para la coexistencia de dos derechos en respuesta a la COVID-19

- No consideran que hacer uso de los cajones de estacionamiento para guardar distancia sea una buena medida, tomando en cuenta que no hay estacionamiento vehicular a la redonda y el estacionamiento para el transporte público se encuentra abarrotado a todas horas.
- Guardar distancia entre puestos (1 día sí y otro no) implica laborar 4 días a la semana y no es factible para las personas trabajadoras del espacio público porque ellas viven al día.
- Es preferible que se permita a la totalidad trabajar con las medidas sanitarias pertinentes.

Resumen. Modelo doble vista (solo en puntos necesarios) + Estructura e infraestructura adecuada + Ordenamiento urbano + Seguridad.

4. Memoria fotográfica



Anexo 8. Relatoría del Taller. Trabajo en el espacio público y movilidad: herramientas para la coexistencia de dos derechos en la Ciudad de México

WIEGO

Fecha: 5 de agosto del 2021

Lugar: Alcaldía Miguel Hidalgo



El taller de diseño forma parte de las actividades del proyecto *Trabajo en el espacio público y movilidad: herramientas para la coexistencia de dos derechos en la Ciudad de México*, que se realizaron en conjunto con WIEGO y las personas trabajadoras del espacio público del CETRAM-Tacubaya. Participaron 17 personas.

El taller tuvo como objetivos:

- Obtener retroalimentación de las personas trabajadoras en el espacio público acerca de las propuestas en la caja de herramientas
- Enriquecer las propuestas de diseño y de política pública, elaboradas por el ITDP, para el espacio público del CETRAM-Tacubaya.

El equipo facilitador:

Sonia Noemí Medina Cardona, Coordinadora de Movilidad Activa y Diseño Urbano, ITDP-México

Adriana Berenice Pérez Campos, Analista de Diseño Urbano, ITDP-México

Ingrid Valdés González - Analista de Diseño Urbano, ITDP-México

A continuación, se describen las actividades realizadas, así como la metodología seguida en el taller, además de los datos recabados en la elaboración de este.

1. Metodología

La metodología consistió en la formación de dos grupos de trabajo para obtener las observaciones y comentarios por parte de las personas trabajadoras con respecto a la propuesta de rediseño de las instalaciones del CETRAM-Tacubaya. A continuación, se presentan las actividades realizadas.

- **Registro de personas participantes.** Las facilitadoras registraron a las personas participantes.
- **Breve explicación de la dinámica del taller.** La persona facilitadora presentó las actividades y metodología del taller.
- **Actividad práctica.** Las personas asistentes se dividieron en 2 grupos de trabajo. Cada grupo trabajó sobre planos del estado actual y de rediseño y propuesta de reacomodo a fin de mejorar la convivencia entre las personas trabajadoras del espacio público y la movilidad del CETRAM.

2. Temáticas

El objetivo fue obtener retroalimentación por parte de las personas participantes para enriquecer las propuestas de rediseño y reacomodo, que presentó el equipo técnico de ITDP. Los temas trabajados en los grupos fueron los siguientes:

Tema 1. Estado Actual. Se discutió sobre la ubicación de las personas trabajadoras en el CETRAM, así como las ventajas y desventajas de esta, la principal problemática que enfrentan en su entorno de trabajo y la manera y el recorrido que realizan al trasladar sus mercancías.

Tema 2. Rediseño y propuestas de reacomodo. Se obtuvo retroalimentación de las personas trabajadoras, quienes trabajaron en propuestas de ubicación de los puestos de trabajo, de las bases de taxis y de transporte público, entre otros aspectos, bajo una nueva redistribución espacial del CETRAM.

3. Resultados

Además de entablar el diálogo, cada uno de los grupos trabajó sobre los planos del estado actual y rediseño, en donde se plasmaron las principales opiniones de las personas participantes. A continuación, se presentan las observaciones obtenidas en ambos.

Grupo 1

Tema 1. Estado actual

Cada una de las personas trabajadoras del espacio público ubicó su puesto de trabajo sobre el plano del estado actual del CETRAM-Tacubaya, además del trayecto que siguen para arribar a su zona de trabajo. De las personas trabajadoras, se obtuvo lo siguiente:

Ventajas de su ubicación	Desventajas de su ubicación	Traslado de mercancías
<p>Para quienes que se ubican en las cercanías del metro o una parada de transporte público, las ventajas son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Captan en mayor medida el flujo de personas a pie. • Se hallan en medio de varios puestos, por lo que se protegen de las condiciones climáticas • La cercanía a las paradas de autobuses ayuda mucho a comercializar sus productos <p>Para quienes se encuentran en las esquinas de la banqueta, sobre la franja de mobiliario urbano, las ventajas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La conectividad que existe entre el tránsito de paso y los accesos al metro o metrobús y puntos de parada del transporte público. • El flujo de personas que existe, es decir que aún alcanzan a captar el flujo de personas que sale del metro. • Cercanía al arroyo vial, por lo que pueden ser vistas por las personas a pie. • El encontrarse cerca del arroyo vial, facilita el traslado de mercancías. 	<p>Con respecto a las desventajas se comentó lo siguiente de manera general:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No hay rampas que permitan trasladar las mercancías por medio de diablitos. • Las lonas no les protegen de las inclemencias del tiempo. • No hay un sistema de drenaje adecuado a las necesidades de las personas trabajadoras. • Falta de servicios como agua, electricidad y almacenaje. • Las personas trabajadoras del espacio público que se encuentran sobre el arroyo vial tienen problemas con los vehículos de transporte, principalmente porque los vehículos no dan adecuadamente la vuelta a la derecha para incorporarse a la avenida Jalisco. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aquellas que transportan su mercancía lo hacen por medio de vehículos motorizados o transporte público. Las que se trasladan en taxis realizan el descenso lo más cerca posible de su puesto de trabajo. • Algunas de las personas trabajadoras utilizan, además del vehículo motorizado, diablitos para trasladar su mercancía desde el vehículo hasta su puesto de trabajo. • En el caso de las personas que comercializan tacos de canasta, transportan la mercancía al CETRAM por medio de vehículos motorizados; sin embargo, al arribar al sitio, la cargan para instalarse en su puesto de trabajo.

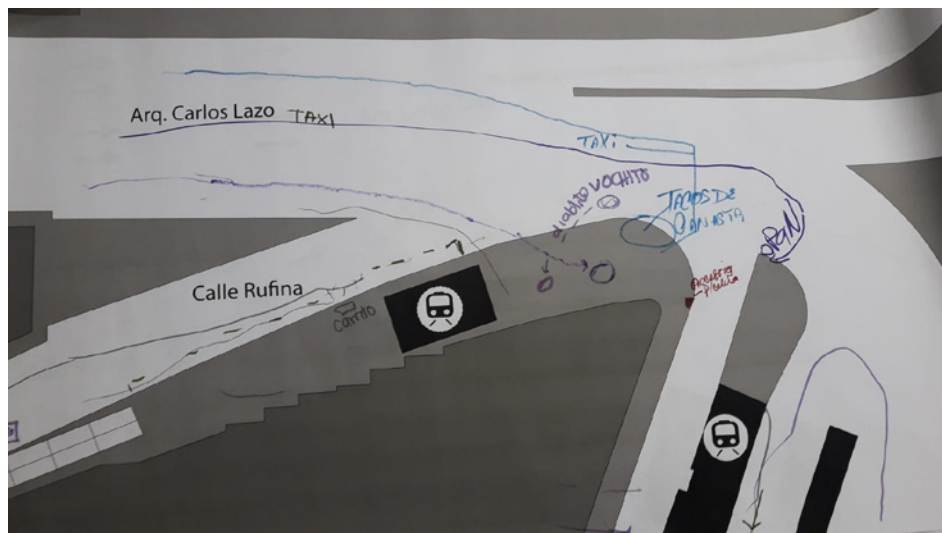


Foto: ITDP

Tema 2. Rediseño y propuestas de reacomodo

De forma general, las observaciones realizadas a la propuesta fueron las siguientes.

Con respecto a la ubicación de taxis:

- Existen más de 30 vehículos en el CETRAM.
- Su reubicación debe pensarse en función de la relación comercial que existe entre las personas trabajadoras y las personas conductoras de taxis.

