

# COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO



## Recomendación 11/2025

### SOBRE LOS DERECHOS HUMANOS A LA CIUDAD Y A LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS HABITANTES DEL PUEBLO DE XOCO

**Expediente:**

CDHCM/III/122/BJ/21/D4379

**Autoridad responsable**

Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México

**Víctima Estructural Directa:**

Personas vecinas del Pueblo de Xoco

**Persona peticionaria:**

Álvaro Antonio Rosales Gaddar

## ÍNDICE DE DERECHOS HUMANOS VIOLADOS

1. Derecho a la ciudad.
  - 1.1. Restricción al usar y disfrutar equitativamente la ciudad.
2. Derecho a la movilidad.
  - 2.1. Omisión de garantizar la movilidad en condiciones de accesibilidad, calidad, diseño universal, equidad, habitabilidad, progresividad y sostenibilidad.
3. Derecho a la seguridad jurídica.
  - 3.1. Inobservancia del principio de legalidad.

## Glosario

**Acto administrativo:** la declaración unilateral de voluntad de un órgano del poder público en ejercicio de la función administrativa, con efectos jurídicos directos respecto de casos individuales específicos.

Los efectos jurídicos de referencia se traducen en la creación, modificación o extinción de derechos y obligaciones en favor a cargo de sujetos individuales específicos, o en la determinación de las condiciones para la creación, modificación o extinción de derechos y obligaciones para un caso específico.<sup>1</sup>

La Ley de Procedimientos Administrativo de la Ciudad de México lo define como “la declaración unilateral de voluntad, externa, concreta y ejecutiva, emanada de la Administración Pública de la Ciudad de México, en el ejercicio de las facultades que le son conferidas por los ordenamientos jurídicos, que tiene por objeto crear, transmitir, modificar, reconocer o extinguir una situación jurídica concreta, cuya finalidad es la satisfacción del interés general.”<sup>2</sup>

**Área Geoestadística Básica (AGEB).** Extensión territorial que corresponde a la subdivisión de las áreas geoestadísticas municipales. Constituye la unidad básica del Marco Geoestadístico Nacional y, dependiendo de sus características, se clasifican en dos tipos: rural o urbana.<sup>3</sup>

**Autorización:** Acto administrativo mediante el cual se autoriza a organismos, entidades y órganos político administrativos, la prestación del servicio público de transporte, o a personas físicas o morales la incorporación de infraestructura, elementos o servicios a la vialidad, o bien, el uso y aprovechamiento de estos últimos.<sup>4</sup>

**Paso vehicular deprimido:** es una vialidad a desnivel que se define como un conjunto de ramales proyectados para facilitar el paso de tránsito entre vialidades que se cruzan en niveles diferentes. También se puede describir como la zona en la que dos o más carreteras se cruzan a distinto nivel para el desarrollo de todos los movimientos de cambio de una vialidad a otra, con el mínimo de puntos de conflicto posible<sup>5</sup>.

Existen tres tipos de pasos a desnivel:

---

<sup>1</sup> Fernández Ruiz, Jorge, *Derecho administrativo*, Grandes temas constitucionales, Instituto de Investigación Jurídicas UNAM, México, 2016, p. 132.

<sup>2</sup> Ley de Procedimientos Administrativo de la Ciudad de México. Artículo 2, fracción I.

<sup>3</sup> INEGI. Programas de Información. Características de las localidades y del entorno urbano 2014. Glosario. Disponible en: [Glosario](#) Última consulta: 16 de julio de 2025.

<sup>4</sup> Ley de Movilidad para la Ciudad de México. Artículo 9, fracción VI.

<sup>5</sup> Medina Segundo, Miriam, Análisis geotécnico para un paso vehicular deprimido en una importante intersección de vialidades en Toluca, Estado de México. Tesis que para obtener el Título de Ingeniero Civil, IPN, México 2012, p. xi.

- a. El superior, donde la carretera principal pasa por encima de otra vía, ideal para áreas urbanas densas.
- b. El inferior, donde la carretera principal pasa por debajo de otra vía.
- c. El mixto, que combina elementos de los pasos superiores e inferiores, permitiendo el tránsito en varios niveles, adecuado para intersecciones complejas.

**Dictamen:** Resultado de la evaluación técnico-jurídica emitida por la autoridad competente, respecto de un asunto sometido a su análisis<sup>6</sup>.

**Impacto de movilidad:** Influencia o alteración en los desplazamientos de personas y bienes que causa una obra privada en el entorno en el que se ubica<sup>7</sup>.

**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<sup>8</sup>.

**Peatón:** Persona que transita por la vialidad a pie y/o que utiliza de ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos no motorizados; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado<sup>9</sup>.

**Permiso Administrativo Temporal Revocable (PATR):** Es el acto administrativo en virtud del cual la administración otorga a una persona física o moral el uso de bienes inmuebles propiedad del Distrito Federal, ya sean del dominio público o privado.<sup>10</sup>

**Permiso Administrativo Temporal Revocable a Título Oneroso:** cuando se exija una contraprestación pecuniaria o en especie a cambio del uso y goce del inmueble permisionado, la que en todo caso deberá estar fijada previamente por Oficialía y Finanzas.<sup>11</sup>

**Procedimiento administrativo:** conjunto de actos metódicamente articulados con el propósito específico de regular la intervención de quienes pueden participar en la conformación o impugnación de toda declaración de voluntad de un órgano del poder público en ejercicio de la función administrativa, destinada a producir efectos jurídicos respecto de casos individuales específicos<sup>12</sup>.

---

<sup>6</sup> Ley de Movilidad para la Ciudad de México. Artículo 9, fracción XXVII.

<sup>7</sup> Ley de Movilidad para la Ciudad de México. Artículo 9, fracción XLIII.

<sup>8</sup> Ley de Movilidad para la Ciudad de México. Artículo 9, fracción LV.

<sup>9</sup> Ley de Movilidad para la Ciudad de México. Artículo 9, fracción LIX.

<sup>10</sup> Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público. Artículo 105.

<sup>11</sup> Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público. Artículo 105.

<sup>12</sup> Fernández Ruiz, Jorge, *op cit.*, p. 155.

La Ley de Procedimientos Administrativo de la Ciudad de México ofrece el siguiente significado: conjunto de trámites y formalidades jurídicas que preceden a todo acto administrativo, como su antecedente y fundamento, los cuales son necesarios para su perfeccionamiento, condicionan su validez y persiguen un interés general<sup>13</sup>.

**Pueblo Originario:** Los pueblos originarios son aquellos que descienden de poblaciones asentadas en el territorio actual de la Ciudad de México desde antes de la colonización y del establecimiento de las fronteras actuales y que conservan sus propias instituciones sociales, económicas, culturales y políticas, sistemas normativos propios, tradición histórica, territorialidad y cosmovisión, o parte de ellas<sup>14</sup>.

**Pueblo urbano:** Espacios comunitarios provenientes de comunidades originarias que se encuentran incrustadas en sociedades mayormente urbanizadas. En palabras del filósofo Ferdinand Tönnies podemos pensarlos como espacios comunitarios incrustados en sociedades en medio de una lógica institucional anónima, los pueblos urbanos pueden mantener una red de vecindad, parentesco y ayuda mutua dentro de una gran ciudad. Este tipo de estructuras sociales, suelen estar conformadas por un conjunto de barrios que son auto-sostenibles y en donde la gente puede compartir colectivamente y ser propietario del vecindario al tiempo que conserva el sentido de ser parte de una ciudad más grande<sup>15</sup>.

Los pueblos urbanos representan a la población originaria, a las antiguas habitantes del territorio que hoy ocupa la zona metropolitana, con una cultura territorializada, así como, en su mayoría, con propiedad de los recursos naturales, con formas propias de organización y de representación política<sup>16</sup> administrativas que conforman actualmente la ciudad, aun cuando pueden no reconocerse a sí mismos como indígenas.

**Técnico.** Lo perteneciente o relativo a las aplicaciones de las ciencias y las artes; como una persona que posee los conocimientos especiales de una ciencia o arte o como el conjunto de procedimientos y recursos de que se sirve una ciencia o arte<sup>17</sup>.

**Usufructo:** Es un derecho real, temporal, por naturaleza vitalicio, para usar y disfrutar de los bienes ajenos sin alterar su forma ni substancia. El uso de la cosa, si se trata de inmuebles, abarca la utilización, la ocupación en su caso y demás actividades que pongan de manifiesto el emplearla y el servirse físicamente de ella, con una utilización [...] de acuerdo a la naturaleza del [bien], sin alterar con ello su substancia<sup>18</sup>.

---

<sup>13</sup> Ley de Procedimientos Administrativo de la Ciudad de México. Artículo 2, fracción XXIII.

<sup>14</sup> Constitución Política de la Ciudad de México. Artículo 58, párrafo 2, fracción a).

<sup>15</sup> Tarun Sharma, *Pueblos Urbanos ¿Qué es un Pueblo Urbano?*, Thisbigcity, 10 de diciembre de 2012.

<sup>16</sup> Portal, María Ana, *El desarrollo urbano y su impacto en los pueblos originarios en la Ciudad de México*, Alteridades vol.23 no.46, Ciudad de México, jul./dic. 2013.

<sup>17</sup> Real Academia Española. Diccionario de la Lengua Española. Disponible en: [técnico, técnica | Definición | Diccionario de la lengua española | RAE - ASALE](#) Última consulta: 16 de julio de 2025.

<sup>18</sup> Visoso del Valle, Francisco José, *Usufructo. Uso y habitación*, México, Porrúa, 2006, p. 13.

Particularmente en el contexto del derecho a la Ciudad, el usufructo se concibe como el uso y disfrute de todos aquellos recursos y elementos de que se compone y que la ciudad tiene para ofrecer, bajo criterios de equidad, diversidad cultural, justicia social e igualdad<sup>19</sup>.

**Vialidad:** Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos<sup>20</sup>.

**Vialidades primarias:** Espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforo, entre distintas zonas de la Ciudad, con la posibilidad de reserva para carriles exclusivos<sup>21</sup>.

**Vialidades secundarias:** Espacio físico cuya función es permitir el acceso a los predios y facilitar el flujo del tránsito vehicular no continuo. Sus intersecciones pueden estar controladas por semáforos<sup>22</sup>.

---

<sup>19</sup> Pacheco Acuña, María Vanessa, *El derecho a la ciudad como derecho humano*, Revista de la Facultad de Derecho de México, Tomo LXXI, Número 279, Enero-Abril 2021, pp. 491 y 492

<sup>20</sup> Ley de Movilidad para la Ciudad de México. Artículo 9, fracción CVI.

<sup>21</sup> Ley de Movilidad para la Ciudad de México. Artículo 178, fracción I.

<sup>22</sup> Ley de Movilidad para la Ciudad de México. Artículo 178, fracción II.

## PROEMIO Y AUTORIDADES RESPONSABLES

En la Ciudad de México, a los 23 días del mes de septiembre de 2025, una vez concluida la investigación de los hechos que motivaron los expedientes de queja citados al rubro, la Tercera Visitaduría General de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México, elaboró el proyecto de Recomendación que fue aprobado por la suscrita, en términos de lo establecido en los artículos 1 y 102, apartado B, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (en adelante CPEUM) ; 4, 46 apartado A y 48 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 3, 4, 5 fracciones II, III y IV de la Ley Orgánica de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México (en adelante CDHCM); así como, en los artículos 70, 113, 115, 120 fracción III y del 124 al 129 del Reglamento Interno de la CDHCM; consolidándose, mediante el presente instrumento, la **Recomendación 11/2025** que se dirige a la siguiente autoridad:

**Secretaría de Movilidad**, con fundamento en el artículo 2, 11 fracción I, 16 fracción XI y artículo 36 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; 12, 170, 181 y 182 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

### Confidencialidad de datos personales de las personas víctimas

De conformidad con los artículos 6, apartado A, fracción II, y 16, párrafo segundo, de la CPEUM; 7, inciso E de la Constitución Política de la Ciudad de México; 2, 3 fracciones VIII, IX, X, XXVIII y XXXIII, 6 y 7 de la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados; 64, 115 y 119 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública; 42 de la Ley Constitucional de Derechos Humanos y sus Garantías de la Ciudad de México; 33 y 73 de la Ley Orgánica de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México; 9 inciso 2 de la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México; 2, 6, fracciones XII, XXII y XXIII, 183, fracción I, 186 y 191 de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, y 126 fracción I del Reglamento Interno de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México, en la presente Recomendación se informó a la persona peticionaria que sus datos permanecerán confidenciales, salvo su autorización expresa para que la información se publique, a sabiendas de que tal consentimiento puede ser revocado en cualquier momento. La persona peticionaria Álvaro Antonio Rosales Gaddar manifestó expresamente su autorización para que su nombre se hiciera público.

### I. Competencia de la Comisión para la investigación de los hechos

1. Los mecanismos *ombudsperson* como esta Comisión, son garantías cuasi-jurisdiccionales. Su competencia está determinada en el artículo 102, apartado B, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y en el artículo 46 y 48 de la Constitución Política de la Ciudad de México. Así, este organismo

público forma parte del conjunto institucional de promoción y protección de los derechos humanos que el Estado mexicano de promoción y protección de los derechos humanos de los habitantes de esta Ciudad. A nivel local la Constitución Política de la Ciudad de México, en su numeral 46 y 48 establece la facultad de esta Comisión en la protección, promoción y garantía de los derechos humanos que ampara el orden jurídico mexicano, esta Constitución y las leyes relativas.

2. Por lo que, con fundamento en el apartado B, del artículo 102 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 3, 4, 6, 11, 46 y 48 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 3, 5 fracciones II, III y IV de la Ley Orgánica de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México; 28 del Reglamento Interno de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México; así como en la resolución A/RES/48/134 de la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas, de 20 de diciembre de 1993 (Principios de París<sup>23</sup>), este Organismo tiene competencia:
3. En razón de la materia —*ratione materiae*—, al considerar que los hechos denunciados se calificaron como presuntas violaciones a los derechos a la Ciudad, a la movilidad y a la seguridad jurídica.
4. En razón de la persona —*ratione personae*—, ya que los hechos violatorios se atribuyen a autoridades y personas servidoras públicas adscritas a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.
5. En razón del lugar —*ratione loci*—, porque los hechos ocurren en el territorio de la Ciudad de México.
6. En razón de tiempo —*ratione temporis*—, en virtud de que los hechos materia de la queja se iniciaron el 27 de julio de 2021 y se hicieron del conocimiento de este Organismo en esa misma fecha, esto es dentro del plazo señalado en los artículos 53 de la Ley Orgánica de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México y 99 del Reglamento Interno de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México, tiempo que este Organismo tiene competencia para iniciar la investigación que concluyen con la emisión de la presente **Recomendación 11/2025**; y cuyas afectaciones derivadas de la violación a derechos humanos a la víctima estructural directa continúa a la fecha.

---

<sup>23</sup> Principios relativos al estatuto y funcionamiento de las instituciones nacionales de protección y promoción de los derechos humanos (Principios de París), que establecen como responsabilidad de los organismos nacionales de protección de derechos humanos la promoción y defensa de los derechos de las personas de acuerdo con el derecho internacional de la materia (Apartado A, punto 3, inciso b).

## II. Procedimiento de investigación

7. Con motivo de la investigación realizada para la documentación del caso se realizaron solicitudes de información dirigidas a la Dirección Ejecutiva de Asuntos Jurídicos de la Secretaría del Medio Ambiente, otras más a la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Movilidad; a la Dirección General de Derechos Humanos de la Secretaría de Seguridad Ciudadana y a la Dirección General de Patrimonio Inmobiliario, todas de la Ciudad de México.
8. Se solicitó la colaboración de la Secretaría de Obras y Servicios, de la Secretaría de Pueblos y Barrios Originarios y Comunidades Indígenas Residentes, de la Fiscalía General de Justicia, del Mecanismo de Protección Integral de Personas Defensoras de Derechos Humanos y Periodistas, todas de la Ciudad de México, así como de la Alcaldía Benito Juárez.
9. Se brindó acompañamiento en ocho ocasiones a habitantes del Pueblo de Xoco a las diversas manifestaciones y eventos que realizaron con motivo de los hechos de queja, que se efectuaron durante la integración del expediente.

## III. Evidencias

10. Durante el proceso de investigación, la Comisión recabó las evidencias que dan sustento a la presente Recomendación y que se encuentran detalladas en el **Anexo** que forma parte integrante de la misma.

## IV. Contexto<sup>24</sup>

11. Tribunales garantes de derechos humanos han conocido de diversos contextos históricos, sociales y políticos que les han permitido situar los hechos alegados como violatorios de derechos humanos en el marco de las circunstancias específicas en que ocurrieron,<sup>25</sup> posibilitando en algunos casos la caracterización de los mismos como parte de un patrón de violaciones, como una práctica tolerada por el Estado o como parte de ataques generalizados y/o sistemáticos hacia algún sector de la población.<sup>26</sup>
12. Esta Comisión, siguiendo la línea trazada por la Corte Interamericana de Derechos Humanos (en adelante la Corte IDH), ha incorporado el análisis de contexto como una herramienta para la emisión de sus instrumentos

---

<sup>24</sup> En la Recomendación 01/2018 se expuso con mayor amplitud la justificación respecto del uso del contexto en los instrumentos recomendatorios que emite esta Comisión. Ver, CDHDF, Recomendación 01/2018, párrs. 14-18. Disponible en [https://cdhcm.org.mx/wp-content/uploads/2018/05/reco\\_0118.pdf](https://cdhcm.org.mx/wp-content/uploads/2018/05/reco_0118.pdf) (última consulta: 15.01.2024).

<sup>25</sup> Ver, Corte IDH, caso Osorio Rivera y familiares vs. Perú, sentencia del 26 de noviembre de 2013, párr. 145; caso Defensor de DDHH y otros vs. Argentina, sentencia del 28 de agosto de 2014, párr. 73, y caso Espinoza González vs. Perú, sentencia del 20 de noviembre de 2014, párr. 49.

<sup>26</sup> Corte IDH, Caso Espinoza González vs. Perú, op. cit; Caso López Lone y otros vs. Honduras, sentencia del 5 de octubre de 2015, párr. 43, y caso Velásquez Paiz vs. Guatemala, sentencia del 19 de noviembre de 2015, párr. 43.

recomendatorios. Acorde con la Ley y el Reglamento Interno de este Organismo, los elementos y pruebas que devienen de la investigación se valorarán en conjunto de conformidad con la lógica, la experiencia, la legalidad, y la sana crítica con la finalidad de producir convicción respecto de los hechos reclamados como constitutivos de violaciones a derechos humanos.<sup>27</sup>

## PUEBLOS ORIGINARIOS EN LA CIUDAD DE MÉXICO

13. El artículo 58 de la Constitución Política de la Ciudad de México define como pueblo originario a aquellos que descienden de poblaciones asentadas en el territorio actual de la Ciudad de México desde antes de la colonización y del establecimiento de las fronteras actuales y que conservan sus propias instituciones sociales, económicas, culturales y políticas, sistemas normativos propios, tradición histórica, territorialidad y cosmovisión, o parte de ellas.
14. En el año 2017<sup>28</sup>, el Padrón de Pueblos y Barrios Originarios de la Ciudad de México reconocía 138 pueblos originarios, entre ellos, el Pueblo de San Sebastián Xoco.<sup>2930</sup> En ese mismo año, en el Padrón de Pueblos y Barrios Originarios de la Ciudad de México incluido como Anexo en el “AVISO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LAS REGLAS DE OPERACIÓN DEL PROGRAMA GENERAL DE PRESERVACIÓN Y DESARROLLO DE LAS CULTURAS Y TRADICIONES DE LOS PUEBLOS Y BARRIOS ORIGINARIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO”<sup>31</sup>, se enlistan 139 pueblos originarios, entre ellos el Pueblo de San Sebastián Xoco.
15. El 18 de enero de 2019, la Secretaría de Pueblos y Barrios Originarios y Comunidades Indígenas Residentes de la Ciudad de México, publicó las “Reglas de Operación del Programa de Fortalecimiento y Apoyo a Pueblos Originarios de la Ciudad de México 2019, a cargo de la Dirección de Pueblos y Barrios Originarios de la Secretaría de los Pueblos y Barrios Originarios y Comunidades Indígenas Residentes”, en el que reconoció a 141 pueblos originarios; sin embargo, no mencionó el nombre de esos pueblos.<sup>32</sup>

---

<sup>27</sup> Ley de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México, arts. 62 y 63, así como Reglamento Interno de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México, arts. 105 y 108.

<sup>28</sup> Fecha en que se emitió permiso Administrativo Temporal Revocable a Título Oneroso PARA el uso y aprovechamiento de la Avenida Real de Mayorazgo, en el Pueblo de San Sebastián Xoco.

<sup>29</sup> Padrón de Pueblos y Barrios Originarios de la Ciudad de México. Secretaría de Gobierno de la Ciudad de México. Disponible en: [Distritacion-PadronPueblosBarriosOriginarios2017.pdf](#) Última consulta: 29 de agosto de 2025.

<sup>30</sup> En este instrumento Recomendatorio nos referiremos indistintamente al Pueblo de Xoco como Pueblo de Xoco o Pueblo de San Sebastián Xoco.

<sup>31</sup> Gaceta Oficial de la Ciudad de México 17 de abril de 2017. P. 26. Disponible en: [28ab41d066a241282dcef3296cbe616d.pdf](#) Última consulta: 29 de agosto de 2025.

<sup>32</sup> Gaceta Oficial de la Ciudad de México 18 de enero de 2019. P. 457. Disponible en: [e548c9db46689a94f321498f5e15ec8b.pdf](#) última consulta: 29 de agosto de 2025.

16. El 30 de mayo de 2022 la Secretaría de Pueblos y Barrios Originarios y Comunidades Indígenas Residentes publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el “Aviso por el que se da a conocer la Convocatoria Pública para Constituir el Sistema de Registro y Documentación de Pueblos y Barrios Originarios y Comunidades Indígenas Residentes de la Ciudad de México”<sup>33</sup>, en el que se señalaron las Bases para la acreditación de la condición de pueblos y barrios originarios y comunidades indígenas residentes, para su registro.
17. El 11 de mayo de 2023, la Secretaría de Pueblos y Barrios Originarios y Comunidades Indígenas Residentes de la Ciudad de México publicó en la Gaceta de la Ciudad de México el Aviso por el que se da a conocer la procedencia de inscripción de 50 pueblos originarios en el Sistema de Registro y Documentación de Pueblos y Barrios Originarios y Comunidades Indígenas Residentes de la Ciudad de México<sup>34</sup>; en tanto que el 9 de agosto de 2024, dicha Secretaría dio a conocer 5 pueblos más se incluían en el Sistema de Registro y Documentación<sup>35</sup>. Cabe destacar que el Pueblo de Xoco o Pueblo de San Sebastián Xoco no se encuentra en ninguno de esos dos listados.
18. La organización del tiempo, el espacio y el consumo del territorio se construye histórica y culturalmente y se convierte en un ritual cuyo centro son las festividades patronales y gran parte de su construcción identitaria. Sin embargo, sabemos que la ciudad también alberga grandes tradiciones socioculturales y desigualdades sociales. De ahí que, los Pueblos en la Ciudad de México forman resistencia y memoria que nos muestra como el espacio comunitario no desaparece, sino que, se configura y disputa en el corazón de una ciudad en constante proceso de urbanización.
19. Al respecto, “el cambio de denominación, de poblado rural a pueblo originario, despeja algunos ejes de reflexión que resultan altamente significativos para analizar las narrativas que le dan vida al concepto de pueblos originarios de la Ciudad de México [...] esta identificación como pueblos originarios urbanos ha sido una oportunidad para impulsar la organización y la búsqueda del reconocimiento de derechos en relación con el territorio y con los recursos de cara a la expansión urbana.”<sup>36</sup> Asimismo, es importante mencionar que el interés creciente de los últimos años, por el rescate de elementos identitarios

---

<sup>33</sup> Gaceta Oficial de la Ciudad de México 30 de mayo de 2022. P. 7 a 18. Disponible en: [951d623d31f2f601fc7eceb6dc593184.pdf](https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/951d623d31f2f601fc7eceb6dc593184.pdf) última consulta: 29 de agosto de 2025.

<sup>34</sup> Gaceta Oficial de la Ciudad de México 11 de mayo de 2023. Pp. 2 a 53. Disponible en: [https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/5160802c3575e70d6d8db2866666c60a.pdf](https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/5160802c3575e70d6d8db2866666c60a.pdf) Última consulta: 29 de agosto de 2025.

<sup>35</sup> Secretaría de Pueblos y Barrios Originarios y Comunidades Indígenas Residentes. Boletín “Entrega SEPI constancias a pueblos originarios y comunidades indígenas residentes inscritos en el Sistema de Registro. 9 de agosto de 2024. Disponible en: [ENTREGA SEPI CONSTANCIAS A PUEBLOS ORIGINARIOS Y COMUNIDADES INDÍGENAS RESIDENTES INSCRITOS EN EL SISTEMA DE REGISTRO](https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/5160802c3575e70d6d8db2866666c60a.pdf) Última consulta: 29 de agosto de 2025.

<sup>36</sup> Adonon, Akuavi y Barbosa, Mario, 2019, “Memoria y pueblos originarios de la Ciudad de México: usos del pasado, reivindicaciones del presente”, Revista Interdisciplinaria del INAH, año 3, núm. 6, enero-junio, p. 34.

de los pueblos originarios, para consolidar rasgos de identidad y formas de organización, “subraya el sentido, estructura una narrativa y da contenido y sustento a los reclamos de derechos relacionados con el territorio y los recursos naturales”<sup>37</sup>, así como de otros derechos y beneficios de los que ahora identificamos como pueblos originarios.

20. Por otro lado, en textos académicos, con una visión general meramente indicativa de tendencias y sin que deba considerarse absoluta y tajante, para definir los procesos de consolidación de los pueblos, han hecho la siguiente clasificación de los pueblos de la Ciudad de México de la siguiente manera:

1. *Los pueblos rurales y semirurales.* [...] se caracterizan porque al menos parte de su subsistencia depende de la tierra (agropecuaria, silvícola o recientemente turismo ecológico) y poseen en su mayor parte formas de representación civil (enlaces territoriales, subdelegados y otras figuras). Dentro de los pueblos originarios, se trata de los actores más organizados y con la vida comunitaria más completa. Poseen un complejo calendario ritual apoyado en un sistema de cargos que funciona con una gran eficacia y poseen un considerable grado de autonomía en muchas de sus decisiones.

2. *Pueblos urbanos con un pasado rural reciente.* Se trata de pueblos [...] que perdieron su carácter rural y agrícola en las últimas 4 o 5 décadas.

Su transformación a entidades urbanas se debe a la venta de la tierra por la presión del crecimiento urbano y sobre todo a las expropiaciones presidenciales aplicadas las más de las veces arbitrariamente y con el uso de la fuerza. Al perder la tierra, estos pueblos perdieron también, en su mayoría, formas de representación cívicas, y sólo poseen los sistemas de cargos tradicionales basados en las mayordomías, las fiscalías y otras, así como en algunos casos, una representación agraria muy limitada. En otros casos han aprovechado dar cierta continuidad a su representación cívica mediante los nombramientos de representantes vecinales.

3. *Pueblos urbanos con una vida comunitaria limitada.* Se trata de [aquellos] cuya existencia como comunidades era más precaria desde hace más de un siglo. Muchos de estos pueblos fueron revitalizados por los repartos agrarios, pero las prontas expropiaciones y otros factores no les permitieron consolidar una vida comunitaria más amplia. No obstante, son apreciables una gran diversidad de estrategias de subsistencia, así como la voluntad en muchos de ellos de continuar existiendo. Mantienen algunas festividades fundamentales y con frecuencia participan también en peregrinaciones hacia otros pueblos.

Pese a que son evidentes las diferencias entre pueblos rurales, pueblos urbanos con fuerte vida comunitaria y pueblos que carecen de esto último, es claro que comparten las tres características que los definen como pueblos

---

<sup>37</sup> *Ibidem*, p. 35.

originarios, a saber: todos cuentan con un claro origen prehispánico o colonial; están constituidos por grupos de familias que poseen una noción de territorio originario y se nuclean alrededor de una o varias organizaciones comunitarias que garantizan la continuidad de sus principales celebraciones.

4. *Pueblos de otros orígenes que se han asimilado a formas de organización de los pueblos originarios.* En la ciudad de México, además de los pueblos originarios que descienden de poblaciones prehispánicas y coloniales locales, existen otros pueblos que comparten muchas de las características y que incluso son considerados como tales. Entre ellos se pueden distinguir diferencias importantes:

a) Los pueblos producto de desplazamientos antiguos de otras entidades y que, pese a no tener su raíz más antigua en [la Ciudad de México], están establecidos en él desde hace más de un siglo [...]

b) Los pueblos conformados por asentamientos mucho más recientes y de una población que no constituía anteriormente ni pueblo ni comunidad [...], cuyos integrantes, que tienen orígenes muy diversos, por decisión propia se han asimilado a la forma de organización de los pueblos originarios que son vecinos suyos.

c) Pueblos recientes que también han asimilado formas de organización de los pueblos originarios pero que, a diferencia de los anteriores, están conformados por población campesina e indígena que migró a la ciudad, ya sea de una o de varias etnias y comparten por tanto muchas características culturales y comunitarias.<sup>38</sup>

21. Ahora bien, a partir de la investigación académica para el estudio de los pueblos originarios<sup>39</sup> se ha propuesto precisar algunos elementos centrales de los mismos; en el proyecto titulado *Pueblos urbanos, democracia, ciudadanía y territorio en la Ciudad de México*,<sup>40</sup> se destacan los siguientes: la descendencia de la población; la autoidentificación de las familias como originarias; el territorio con espacios para uso comunitario y rituales; la

---

<sup>38</sup> Álvarez Enrique, Lucía (coord.), *Pueblos urbanos. Identidad, ciudadanía y territorio en la Ciudad de México*, COMITÉ EDITORIAL DEL CEIICH-UNAM, 2011. p. XI y XII.

<sup>39</sup> “La delimitación de los llamados pueblos originarios implicó un ejercicio de reflexión teórica en dos dimensiones: como categoría analítica y como elemento definitorio de la elección de nuestro universo de estudio (...) el término se acuñó en 1996 por los pobladores de Milpa Alta en el marco del Primer Foro de Pueblos Originarios y Migrantes Indígenas del Anáhuac. Con esta noción se asumen como legítimos herederos de los antiguos pobladores del Anáhuac, por lo que tienen derecho incuestionable a su territorio. Pero al mismo tiempo es un término que los distingue de los pueblos indígenas del resto del país. En este sentido, el concepto nace cargado de un significado político, ideológico e identitario e implica una delimitación geográfica ya que se refiere exclusivamente a los pueblos ubicados en la cuenca de México”. Álvarez Enrique, Lucía (coord.), *Pueblos urbanos. Identidad, ciudadanía y territorio en la Ciudad de México*, COMITÉ EDITORIAL DEL CEIICH-UNAM, 2011. Disponible en <https://urbanitasite.wordpress.com/wp-content/uploads/2020/10/alvarez-pueblos-urbanos.-identidad-ciudadania-y-territorio-en-la-ciudad-de-mexico.pdf> (última consulta: 21 de mayo de 2025).

<sup>40</sup> Álvarez Enrique, Lucía (coord.), *Pueblos urbanos. Identidad, ciudadanía y territorio en la Ciudad de México*, COMITÉ EDITORIAL DEL CEIICH-UNAM, 2011. p. 10 y 11. Disponible en <https://urbanitasite.wordpress.com/wp-content/uploads/2020/10/alvarez-pueblos-urbanos.-identidad-ciudadania-y-territorio-en-la-ciudad-de-mexico.pdf> (última consulta: 21 de mayo de 2025).

organización territorial; el espacio originario; la continuidad cultural y las festividades religiosas; sin embargo, el crecimiento acelerado de las ciudades y de manera específica de la Ciudad de México, en ocasiones se expande hacia los territorios de los pueblos originarios, lo cual, los hace entrar en una dinámica muy compleja por su diversidad cultural y entrar en contacto con nuevos elementos (sociales y físicos).

22. Hablar de pueblos urbanos, entonces, permite no solo categorizarles como originarias, sino reconocer el hecho de resistencia y adaptación de la comunidad del pueblo, otorgándoles un gran elemento identitario que los distingue tanto de pueblos originarios como de habitantes del área metropolitana y otros pueblos urbanos<sup>41</sup>
23. En virtud de ello, los “rasgos culturales” a través de los cuales se intenta definir o delimitar a un pueblo, son dinámicos y en continuo movimiento, porque los procesos y espacios donde están asentados los pueblos, dependen de cambios sociales, económicos, históricos y geográficos, pero “no por ello dejan de sentirse pueblo y de autodefinirse en función de ello”. Esto nos lleva a pensar que la flexibilidad y capacidad de adaptación a las nuevas condiciones son parte de las cualidades de permanencia cultural de dichos pueblos.”<sup>42</sup>
24. La población de los pueblos urbanos tienen una continuidad cultural basada no solo en su sistema de festividades patronales con elementos culturales de origen colonial y poscolonial, sino también dominan la capacidad de adaptarse a las nuevas influencias culturales de su entorno e integrar de la misma manera otros ritmos a las ciudades, como ha pasado con tianguis, ferias, procesiones y otras festividades introducidas para conectar culturalmente con el entorno metropolitano en la lógica de una hibridación cultural.
25. Por lo que hace al elemento ‘territorio’ de los pueblos, cabe destacar que “[todo grupo social tiene como referente primero un territorio, que adquiere tal fuerza que la esencia de la identidad está signada por ese territorio, [...] ser ‘originario’ es un atributo y un referente básico a partir del cual no solo reivindican su derecho de pertenencia, sino también a partir del cual se articulan las relaciones sociales con los ‘propios’ (los que son de ahí) y ‘los otros’ (quienes han llegado de fuera) [...] Por otro lado, el marco espacial y la influencia del entorno material ocupan un lugar central en la construcción de la memoria, se ha constatado que el sentimiento de seguridad y pertenencia se relaciona estrechamente con la permanencia de los objetos materiales que rodean a los sujetos [...] el grupo no tiene la sensación de cambios mientras el aspecto de

---

<sup>41</sup> Portal, María Ana. (2013). El desarrollo urbano y su impacto en los pueblos originarios en la Ciudad de México. *Alteridades*, 23(46), 53-64. Recuperado en 29 de agosto de 2025, de [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0188-70172013000200005&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-70172013000200005&lng=es&tlng=es).

<sup>42</sup> Portal, María Ana, “El desarrollo urbano y su impacto en los pueblos originarios en la Ciudad de México”. Disponible en (última consulta: 20 de mayo de 2025).

las calles y los edificios sigue siendo idéntico y hay pocas formaciones sociales a la vez estables y más seguras de durar”.<sup>43</sup>

26. El sociólogo Henri Lefebvre insistía en que el derecho a la ciudad implicaba algo más que acceder a servicios, sino que incluía el derecho a decidir sobre el espacio urbano, en este sentido, integrar a los pueblos urbanos en la planeación, gestión y organización del territorio al que pertenecen, como una forma de reconocer que poseen un saber situado de la tierra, el uso de suelo y la memoria comunitaria.

Los pueblos urbanos son espacios donde lo tradicional y lo moderno conviven, es por tanto, un espacio que se puede construir de una manera armónica y simbólica entre lo que Lefebvre llama el orden próximo: las relaciones de individuos en grupos más o menos extensos; y el orden lejano: aquel regulado por las grandes instituciones como el Estado. Entonces se convierte en un acto de justicia histórica al reconocer que las ciudades no solo se construyen desde el gran desarrollo urbano, también desde la memoria histórica y resistencia del pueblo<sup>44</sup>

## EL PUEBLO DE XOCO

27. Desde antes de su fundación, en la Ciudad de México se encuentran asentados diversos pueblos originarios, cuya fundación es variada. “No todos los pueblos son prehispánicos, en su mayoría fueron creados por la población nativa durante el periodo colonial y refundados después de la Revolución de 1910, por lo que adquirieron nuevas estructuras institucionales y simbólicas. De esta manera, los pueblos urbanos han sido producto de un proceso de hibridación y sincretismo, que han determinado la integración de prácticas, elementos urbanos y mestizos, alterando su carácter indígena”<sup>45</sup>.
28. El pueblo de San Sebastián Xoco o Pueblo de Xoco, ubicado en la demarcación territorial Benito Juárez, tiene sus raíces en Mesoamérica y perteneció a uno de los pueblos de cultura teotihuacana, es de los “pueblos que se establecieron en el siglo XVI a raíz de la conquista española y que antes se regían por otras concepciones sociales, políticas y religiosas como los *altépetl* y *calpultin* que se agregaron y mezclaron con las impuestas por el grupo dominante.”<sup>46</sup>

---

<sup>43</sup> Osorio Franco, L. E. (2017). Los pueblos urbanos, territorios en disputa ante el proceso de urbanización. El caso del pueblo de San Miguel Carrillo, Querétaro. *Cambios Y Permanencias*, 8(2), 278–305.

<sup>44</sup> Sharma, T. (2012). Pueblos Urbanos...¿Qué es un Pueblo Urbano? This Big City. <https://thisbigcity.net/es/pueblos-urbanos-que-es-un-pueblo-urbano/>

<sup>45</sup> Rodríguez Salazar, Iril Jaidenko, “Gentrificación en San Sebastián Xoco, Delegación Benito Juárez, Distrito Federal”, Tesis, UNAM, 2016, p. 94. Disponible en <https://repositorio.unam.mx/contenidos/gentrificacion-en-san-sebastian-xoco-delegacion-benito-juarez-distrito-federal-195190?c=%7B> (última consulta: 20 de mayo de 2025).

<sup>46</sup> Arceo Cuevas, Mariana et al., San Sebastián Xoco. Rasgos culturales de un pueblo originario Accidentes de tránsito terrestre. Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad de la Universidad Nacional Autónoma de México, 2020. Disponible en <https://www.puec.unam.mx/index.php/component/content/article/1795-san-sebastian-xoco-vol-ii>

29. Etimológicamente, una de las versiones más reconocidas acerca del significado del nombre de este pueblo urbano, Xoco significa “lugar de frutos agrios” (del náhuatl *xócoc*, que quiere decir “agrio”). También existe otra versión según la cual viene de *Xocotlhuetzi*, o *Xocohuetzi*, que significa “fruto que cae”, un término con que se nombraba el mes de agosto (mes en que madura la fruta) y también se usaba para referirse a la fiesta de los muertos y representaba “la caída de cuerpos celestes.”<sup>47</sup>
30. Según datos del Censo de Población y Vivienda de 2020, el Pueblo de Xoco comprende 3 AGEB y 21 manzanas, en las cuales habitan 5,860 personas (53% mujeres y 47% hombres) y un total de 2,274 viviendas particulares (95% habitadas y 5% deshabitadas).<sup>48</sup> Por su parte, de acuerdo al Sistema de Consulta del Marco Geográfico Electoral 2020-2021 del Instituto Electoral de la Ciudad de México, hasta el 28 de febrero de 2025, en las secciones electorales 4506 y 4519, correspondientes al Pueblo de Xoco, la población total en el mismo era de 5,860, en tanto que la población en lista nominal era de 5,520.<sup>49</sup>
31. El Pueblo de Xoco ha resentido diversos cambios territoriales y culturales, mismos que han sido originados por el paso del tiempo, el crecimiento de la urbe, entre otros. Es importante mencionar, que en múltiples ocasiones, las personas habitantes del pueblo se han manifestado<sup>50</sup> ante estos constantes cambios<sup>51</sup>, lo cual también ha implicado un acercamiento con las autoridades, con las que también han tenido dificultades para la garantía de sus derechos, como en diciembre de 2021, cuando refirieron que la Secretaría de Pueblos y Barrios Originarios y Comunidades Indígenas Residentes de la Ciudad de México “desconoció el territorio de Xoco, al decir que éste solo se encontraba al interior de las casas de quienes se dicen habitantes del barrio originario”<sup>52</sup>. Adicionalmente a ello, algunos afirman que la mencionada Secretaría “busca el desconocimiento del mayor número de pueblos originarios de la Ciudad de México, [ya que] a finales de mayo de 2022 [se publicó] una convocatoria para constituir un ‘Registro’ que condiciona abusivamente la calidad de pueblo originario para que no se puedan ejercer los derechos de forma amplia. Tal

---

[epub.html?catid=147&Itemid=101](http://pub.html?catid=147&Itemid=101) (última consulta: 21 de mayo de 2025).

<sup>47</sup> Olivares Díaz, Martha Angélica, et. al. Peritaje social antropológico y en derechos humanos del pueblo originario de San Sebastián Xoco, Pueblo de Xoco. P. 33.

<sup>48</sup> Proyecto de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (ProDESC). “Diagnóstico de Movilidad del Pueblo Originario de San Sebastián Xoco. Disponible en: [Diagnóstico de Movilidad del Pueblo Originario de San Sebastián Xoco - ProDESC](#) Última consulta: 23 de mayo de 2025.

<sup>49</sup> Instituto Electoral de la Ciudad de México. Sistema de Consulta del Marco Geográfico Electoral 2020-2021, Estadístico de Lista Nominal y Población por Distrito. Disponible en: [SCMGE | Sistema de Consulta del Marco Geográfico Electoral 2020 - 2021](#) Última consulta: 28 de agosto de 2025

<sup>50</sup> Habitantes del pueblo Xoco se manifiestan en la CdMx. Los vecinos del pueblo de Xoco protestan en el cruce del Real de Mayorazgo en la alcaldía Coyoacán. Los manifestantes piden una mesa de trabajo con el gobierno local para que se atiendan sus demandas. 1 de marzo de 2021. <https://www.milenio.com/videos/politica/comunidad/habitantes-del-pueblo-xoco-se-manifiestan-en-la-cdmx>

<sup>51</sup> La ciudad entumecida: resistencia al Metrobús en Xoco. 5 de diciembre de 2019.

<sup>52</sup> Con un torneo de rap, el pueblo de Xoco se apropia de la calle privatizada por Mitikah. 22 de noviembre de 2022.

situación ha obligado a Xoco, junto con otros pueblos, a llevar sus casos también a tribunales”<sup>53</sup>.

32. Algunos de los “rasgos culturales” del Pueblo de San Sebastián Xoco, señalando de entrada que no son los únicos. De acuerdo con el Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad de la Universidad Nacional Autónoma de México, en el documento titulado *San Sebastián Xoco. Rasgos culturales de un pueblo originario*<sup>54</sup>, podemos indicar, entre tales rasgos, los siguientes:

**a) Sistema Festivo.** La Fiesta de San Sebastián y el Santo Jubileo. Las festividades son bajo un sistema de cargos y de fiestas patronales. La fiesta de San Sebastián Mártir se celebra el 20 de enero y la fiesta patronal del Santo Jubileo, en el mes abril. En ambos festejos el pueblo realiza procesiones por las calles del pueblo, además de que acuden representantes de otros pueblos.

**b) Territorio.** El pueblo de San Sebastián Xoco se encuentra confinado a un solo espacio, que se está reduciendo con el avance de la ciudad en su interior, como más adelante se hará referencia.

**c) Panteón del pueblo.** En el panteón del pueblo de Xoco, las personas oriundas tienen sus espacios a perpetuidad.

**d) Patrón de asentamientos.** Hay elementos de los pueblos que definitivamente representan la vida misma de la comunidad. Dentro de la traza urbana del pueblo, generalmente, encontramos al centro una plaza rodeada por la iglesia, edificios de gobierno y varios comercios. En el pueblo de San Sebastián Xoco, dos de esos elementos son el panteón y la iglesia, ésta última es la capilla de San Sebastián Mártir, “ubicada en el centro del antiguo pueblo de Xoco, se edificó en 1663 por la orden franciscana durante el corregimiento de Coyoacán [...], los únicos vestigios de la construcción original son dos nichos con las pequeñas imágenes de santos, posiblemente de San Felipe o San Sebastián.”<sup>55</sup>

33. Territorialmente hablando, desde su origen, el Pueblo de Xoco ha tenido cambios a la par del crecimiento de la población de la Ciudad de México y del incremento de su actividad industrial;<sup>56</sup> hasta antes de 1940, en el pueblo existían pocas construcciones, solo se encontraban grandes terrenos que se utilizaban para la siembra y el ganado; más tarde se construyeron una ladrillera y algunas pulquerías.<sup>57</sup>

---

<sup>53</sup> Xoco: un pueblo originario atrapado en la Ciudad. 17 de septiembre de 2022.

<sup>54</sup> Arceo Cuevas, Mariana et al., *op. cit.*

<sup>55</sup> Arceo Cuevas, Mariana et al., *op. cit.*

<sup>56</sup> Zajía de Castañeda, María E., Algunos aspectos del proceso de absorción de los antiguos pueblos de Xoco y Axotla, por la Ciudad de México.

<sup>57</sup> Arceo Cuevas, Mariana et al., *op. cit.*

34. Sin embargo, con el paso del tiempo, el Pueblo de Xoco se vio impactado por el desarrollo urbano, con la construcción de la Sociedad de Autores y Compositores en 1945; la intubación del Río Churubusco en los 50's y el Hospital de Urgencias Coyoacán Xoco en 1962. Posteriormente, en la década de 1980, el modelo de urbanización en Xoco se fortaleció con la construcción del Centro Bancomer en 1982; la estación Coyoacán de la Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo en 1983; la Cineteca Nacional en 1984; el Instituto Mexicano de la Radio (IMER) en 1985 y el Centro Comercial Coyoacán en 1990.<sup>58</sup>
35. Actualmente, en el Pueblo de Xoco existen diferentes negocios comerciales, de servicios especializados y culturales, tales como el centro comercial Patio Universidad; una fábrica de dulces; diversas agencias automotrices; la Cineteca Nacional; el IMER; un Centro Cultural; la Sociedad de Autores y Compositores de México; la Secretaría de Educación Pública; varias escuelas; un hospital privado; y varios complejos comerciales y/o residenciales.
36. Con relación a este último desarrollo, vale la pena resaltar que ha sido el que mayor impacto ha tenido sobre el Pueblo de Xoco, ya que el mismo ha sido presentado como “el centro comercial más grande de Latinoamérica, con más de 120,000 metros cuadrados de área rentable repartidos en 5 niveles [...] incluye torres de oficinas, la torre más alta de 267 metros de altura dedicada a más de 600 departamentos, una torre de consultorios médicos, un hospital privado además de un hotel”<sup>59</sup>. Asimismo, otra de las torres tiene “amenidades como: salón de eventos para 300 personas, sala de cine, alberca, ludoteca, área de juegos infantiles, salones familiares para visitas, sala de juegos, cine, spa, sauna y vapor, sky pool, gimnasio, salón de spinning, espacio de yoga, lounge y salón de adultos”<sup>60</sup>. Además del complejo habitacional, el centro comercial cuenta con una primera fase de 50,000 metros cuadrados de oficinas en el que se contempló que estarían cerca de 14,000 personas empleadas, en ese mismo sentido, “se estima que más de 12 millones de personas acudan cada año al *mall* para disfrutar de las compras, el entrenamiento y su oferta gastronómica. En su fin de semana de apertura entre el 23 y 25 de septiembre de 2022, tuvo un récord de afluencia, con 140 mil visitantes”<sup>61</sup>. En datos recientes a los que las activistas tuvieron acceso, señalan que “la torre ubicada entre Río Churubusco y Real de Mayorazgo,

---

<sup>58</sup> Padrón Álvarez, María Teresa Tesis “la percepción vecinal acerca de los grandes proyectos inmobiliarios: el caso de Ciudad Progresiva en Xoco. UAM, 2015. Pp. 53 y 54. Disponible en: [https://sociologiaurbana.azc.uam.mx/wp-content/uploads/2021/04/Percepcion\\_vecinal\\_acerca\\_de\\_los\\_grandes\\_proyectos\\_Padron\\_2015\\_MPPM.pdf](https://sociologiaurbana.azc.uam.mx/wp-content/uploads/2021/04/Percepcion_vecinal_acerca_de_los_grandes_proyectos_Padron_2015_MPPM.pdf) Última consulta 28 de agosto de 2025.

<sup>59</sup> Arquitectura a debate: el proyecto [complejo inmobiliario y comercial] en la Ciudad de México. Disponibles en <https://arquitecturayempresa.es/noticia/arquitectura-debate-el-proyecto-mitkah-en-la-ciudad-de-mexico> (última consulta: 10 de junio de 2025).

<sup>60</sup> [Complejo inmobiliario y comercial] Avanza su construcción conforme a lo planeado. Disponible en <https://www.revistaequizar.com/sector/mitkah--ciudad-viva-> (última consulta: 10 de junio de 2025).

<sup>61</sup> Conoce 6 datos de [complejo inmobiliario y comercial]. Disponible en <https://realestatemarket.com.mx/noticias/mercado-inmobiliario/39292-conoce-6-datos-de-mitkah-centro-comercial> (última consulta: 10 de junio de 2025).

alcaldía Benito Juárez, cuenta con 13 mil 800 cajones de estacionamiento y 8 mil 600 departamentos y oficinas, por lo que antes de su inauguración, con 100 por ciento de ocupación –según un estudio de impacto de movilidad del complejo– se estimó una afluencia de al menos 50 mil personas por día”<sup>62</sup>.

37. “La imagen actual de Xoco es, en resumen, de uno de los espacios más modernizados en la Ciudad de México, visto desde las avenidas que lo rodean. Sin embargo, en su interior alberga una serie de inmuebles patrimoniales, de viviendas tradicionales y de un patrimonio intangible que es protegido por los pocos habitantes originarios que siguen resistiendo en este espacio.”<sup>63</sup>

## LA MOVILIDAD EN EL PUEBLO DE XOCO

38. El derecho a la movilidad (urbana) es un derecho humano, cuyo contenido se encuentra aún en desarrollo, asimismo, es importante señalar que este derecho tiene relación con el derecho a la ciudad y otros más, como el nivel de vida adecuado. En México, podemos afirmar que ha sido reconocido por la normatividad interna y aunque se encuentra en pleno proceso de consolidación, es posible identificarlo de forma autónoma y señalar que se encuentra integrado por diversos componentes esenciales a los que ya nos hemos referido.
39. En materia de derechos humanos existen dos grandes acepciones del vocablo movilidad: forzada o voluntaria, la primera hace alusión a esta visión tradicional del derecho a la movilidad. Con relación a la movilidad voluntaria, de manera general, alude al desplazamiento de la persona de un lugar a otro principalmente, con la finalidad de satisfacer necesidades básicas, como acudir a sus lugares de trabajo, asistir a la escuela, a centros de salud, de esparcimiento o para convivir con otras personas<sup>64</sup>, en diversos espacios, como en las ciudades, en donde estamos frente a la movilidad urbana.
40. La constante y dinámica transformación del espacio urbano de la Ciudad de México, “supone un nuevo reordenamiento territorial cuyo eje principal se sitúa en el avance del capital inmobiliario y colonias populares que han mantenido ciertos rasgos de tradición social y cultural. El despliegue de nuevas formas de edificación ha implicado una revaloración del suelo ligada a desarrollos inmobiliarios orientados a sectores de ingresos medios y altos, oficinas administrativas, así como comercio y servicios especializados. Estos

---

<sup>62</sup> En [complejo inmobiliario y comercial], a diario 20 mil personas requieren servicios en <https://www.jornada.com.mx/notas/2023/06/03/capital/en-mitikah-a-diario-20-mil-personas-requieren-servicios/> (última consulta: 10 de junio de 2025).

<sup>63</sup> Arceo Cuevas, Mariana et al., El Pueblo de Xoco: de lo originario al mercado inmobiliario. URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales. Volumen 11, número 2, páginas 101-113. Disponible en: [bfernandez,+URBS+11\(2\)+BLP+02+-+Arceo,+Pérez+y+Delgado+-+El+Pueblo+de+Xoco.+De+lo+originario+al+mercado+inmobiliario+\(1\).pdf](#) Última consulta: 28 de mayo de 2025.

<sup>64</sup> *Movilidad, vivienda y derechos humanos*, Colección Comisión Nacional de Derechos Humanos, México, 2016, pp. 8 y 9.

proyectos pueden ser considerados importantes para el progreso de ciertas áreas de la ciudad y el mejoramiento de la calidad de vida, sin embargo, también pueden ser controversiales por las tensiones y conflictos con las poblaciones donde se insertan.”<sup>65</sup>

41. Cuando la evolución del desarrollo urbano de la Ciudad se hace sobre el territorio de sus pueblos, éstos pueden mostrar resistencia u oposición cuando aquél avanza y el uso del suelo cambia en beneficio de otros actores y provoca su encierro y/o exclusión.
42. La transformación territorial produce un tipo de espacio urbano particular donde se superpone la lógica de la modernización –con el consabido aumento de la densidad poblacional, la necesidad de servicios y la intensificación del tráfico y la movilidad de las personas- con lógicas espaciales de origen prehispánico (como los parajes) y colonial (como la estructura centralizada de una plaza con iglesia, mercado y un espacio de representación cívica), que implica concepciones específicas sobre cuál es el espacio público, qué usos están permitidos, quiénes lo pueden usar, etcétera.<sup>66</sup>
43. Sin embargo, en el desarrollo urbano de la Ciudad, es importante no perder de vista a los pobladores originarios de la Ciudad de México y reconocer sus formas de organización social y espacial, distintas a las de la urbe, así como sus territorios, donde históricamente han desarrollado una relación que va más allá de la propiedad física de la tierra hacia una propiedad simbólica de sus espacios, que han construido el nosotros con sus actividades comunitarias y en la vida cotidiana.<sup>67</sup>
44. Lo anterior habida cuenta que son varios los factores por los que se pueden ver afectados los derechos y libertades de los pueblos, por ejemplo, con la construcción de megaproyectos o por el constante desarrollo urbano. Uno de esos derechos lesionados es la movilidad pues, aunque los proyectos de obra pública, en ocasiones representan un supuesto desarrollo para quienes los implementan o impulsan, para otras personas puede simbolizar una invasión, si aquella no fue concebida de forma inclusiva de todas las personas habitantes de la zona, principalmente de la población originaria. Al respecto, podemos señalar que la construcción de una vialidad en territorio de los pueblos originarios “impacta de dos maneras contrapuestas: mientras que para la sociedad globalizada [una vialidad] tiene un efecto edificante, para los

---

<sup>65</sup> Rodríguez Salazar, Iril Jaidenko, “Gentrificación en San Sebastián Xoco, Delegación Benito Juárez, Distrito Federal”, Tesis, UNAM, 2016, p. 6. Disponible en <https://repositorio.unam.mx/contenidos/gentrificacion-en-san-sebastian-xoco-delegacion-benito-juarez-distrito-federal-195190?c=%7B> (última consulta: 20 de mayo de 2025).

<sup>66</sup> Portal, María Ana, “El desarrollo urbano y su impacto en los pueblos originarios en la Ciudad de México”. Disponible en [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0188-70172013000200005](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-70172013000200005) (última consulta: 20 de mayo de 2025).

<sup>67</sup> UAM. Olivares Díaz, Martha Angélica. Territorios urbanos rurales. La permanencia y resistencia de los pueblos originarios en las ciudades y su reinversión en el tiempo. En *Expresiones territoriales latinoamericanas*. Pp. 55-95.

pueblos tiene un impacto desestructurante,<sup>68</sup> ya que las vialidades que penetran en los territorios de los pueblos “suelen impactar en sus componentes físicos [...] pero sobre todo trastocan sus modos de vida y de ahí su recelo a este tipo de infraestructura pública.”<sup>69</sup>

45. El pueblo de Xoco se ubica en la parte sur de la Alcaldía Benito Juárez; su territorio abarca una totalidad de 596,714.9 metros cuadrados.<sup>70</sup> Sus delimitaciones territoriales son: al norte por la avenida Popocatepetl; al sur por la avenida Río Churubusco (colindancia con la demarcación territorial Coyoacán); al oriente, con la avenida México-Coyoacán y; al poniente, con Avenida Universidad. Como puede advertirse, se encuentra rodeado de una vía de acceso controlado (Río Churubusco) y dos vías primarias (avenida Universidad y avenida Popocatepetl).<sup>71</sup> El acceso al pueblo se realiza a través de vías secundarias como las calles Real de Mayorazgo, San Felipe y Puente Xoco.
46. El Pueblo de Xoco tiene una traza irregular y muy distinta a las retículas de las colonias planeadas y desarrolladas durante el siglo XX [...] fue fundado antes de la llegada del automóvil, por lo que sus calles eran principalmente peatonales y compartidas con animales de carga, en consecuencia, actualmente carece de los anchos de banqueta y arroyos vehiculares necesarios para la separación segura de vehículos y sus velocidades en calles locales.<sup>72</sup>
47. Así, el desarrollo inmobiliario y comercial y las modificaciones a las vialidades han cambiado la movilidad del pueblo y la forma de transitar en los espacios físicos; algunas personas “han tenido que modificar sus rutas de traslado cotidiano por considerar los espacios como hostiles o inseguros; también en las fiestas tradicionales la procesión ha tenido que adaptarse y cuidar a los participantes de los automóviles, cerrando vías de comunicación como avenida Cuauhtémoc, Universidad, Churubusco, para poder seguir el camino tradicional de sus fiestas, ello con descontento y desaprobación de los automovilistas [...] pues las calles de Xoco son pequeñas [...]”<sup>73</sup>

---

<sup>68</sup> Guzmán, Ismael, “Sobre caminos y sus impactos entre los pueblos indígenas”, 2012. Disponible en <https://www.cipca.org.bo/analisis-y-opinion/cipca-notas/sobre-caminos-y-sus-impactos-entre-los-pueblos-indigenas> (última consulta: 20 de mayo de 2025).

<sup>69</sup> ídem

<sup>70</sup> Proyecto de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (ProDESC). “Diagnóstico de Movilidad del Pueblo Originario de San Sebastián Xoco. Disponible en: [Diagnóstico de Movilidad del Pueblo Originario de San Sebastián Xoco - ProDESC](#) Última consulta: 23 de mayo de 2025.

<sup>71</sup> Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Delegación del Distrito Federal en Benito Juárez. Disponible en [http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/docs/programas/PDDU\\_Gacetitas/2015/PDDU\\_B-JUAREZ\\_GODF\\_6-MAY-05.pdf](http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/docs/programas/PDDU_Gacetitas/2015/PDDU_B-JUAREZ_GODF_6-MAY-05.pdf) (última consulta: 20 de mayo de 2025).

<sup>72</sup> Proyecto de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (ProDESC). “Diagnóstico de Movilidad del Pueblo Originario de San Sebastián Xoco. P. 22. Disponible en: [Diagnóstico de Movilidad del Pueblo Originario de San Sebastián Xoco - ProDESC](#) Última consulta: 23 de mayo de 2025.

<sup>73</sup> Olivares Díaz, Martha Angélica, et. al. Peritaje social antropológico y en derechos humanos del pueblo originario de San Sebastián Xoco, Pueblo de Xoco. P. 79.

**48.** La intervención en la calle Real de Mayorazgo, afectó una de las principales entradas o accesos al Pueblo de Xoco y provocó el encierro de sus pobladores por la dificultad que dichos cambios les representa para entrar y salir de sus calles. Al respecto, en el trabajo académico *La gran amenaza de la Gentrificación: Los principales problemas del pueblo de Xoco*<sup>74</sup>, se menciona que se realizaron entrevistas a personas originarias del pueblo con relación a diversas problemáticas, entre ellas, la vialidad y sus afectaciones a raíz de la apertura del inmobiliario y comercial, de los que se desprenden los siguientes resultados:

- a. El 48% de las personas encuestadas tardan entre 20 y 30 minutos en salir de la zona del pueblo hacia su lugar de destino y el 33% tarda más de 30 minutos.
- b. El 90% de los encuestados respondió que sí se afectó la vialidad en las calles principales del pueblo de Xoco.
- c. La calle que más se satura es la de San Felipe con un 64%, seguida de Puente de Xoco con un 36%. En el caso de la calle Real de Mayorazgo, es una calle peatonal pero que también forma parte de las principales calles del Pueblo.

**49.** La organización no gubernamental Proyecto de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (ProDESC) realizó el “Diagnóstico de Movilidad del Pueblo Originario de San Sebastián Xoco”<sup>75</sup> en el que uno de sus objetivos es identificar las problemáticas de movilidad que enfrentan las personas que habitan el Pueblo Originario de San Sebastián Xoco. Las problemáticas identificadas se agruparon de acuerdo a la siguiente tipología:

- A. Peatonal: Problemáticas que obstaculizan o limitan el libre, seguro y eficiente tránsito de las personas en el espacio público del Pueblo de Xoco.
- B. Tránsito: Problemáticas vinculadas al flujo vehicular, tanto de vehículos locales del Pueblo de Xoco como de externos.
- C. Estacionamiento: Problemáticas relacionadas con los espacios de estacionamiento tradicionalmente utilizados por los habitantes del Pueblo de Xoco.
- D. Imagen urbana: Elementos de infraestructura o equipamiento que dificultan la movilidad tanto de peatones como de vehículos”<sup>76</sup>.

**50.** En dicho diagnóstico, se destaca lo siguiente<sup>77</sup>:

---

<sup>74</sup> Hernández Cruz, Sergio, *La gran amenaza de la Gentrificación: Los principales problemas del Pueblo de Xoco*, Tesina UAM-Iztapalapa, 2024, pp. 62-64.

<sup>75</sup> Proyecto de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (ProDESC). “Diagnóstico de Movilidad del Pueblo Originario de San Sebastián Xoco. P. 6. Disponible en: [Diagnóstico de Movilidad del Pueblo Originario de San Sebastián Xoco - ProDESC](#) Última consulta: 23 de mayo de 2025.

<sup>76</sup> *Ibidem*. P. 11.

<sup>77</sup> *Ibidem* P. 24.

- Al momento de construir los proyectos inmobiliarios en el Pueblo de Xoco no se consideraron las características de sus calles y que las mismas no podían soportar, entre otros, el tránsito y estacionamiento de gran cantidad de vehículos, ante la masiva llegada de nuevos pobladores, de visitantes y trabajadores de los comercios, plazas comerciales, centros culturales, hospitales y oficinas que se han instalado en Xoco.
- La problemática de movilidad fue generada o empeorada a raíz de la construcción del complejo inmobiliario y comercial [...], ya que su diseño urbanístico priorizó el acceso de vehículos a la plaza comercial y al paso deprimido hacia la avenida Universidad, en perjuicio del uso peatonal del espacio público.
- A consideración de las personas vecinas del Pueblo de Xoco, los megaproyectos inmobiliarios ahí construidos, han incumplido de manera sistemática buena parte de las medidas de mitigación a las que se habían comprometido, muchas de ellas destinadas a aminorar los graves impactos a la movilidad, el uso del espacio público y el ejercicio de la vida cotidiana de quienes viven y han vivido por generaciones en el Pueblo originario de San Sebastián Xoco y que hoy enfrentan una infraestructura de movilidad peatonal fragmentada, insegura, ineficiente, inequitativa o inexistente. Además de la falta de medios de reducción de velocidad y un excesivo privilegio a la circulación de los vehículos automotores.

**51.** Asimismo, el impacto que puede presentar un proyecto de más de 120,000 metros cuadrados, con una afluencia aproximada de 50 mil personas al día, se traduce en un incremento del tránsito vehicular y peatonal en la zona. En ese sentido, el referido Diagnóstico identificó los siguientes problemas peatonales y viales:

- a. Esquina de Av. Universidad y Real de Mayorazgo; en este punto, sobre todo en Av. Universidad, siempre hay vehículos estacionados frente a la explanada del Metro Coyoacán. Estos vehículos pertenecen, en su mayoría, a comerciantes que venden sus productos en esta área y dificultan que las personas puedan acceder al transporte público sobre la Av. Universidad.
- b. En la confluencia de la calle Puente de Xoco y de Mayorazgo de Higuera, ambas con dirección al paso deprimido y al estacionamiento del complejo inmobiliario y comercial, se presenta un alto riesgo de colisión de los vehículos que confluyen en este punto.
- c. En el cruce de las calles Real de Mayorazgo y San Felipe, los vehículos de gran altura, provenientes de la descarga de mercancías y agua para del complejo inmobiliario y comercial”, quedan atorados en los cables de energía eléctrica, de televisión de paga, telefonía e internet. Ello genera interrupción del libre tránsito de los vehículos, embotellamientos, ruido y contaminación.

52. Particularmente, el pueblo de Xoco ha sido afectado en una de sus vialidades de acceso, esto es la calle Real de Mayorazgo (la cual permitía el acceso al Pueblo del lado de avenida Universidad y del metro Coyoacán). El complejo inmobiliario y comercial contemplaba un paso a desnivel para llevar directamente a los automovilistas privados a dicho complejo.
53. En dicho de las mismas personas habitantes del Pueblo, la vialidad y una glorieta arbolada que originalmente se promocionaron como un espacio de recreación que contribuiría al medio ambiente, se habilitaron sólo para quienes visitan la plaza comercial, por lo que no [constituyó] una adecuación del espacio público para retribuir a las personas vecinas del Pueblo de Xoco.<sup>78</sup>
54. Es importante destacar que los hechos materia de esta Recomendación se dan en el contexto de la lucha de los habitantes del Pueblo de Xoco en la defensa de su entorno, que en los últimos años ha sido afectado por la transformación del mismo, a raíz de los complejos inmobiliarios, comerciales y culturales desarrollados en su territorio que han producido diversidad de impactos sociales individuales y colectivos.

## V. Relatoría de hechos

55. El 8 de marzo de 2017, el Comité del Patrimonio Inmobiliario de la Ciudad de México autorizó a una empresa inmobiliaria un Permiso Administrativo Temporal Revocable a Título Oneroso, para el uso y aprovechamiento de la vialidad, banquetas y un camellón central de la avenida Real de Mayorazgo.
56. En diciembre de 2020 y enero de 2021, diversos trabajadores del complejo inmobiliario y comercial colocaron algunos tapiales sobre la calle Real de Mayorazgo y cerraron un carril de esa vialidad.
57. El 17 de febrero de 2021, el Pueblo Originario de Xoco, a través de Asamblea, acordó, entre otras cuestiones, no autorizar la modificación de la calle Real de Mayorazgo y el retiro de tapiales colocados en esa vialidad.
58. El 29 de marzo de 2021, la representante legal de la empresa a cargo del complejo inmobiliario y comercial, entregó a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI), el Proyecto Ejecutivo de movilidad de los tramos Mayorazgo de Higuera, Puente de Xoco y Real de Mayorazgo.
59. El 30 de junio de 2021, la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México emitió opinión técnica favorable y señaló que proporcionaría las facilidades necesarias para permitir el uso de la vía pública, (trabajos de desvío en la calle Real de Mayorazgo), señalando que el oficio a través del cual daba

---

<sup>78</sup> Olivares Díaz, Martha Angélica, et. al. Peritaje social antropológico y en derechos humanos del pueblo originario de San Sebastián Xoco, Pueblo de Xoco. P. 81.

la opinión, tenía una vigencia a partir del 05 de julio al 05 de septiembre de 2021.

60. El 22 de julio de 2021, a través de un escrito, personas vecinas del Pueblo de Xoco hicieron del conocimiento de distintas autoridades de la Ciudad de México, entre ellas, la Secretaría de Movilidad, lo acordado en la Asamblea del 17 de febrero de 2021.
61. El 27 de julio de 2021, habitantes del Pueblo de Xoco, se percataron que trabajadores de la constructora a cargo del complejo inmobiliario y comercial abrieron la calle de Real de Mayorazgo, actos que no fueron notificados a las personas vecinas.
62. El 3 de septiembre de 2021, la Dirección General de Planeación y Políticas de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México emitió un VISTO BUENO TÉCNICO FAVORABLE (en adelante VISTO BUENO) al proyecto ejecutivo de la movilidad de los tramos de Mayorazgo de la Higuera, Puente de Xoco y Real de Mayorazgo. Al respecto, señaló que la empresa solicitante tendría que considerar, entre otras cuestiones, que se debía de informar a esa Dirección los avances diarios en la construcción y que, para poder iniciar con los trabajos, debería solicitar autorización ante la Dirección General de Ingeniería de Tránsito adscrita a la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México. La SEMOVI señaló que, para la emisión de ese VISTO BUENO, se tomó en consideración el trazo geométrico del deprimido Prolongación Real de Mayorazgo, los perfiles de rasante; las referencias de ejes de trazo; los acabados; los señalamiento vertical y horizontal y la mejora en materia de movilidad para la zona, sin indicar mayor información.
63. El 10 de septiembre de 2021, iniciaron trabajos de excavación y colocación de tapiales en la calle Real de Mayorazgo con anuencia de las autoridades.
64. El 2 de noviembre de 2021, el Director General de Planeación y Políticas de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México emitió opinión para el inicio de operaciones del puente vehicular ubicado en las calles Mayorazgo de la Higuera, Puente de Xoco y Real de Mayorazgo.
65. Es importante señalar que la autoridad informó a esta Comisión que los trabajos desarrollados en la calle Real de Mayorazgo (implementación de un paso a desnivel y un espacio público arbolado) formaron parte del Proyecto Integral de Mejora de Xoco, mismos que para marzo de 2023 ya se encontraba concluidos.
66. La Dirección General de Planeación y Políticas de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, señaló que, para junio de 2023, había llevado a cabo diversas mesas de trabajo y recorridos en la zona y que, hasta ese momento, se habían subsanado las observaciones realizadas de acuerdo con las necesidades del proyecto.

67. El 27 de junio de 2023, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, refirió no haber realizado ni emitido estudio o proyecto alguno en Ingeniería Vial y Tránsito, para las modificaciones viales de la calle Real de Mayorazgo y para octubre del mismo año, refirió que no había autorizado, ni tenía facultades para autorizar ese tipo de proyectos.
68. En respuesta a cuestionamientos de la CDHCM sobre el análisis que se realizó para la emisión del VISTO BUENO , el 11 de junio de 2025, la SEMOVI respondió que los aspectos que consideró “determinantes” para aprobar el proyecto y emitir el VISTO BUENO fueron: trazo geométrico del deprimido Prolongación Real de Mayorazgo, perfiles de rasante, referencias de ejes de trazo, acabados, señalamientos vertical y horizontal y mejora en materia de movilidad para la zona, sin explicar el contenido o particularidades de cada uno de esos elementos.
69. Por otro lado, este Organismo también cuestionó a la SEMOVI sobre la aplicación del fundamento legal que invocó para la emisión del VISTO BUENO TÉCNICO FAVORABLE al proyecto ejecutivo de la movilidad de los tramos de Mayorazgo de la Higuera, Puente de Xoco y Real de Mayorazgo, en favor de la empresa a cargo del complejo inmobiliario y comercial. En respuesta, dicha autoridad sólo transcribió el contenido de los artículos referidos y destacó con distinto color las atribuciones que tiene en conjunto con la Secretaría de Seguridad Ciudadana.
70. Asimismo, la Dirección de Gestión de Proyectos de la Movilidad de la SEMOVI; respecto al seguimiento de los avances diarios del proyecto realizado en Real de Mayorazgo y las medidas correspondientes, señaló que, sin especificar las fechas, se efectuaron mesas de trabajo con las personas vecinas y las áreas de gobierno involucradas para la atención, desarrollo y seguimiento de dicho proyecto y que tales reuniones fueron encabezadas por medio de la Secretaría de Medio Ambiente, y que la información podía encontrarse en la página oficial de la Secretaría, por lo que se limitó a compartir un enlace electrónico.
71. Esta Comisión al revisar la información que consta en el portal de internet de la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México, y a la cual hizo referencia la Secretaría de Movilidad, solamente pudo observar varias fotografías por cada una de las reuniones celebradas en diversos días (24) comprendidos entre el 16 de mayo de 2019 y el 15 de febrero de 2021, anteriores a la emisión del VISTO BUENO (es decir, antes del 3 de septiembre de 2021), y a las listas de asistencia correspondientes, por lo que no fue posible identificar mención del desarrollo, contenido, temas tratados o acuerdos llegados en dichas reuniones y el seguimiento que se habría dado a dichos acuerdos o de las acciones implementadas.
72. El 19 de junio de 2025, una persona vecina del Pueblo de Xoco, refirió a esta Comisión, que los cambios en las vialidades para acceder y salir del Pueblo y

que, particularmente el acceso y salida peatonales, son riesgosos por el alto flujo vehicular en la zona; que las modificaciones a la calle Real de Mayorazgo han traído como consecuencia el aumento de los problemas por el estacionamiento de vehículos en diversas calles (San Felipe, entre Real de Mayorazgo y Río Churubusco; Puente Xoco, Mayorazgo de Higuera, Mayorazgo de Orduña, Mayorazgo de Solís y San Felipe, hacia Popocatépetl); complicaciones para el acceso de los servicios de emergencia al Pueblo de Xoco; que las personas vecinas identifican un aumento de motocicletas estacionadas en la zona; y que para poder entrar y salir en vehículos, las personas habitantes del Pueblo de Xoco tardan de 30 a 45 minutos aproximadamente.

73. El 24 de junio de 2025, personal de esta Comisión realizó un recorrido por algunas calles del Pueblo de Xoco en el que observó lo siguiente: parte de la calle Real de Mayorazgo es utilizada por las personas como estacionamiento. Aunque dicha vialidad tiene una vía destinada para el tránsito peatonal, la cual se prolonga hasta la calle Puente de Xoco. En la vía peatonal existen dos pasos peatonales. El primero se ubica en la calle Real de Mayorazgo, es para las personas que vienen del metro Coyoacán; pero al momento de la visita no se encontraba terminado, por lo que las personas transeúntes se desviaban unos metros para encontrar el paso peatonal o cruzan la calle en un espacio que no es óptimo para esos efectos. En las vialidades de Mayorazgo de Higuera y Puente de Xoco, se pudieron observar vehículos estacionados, aun cuando hay señalamientos que lo prohíben.
74. Cabe señalar que, en enero de 2024 personas académicas de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México y de la Universidad Nacional Autónoma de México, conjuntamente con antropólogas y sociólogas expertas en el trabajo con pueblos en la Ciudad de México, emitieron el *Peritaje social antropológico y en derechos humanos del pueblo originario de San Sebastián Xoco*<sup>79</sup> en el que se identificaron como parte de las afectaciones psicosociales presentes en las personas vecinas del Pueblo de Xoco lo siguiente:
- Se va reduciendo la posibilidad de que en sus futuras generaciones se desarrolle el sentido de pertenencia y comunidad.
  - Sentimientos de pérdida del lugar, estrés en la vida diaria, sensaciones de injusticia, daños en los lazos afectivos comunitarios y en el núcleo del hogar.
  - Particularmente, por lo que hace a la calle Real de Mayorazgo, cuando la empresa la intervino, las personas vecinas se organizaron para defenderla, pero una vez que se las “quitaron”, se desarticuló la movilización social, pues vivieron sentimiento de derrota, tristeza, impotencia, enojo, injusticia y despojo.
  - Desconfianza por la ruptura del tejido comunitario, ya que las decisiones comunitarias se fragmentaron.

---

<sup>79</sup> Cabe señalar que el presente peritaje fue elaborado en relación al juicio de Amparo 1563/2021 ante el Juzgado Octavo de Distrito en Materia Administrativa en la Ciudad de México.

## VI. Marco jurídico aplicable

75. El primer párrafo del artículo 1 de la CPEUM establece que en nuestro país todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la propia Constitución y en los Tratados Internacionales de los que el Estado mexicano es parte, así como de las garantías necesarias para su protección. En ese sentido, la SCJN estableció que *“los derechos humanos, en su conjunto, constituyen el parámetro de control de regularidad constitucional, conforme al cual debe analizarse la validez de las normas y actos que forman parte del orden jurídico mexicano”*<sup>80</sup>.
76. Sobre la cuestión, el artículo 4 apartado A de la CPCM, relativo a la protección de los derechos humanos establece que éstos en su conjunto, conforman el parámetro de regularidad constitucional local; asimismo, que éstos pueden ejercerse a título individual o colectivo, tienen una dimensión social y son de responsabilidad común.
77. El segundo párrafo del artículo 1 de la CPEUM establece que las normas relativas a los derechos humanos deberán interpretarse a partir de los principios de interpretación conforme y *pro persona*. A su vez, la SCJN ha entendido que el principio de supremacía constitucional implica que a la eficacia normativa directa de la Constitución se añade su eficacia como marco de referencia o criterio dominante en la interpretación de las restantes normas<sup>81</sup>. En sentido amplio, la interpretación conforme implica que todas las autoridades del Estado mexicano deben interpretar las leyes a la luz y conforme a los derechos humanos previstos en la Constitución y Tratados Internacionales, mientras que en sentido estricto implica que cuando existan varias interpretaciones válidas, preferirá aquella que sea acorde a la norma constitucional y a los instrumentos internacionales.<sup>82</sup> De otro lado, la SCJN ha entendido que el principio *pro persona* busca maximizar la vigencia y el respeto de los derechos humanos y permite *“optar por la aplicación o interpretación de la norma que los favorezca en mayor medida, o bien, que implique menores restricciones a su ejercicio”*.<sup>83</sup>
78. Por otro lado, en el tercer párrafo del artículo 1 de la CPEUM en consonancia con el artículo 4 apartado b de la CPCM se establece que todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen las obligaciones generales de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos

---

<sup>80</sup> Suprema Corte de Justicia de la Nación, Tesis P./J. 20/2014 (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Tomo I, abril 2014, p. 202.

<sup>81</sup> Suprema Corte de Justicia de la Nación, Tesis 1a./J. 37/2017 (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Tomo I, mayo de 2017, p. 239.

<sup>82</sup> Caballero, José Luis (coord.), Sánchez Cordero, Olga, El Control de Constitucionalidad en México, a partir de la Reforma de junio de 2011, Derechos constitucionales e internacionales. Perspectivas, retos y debates, México, Tirant lo Blanch, 2018, pp. 930-931.

<sup>83</sup> Suprema Corte de Justicia de la Nación, Tesis 1a. CCCXXVII/2014 (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Tomo I, octubre de 2014.

y consecuencialmente los deberes especiales de prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, todo lo cual debe ser realizado de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.

79. En este contexto, la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias y atribuciones como organismo protector de derechos humanos, tiene la obligación legal,<sup>84</sup> constitucional<sup>85</sup> y convencional<sup>86</sup> de proteger, promover y garantizar los derechos humanos, inclusive, de ser el caso, la de realizar un control de convencionalidad *ex officio*.<sup>87</sup> Así, la Comisión funda sus recomendaciones en las disposiciones de derechos humanos establecidas en la CPEUM, así como en las diversas fuentes del derecho internacional de los derechos humanos, inclusive la interpretación que los organismos internacionales de derechos humanos realizan respecto del contenido y alcance de los derechos de fuente internacional, favoreciendo en todos los casos la mayor protección de las personas y sus derechos humanos.

---

<sup>84</sup> El artículo 3 de la Ley Orgánica de la CDHCM establece que esta Comisión “es el organismo público autónomo de la Ciudad de México con carácter especializado e imparcial; con personalidad jurídica y patrimonio propios; que cuenta con plena autonomía técnica y de gestión; [...] y que está encargada en el ámbito territorial de la Ciudad de México de la promoción, protección, garantía, defensa, vigilancia, estudio, investigación, educación y difusión de los derechos humanos establecidos en el orden jurídico mexicano y en los instrumentos internacionales de la materia, suscritos y ratificados por el Estado mexicano”.

<sup>85</sup> El tercer párrafo del artículo 1o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) establece que **“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.”

<sup>86</sup> OEA, Convención Americana sobre Derechos Humanos, San José, Costa Rica, 1969, art. 1.1; ONU, Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, Nueva York, Estados Unidos, 1966, ONU, Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, Nueva York, Estados Unidos, art. 2.2; OEA, Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer (Convención Belém Do Pará), Belém do Pará, Brasil, 1994, art.7.; ONU, Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW), Nueva York Estados Unidos, 1979, arts. 2 y 3.

<sup>87</sup> [L]a protección de los derechos humanos constituye un límite infranqueable a la regla de mayorías, es decir, a la esfera de lo “susceptible de ser decidido” por parte de las mayorías en instancias democráticas, en las cuales también debe primar un “control de convencionalidad” [...], que es función y tarea de cualquier autoridad pública y no sólo del Poder Judicial. Corte IDH, Caso Gelman Vs. Uruguay. Fondo y Reparaciones, Sentencia de 24 de febrero de 2011, Serie C No. 221, San José, Costa Rica, párr. 239. [E]n el ámbito de su competencia “todas las autoridades y órganos de un Estado Parte en la Convención tienen la obligación de ejercer un ‘control de convencionalidad’”. Corte IDH, Caso de personas dominicanas y haitianas expulsadas Vs. República Dominicana. Excepciones Preliminares, Fondo, Reparaciones y Costas, Sentencia de 28 de agosto de 2014, Serie C No. 282, San José, Costa Rica, párr. 497. Esta obligación vincula a todos los poderes y órganos estatales en su conjunto, los cuales se encuentran obligados a ejercer un control “de convencionalidad” *ex officio* entre las normas internas y la Convención Americana, evidentemente en el marco de sus respectivas competencias y de las regulaciones procesales correspondientes. Corte IDH, Caso Rochac Hernández y otros Vs. El Salvador. Fondo, Reparaciones y Costas, Sentencia de 14 de octubre de 2014, Serie C No. 285, San José, Costa Rica, párr. 213.

## VI.1. El derecho a la Ciudad.

80. El Derecho a la Ciudad es el derecho de todas las personas habitantes, presentes y futuras, permanentes y temporales, a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar ciudades, pueblos y asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna, que debe compartirse y pertenecer a todos los miembros de la comunidad.<sup>88</sup>
81. El preámbulo de la Constitución Política de la Ciudad de México (CPCM), señala que la Ciudad pertenece a sus habitantes y se concibe como un espacio civilizatorio, ciudadano, laico y habitable para el ejercicio pleno de sus posibilidades, el disfrute equitativo de sus bienes y la búsqueda de la felicidad. De manera específica, el artículo 12 de la CPCM establece en qué consiste y lo que garantiza el 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, sustentabilidad, de respeto a la diversidad cultural, a la naturaleza y al medio ambiente.
- [...] **garantiza** el ejercicio pleno de los derechos humanos, la función social de la ciudad, su gestión democrática y asegura la justicia territorial, la inclusión social y la distribución equitativa de bienes públicos con la participación de la ciudadanía.”
82. Asimismo, la Ley Constitucional de Derechos Humanos y sus Garantías de la Ciudad de México, en su artículo 93 reconoce dos aspectos fundamentales del derecho a la ciudad, estableciendo que se trata de un **derecho colectivo** que garantiza el ejercicio pleno de los derechos humanos, “la distribución equitativa y el disfrute de los bienes públicos, el fortalecimiento del tejido social y de la convivencia; el respeto a la composición pluricultural de la Ciudad y a los derechos de los pueblos indígenas”. Por otro lado, hace referencia a que el derecho a la ciudad privilegia **la accesibilidad, la generación de vías seguras para los peatones y para vehículos no motorizados.**
83. Vistos en conjunto el preámbulo y el artículo 12 de la CPCM, así como lo referido por la Ley Constitucional de Derechos Humanos y sus Garantías de la Ciudad de México, el derecho a la Ciudad impone la obligación de reconocer que la Ciudad de México pertenece a todas las personas habitantes y transitanes y quienes tienen el derecho de usarla y usufructuarla de manera plena y equitativa. Es así que el concepto usufructo pleno y equitativo de la Ciudad, en su concepción más general debe entenderse como el derecho colectivo de usar y gozar de los bienes, servicios y frutos de la ciudad, con la obligación de conservar su esencia y finalidad colectiva.

---

<sup>88</sup> Agenda del derecho a la ciudad. Para la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana.

84. En virtud de lo anterior, es que puede interpretarse que, en función del usufructo equitativo a que está destinada la ciudad, es que ésta debe ser entendida a la luz de su habitabilidad.

### VI.1.1 Restricción al uso y disfrute equitativo de la Ciudad

85. Ahora bien, el derecho a la ciudad es un derecho humano emergente y su contenido se encuentra en desarrollo y en constante cambio, pero tal como ya se refirió en líneas anteriores, prevalece su naturaleza colectiva, tal como lo reconoce la CPCM y la Ley Constitucional. Así, su naturaleza se constituye en la medida en que incorpora un interés colectivo, es decir, una necesidad que no es atribuible a las personas de forma individual, sino a todas en su conjunto. Dicho interés colectivo se sintetiza en el **usufructo equitativo** de todos aquellos recursos y elementos de que se compone y que la ciudad tiene para ofrecer, bajo criterios de equidad, diversidad cultural, justicia social e igualdad; precisamente por su naturaleza, tal derecho no puede ser ejercido por una sola voluntad, sino su disfrute a través de un proceso de construcción social, de interacción y corresponsabilidades entre las personas habitantes, las organizaciones sociales, el sector privado y, desde luego, la presencia ineludible de las autoridades públicas.<sup>89</sup>
86. De conformidad con lo establecido en la Constitución Política de la Ciudad de México, el uso y el usufructo de la ciudad debe ser **equitativo**, lo cual consiste en “restaurar el sentido de ciudad, instaurar la posibilidad del buen vivir para todos, y hacer de la ciudad el escenario de encuentro para la construcción de la vida colectiva, sobre la base de la ciudad como producto cultural, colectivo, y político, en la que se pueda vivir dignamente, reconocerse como parte de ella, y donde se posibilite la distribución equitativa de diferentes recursos como trabajo, salud, educación, vivienda, participación, y acceso a la información”<sup>90</sup>. A fin de que se pueda lograr ese fin, es fundamental no solo el actuar de las ciudadanas y de los ciudadanos, sino también es importante destacar “el rol fundamental del Estado (en sus distintos niveles) en la redistribución y construcción de comunidades más justas y equitativas (garantías normativas, capacidad institucional y recursos públicos), y de fortalecimiento de procesos autogestionarios y de construcción de poder popular”.<sup>91</sup>
87. El artículo 13 apartados C, D y E de la CPCM, hace referencia a tres derechos fundamentales para garantizar el acceso y disfrute equitativo de las personas habitantes de la Ciudad, los cuales consisten en las siguientes prerrogativas fundamentales:

#### “[...] C. Derecho a la vía pública

---

<sup>89</sup> Correa Montoya, L. (2010). ¿Qué significa tener derecho a la ciudad? La Ciudad como lugar y posibilidad de los derechos humanos. *Territorios*, 22, p. 145.

<sup>90</sup> Pacheco Acuña, María Vanessa, *El derecho a la ciudad como derecho humano*, Revista de la Facultad de Derecho de México, Tomo LXXI, Número 279, Enero-Abril 2021, pp. 491 y 492.

<sup>91</sup> *Ibidem*, p. 496.

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.

#### **D. Derecho al espacio público**

1. Los espacios públicos son bienes comunes. Las personas tienen derecho a usar, disfrutar y aprovechar todos los espacios públicos para la convivencia pacífica y el ejercicio de las libertades políticas y sociales reconocidas por esta Constitución, de conformidad con lo previsto por la ley.

[...]

Son objetivos del espacio público:

a) Generar símbolos que sean fuente de pertenencia, herencia e identidad para la población

[...]

c) Fortalecer el tejido social, a través de su uso, disfrute y aprovechamiento bajo condiciones dignas, seguras, asequible, de inclusión, libre accesibilidad, circulación y traslación

[...]

e) Permitir la convivencia, el esparcimiento, descanso, disfrute del ocio, la movilidad y el desarrollo de actividades físicas y de expresiones artísticas y culturales.

#### **E. Derecho a la movilidad**

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados [...].”

88. Al respecto, también la Ley Constitucional de Derechos Humanos y sus Garantías de la Ciudad de México, en su artículo 96, reconoce que toda persona tiene derecho al uso pacífico **de la vía pública**:

“[...] en los términos previstos por la Constitución Local y la legislación de la materia. **El Gobierno de la Ciudad adoptará las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas.** Las personas tienen derecho a usar, disfrutar y aprovechar los espacios públicos de la Ciudad, tales como plazas, calles, avenidas, viaductos, paseos, jardines, bosques, parques públicos y demás lugares de encuentro.”

89. La Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en su artículo 9, fracción CV, establece que la **vía pública**, es “todo espacio de uso común destinado al

tránsito de peatones y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano”.

90. La **equidad** en el ejercicio del derecho a la ciudad reclama, al mismo tiempo-igualación de oportunidades y compensar las diferencias, por lo que cualquier autorización que las autoridades puedan dar para intervenir o modificar una vialidad, requiere una justificación colectiva de la intervención en la que se precise no sólo su necesidad sino su conveniencia incluyendo acciones concretas para mitigar sus efectos negativos probables de las personas habitantes de las zona, por lo que las autoridades deben valorar y considerar las necesidades de las personas o de las comunidades.
91. Ante el crecimiento económico que se está dando en las ciudades, estableciendo espacios dirigidos al entretenimiento, donde todo es controlado y vigilado, que remplazan la tradicional plaza, los parques y paseos, por “lugares de consumo de mercancías, ocio y entretenimiento, profundizan la interiorización de la ciudad, ya que se da preminencia al mejoramiento de los ambientes privados en menoscabo de los espacios públicos.”<sup>92</sup> El uso equitativo del espacio público es lo que debemos tener presente, a fin de que no se pierda la esencia del mismo, como elemento nuclear de la vida urbana, en donde se convive, siendo un espacio de todos, ya que “la atención que una ciudad otorga a los espacios públicos constituye un síntoma muy significativo de la dimensión humana de esa ciudad.”<sup>93</sup>
92. Asimismo, el uso y disfrute equitativo de la ciudad, debe fundarse en determinados principios, dentro de los que podemos destacar el de justicia social, igualdad y el respeto a la diversidad cultural.
93. La **diversidad cultural** “se refiere a la multiplicidad de formas en que se expresan las culturas de los grupos y sociedades y la forma en que estas se transmiten dentro y entre ellas. La diversidad cultural se manifiesta no sólo en las diversas formas en que se expresa, enriquece y transmite el patrimonio cultural de la humanidad mediante la variedad de expresiones culturales, sino también a través de distintos modos de creación artística, producción, difusión, distribución y disfrute de las expresiones culturales, cualesquiera que sean los medios y tecnologías utilizados.”<sup>94</sup>
94. En virtud de lo anterior, el principio de diversidad cultural, en el contexto del derecho a la ciudad, se refiere, entre otros aspectos igualmente relevantes, a la necesidad de que los pueblos que se encuentran en la ciudad sean reconocidos efectivamente como elementos valiosos en la vida de la misma, y

---

<sup>92</sup> Cabrera Arias, Magela, ESPACIO PÚBLICO Y DERECHO A LA CIUDAD, Tareas, núm. 141, mayo-agosto, 2012, Centro de Estudios Latinoamericanos "Justo Arosemena", Panamá, Panamá, p. 34.

<sup>93</sup> *Ibidem*, p. 33

<sup>94</sup> Convención sobre la Protección y Promoción de la Diversidad de las Expresiones Culturales (aprobada el 20 de octubre, 2005). Artículo 4.

por tanto tengan la posibilidad de usar y disfrutar los bienes y servicios de la ciudad considerando sus necesidades. En ese sentido, también se espera que el uso y disfrute del espacio público sea respetado como el lugar donde cualquier persona de forma individual o colectiva pueda circular y realizar diversas actividades, desde políticas, religiosas, culturales y sociales; ya que, “es el espacio de subsistencia, el de las oportunidades y las posibilidades; es un espacio para el ocio y el descanso, para la socialización, la recreación y la expresión cultural.”<sup>95</sup>

95. Por otro lado, es importante que para el disfrute de la ciudad se generen las condiciones óptimas por parte del Estado, para que se respete “la dimensión cultural [de] los espacios que han sido escenarios de hechos históricos [...], [ya que] en ellos se recogen las vivencias que en su conjunto conforman las identidades ciudadanas y [...] constituyen [...] escenarios importantes para las expresiones culturales”<sup>96</sup>, las cuales han sido reconocidas en diversos instrumentos<sup>97</sup> de derechos humanos que resaltan el vínculo entre cultura y desarrollo.
96. En las construcciones jurídicas internacionales sobre el Derecho a la Ciudad, el principio de **justicia social** está presente como uno de los fundamentales, tal como se indica en el Preámbulo de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, por lo cual, es necesario que la justicia social -definida como la defensa irrenunciable de la dignidad de las personas- opere como una guía hacia la igualdad; en ese sentido, el Estado tiene el objetivo de igualar en hechos particulares a todas las personas a través de su reconocimiento y evitar que haya sectores excluidos, sobre todos las personas más desfavorecidas; es decir, que debe priorizarse el interés social por encima de la propiedad y los intereses particulares y privativos.
97. En virtud de lo anterior, “para evitar la fractura social y territorial de las ciudades es necesario recurrir a la justicia social”<sup>98</sup>, la cual comprende que a ciertos grupos por sus condiciones, tienen derecho a determinadas medidas de protección e integración, para que tengan acceso a algunos servicios, al espacio público y en general a la ciudad, eliminando los obstáculos de todo orden; por lo que, “el derecho a la ciudad es inseparable de este concepto de justicia social, ya que obliga al Estado a desarrollar políticas activas y deliberadas –obligaciones de hacer- para la eliminación de desigualdades sociales y territoriales y de los estigmas sobreañadidos a éstas.”<sup>99</sup>

---

<sup>95</sup> Cabrera Arias, Magela, *op. cit.* 37.

<sup>96</sup> *Ibidem* p. 37 y 38.

<sup>97</sup> La Declaración Universal de la UNESCO sobre Diversidad Cultural (2001), la Declaración de Friburgo sobre Derechos Culturales (2007) y la Carta Cultural Iberoamericana (2006).

<sup>98</sup> Casal, Ana, *Derecho a la ciudad y justicia social. Una ciudad para todas y para todos*, Asociación de Administradores Gubernamentales, p. 6.

<sup>99</sup> *Ibidem*, p. 7.

- 98.** La **igualdad** es el derecho a toda persona a no ser excluida y también es el derecho a vivir dignamente sin discriminación alguna: independientemente del género, la edad, la colectividad a la que se pertenezca o de cuestiones sociales, económicas, educativas, culturales o ninguna otra. En el contexto del derecho a la ciudad se refiere a que todas las personas sin importar sus condiciones, puedan hacer uso y disfrutar de los bienes de la ciudad; es decir, que tengan las mismas oportunidades de usar y disfrutar todos y cada uno de los componentes de la Ciudad, como en el caso concreto ocurre con las vialidades.
- 99.** Para el análisis de este caso, es necesario hacer referencia a la igualdad estructural, considerada en términos de acceso a los recursos y oportunidades económicas y sociales, y que, a diferencia de la igualdad individual, se enfoca en grupos sociales y no en individuos, por lo que permite “identificar los patrones sociales y culturales que mantienen olvidados y marginados a muchos, y adoptar medidas contundentes para remover los obstáculos que nos impiden alcanzar la igualdad sustantiva”.<sup>100</sup>
- 100.** La igualdad estructural no destaca el trato igual o desigual, sino la exclusión de las personas como resultado de “una relación social de dominio inaceptable que viola derechos humanos y que pone en una situación de desventaja y desigualdad a grupos humanos completos, impidiéndoles el goce efectivo de sus derechos y su desarrollo humano”.<sup>101</sup>
- 101.** En el derecho a la ciudad, lo anterior se pone de manifiesto ante “las dinámicas de la ciudad [que] están atravesadas por la lógica del mercado, [lo cual] permite la reproducción de los procesos de diferenciación, segmentación, estratificación y exclusión [que] favorece y beneficia a quienes tienen recursos, que son los que pueden acceder a una calidad de vida negada para las mayorías”<sup>102</sup>.
- 102.** Por otro lado, la igualdad estructural “supone la modificación de las circunstancias que impiden a las personas el ejercicio pleno de los derechos y el acceso a las oportunidades a través de medidas estructurales, legales o de política pública que garanticen en los hechos la igualdad”.
- 103.** Ante esa lógica, el Estado debe contraponer al modelo de exclusión en la ciudad, un modelo inclusivo, de integración social y territorial que ofrezca igualdad de oportunidades para el disfrute de los bienes, servicios, recursos y

---

<sup>100</sup>Cfr. SCJN. Construir la igualdad. Reflexiones en clave judicial. García Huerta, Daniel Antonio Coordinador. Disponible en: [CONSTRUIR LA IGUALDAD DIGITAL.pdf](#) Última consulta: 1 de septiembre de 2025.

<sup>101</sup> Álvarez Icaza, Emilio et. al. “Discriminación y exclusión” Pp. 77 a 96. en OEA. Desigualdad e inclusión sociales en Las Américas. 14 ensayos. Disponible en: [16.pdf](#) Última consulta: 01 de septiembre de 2025.

<sup>102</sup> Figueroa, Marialena, El derecho a la ciudad y las políticas culturales en México. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales Volumen 12, numero 1, pp. 57 y 58.

espacio público que ofrecen las ciudades, posibilitando así el ejercicio real de los derechos, entre ellos el de movilidad.<sup>103</sup>

- 104.** Finalmente, de conformidad con la *Agenda del derecho a la ciudad. Para la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana*, existen ocho componentes del derecho a la ciudad, de los cuales destacamos el sexto, mismo que hace referencia a que se debe contar con “una ciudad con espacios y servicios públicos de calidad que mejoren las interacciones sociales [...], promuevan las expresiones socioculturales, abracen la diversidad y fomenten la cohesión social; una ciudad/asentamiento humano en el que los espacios y servicios públicos contribuyan a construir ciudades más seguras (especialmente para mujeres y niñas) y a satisfacer las necesidades de sus habitantes (especialmente las relacionadas con los medios de subsistencia)”; el cual guarda relación con el objetivo 11.7 del desarrollo sostenible que establece el “acceso a [...] espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad”.
- 105.** La Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad establece que la ciudad debe ejercer una función social, garantizando a todas las personas habitantes, el usufructo pleno de los recursos que ésta misma ofrece; es decir, se debe asumir la realización de proyectos e inversiones en beneficio de la comunidad urbana en su conjunto dentro de criterios de equidad distributiva, complementariedad económica y respeto a la cultura. Asimismo, implica garantizar a todas y todos sus habitantes el usufructo pleno de los recursos que la misma ciudad ofrece, por lo que, en las políticas urbanas debe prevalecer el interés social y cultural colectivo por encima del derecho individual de propiedad y los intereses especulativos<sup>104</sup>.
- 106.** De ahí que sea de especial protección y garantía el uso y disfrute equitativo del espacio y la vía pública al considerarlo como un valor en sí mismo, un bien colectivo del que depende el acceso a una vida digna como parte del contenido del derecho y elemento indispensable de una Ciudad habitable.

### **Motivación:**

- 107.** Esta Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México acreditó que la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México fue omisa en respetar y garantizar el derecho a la ciudad, al restringir a las personas habitantes del Pueblo de Xoco el uso y disfrute equitativos de la ciudad, al no observar algunos de los principios que sustentan ese derecho (equidad, respeto a la

---

<sup>103</sup> Instituto Nacional de Mujeres. Compendio normativo para la construcción de igualdad sustantiva en la Administración Pública Federal. Octubre 2013. P. 3. Disponible en: [compendio\\_normativo\\_construccion\\_igualdad\\_sustantiva.pdf](#) Última consulta: 01 de septiembre de 2025.

<sup>104</sup> Carta Mundial por el derecho a la Ciudad, Foro Social de las Américas-Quito, Julio 2004, Foro Mundial Urbano-Barcelona, octubre 2004, Foro Social Mundial-Porto Alegre, enero 2005, Revisión II Foro Urbano Mundial previa a Barcelona, septiembre 2005, art. II (2.1. y 2.4.).

diversidad cultural, justicia social e igualdad) con la emisión del VISTO BUENO TÉCNICO FAVORABLE al proyecto ejecutivo de la movilidad de los tramos de Mayorazgo de la Higuera, Puente de Xoco y Real de Mayorazgo, en favor de la empresa a cargo del complejo inmobiliario y comercial..

- 108.** Como se mencionó antes, la Constitución Política de la Ciudad de México, en su artículo 12 reconoce al derecho a la ciudad, desde una dimensión de uso y usufructo equitativos y plenos, es decir, del disfrute y aprovechamiento de sus bienes y servicios, con la obligación de conservar su esencia y finalidad colectiva. En el caso que nos ocupa, el ejercicio del derecho a la ciudad en cuanto al componente “equidad” del espacio vial, no fue observado por la SEMOVI al no garantizar a las personas habitantes del Pueblo de Xoco el uso y disfrute de la calle Real de Mayorazgo, pues al haber autorizado el proyecto ejecutivo de movilidad, se alteró sustancialmente la vocación originaria de esa vialidad<sup>105</sup> en perjuicio, fundamentalmente, de las personas habitantes del pueblo, sin dar prioridad a generar auténticamente vías seguras para los peatones y vehículos no motorizado, sino favoreciendo en cambio su uso privativo en favor de los intereses de la empresa a cargo del complejo inmobiliario y comercial.<sup>106</sup>
- 109.** En el caso materia del presente posicionamiento, al expedir el VISTO BUENO TÉCNICO FAVORABLE, la SEMOVI prescindió –injustificadamente- de la expresión de razones que, dieran vista de que hubiese sido considerado desde el principio de **equidad** el uso de las vialidades modificadas entre las personas habitantes del pueblo de Xoco y las personas transitantes y en consecuencia las otras vialidades secundarias que podrían verse implicadas y en consecuencia sustentaran la emisión de dicho documento, y aunque después la Secretaría mencionó como elemento determinante, entre otros, la mejora en la movilidad de la zona<sup>107</sup>, no explicó ni remitió documentación alguna de la que se desprendiera cuáles eran las condiciones previas de la movilidad que debían ser atendidas, así como en qué consistieron esas mejoras o los beneficios que tendrían entre los distintos sectores sociales afectados inicialmente; esta Comisión tampoco tuvo conocimiento de que la autoridad haya dado cuenta de las acciones, análisis o aspectos que valoró para garantizar la funcionalidad de la vialidad afectada; esto es, que los ajustes a la calle real de Mayorazgo tuvieran la capacidad para facilitar la movilidad segura y eficiente de las personas que circulan por la misma, especialmente de las personas habitantes del Pueblo de Xoco<sup>108</sup>. Además, considerando las dimensiones del proyecto, su trascendencia social y que la calle en comento es una de las principales entradas del Pueblo de Xoco, la exigencia de atención del componente de equidad debió incrementarse habida cuenta del aumento del flujo vehicular en la zona y los problemas por el estacionamiento

---

<sup>105</sup> Ver Anexo, evidencias 16, 18 y 20.

<sup>106</sup> Ver Anexo, evidencia 6.

<sup>107</sup> Ver Anexo, evidencia 17.

<sup>108</sup> Ver Anexo, evidencias 3, 9, 13 y 17.

de vehículos en diversas calles; complicaciones para el acceso de los servicios de emergencia al Pueblo y demora en la entrada y salida tanto vehicular en perjuicio directo de las personas habitantes del Pueblo de Xoco.<sup>109</sup>

- 110.** Por lo que hace al **Principio de diversidad cultural** esta Comisión resalta el hecho de que la calle de Real de Mayorazgo es y ha sido relevante para los habitantes del Pueblo de Xoco, no sólo por su utilidad vial tangible, sino especialmente porque tiene trascendencia en su cultura, por su historia, por los desfiles y procesiones que pasan por la calle al celebrarse las fiestas y rituales del Pueblo; situación que aun cuando esto ha sido de conocimiento desde antes de que se iniciaran las obras de modificación de la vialidad, sin embargo, ninguno de estos aspectos fue considerado por la SEMOVI, pues solo se limitó a atender favorablemente la solicitud de la empresa a cargo del complejo inmobiliario y comercial<sup>110</sup>, sin considerar el rechazo manifiesto de las personas habitantes del Pueblo de Xoco, acordado en una asamblea producto de la conservación y desarrollo de sus instituciones sociales, normativas, culturales, económicas y políticas reconocidas desde la Constitución General de la República como reconocimiento del pluralismo jurídico expresado, por ejemplo, a través de los pueblos originarios que, como en el caso que nos ocupa, comunitariamente se pronunciaron en contra de cualquier intervención u obra para modificar la estructura de la calle Real de Mayorazgo en Xoco, y que expresamente hicieron saber la SEMOVI mediante el escrito<sup>111</sup>, previo a la emisión del VISTO BUENO TÉCNICO FAVORABLE, y respecto del cual la autoridad señalada no acreditó ante este organismo haber atendido a su contenido; la autoridad tampoco tomó en cuenta las necesidades, las circunstancias, la cosmovisión y los modos de vida de las personas habitantes del Pueblo de Xoco, quienes tal como ha sido documentado y señalado han cambiado el camino tradicional de sus procesiones religiosas y han tenido impactos relacionados con su identidad como pueblo, inclusive con alcance a futuras generaciones con el riesgo de que ellas no desarrollen el sentido de pertenencia y comunidad que les ha caracterizado; sentimientos de pérdida del lugar, estrés en la vida diaria; daños en los lazos afectivos comunitarios; ruptura de tejido comunitario; rechazo de los nuevos habitantes respecto a sus formas tradicionales comunitarias, como las fiestas patronales<sup>112</sup>.
- 111.** Por su parte, en lo que toca al **principio de justicia social** no escapa de esta Comisión, el hecho de que no se contara con información que permitiera generar la convicción de que se haya observado dicho principio por la SEMOVI, ya que, al emitir su Visto Bueno, debió tener identificados a los sectores y grupos sociales involucrados, sus características o condiciones y sus intereses, con la finalidad de evitar excluir a alguno del goce y disfrute de

---

<sup>109</sup> Ver Anexo, evidencia 18.

<sup>110</sup> Ver Anexo, evidencia 6.

<sup>111</sup> Ver Anexo, evidencia 4.

<sup>112</sup> Ver Anexo, evidencias 4, 16, 18 y 20.

sus derechos. En el caso que nos ocupa, los principales actores a ser considerados, habida cuenta de que serían ellas las personas afectadas y quienes resentirían impactos en sus diversos entornos, eran las personas habitantes del Pueblo de Xoco<sup>113</sup>. En ese sentido, la SEMOVI debió verificar y asegurarse de que el proyecto a ejecutarse para modificar la calle Real de Mayorazgo respetara el uso equitativo del espacio público. A partir de las respuestas que sobre el caso dio la SEMOVI<sup>114</sup> y de la documentación recabada,<sup>115</sup> esta Comisión concluye que no se realizó ningún análisis o se consideraron las características de las personas del Pueblo de Xoco, desde la perspectiva de la justicia social, incluso disponiendo de información necesaria para determinar la trascendencia de la afectación a la calle y que ello le reportaría beneficios exclusivamente a la empresa inmobiliaria responsable de la ejecución del proyecto.

A partir de la presunción legal de que dispone este organismo protector de derechos humanos, en supuestos en los cuales la autoridad indagada no se pronuncie o lo haga deficientemente, es que podemos aseverar que la SEMOVI no consideró el principio de justicia social, habida cuenta que no acreditó con ningún informe ni por medio de ningún otro medio de convicción que sus determinaciones hubieren estado orientadas a favorecer a la sociedad en general, así como tampoco aportó elementos que lo hicieren verosímil; en cambio, simplificó su labor prescindiendo de valoraciones sustantivas, estudios objetivos de impactos cuantitativos y cualitativos en la población en general y, en particular, respecto de las personas habitantes del Pueblo de Xoco, otorgando su anuencia para la ejecución de un proyecto que limitó el ejercicio pleno del derecho a la Ciudad, desde la perspectiva de justicia social.

- 112.** En el presente caso, la SEMOVI no atendió al **principio de igualdad** porque no sólo debió observar que el proyecto presentado por la empresa a cargo de la construcción favoreciera intereses particulares o pretensiones de unas cuantas personas,<sup>116</sup> sino que debió poner especial atención y garantizar que en la ejecución de ese proyecto se cumplieran las condiciones señaladas por el Comité de Patrimonio Inmobiliario al autorizar el PATR a la empresa para el uso y aprovechamiento de la calle Real de Mayorazgo, en el sentido de que debía mejorar la calidad del entorno y que la construcción del deprimido en la zona no debía afectar esa calle.<sup>117</sup>
- 113.** Tales condiciones no fueron acatadas puesto que el cierre de la calle multicitada, lejos de haber representado una mejora cualitativa para la movilidad, acceso y desplazamiento al interior y exterior de la zona por parte de las personas habitantes del Pueblo de Xoco y para la gente en general

---

<sup>113</sup> Ver Anexo, evidencias 4.

<sup>114</sup> Ver Anexo, evidencias 4, 6, 9, 13 y 17.

<sup>115</sup> Ver Anexo, evidencias 1, 3, 5, 7, 10, 11, 12, 14, 15.

<sup>116</sup> Ver Anexo, evidencias 1 y 6.

<sup>117</sup> Ver Anexo, evidencia 10.

significó, como significa hasta ahora, un detrimento en el disfrute cotidiano de su derecho a la Ciudad<sup>118</sup>. Pues esta Comisión considera que, las modificaciones a la vialidad constituyen, en síntesis, un ejercicio desigual del derecho a la ciudad entre el disfrute y aprovechamiento obtenido por la empresa inmobiliaria en beneficio del fácil acceso a las personas visitantes, consumidoras o usuarias de dicho complejo y el deparado a las personas habitantes del Pueblo de Xoco.

- 114.** Además, en inobservancia del principio de igualdad, para la expedición del VISTO BUENO TÉCNICO FAVORABLE, la SEMOVI pasó por alto la desigualdad estructural existente entre las condiciones e intereses de las personas habitantes del Pueblo de Xoco y los de la empresa a cargo del complejo inmobiliario, lo que le hubiere permitido identificar estas circunstancias absolutamente dispares y, en consecuencia, adoptar medidas de inclusión o, al menos, condiciones favorables para las personas habitantes del Pueblo de Xoco y las personas en general y no –como en el caso particular– ocurrió al haber favorecido sin mayores justificaciones a una empresa desarrolladora a cargo del proyecto ejecutivo.
- 115.** Por otro lado, es importante destacar, que los espacios públicos, principalmente las calles son el centro de la vida comunitaria, por lo que deben ser accesibles a todas las personas, ya que es en estos espacios donde las personas conviven e interactúan. Pero también, las calles son de gran relevancia para el fortalecimiento del tejido social; porque representan un elemento de identidad y seguridad, relacionados, entre otros aspectos, con la permanencia de las condiciones físicas de esos espacios públicos en los cuales realizan sus actividades cotidianas. En el caso que nos ocupa, la SEMOVI, no consideró los aspectos descritos, y al favorecer la solicitud de la empresa a cargo del complejo inmobiliario y comercial<sup>119</sup>, las personas habitantes del pueblo de Xoco han tenido, entre otros, impactos relacionados con su identidad como pueblo, sentimientos de pérdida los cambios físicos de la calle; ruptura de tejido comunitario.<sup>120</sup>
- 116.** El derecho a la ciudad, se insiste, es un derecho colectivo que no sólo busca garantizar los derechos individuales de las personas habitantes de un espacio o espacios específicos, sino que se erige como un derecho llave para acceder a otros tantos, como el derecho a la movilidad, cuyo contenido se desarrolla enseguida.

---

<sup>118</sup> Ver Anexo, evidencias 16, 18 y 20.

<sup>119</sup> Ver Anexo. Evidencia 13.

<sup>120</sup> Ver anexo, evidencias 16.

## VI.2. El derecho a la movilidad.

- 117.** En el artículo 4, párrafo veintiuno la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos<sup>121</sup>, establece que *“toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”*. Asimismo, señala como una de las facultades del Congreso de la Unión, en su artículo 73, fracción XXIX-C, la de *“expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en [...] materia de movilidad y seguridad vial”*.
- 118.** En el artículo 1 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se mencionan las obligaciones de todas las autoridades de promover, respetar, proteger y garantizar todos los derechos humanos, las cuales deben ser observadas respecto del derecho a la movilidad.
- 119.** La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece en su artículo 33, que la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México *“establecerán en su normativa aplicable que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio.”*
- 120.** A nivel local, la Constitución Política de la Ciudad de México, en su artículo 13, apartado C, refiere el derecho a la vía pública señalando que *“toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas”*. Asimismo, en el mismo numeral en su apartado E, indica que:
- a.** Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.
  - b.** Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento

---

<sup>121</sup> Disponible en <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf> (última consulta: 23 de mayo de 2025).

los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

121. De manera complementaria, la Ley Constitucional de Derechos Humanos y sus Garantías de la Ciudad de México, en su artículo 98 refiere que las personas tienen derecho al *“efectivo desplazamiento de individuos en condiciones suficientes, frecuentes, dignas, accesibles y asequibles, sin discriminación y con seguridad para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo.”* Asimismo, determina que el Estado, por conducto de las autoridades correspondientes, diseñará e implementará políticas, programas y acciones públicas con el fin de garantizar el derecho a la movilidad, observando los principios de seguridad, accesibilidad, igualdad, calidad, con innovación tecnológica y que en general contribuyan a disminuir de manera progresiva las emisiones contaminantes en el medio ambiente.
122. Por su parte, la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad en su artículo XIII, en el que se estableció que *“[...] 2. Las ciudades deben estimular el uso de vehículos no contaminantes y se establecerán áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día. 3. Las ciudades deben promover la remoción de barreras arquitectónicas, la implantación de los equipamientos necesarios en el sistema de movilidad y circulación y la adaptación de todas las edificaciones públicas o de uso público y los locales de trabajo y esparcimiento para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.”*<sup>122</sup>
123. Asimismo, el artículo 7.10 de la Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes estableció el derecho a la movilidad local y a la accesibilidad, refiriendo que *“toda persona tiene derecho a un tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente y a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana. Toda persona discapacitada tiene derecho a que se facilite su movilidad y a la supresión de todas las barreras arquitectónicas.”*
124. La Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas aprobó en 2015 los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en los cuales se encuentran algunos relacionados con la movilidad urbana como el 9.1. que establece el desarrollo de *“infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso equitativo y asequible para todos”*. Asimismo, en la meta 11.2. se indica que *“para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las*

---

<sup>122</sup> Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. Foro Social de las Américas Quito Julio 2004, Foro Mundial Urbano Barcelona Quito Octubre 2004. Disponible en: [rpc\\_n5\\_2012\\_doc1.indd](#) Última consulta: 28 de agosto de 2025.

*mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas adultas mayores.”*

125. En ese sentido, el diseño de la política pública y de los sistemas de movilidad urbana<sup>123</sup> debe hacerse simultáneamente desde su dimensión social, es decir, como un asunto de derechos humanos, de bienestar y de igualdad. En sociedades altamente urbanizadas, aquellos sistemas son un medio a través del cual se desarrollan otros derechos como el acceso a la educación o el acceso a los lugares de trabajo, lo que contribuye a minimizar las brechas de desigualdad. Es así que surgen nuevas necesidades, nuevos derechos y, sobre todo, nuevas obligaciones para el Estado.<sup>124</sup>
126. Entonces, ese conglomerado de acciones que el Estado tiene el deber de confeccionar e implementar es lo que conocemos como sistema integral de movilidad que deberá entenderse como el conjunto de factores técnico-industriales, normativos, institucionales y de infraestructura (públicos y privados), integrados e interconectados, que hacen posible la realización de movimientos en un territorio. De esta manera, la movilidad se sitúa en el punto donde convergen las distintas formas de transporte –incluyendo la caminata –, la infraestructura vial y de apoyo y el espacio público. Por un lado, depende de la existencia de un sistema integrado e interconectado de diversos modos de transporte utilizados para la realización de los movimientos en el espacio. Por otro, requiere de una infraestructura vial y de apoyo accesible y sin ningún tipo de discriminación que asegure sus funciones de acceso y enlace, como estaciones, paradas de espera y centros de intercambio modal. Finalmente, implica la existencia de un espacio público adecuado que permita a las personas apropiarse de él mediante su uso y disfrute cotidiano.<sup>125</sup>
127. En otra categoría de análisis, el derecho a la movilidad tiene dos dimensiones, una individual y otra colectiva: la individual es el derecho de cada persona a decidir libremente su movimiento y la manera en cómo lo hace en un lugar determinado; la colectiva, se refiere al derecho de todas las personas y de la sociedad a la coexistencia de una gran variedad de formas de movilidad que respondan a los diversos modos de vida y actividades que la conforman, las cuales deben permitir la satisfacción de necesidades y el desarrollo de la población en su conjunto, tomando en consideración la

---

<sup>123</sup> Los sistemas de movilidad urbana (SMU) son elementos que contribuyen, según el caso, al goce de ciertos derechos o, por el contrario, a la violación de estos y a mejorar o empeorar la calidad de vida de las personas.

<sup>124</sup> *Inclusión y movilidad urbana con un enfoque de derechos humanos e igualdad de género. Marco de análisis e identificación de instrumentos de política para el desarrollo de sistemas sostenibles de movilidad urbana en América Latina.* CEPAL y Cooperación Alemana, 2022, p. 11. Disponible en <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/f668d5e7-f15b-40dd-8a3e-26e73e6a18b0/content>. Última consulta: 22 de mayo de 2025.

<sup>125</sup> Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal, 2011-2012, México, CDHDF, 2013, p. 34. Disponible en <https://cdhcm.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf> (última consulta: 22 de mayo de 2025).

protección al ambiente y las condiciones más amplias de inclusión para todas las personas sin excepción. En virtud de su alcance, la dimensión colectiva debe prevalecer siempre sobre la individual.<sup>126</sup>

**128.** Por lo que hace al derecho a la movilidad, de manera general, podemos decir que esas obligaciones consisten en:

- Obligación de respetar el derecho a la movilidad: exige a las autoridades a abstenerse de interferir directa e indirectamente en el ejercicio del derecho a la movilidad. En especial, las autoridades deben contenerse de toda práctica o actividad que deniegue o restrinja el acceso al derecho a la movilidad en igualdad de condiciones; y velar por una distribución equitativa de todas las instalaciones y servicios disponibles que tengan como fin hacer efectivo el derecho a la movilidad urbana.
- Obligación de proteger el derecho a la movilidad: las autoridades están obligadas a impedir que terceras personas –particulares, grupos, empresas y otras entidades– o aquellas que actúen en su nombre menoscaben de algún modo el disfrute del derecho a la movilidad.
- Obligación de garantizar el derecho a la movilidad: las autoridades deben reconocer el derecho a la movilidad; lo que implica que el Estado asuma un papel rector en la planeación y regulación del sistema de movilidad con el objetivo de asegurar la existencia, integración e interconexión de los diversos medios de transporte, de la infraestructura vial y de apoyo, y del espacio público en toda la ciudad.
- Obligación de promover el derecho a la movilidad: las autoridades deben generar y proporcionar información apropiada y de fácil entendimiento acerca de este derecho y, en especial, sobre las diferentes opciones de movilidad.

#### **VI.2.1. Omisión de garantizar la movilidad en condiciones de accesibilidad, calidad, diseño universal, equidad, habitabilidad, progresividad y sostenibilidad.**

**129.** A fin de garantizar el derecho a la movilidad, existen diversas obligaciones que las autoridades deben cumplir a nivel local, en este caso, las plasmadas en primer término en la Ley General de Movilidad y de Seguridad Vial y la Ley de Movilidad de la Ciudad de México precisa los elementos y caracteres esenciales de la movilidad como derecho humano y sobre todo que el centro de este derecho y su ejercicio diario es la persona a quien deberá otorgarse

---

<sup>126</sup> Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal, 2011-2012, México, CDHDF, 2013, p. 33. Disponible en <https://cdhcm.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf> (última consulta: 22 de mayo de 2025).

prioridad en la utilización del espacio vial a partir de la valoración jerárquica de la movilidad en la que las personas peatonas, personas con discapacidad y movilidad limitada encabezan la lista.<sup>127</sup>

**130.** En el artículo 4 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial,<sup>128</sup> se establecen los principios de la movilidad, de los cuales, para los propósitos del presente pronunciamiento, destacamos los siguientes:

**a) Accesibilidad.** Entendido como la garantía de acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares, mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos de atención prioritaria.

**b) Calidad.** Que se traduce en la garantía de que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas.

**c) Diseño universal.** Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las características de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad.

**d) Equidad.** En materia de movilidad, cualquier acto administrativo habrá de partir del reconocimiento de las condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades entre todas las personas, así como para grupos de atención prioritaria.

**e) Habitabilidad.** Que consiste en la generación de condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura.

**f) Progresividad.** El Estado debe garantizar que el derecho a la movilidad y los otros derechos a él relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía.

---

<sup>127</sup> Ley de Movilidad de la Ciudad de México, artículo 5° y 6°.

<sup>128</sup> Disponible en <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf> (última consulta: 23 de mayo de 2025).

**g) Sostenibilidad.** Las instancias públicas competentes, habrán de asegurarse de satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras.

**131.** Ahora bien, el sistema institucional que rige la movilidad en la Ciudad de México está conformado por diversos subsistemas y componentes,<sup>129</sup> sin embargo, es a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, a la que, como cabeza de sector, corresponde el desarrollo integral de la movilidad, el transporte, el control del autotransporte urbano, así como la planeación y la operación de las vialidades.

**132.** De conformidad con la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, corresponde a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México *“el despacho de las materias relativas a la planeación, control y desarrollo integral de la movilidad, así como establecer la normatividad, los programas y proyectos necesarios para el desarrollo de la red vial,”*<sup>130</sup> por lo cual, se le encomiendan las siguientes facultades:

**a.** Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas.<sup>131</sup>

**b.** Evaluar los estudios de impacto de movilidad de su competencia y emitir opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obra y actividades por parte de particulares, de conformidad con esta ley, el Reglamento y demás normativa aplicable.<sup>132</sup>

---

<sup>129</sup> La SEMOVI es la autoridad responsable de la regulación del servicio de transporte individual de pasajeros, taxi, en su modalidad convencional o a través de aplicación, de los Sistemas de Transporte Individual Sustentable (SiTIS) y de la regulación del transporte concesionado (microbús y vagonetas). La administración de los distintos servicios de transporte público está a cargo de un conjunto de organismos desconcentrados que conforman el Sistema Integrado de Transporte Público. Cada uno de estos organismos está sectorizado a la Secretaría de Movilidad y cuenta con personalidad jurídica y patrimonio propio (Servicio de Transportes Eléctrico, Sistema de Transporte Colectivo, Red de Transporte de Pasajeros, el Metrobús); el Órgano Regulador del Transporte que incluye a los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) y al sistema de transporte público Cablebús; el sistema de bicicletas públicas ECOBICI. También se suman también las acciones coordinadas por otras dependencias de gobierno, como la Secretaría de Seguridad Ciudadana, la Secretaría de Planeación y Ordenamiento Territorial, la Secretaría de Obras y Servicios y las 16 Alcaldías. Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2020-2024. Diagnóstico Técnico. Pp. 8-9. Disponible en: [PIM-2019-2024 .pdf](#) Última consulta: 26 de mayo de 2025.

<sup>130</sup> Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México. Artículo 36.

<sup>131</sup> Ley de Movilidad de la Ciudad de México. Artículo 12, fracción I.

<sup>132</sup> Ley de Movilidad de la Ciudad de México. Artículo 12, fracción LIII.

c. La regulación de la red vial de la Ciudad estará a cargo de la Secretaría, en el ámbito de su competencia, cualquier proyecto de construcción que se ejecute requerirá de su autorización.<sup>133</sup>

**133.** El artículo 6 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México señala que para el establecimiento de la política pública en materia de movilidad se considerará el nivel de vulnerabilidad de las personas usuarias, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad a la utilización del espacio vial y revalorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad<sup>134</sup>:

- I. Peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;
- II. Ciclistas;
- III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;
- IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
- V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y
- VI. Usuarios de transporte particular automotor.

**134.** En la normatividad reglamentaria, podemos destacar algunas funciones que son obligatorias para la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, como son:

a. En el Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración, establece que corresponde a la Dirección General de Planeación y Políticas de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México *“analizar y dar seguimiento, directamente o por conducto de terceros, a todos los programas y proyectos en materia de movilidad y turnar los resultados a las Unidades Administrativas competentes de la Secretaría para adoptar las medidas correctivas.”*<sup>135</sup>

b. En el Manual Administrativo de la Secretaría de Movilidad se menciona que corresponde a una de las áreas de la referida Dirección General lo siguiente: *“a) evaluar los estudios de impacto de movilidad sobre influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas dentro del territorio de la Ciudad de México para evitar efectos negativos sobre la calidad de vida y la competitividad urbana y; b) realizar supervisiones técnicas durante el desarrollo de proyectos y su implementación, con la finalidad de verificar que se llevan a cabo de conformidad con los proyectos autorizados y la normatividad aplicable en materia de movilidad.”*

---

<sup>133</sup> Ley de Movilidad de la Ciudad de México. Artículo 181.

<sup>134</sup> En el ámbito federal, la jerarquía de movilidad se encuentra establecida en el artículo 6 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

<sup>135</sup> Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración. Artículo 195.

c. El mismo Manual refiere que también a esa Dirección, a través de una de sus Subdirecciones le corresponde: “a) evaluar los estudios de impacto de movilidad y emitir opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obras y actividades por parte de particulares y; b) evaluar solicitudes derivadas de peticiones ciudadanas y otros entes para dictaminar la modificación, incorporación o retiro de infraestructura, servicios y demás elementos incorporados a la vía”.

d. Finalmente, el mismo cuerpo normativo dispone que una Jefatura de Unidad Departamental dependiente de la Dirección General de Planeación y Políticas será la encargada de “analizar y evaluar proyectos ejecutivos, estudios de movilidad y cumplimiento de obra, referentes al cumplimiento de las medidas de integración urbana en materia de movilidad”.

## Motivación

135. Esta Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México acreditó que la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México fue omisa en respetar, proteger y garantizar el derecho a la movilidad de las personas habitantes del Pueblo de Xoco al proporcionar el VISTO BUENO TÉCNICO FAVORABLE, así como, determinar que el puente vehicular (deprimido) se encontraba en condiciones para iniciar operaciones.<sup>136</sup>
136. Lo anterior es así considerando que la administración pública distribuye sus diversas atribuciones en varias dependencias, las cuales están facultadas en materias específicas, para adoptar y ejecutar determinaciones respecto del proceder del Estado. En ese sentido, el actuar de los órganos de Gobierno deberá estar enfocado en la creación y/o el fortalecimiento de políticas públicas para promover, respetar, proteger y garantizar, diversos derechos de las personas habitantes de la Ciudad de México, como el derecho a la movilidad, de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.
137. En virtud de lo anterior, a la SEMOVI le corresponde el despacho de las materias relativas a la planeación, control y desarrollo integral de la movilidad en la ciudad, es por ello, que al ser la autoridad especializada en la materia que nos ocupa en el presente documento recomendatorio, le concierne la adopción de políticas públicas y de medidas específicas tendientes al desarrollo integral de la movilidad, el uso equitativo del espacio vial y la conformación de una infraestructura vial bajo diversos **principios**, que se desarrollarán enseguida, mismos que no observaron en el presente caso, al simplificar su actuar en dos actos administrativos, para dar su visto bueno a fin de que se llevaran a cabo los trabajos e inicio de operación del puente vehicular (deprimido) sobre la calle Real de Mayorazgo.<sup>137</sup>

---

<sup>136</sup> Ver Anexo, evidencias 6 y 9.

<sup>137</sup> Ver Anexo, evidencias 6 y 9.

138. En ese sentido, podemos señalar que, así como los derechos humanos son interdependientes, ya que se genera una obligación de otorgar igual importancia a todos, podemos señalar que los principios en materia de movilidad se rigen por la misma premisa, ya que no pueden separarse uno de otros, porque ante la falta y observancia de alguno de ellos no se garantizaría de manera integral el derecho a la movilidad.
139. Al respecto, con sus actuaciones, la Secretaría de Movilidad desatendió diversos principios característicos del derecho a la movilidad, como el de accesibilidad, calidad, progresividad, entre otros más que se señalarán enseguida; ello teniendo como común denominador la omisión en ejercer sus facultades en la materia, destacando las de realizar una labor de seguimiento y supervisión a los trabajos e inicio de operaciones del deprimido.
140. Tal como se ha precisado en diferentes oportunidades, uno de los principios rectores en la materia, es el de **accesibilidad** enfocado a garantizar un plano de igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público e infraestructura, eliminando todo tipo de exclusiones, restricciones físicas, culturales, y económicas o de cualquier otra naturaleza. El primer aspecto que debemos destacar es que la construcción del deprimido configuró una limitante al tránsito de las personas habitantes del pueblo de Xoco, ya que el cierre y modificación de la calle Real de Mayorazgo representó un impacto significativo, debido a que esa vialidad era el acceso principal al pueblo, en tanto vía de acceso peatonal inmediato y rápido para ingresar del metro Coyoacán y de Av. Universidad al Pueblo<sup>138</sup>. El segundo aspecto advertido por esta Comisión respecto de la inobservancia de este principio, es que las modificaciones que se realizaron a la calle Real de Mayorazgo no fueron concebidas pensando en las personas habitantes del Pueblo de Xoco ni tampoco como un aporte para la dimensión social de la movilidad, ya que – a partir de la intervención de la calle- las personas habitantes fueron restringidas en su derecho a la apropiación de ese espacio mediante su uso y disfrute cotidiano, ya que las modificaciones autorizadas y ejecutadas solo se enfocaron en las necesidades de movilidad de quienes a la postre habitarían o visitarían el entonces nuevo complejo inmobiliario y comercial.<sup>139</sup> En tales circunstancias, la Secretaría de Movilidad no acreditó haber generado las condiciones necesarias para que los habitantes del Pueblo de Xoco continuaran haciendo uso de la vialidad principal de acceso y, por el contrario, con su determinación avaló que fueran considerados únicamente los intereses de una empresa para la determinación del destino y la modalidad en que, a partir de entonces, se utilizaría la calle Real de Mayorazgo en materia de movilidad, originando con ello que no se garantizara la accesibilidad tanto física, cultural y social de la mencionada vialidad<sup>140</sup>.

---

<sup>138</sup> Ver Anexo, evidencias 16, 18 y 20.

<sup>139</sup> Ver Anexo, evidencia 16.

<sup>140</sup> Ver Anexo, evidencias 3, 9, 13 y 17.

141. Con atribuciones expresas y claras al respecto, una de las responsabilidades de la SEMOVI como instancia pública especializada en materia de movilidad es, entre otras, la realización de estudios o análisis sustantivos respecto de la conveniencia, trascendencia e impactos que traería consigo la modificación a una de las principales entradas al Pueblo de Xoco, desde una perspectiva técnica de sus áreas expertas en la materia, como la Dirección General de Planeación y Políticas; sin embargo, como ya ha quedado de manifiesto, la autoridad únicamente limitó su actuar a la emisión de dos oficios en los que determinó que los trabajos podían iniciarse y que el deprimido podía empezar a funcionar,<sup>141</sup> sin que los mismos estuvieran sustentados en documentación en la que constara un análisis de carácter especializado y/o científico, para precisar cuáles eran los alcances de su autorización, las condiciones necesarias para mantenerla, acciones de mitigación a implementar, entre otras cuestiones indispensables para un proyecto de la magnitud y trascendencia vial y social de la intervención de la calle Real de Mayorazgo. En virtud de ello, este Organismo advierte que la Secretaría faltó a su deber de observar el principio de **calidad**, es decir, que no garantizó que la nueva infraestructura y los servicios viales modificados por los trabajos desarrollados en la calle Real de Mayorazgo contaran con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento y sobre todo con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de todas las personas, omitiendo con ello atender la dimensión colectiva del derecho a la movilidad.<sup>142</sup>
142. La SEMOVI también fue omisa en garantizar que las modificaciones efectuadas en la calle Real de Mayorazgo cumplieran con un **diseño universal**, esto lo podemos advertir desde tres omisiones en las que incurrió la autoridad señalada. La primera de ellas, relacionada con el fin por el cual se realizaron las modificaciones de la calle Real de Mayorazgo, ya que si bien las adecuaciones de esa vialidad y la glorieta arbolada fue promocionada como un espacio de recreación que contribuiría al medio ambiente, dichos espacios se habilitaron teniendo como eje la generación de accesos peatonales y vehiculares pero para quienes visitan la plaza comercial y no para quienes ya habitaban esos espacios, orillando a los pobladores de Xoco a enfrentarse a una infraestructura de movilidad peatonal fragmentada, insegura, ineficiente, inequitativa o inexistente, que no fue pensada, ni diseñada para ellos, tal como se deja de manifiesto en el “Diagnóstico de Movilidad del Pueblo Originario de San Sebastián Xoco”, aspectos ante los cuales la SEMOVI no realizó manifestación o análisis alguno para que todas y todos fueran incluidos.<sup>143</sup> La segunda está relacionada con el hecho de que la autoridad también ignoró las características culturales particulares de este centro de población, toda vez que la calle Real de Mayorazgo era de relevancia y trascendencia por su historia, por los desfiles y procesiones que pasan por esa calle al celebrarse las fiestas y rituales del pueblo, y por ser una de las entradas al mismo,

---

<sup>141</sup> Ver Anexo, evidencias 6 y 9.

<sup>142</sup> Ver Anexo, evidencias 16, 18 y 20.

<sup>143</sup> Ver Anexo, evidencias 16 y 20.

situación que modificó significativamente la vida cultural de la población.<sup>144</sup>La tercera omisión guarda relación con la infraestructura vial, la cual debe contar con los estándares de movilidad comprendidos en la normatividad de la materia y, para ese efecto, la SEMOVI tuvo que emitir sus vistos buenos técnicos ponderando a la base de la pirámide de movilidad compuesta, fundamentalmente, por personas peatonas y ciclistas; sin embargo, en su lugar, priorizó al sector que constituye la cúspide piramidal integrada por conductores de vehículos automotores de uso privado.<sup>145</sup>

- 143.** En aras de que todas las personas sean consideradas centralmente ante los múltiples cambios en la urbe, especialmente en aquellos de origen antropogénico susceptibles de previsión, análisis y control de sus efectos, tal como representa un proyecto inmobiliario y comercial como para el que se solicitó el VISTO BUENO TÉCNICO FAVORABLE, la autoridad tiene la obligación de observar **el principio de equidad**, es decir, que su actuar ante la consolidación de esos desarrollos inmobiliarios, deba efectuarse a partir del reconocimiento de las condiciones y aspiraciones diferenciadas de cada una de las partes que intervienen o que serán afectadas -como el Pueblo de Xocoteniendo como eje rector el ejercicio igual de derechos y oportunidades entre todas las personas. En virtud de ello, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, desde un primer momento en que otorgó su VISTO BUENO TÉCNICO FAVORABLE para la construcción del deprimido,<sup>146</sup> así como para la operación del mismo,<sup>147</sup> debió valorar, además de la cuestiones estrictamente técnicas, que dichas intervenciones no solo implicaran un beneficio bajo la lógica del mercado, sino que también éstas fueran eficientes y equitativas y garantizar que no causaran daños o impactos no deseados para el interés poblacional general como en el caso particular ocurrió con los impactos sensibles para las personas peatonas que cotidianamente transitaban por esa vialidad; lo cual queda de manifiesto, que no fue así, ya que debido a lo señalado por parte del peticionario y lo observado por personal de esta Comisión, en la inmediaciones del desarrollo inmobiliario se favorecieron las condiciones para la alta presencia y circulación de vehículos motorizados en claro perjuicio del número y condiciones inadecuadas para el tránsito peatonal.<sup>148</sup>



imágenes tomadas por personal de esta Comisión el 24 de junio de 2025

<sup>144</sup> Ver Anexo, evidencia 16.

<sup>145</sup> Ver Anexo, evidencia 6 y 16.

<sup>146</sup> Ver Anexo, evidencia 6.

<sup>147</sup> Ver Anexo, evidencia 9.

<sup>148</sup> Ver anexo, evidencia 18 y 20.

144. La SEMOVI también tenía la responsabilidad de observar el principio de **habitabilidad**, es decir, tenía que observar que las modificaciones autorizadas en la calle Real de Mayorazgo cumplieran la función de movilidad y la creación de un espacio público de calidad, a través de la interacción social (habitantes residentes, personas usuarias de centro comercial y nuevos residentes) y la diversidad de actividades (comercial, cultural y habitacional). Al respecto, dichas condiciones no fueron garantizadas por parte de la SEMOVI<sup>149</sup>, toda vez que los habitantes del Pueblo de Xoco, han manifestado que los nuevos habitantes rechazan sus formas tradicionales comunitarias, como las fiestas patronales y muchos habitantes originarios han contemplado la posibilidad de dejar sus hogares por los costos elevados de los servicios y las constantes expresiones de violencia hacia ellos. Lo anterior, debido a que consideran que si bien no han sufrido un proceso de desplazamiento territorial, las diversas transformaciones urbanas que han estado sucediendo alrededor del Pueblo de Xoco, han generado en los vecinos sentimientos de pérdida del lugar, estrés por la vida diaria, sensaciones de injusticia, daños en los lazos afectivos y en el núcleo del hogar, además, de severas consecuencias en términos psicológicos que el gobierno y los desarrolladores no contemplaron en sus medidas de mitigación y de integración.<sup>150</sup>

145. La Ciudad de México está en constante cambio en cuanto a movilidad se refiere, siendo uno de los principales factores, los proyectos inmobiliarios que se han llevado a cabo en los últimos años, por lo cual, cada una de las autoridades tiene la obligación de que el impacto que éstas provoquen, no representen el menoscabo de derechos para las personas; por lo tanto, en el presente caso, a la SEMOVI le correspondía garantizar que las condiciones en las que las personas que habitan en el Pueblo de Xoco y que transitan por la zona mejoraran, a fin de incrementar el grado de su tutela, respeto y protección del derecho a la movilidad. No obstante lo anterior, la SEMOVI fue omisa en observar el principio de **progresividad**, ya que las modificaciones autorizadas para la calle Real de Mayorazgo favorecieron preponderantemente a un interés privado,<sup>151</sup> porque las mismas fueron realizadas para que el complejo inmobiliario tuviera un acceso vehicular, olvidando con ello priorizar la infraestructura vial adecuada para las personas peatonas y ciclistas que son la base del esquema de movilidad en la ciudad y, en su lugar, se priorizó al sector constituido por conductores de vehículos automotores de uso privado. Asimismo, las modificaciones a la calle Real de Mayorazgo no solo representaron un cambio a dicha vialidad, sino también al trayecto y al uso que se le ha dado a las diversas calles que rodean al Pueblo de Xoco, ya que ahora las mismas se han convertido en un estacionamiento alterno para las personas que generalmente visitan el centro comercial,<sup>152</sup> en el que las personas del pueblo de Xoco no están incluidas. Efecto secundario

---

<sup>149</sup> Ver Anexo, evidencias 9 y 17.

<sup>150</sup> Ver Anexo, evidencia 16.

<sup>151</sup> Ver Anexo, evidencia 6.

<sup>152</sup> Ver Anexo, evidencia 20.

que tampoco fue previsto por la instancia especializada en la materia a quien se dirige el presente pronunciamiento.

**146.** Todo proceso de cambio estructural en la Ciudad de México, como ya se ha mencionado, debe representar pocos impactos negativos, tanto en el medio ambiente como en la calidad de vida de las personas, esto también implica que las modificaciones que se hacen en materia de movilidad en la ciudad, garanticen a las generaciones presentes y futuras un beneficio continuo. Bajo esa premisa, la SEMOVI debía garantizar la **sostenibilidad** en las modificaciones realizadas en la calle Real de Mayorazgo; sin embargo, los efectos negativos por las modificaciones sucedieron de dos formas, una física y otra social. La primera, señalan las personas habitantes del Pueblo de Xoco, fue que en la mencionada vialidad desde antes de los trabajos se colocaron algunos tapias para impedir el libre tránsito en parte de la calle,<sup>153</sup> además de que talaron árboles y con las alteraciones a la calle, se vio afectado su entorno ya que aumentó el flujo vehicular en la zona. Además, de que la problemática del estacionamiento de vehículos en las calles San Felipe (entre Real de Mayorazgo y Río Churubusco), Puente Xoco, Mayorazgo de Higuera, Mayorazgo de Orduña, Mayorazgo de Solís y San Felipe (hacia Popocatepetl) aumentó considerablemente, lo que dificulta más el acceso de los servicios de emergencia al Pueblo de Xoco; abunda el estacionamiento de motocicletas; y las personas tardan entre 30 y 40 minutos en entrar o salir en vehículos.<sup>154</sup> El segundo efecto, fue el de carácter social, pues aunque las personas habitantes del Pueblo de Xoco no han sufrido un desplazamiento forzado, como se mencionó de forma contextual, sí han experimentado una reducción del territorio que originalmente formaba parte de su identidad comunitaria a raíz de las modificaciones en la vialidad realizadas con motivo del desarrollo comercial e inmobiliario, lo que, al pasar de los años influirá en la reducción de la vida cultural de las personas habitantes del Pueblo de Xoco, afectando incluso en que las futuras generaciones tengan afectaciones en ese sentido de pertenencia y comunidad. Otro de los efectos negativos fue la desarticulación del movimiento social, debido a que las personas vecinas que se organizaron para defender la calle, ante la omisión de la SEMOVI, pues al principio participaron muchas personas del pueblo, pero debido al desgaste y la situación de alerta en la que vivían, algunas personas ya no participaron. Asimismo, las personas pobladoras refirieron que una vez que se les “quitó” la calle de Real de Mayorazgo se desarticuló la movilización social, pues vivieron sentimientos de derrota, injusticia y despojo.<sup>155</sup>

**147.** