

Ciudad de México a 04 de octubre de 2022.

**DIP. FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA**

**PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL**

**H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

**II LEGISLATURA**

**P R E S E N T E.**

El suscrito diputado Luis Alberto Chávez García, integrante del Grupo Parlamentario Acción Nacional, II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122, Apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículo 4, fracción XXXVIII, 13, fracción IX y 21 párrafo segundo de la Ley Orgánica del Congreso; artículo 2, fracción XXXVIII, 101, 123 del Reglamento del Congreso, todos ordenamientos de la Ciudad de México, someto a consideración del Pleno de este Congreso de la Ciudad de México, la presente proposición con **PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE EL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO EXHORTA A LA SECRETARÍA DEL TRABAJO Y FOMENTO AL EMPLEO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ASÍ COMO AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO -METRO, INFORMEN A ESTA SOBERANÍA LAS ACCIONES Y PROGRAMAS QUE ESTÁN IMPLEMENTANDO PARA REGULAR A LOS GRUPOS DE VAGONEROS QUE EXISTEN ACTUALMENTE EN ESTE MEDIO DE TRANSPORTE, DE ACUERDO A LO SIGUIENTE:**

**ANTECEDENTES**

Con base en el Decreto de Creación publicado en abril de 1967 y vigente en julio de 2007, el Sistema de Transporte Colectivo Metro, es un Organismo Público Descentralizado, cuyo objeto es la operación y explotación de un tren rápido, movido por energía eléctrica, con recorrido subterráneo, de superficie y elevado para dar movilidad principalmente a usuarios de la Ciudad de México y la zona Metropolitana del Valle de México.<sup>1</sup>

Este Sistema de Transporte tiene como misión proveer un servicio de transporte público masivo, seguro, confiable y tecnológicamente limpio. Con una tarifa accesible, que satisfaga las expectativas de calidad, accesibilidad, frecuencia y cobertura de los usuarios y se desempeñe con transparencia, equidad y eficiencia logrando niveles competitivos a nivel mundial.<sup>2</sup>

Asimismo, de acuerdo a información publicada en su portal oficial, tiene como visión lograr un servicio de transporte de excelencia, que coadyuve al logro de los objetivos de transporte sustentable en la Zona Metropolitana del Valle de México, con un alto grado de avance tecnológico nacional, con cultura, vocación industrial y de servicio a favor del interés general y el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.<sup>3</sup>

Aunado a lo anterior, el Metro es considerado como el principal transporte público que se encuentra en la Ciudad de México debido a sus diferentes conexiones, así como a la cantidad de usuarios que mueve.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> [metro.cdmx.gob.mx/organismo/acerca-de](https://metro.cdmx.gob.mx/organismo/acerca-de)

<sup>2</sup> [metro.cdmx.gob.mx/organismo/acerca-de](https://metro.cdmx.gob.mx/organismo/acerca-de)

<sup>3</sup> [metro.cdmx.gob.mx/organismo/acerca-de](https://metro.cdmx.gob.mx/organismo/acerca-de)

<sup>4</sup> <https://www.adn40.mx/ciudad/nota/notas/2021-01-22-15-44/metro-principal-transporte-publico-cdmx-cuantos-usuarios-mueve-especial>

En general, la Red de Transportes Urbanos de la CDMX es considerada como la más grande del país y una de las más extensas que hay en el mundo, pero de esta sobresale el Metro, mismo que es utilizado por millones de pasajeros, posteriormente se encuentran los autobuses y trenes ligeros.<sup>5</sup>

El Metro de la capital mexicana cuenta con la facilidad de conectar a las personas hacia diferentes puntos, pues cruza toda la ciudad. La capacidad de sus nueve vagones está diseñada para transportar en cada viaje a 1530 personas, 360 sentados y 1,170 parados, aunque este número puede ser sobrepasado en las horas pico, cuando se registra una fuerte concentración de usuarios dentro de los andenes.

De acuerdo con el conteo del 2019 de Transporte Urbano de Pasajeros difundido por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), el STC Metro llega a transportar alrededor de 4.6 millones de personas diariamente.

Según cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), el Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México transportó a 62.7 millones de pasajeros durante mayo, es decir, 49% menos que los que lo usaron en febrero de 2020.<sup>6</sup>

También de acuerdo con la Estadística Mensual sobre el Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP), que es elaborada por el organismo y que muestra las principales características y evolución del transporte de pasajeros de la Ciudad de México, este

<sup>5</sup> <https://www.adn40.mx/ciudad/nota/notas/2021-01-22-15-44/metro-principal-transporte-publico-cdmx-cuantos-usuarios-mueve-especial>

<sup>6</sup> <https://politica.expansion.mx/cdmx/2021/07/14/el-metro-transporta-solo-a-49-de-los-usuarios-que-tomaron-este-servicio-en-2020>

medio de transporte prestó servicio a 62.7 millones de los usuario durante el mes de mayo.<sup>7</sup>

Las cifras revelan además que el desplome de la Línea 12 del Metro de la CDMX coincide con una disminución del número de pasajeros transportados: pasó de 2.1 millones diarios en abril 2021, a 2 millones en mayo (-3%), además de que la distancia recorrida disminuyó en el mes (-3.4%) a 2.9 millones de kilómetros, destacó el presidente del Inegi, Julio Alfonso Santaella Castell.

Si se compara el número de usuarios que utilizaron el Metro capitalino antes de la pandemia de COVID-19, el nivel de pasajeros que se transportan por este medio se redujo casi a la mitad.

Durante los primeros meses de 2020, el Sistema de Transporte Colectivo Metro llegó a transportar a 130.7 millones de mexicanos cada mes. En mayo de este 2021, la cifra se sitúa en 62.7 millones, lo que representa una disminución del 47.9% de los pasajeros.

Las encuesta del Inegi muestra además que en mayo de 2021 se transportaron cerca de 97 millones de personas mediante el sistema público de transporte urbano de pasajeros de la capital.<sup>8</sup>

Con relación al mes anterior, 5.8% más utilizó este medio. En contraste con el mismo mes del 2020 en donde se observa un incremento de 90%.

En cuanto a la distancia recorrida por el transporte público, en mayo se registraron 10.9 millones de kilómetros cubiertos por los distintos tipos de servicio de transporte.

---

7

<sup>8</sup> <https://politica.expansion.mx/cdmx/2021/07/14/el-metro-transporta-solo-a-49-de-los-usuarios-que-tomaron-este-servicio-en-2020>

En comparación con la información de abril, se registró un incremento de **6.9%** un aumento de 10.4% frente a la de mayo de 2020.

Las cifras muestran también que el segundo transporte más usado por los capitalinos es el Metrobús, el cual durante mayo trasladó a cerca de 21 millones de pasajeros.

## PROBLEMÁTICA

En el Sistema de Transporte Colectivo -Metro existe un sector que se dedica a vender distintas mercancías, cantar, pedir limosna o actuar en su interior, son los conocidos vagoneros.

Una investigación publicada recientemente en un diario de circulación nacional da cuenta de que el grupo de comerciantes populares del Sistema de Transporte Colectivo, tiene a este medio de transporte dividido y repartido, es decir, cada línea tiene sus bases, y si bien no hay reglamentos escritos, deben respetar las líneas y estaciones que les tocan y no meterse en otras que les corresponden.<sup>9</sup>

Al realizar una entrevista a un vagonero de este medio de transporte, señaló que no cualquier persona puede entrar a vender así como así ya que en las bases ya repartidas "hay líderes y encargados, y a ellos hay que pedirles permiso para evitar problemas".

---

<sup>9</sup> <https://www.la-prensa.com.mx/metropoli/operan-15-mafias-de-vagoneros-en-el-metro-8677931.html>

Este grupo de comerciantes, del cual no se sabe el número exacto porque **no existe** un padrón, aunque estudiosos del tema hablan de más de 5 mil, o hasta 13 mil vendedores repartidos en las 195 estaciones que componen la red del STC Metro<sup>10</sup>.

A finales de los años 80 se especulaba que el número de comerciantes en el Metro ascendía a 5 mil 572 personas. En los 90 se estimó que el “comercio ambulante” era realizado por una cifra similar. Los cálculos que hicieron algunos líderes de comerciantes del STC en 2017, afirmaban que eran 13 mil, detalló el sociólogo del Colegio de México, Erick Serna Luna.

Un representante de vagoneros aseveró: “Hace 12 años éramos como 11 mil, ahora creo que cerca de 2 mil y desde siempre nos han querido sacar del Metro, junto con los pasillos, con la promesa de crear plazas comerciales”.

La inexactitud de las cifras respecto a las personas que ejercen el comercio popular en el Metro, también se ve reflejada en el número poco claro de las asociaciones que los representan, además de que no cuentan con un permiso o licencia de personas no asalariadas emitida por la Secretaría del Trabajo local.<sup>11</sup>

Los vagoneros son parte del entorno de este transporte, se hicieron presentes desde el segundo día de la inauguración de la Línea 1 en septiembre de 1969.

Tampoco es público el dato exacto de las organizaciones de comerciantes que los representan; en gran medida, el desconocimiento se debe a la resistencia que han mantenido esos grupos, como a la desconfianza que se tiene ante las autoridades y sus intentos por regular u ordenar el comercio popular en el Metro, revela el estudio

<sup>10</sup> <https://www.la-prensa.com.mx/metropoli/operan-15-mafias-de-vagoneros-en-el-metro-8677931.html>

<sup>11</sup> <https://www.la-prensa.com.mx/metropoli/operan-15-mafias-de-vagoneros-en-el-metro-8677931.html>

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

En algún momento, la Coordinadora de Organizaciones y Grupos de Comerciantes informales del Metro (COGCIM), informó estar integrada por las siguientes asociaciones: La Unión única Independiente de Vendedores del Metro. AC, la Asociación de Comerciantes de los Ramales del Metro de la República Mexicana AC., y la Organización de Vagoneros y Comerciantes AC.<sup>12</sup>

Asimismo, la Unión de Vendedores Ambulantes Vagoneros y Pasilleros del Metro de Puestos Fijos y Semi Fijos AC, la Asociación de Mujeres Comerciantes y Colonos Organizados del DF, A.C, la Unión Independiente para el Cambio de Comerciantes Ambulantes del Metro A.C, Metrópoli Solidaria AC, el Instituto de Arquitectura Popular SC; se decía que había 21 agrupaciones.<sup>13</sup>

Al entrevistar a uno de los líderes de vagoneros, este señaló que son cerca de 15 agrupaciones las que están presentes en el Metro, quienes tienen acuerdos no escritos del reparto de las estaciones para “vagonear”.

Según el informe, a lo largo de la historia de las organizaciones de comerciantes en el Metro, han existido diversas representaciones que han lucrado y explotado a comerciantes populares del STC, cobrándoles por entrar a vender o extorsionándolos y pidiéndoles que vendan cierto tipo de productos, sin recibir el apoyo de los proyectos que se han negociado con las autoridades del Gobierno de la Ciudad de México.<sup>14</sup>

<sup>12</sup> <https://www.la-prensa.com.mx/metropoli/operan-15-mafias-de-vagoneros-en-el-metro-8677931.html>

<sup>13</sup> <https://www.la-prensa.com.mx/metropoli/operan-15-mafias-de-vagoneros-en-el-metro-8677931.html>

<sup>14</sup> <https://www.la-prensa.com.mx/metropoli/operan-15-mafias-de-vagoneros-en-el-metro-8677931.html>

La evolución de las organizaciones y los representantes de éstas han permitido que las agrupaciones de los comerciantes populares se vuelvan cada vez más democráticas e informadas respecto a sus derechos. Esto ha favorecido la disminución de los liderazgos de tipo clientelar y el crecimiento de las organizaciones democráticas de comerciantes populares.

Tras la construcción de las líneas 2 y 3, “éramos como unos 70 vendedores, entre las 3 líneas”, describe uno de los primeros vagoneros, que destaca el estudio elaborado por Wiego y el Colmex.

A mediados de los años 80, cuando se consolidó la columna vertebral de las principales líneas del Metro, los primeros vendedores comenzaron a conformar las primeras agrupaciones que se repartieron los tramos de venta en el Metro. En contraparte, también han sido diversos los proyectos de regulación del comercio en el STC Metro, indicó el investigador.

Las instalaciones del Metro han sido definidas como “espacios de máxima seguridad” por las autoridades capitalinas. Pese a ello, como lo han identificado los últimos diagnósticos (STC Metro, 2014; CDHDF, 2017; STC y GCDMX, 2018), sus instalaciones han sido escenario de diversas conductas violentas, como robos, acoso sexual, riñas y otras acciones que ponen en riesgo la integridad de los usuarios, refiere el estudio.<sup>15</sup>

Tania Espinosa Sánchez, coordinadora para la Ciudad de México de Wiego (Mujeres en Empleo Informal, Globalizand y Organizand), argumentó que en realidad no existe un texto jurídico concreto que especifique con claridad, que comerciar en las

---

<sup>15</sup> <https://www.la-prensa.com.mx/metropoli/operan-15-mafias-de-vagoneros-en-el-metro-8677931.html>



instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo conlleva una falta administrativa, como sanción.

Es por ello que, según los intereses de la autoridad que interpreta la norma y la sanción, se aplican ciertos artículos a los vagoneros y se les presenta como que atentan contra la seguridad de los ciudadanos, lo cual es un claro ejemplo de la criminalización que enfrentan”, señaló la activista.

Dijo que el reglamento de movilidad de la Ciudad de México prohíbe ejercer el comercio en los vagones del Metro; “ sin embargo, no está incluido en la Ley de Movilidad, ahí tiene un apartado sobre acciones y sanciones a la ley, pero no menciona sobre comercio popular en el Metro”.

La ley no habla de sanción, por lo que el reglamento está yendo más allá. De acuerdo con el criterio de jerarquía normativa de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, “se ha establecido que un reglamento no puede modificar o alterar el contenido de la ley. Por lo que estamos ante una prohibición que es ilegal”, expuso Espinosa Sánchez.

Son constantes las denuncias de vagoneras que afirman que han aumentado las remisiones al juzgado cívico tras ser detenidas en el Metro, así como la estigmatización y criminalización a su trabajo de parte de los policías.

Al no tener evidencia para detenerlas, “nos acusan de robo de celulares o carteras cuando no hay una persona que denuncie o nos señale”, afirmó Brenda Loa, quien es vagonera desde hace 18 años.

La joven comentó que al detenerlas y enviarlas al “Torito”, si nos detienen “ahí” tenemos que pagar mil 095 pesos de multa y realizar 13 horas de trabajo comunitario”, explicó Brenda, quien vende cintas adhesivas de doble cara en la Línea 1.<sup>16</sup>

## II LEGISLATURA CONVENCIONALIDAD CONSTITUCIONAL Y LEGAL

**PRIMERO.- El derecho a un medio de transporte adecuado** se encuentra establecido a nivel internacional en la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y Desarrollo (principios 1, 3, 4, 5); El Programa 21 de la ONU (capítulos 3, 6,7, 9); el Protocolo de Kyoto (Artículo 2, VII), VIII)). Todos ellos contemplan entre sus objetivos a mediano y largo plazo, la necesidad de implementar un transporte de carácter sostenible.

**SEGUNDO.** El **Derecho Humano al Transporte Público Adecuado** señala que el transporte público debe tratarse como un bien social y cultural, y no como un bien económico. El modo en que se ejerza este derecho debe ser sostenible, de manera que pueda ser disfrutado por las generaciones actuales y futuras.

Si bien lo adecuado del derecho puede estar determinado en parte por factores económicos, sociales, culturales o ecológicos, algunos elementos esenciales que deben ser tomados en cuenta en cualquier contexto determinado son: disponibilidad, accesibilidad, asequibilidad, sin discriminación, calidad, seguridad, Equidad y sostenibilidad.

**TERCERO.** El **derecho al trabajo** es un derecho fundamental y esencial para la realización de otros derechos humanos y constituye una parte inseparable e inherente de la dignidad humana. Toda persona tiene derecho a trabajar para

---

<sup>16</sup> <https://www.la-prensa.com.mx/metropoli/operan-15-mafias-de-vagoneros-en-el-metro-8677931.html>

poder vivir con dignidad. Los Derechos Humanos en el trabajo tienen su origen como, derechos sociales en la Constitución Mexicana de 1917 y en la Constitución Alemana de Weimar de 1919, después de un largo proceso de desarrollo que arranca desde la Revolución Industrial.<sup>17</sup>

El derecho al trabajo tiene tres elementos fundamentales:

- 1) libertad para ejercer cualquier profesión lícita sin injerencia de alguna autoridad pública;**
- 2) derecho a tener un trabajo, que implica obligaciones positivas para el Estado, a fin de fomentar las circunstancias propicias para generar empleos;**
- 3) dignidad, toda vez que el trabajo debe cumplir con un mínimo de condiciones justas.**

El trabajo expande su importancia al ámbito económico, social y político, de ahí la necesidad de que bajo la lupa de los derechos humanos se desenvuelva, pues sólo a través de la observancia de estos derechos humanos laborales se asegura que quienes tengan trabajo gocen de los beneficios de los derechos fundamentales de la persona que labora, para que lo realice con dignidad y que los valores de igualdad de trabajo, de igualdad de salario, de igualdad de género y sin discriminación alguna sean plenamente respetados.

Asimismo, existen diversos derechos que inciden en el ámbito laboral de las personas, los cuales también se reconocen instrumentos internacionales que reconocen el derecho al trabajo y los derechos humanos en el trabajo, entre ellos:

---

<sup>17</sup> <https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-05/Cartilla-DH-trabajo.pdf>

- La Observación General No. 18, El derecho al Trabajo. El derecho al trabajo es un, derecho individual que pertenece a cada persona, y es a la vez un derecho colectivo. Engloba todo tipo de trabajos, ya sean autónomos o trabajos dependientes sujetos a un salario. El derecho al trabajo no debe entenderse como un derecho absoluto e incondicional a obtener empleo.

El trabajo, según reza el artículo 6 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC), debe ser un trabajo digno. Éste es el trabajo que respeta los derechos fundamentales de la persona humana, así como los derechos de los trabajadores en lo relativo a condiciones de seguridad laboral y remuneración. También ofrece una renta que permite a los trabajadores vivir y asegurar la vida de sus familias, tal como se subraya en el artículo 7 del citado Pacto. Estos derechos fundamentales también incluyen el respecto a la integridad física y mental del trabajador en el ejercicio de su empleo.

El Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (Comité DESC) reafirma la necesidad de que los Estados Parte procedan a abolir, condenar y luchar contra todas las formas de trabajo forzado, como preceptúan la Declaración Universal de Derechos Humanos en su artículo 4 y el artículo 5 de la Convención sobre la Esclavitud, así como el artículo 8 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos.

**CUARTO.** Las **Normas Internacionales del Trabajo (NIT) de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)** son instrumentos jurídicos, elaborados por los mandantes de la OIT (gobiernos, empleadores y trabajadores), que establecen principios y derechos básicos en el trabajo.

Para finales de 2018, la OIT había aprobado 189 convenios, 205 recomendaciones y 6 Protocolos, que cubren un amplio conjunto de cuestiones laborales. Entre los

ámbitos que abarcan las NIT figuran: los derechos humanos fundamentales, la seguridad y la salud en el trabajo, los salarios, el tiempo de trabajo, las políticas y promoción del empleo, la orientación y formación profesional, el desarrollo de competencias, las categorías específicas de trabajadores, la administración e inspección del trabajo, la protección de la maternidad y la seguridad social, los pueblos tribales e indígenas y los trabajadores migrantes.<sup>18</sup>

**QUINTO.** El **Consejo de Administración de la OIT** ha reconocido como fundamentales los ocho convenios que se citan a continuación ya que cubren temas considerados como derechos y principios fundamentales en el trabajo: Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicato, 1948 (núm. 87); Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98); Convenio sobre el trabajo forzoso, 1957 (núm. 105); Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138); Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182); Convenio sobre igualdad de remuneración 1951 (núm. 100); y Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958 (núm. 111), y la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento 1998.

**SEXTO.** La **Declaración Universal de los Derechos Humanos** señala que:

Toda persona tiene derecho al trabajo, a la libre elección de su trabajo, a condiciones equitativas y satisfactorias de trabajo y a la protección contra el desempleo.<sup>19</sup>

<sup>18</sup> <https://www.ioe-emp.org/es/prioridades-politicas/normas-internacionales-del-trabajo#:~:text=Qu%C3%A9%20son%20las%20Normas%20Internacionales,derechos%20b%C3%A1sicos%20en%20el%20trabajo.>

<sup>19</sup> [https://www.un.org/es/documents/udhr/UDHR\\_booklet\\_SP\\_web.pdf](https://www.un.org/es/documents/udhr/UDHR_booklet_SP_web.pdf)

**SÉPTIMO.** La **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos** señala:

**Artículo 1.** En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones de esta Constitución establece.

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.

**OCTAVO.** La **Ley Federal del Trabajo** señala que:

**Artículo 2.** Las normas del trabajo tienden a conseguir el equilibrio entre los factores de la producción y la justicia social, así como propiciar el trabajo digno o decente en todas las relaciones laborales.

Se entiende por trabajo digno o decente aquél en el que se respeta plenamente la dignidad humana del trabajador; no existe discriminación por origen étnico o nacional, género, edad, discapacidad, condición social, condiciones de salud, religión, condición migratoria, opiniones, preferencias sexuales o estado civil; se tiene acceso a la seguridad social y se percibe un salario remunerador; se recibe capacitación continua para el incremento de la productividad con beneficios compartidos, y se cuenta con condiciones óptimas de seguridad e higiene para prevenir riesgos de trabajo.

El trabajo digno o decente también incluye el respeto irrestricto a los derechos, colectivos de los trabajadores, tales como la libertad de asociación, autonomía, el derecho de huelga y de contratación colectiva.

Se tutela la igualdad sustantiva o de hecho de trabajadores y trabajadoras frente al patrón.

La igualdad sustantiva es la que se logra eliminando la discriminación contra las mujeres que menoscaba o anula el reconocimiento, goce o ejercicio de sus derechos humanos y las libertades fundamentales en el ámbito laboral. Supone el acceso a las mismas oportunidades, considerando las diferencias biológicas, sociales y culturales de mujeres y hombres.<sup>20</sup>

**Artículo 3.** El trabajo es un derecho y un deber social. No es artículo de comercio, y exige respeto para las libertades y dignidad de quien lo presta, así como el reconocimiento a las diferencias entre hombres y mujeres para obtener su igualdad ante la ley. Debe efectuarse en condiciones que aseguren la vida digna y la salud para las y los trabajadores y sus familiares dependientes.

No podrán establecerse condiciones que impliquen discriminación entre los trabajadores por motivo de origen étnico o nacional, género, edad, discapacidad, condición social, condiciones de salud, religión, condición migratoria, opiniones, preferencias sexuales, estado civil o cualquier otro que atente contra la dignidad humana.

No se considerarán discriminatorias las distinciones, exclusiones o preferencias que se sustenten en las calificaciones particulares que exija una labor determinada.

---

<sup>20</sup> <https://mexico.justia.com/federales/leyes/ley-federal-del-trabajo/titulo-primero/#articulo-10>

Es de interés social garantizar un ambiente laboral libre de discriminación y de violencia, promover y vigilar la capacitación, el adiestramiento, la formación para y en el trabajo, la certificación de competencias laborales, la productividad y la calidad en el trabajo, la sustentabilidad ambiental, así como los beneficios que éstas deban generar tanto a los trabajadores como a los patrones <sup>21</sup>.

## CONSIDERANDOS

**PRIMERO.-** El trabajo es condición humana. Por medio de éste, se busca asegurar las necesidades básicas, e incluso lograr una buena vida. Es una operación retribuida, resultado de la actividad humana; y también es conceptualizable como el esfuerzo humano aplicado a la producción de la riqueza. Es así que el trabajo, origina la necesidad del establecimiento de normas tendientes a la protección de quienes sólo poseen su fuerza de trabajo. De este modo, el denominado "Derecho al Trabajo", implicó la aparición de un catálogo de derechos humanos, también conocidos como derechos humanos laborales, que son inherentes por el sólo hecho de ser persona y trabajar.<sup>22</sup>

**SEGUNDO.-** La Ley Federal del trabajo señala que . El trabajo es un derecho y un deber social. No es artículo de comercio, y exige respeto para las libertades y dignidad de quien lo presta, así como el reconocimiento a las diferencias entre hombres y mujeres para obtener su igualdad ante la ley. Debe efectuarse en condiciones que aseguren la vida digna y la salud para las y los trabajadores y sus familiares dependientes.

<sup>21</sup> <https://mexico.justia.com/federales/leyes/ley-federal-del-trabajo/titulo-primero/#articulo-10>

<sup>22</sup> <https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-05/Cartilla-DH-trabajo.pdf>



No podrán establecerse condiciones que impliquen discriminación entre los trabajadores por motivo de origen étnico o nacional, género, edad, discapacidad, condición social, condiciones de salud, religión, condición migratoria, opiniones, preferencias sexuales, estado civil o cualquier otro que atente contra la dignidad humana.

No se considerarán discriminatorias las distinciones, exclusiones o preferencias que se sustenten en las calificaciones particulares que exija una labor determinada.

Es de interés social garantizar un ambiente laboral libre de discriminación y de violencia, promover y vigilar la capacitación, el adiestramiento, la formación para y en el trabajo, la certificación de competencias laborales, la productividad y la calidad en el trabajo, la sustentabilidad ambiental, así como los beneficios que éstas deban generar tanto a los trabajadores como a los patrones <sup>23</sup>.

**TERCERO.-** Durante los primeros meses de 2020, el Sistema de Transporte Colectivo Metro llegó a transportar a 130.7 millones de mexicanos cada mes. En mayo de este 2021, la cifra se sitúa en 62.7 millones.

**CUARTO:** Una investigación publicada recientemente en un diario de circulación nacional da cuenta de que el grupo de comerciantes populares del Sistema de Transporte Colectivo, tiene a este medio de transporte dividido y repartido, es decir, cada línea tiene sus bases, y si bien no hay reglamentos escritos, deben respetar las líneas y estaciones que les tocan y no meterse en otras que les corresponden. <sup>24</sup>

<sup>23</sup> <https://mexico.justia.com/federales/leyes/ley-federal-del-trabajo/titulo-primero/#articulo-10>

<sup>24</sup> <https://www.la-prensa.com.mx/metropoli/operan-15-mafias-de-vagoneros-en-el-metro-8677931.html>

A finales de los años 80 se especulaba que el número de comerciantes en el Metro ascendía a 5 mil 572 personas. En los 90 se estimó que el “comercio ambulante” era realizado por una cifra similar. Los cálculos que hicieron algunos líderes de comerciantes del STC en 2017, afirmaban que eran 13 mil, detalló el sociólogo del Colegio de México, Erick Serna Luna.

**QUINTO.** Son constantes las denuncias de vagoneras que afirman que han aumentado las remisiones al juzgado cívico tras ser detenidas en el Metro, así como la estigmatización y criminalización a su trabajo de parte de los policías.

Al no tener evidencia para detenerlas, “nos acusan de robo de celulares o carteras cuando no hay una persona que denuncie o nos señale”, afirmó Brenda Loa, quien es vagonera desde hace 18 años.

La joven comentó que al detenerlas y enviarlas al “Torito”, si nos detienen, “ahí tenemos que pagar mil 095 pesos de multa y realizar 13 horas de trabajo comunitario”, explicó Brenda, quien vende cintas adhesivas de doble cara en la Línea 1.<sup>25</sup>

**SEXTO.** A partir del cierre por la rehabilitación de un importante número de estaciones de la Línea 1 de Metro, las decenas de personas que trabajan vendiendo diversos artículos en el STC, han sentido sus ventas están muy bajas, ya que los vendedores se pasaron a las estaciones abiertas.

---

<sup>25</sup> <https://www.la-prensa.com.mx/metropoli/operan-15-mafias-de-vagoneros-en-el-metro-8677931.html>

Es decir, hay más competencia por el cierre parcial de Pantitlán a Salto del Agua durante más de ocho meses, si antes eran 20 estaciones ahora sólo son 8 de la Línea 1 que permanecerán abiertas, y “nosotros tenemos reglas no escritas de respetar las rutas y estaciones que nos tocan”.

Brenda Loa , quien comenzó como vagonera desde que tenía 16 años, exige que los dejen trabajar en paz, que paren las remisiones al juzgado cívico y las detenciones en las estaciones, así como la estigmatización y criminalización a su trabajo de parte de los policías que cuidan ese medio de transporte.

“Esta suspensión sí nos está afectando, ya que llegaron más compañeros de las estaciones cerradas a las abiertas y también porque han crecido los operativos de detenciones, hay veces que los agarran una o dos veces, sobre todo personas vestidas de civil”, afirmó.

Platicó que sus compañeros o compañeras vagoneras vienen del Estado de México y Ciudad de México, algunos han llegado de Toluca.

Ella conoce “el teje y maneje” de la vendimia en el STC, “en el caso del horario del trabajo, nosotras decidimos la hora y salida, cómo acomodarnos, no tenemos un reglamento, pero sí orden de vender uno o dos en un vagón para permitir la libre venta del compañero”, contó.

“No debemos invadir todas las líneas del Metro, cada vendedor sabe qué línea le toca, su tramo donde se puede trabajar... “no te dicen nada si te metes, pero sí debes respetar las reglas que tienen otras líneas”, aclaró.

“Hay reglas y normas en cada Línea. En la 1 de Isabel la Católica a Tacubaya nos metemos de uno o dos por vagón, porque atrás viene el mudito, el cieguito... Atrás o adelante están otros, hay respeto a la venta de la mercancía de cada quien.”<sup>26</sup>

## II LEGISLATURA

Es por todo lo anterior que se propone el siguiente punto de acuerdo:

### PUNTO DE ACUERDO

**ÚNICO.- EL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO EXHORTA A LA SECRETARÍA DEL TRABAJO Y FOMENTO AL EMPLEO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ASÍ COMO AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, METRO, INFORMEN A ESTA SOBERANÍA LAS ACCIONES Y PROGRAMAS QUE ESTÁN IMPLEMENTANDO PARA REGULAR A LOS GRUPOS DE VAGONEROS QUE EXISTEN ACTUALMENTE EN ESTE MEDIO DE TRANSPORTE.**

ATENTAMENTE

  
**DIP. LUIS ALBERTO CHÁVEZ GARCÍA**

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, a los cuatro días del mes de octubre de 2022.

<sup>26</sup> <https://www.la-prensa.com.mx/metropoli/operan-15-mafias-de-vagoneros-en-el-metro-8677931.html>