Con respecto al espacio de trabajo:

- Para aquellas personas trabajadoras que actualmente se encuentran en el arroyo vehicular, es factible y conveniente reubicarse en la extensión de la acera.
- Los puestos de trabajo deben tener medidas uniformes, entendiendo los productos que comercializan.
- Deben contar con techumbre que les proteja de las inclemencias del tiempo. La estructura metálica puede permanecer en el lugar y la persona vendedora solo llegaría a montar sus productos.
- Considerar de 2 a 3 tomas de agua repartidas de manera equitativa en el espacio. Para llegar a ellas, el espacio debe ser accesible y no tener obstrucciones.
- Implementar contenedores no les parece funcional. Es más viable establecer bien una zona de residuos, bien una cuota para que se realice diariamente una limpieza del espacio –como ocurre en los mercados–.

Con respecto al transporte público:

- Es mejor ubicarse en las cercanías de los puntos de ascenso y descenso para comercializar sus productos.
- Convertir la Calle Rufina en vía exclusiva del transporte público puede generar problemas con las personas residentes de los departamentos aledaños.

Con respecto al acceso al metro:

- Las actividades que se desarrollan en el CETRAM deben ser claras y delimitadas unas de las otras. Se propone un corredor techado que mantenga, a los extremos, los puestos de trabajo. Ello con el fin de no obstruir el flujo peatonal desde y hacia las estaciones del metro.

De forma general las personas participantes mencionaron:

- Estar de acuerdo con mejorar el cruce peatonal sobre Arq. Carlos Lazo.
- Extender la acera en aquellas zonas que se requiera, pero no quieren ser reubicados y prefieren mantener su sitio actual de trabajo.

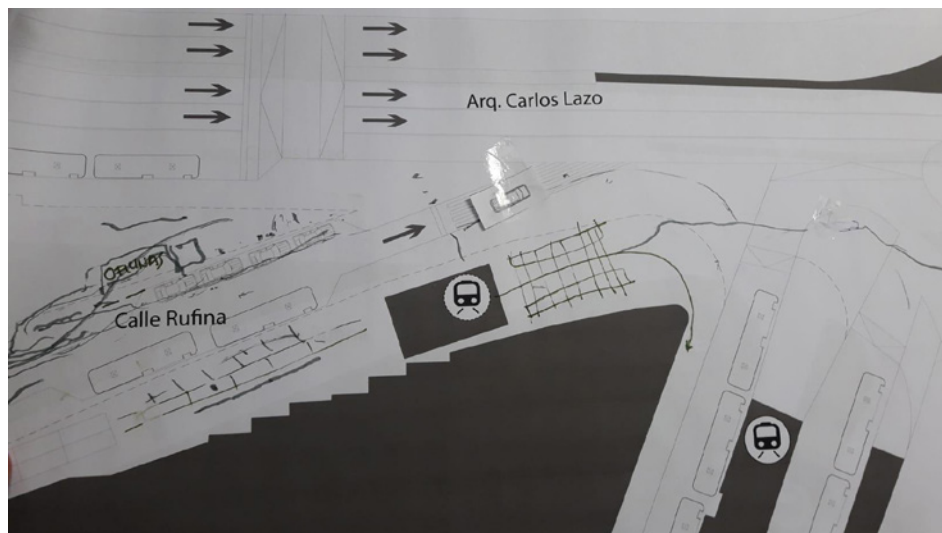


Foto: ITDP

Grupo 2

Tema 1. Estado actual		
Sobre un plano del estado actual del CETRAM-Tacubaya, las personas trabajadoras ubicaron un puesto de trabajo. En el grupo, hubo una diversidad en cuanto al lugar donde se ubican. La mayoría se hallan al exterior de la línea 1 del metro, pero también hubo personas que se encuentran fuera de la línea 9, sobre el arroyo vial, cerca de las bases de taxis, en el pasillo rumbo a la parte trasera del CETRAM y sobre las calles Rufina y Carlos Lazo, pero después de las paradas de autobuses.		
Ventajas de su ubicación	Desventajas de su ubicación	Traslado de mercancías
<p>Para aquellos que se hallan en las cercanías del metro, una parada de transporte público o las bases de taxis, las ventajas son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none">• Cerca de los accesos del metro o de zonas donde hay intercambio modal, existe un alto flujo de personas.• La mayor ventaja para todas las personas es el flujo de gente.• La ubicación cercana al arroyo vial permite descargar con mayor facilidad la mercancía.	<p>Con respecto a las desventajas se comentó, de manera general, lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none">• No hay rampas que permitan Las personas que se ubican sobre Carlos Lazo y hacia la parte trasera del CETRAM mencionaron que el pasillo es muy angosto.• Los sitios antes mencionados se prestan a la delincuencia debido al poco espacio existente y a las rejas ubicadas en la parte trasera de los puestos. Esta infraestructura ha ocasionado que las personas tomen otros caminos y el flujo se haya reducido.• Para las personas con puestos semifijos, el horario establecido es una desventaja.• Para las personas que se ubican sobre el arroyo vehicular, la desventaja es que, como está prohibido ubicarse ahí, pueden desalojarles en cualquier momento.• Para las personas que se encuentran cercanas a las bases de transporte público, la desventaja es que, debido al poco espacio, constantemente existen aglomeraciones entre las personas que hacen filas para acceder al autobús y quienes transitan para acceder al metro.• Para las personas con puestos semifijos, una desventaja de no tener techo es que no tienen protección y, además, su lugar de trabajo constantemente se inunda por la basura que hay en la calle.	<ul style="list-style-type: none">• Hay quienes trasladan mercancías diariamente. En estos casos, algunas personas llegan en auto y las descargan frente a su puesto de trabajo. En otros casos, las llevan en transporte público.• Hay otras personas que cuentan con bodegas y tienen, por ello, un lugar donde guardar su mercancía.

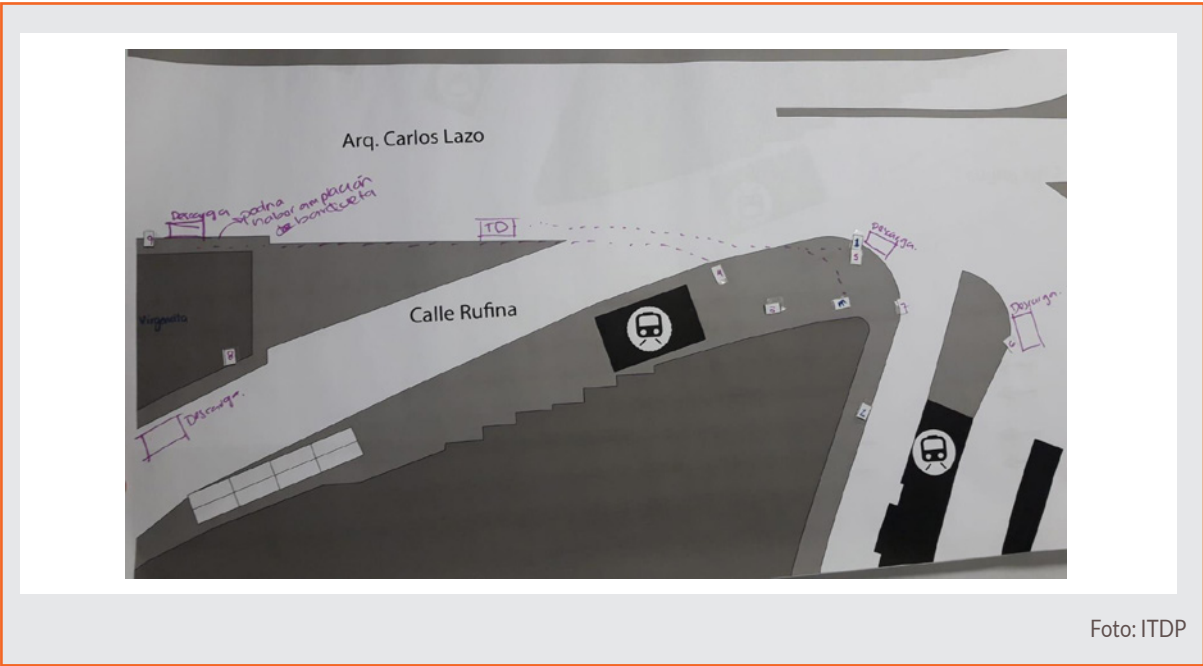


Foto: ITDP

Tema 2. Rediseño y propuestas de reacomodo

De forma general, las observaciones realizadas a la propuesta fueron las siguientes.

Respecto de la ubicación de taxis:

- Su ubicación actual les parece bien siempre y cuando exista un control en el total de vehículos que pueden estar estacionados. Actualmente hay un exceso en los vehículos estacionados, lo que genera conflictos.
- Reubicarlos podría impactarles, ya que el flujo de sus personas usuarias también les beneficia.

Respecto del espacio de trabajo:

- La extensión de banqueta les parece adecuada, siempre y cuando se dé prioridad a las personas que actualmente se encuentran en el arroyo vehicular.
- Es importante que se considere una techumbre uniforme para que puedan resguardarse.
- Consideran que podrían colocarse contenedores de basura en la parte trasera del acceso a la línea 1 del metro, sobre Calle Rufina.
- No consideran importante colocar lavaderos, pero sí una llave de agua de donde puedan obtener agua.

Respecto del transporte público:

- El ascenso y descenso del transporte público debe ubicarse en donde se supone que está planeado. Actualmente los conductores no respetan los puntos de parada y por eso las filas se hacen en la calle. La propuesta les parece adecuada ya que responde a cómo deben ubicarse los puntos de parada.

De forma general las personas participantes mencionaron:

- Estar de acuerdo con extender la banqueta para que ya no se ubiquen sobre el arroyo vial y tengan así mayor seguridad.
- Les parece adecuado el cruce seguro sobre Av. Carlos Lazo.

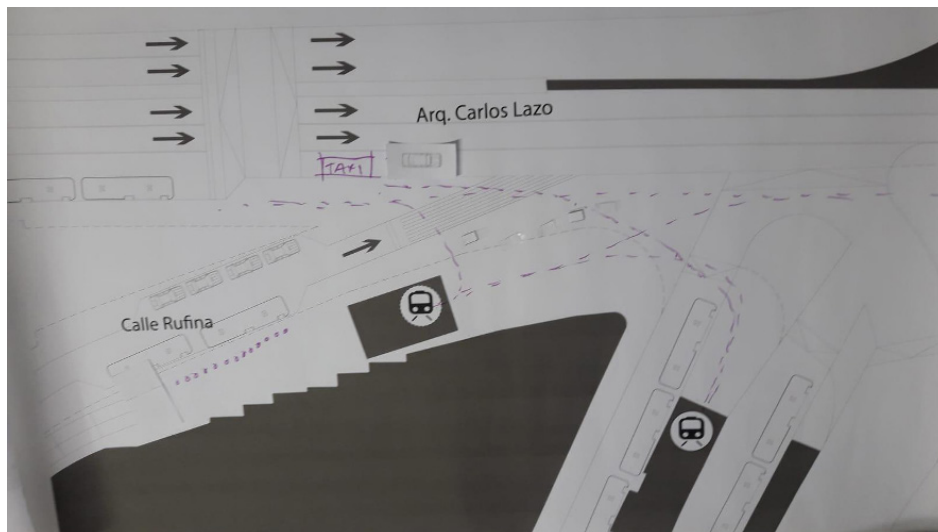
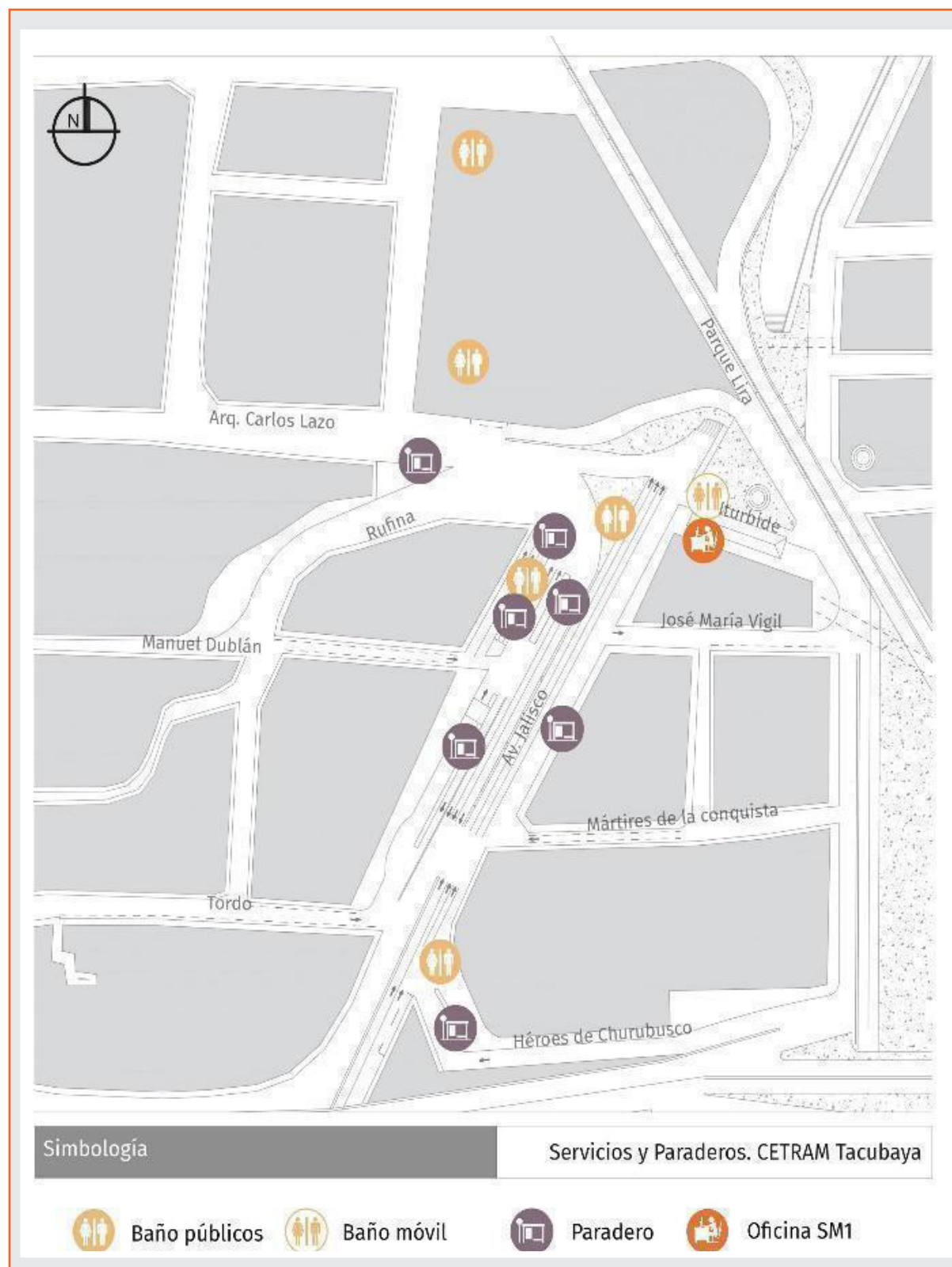


Foto: ITDP

4. Memoria fotográfica



Anexo 9. Infraestructura y servicios públicos en el CETRAM-Tacubaya





Acerca de WIEGO

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



Acerca del ITDP

El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés), fundado en 1985, es una organización internacional sin fines de lucro que promueve el transporte sustentable y equitativo a nivel global. El ITDP tiene oficinas en México, Argentina, Brasil, China, Europa, India, Indonesia y Estados Unidos; cuenta con un equipo de más de 100 colaboradores y lo complementa con consultoras y consultores especializados en los ámbitos de arquitectura, urbanismo, ingeniería, y otras disciplinas. A través de la implementación de proyectos, investigación, campañas de comunicación y formación de capacidades, ayudamos a las ciudades a impulsar agendas de movilidad activa, como caminar y pedalear, de transporte público como BRT y buses, y de desarrollo urbano compacto. Visite <https://www.itdp.org/>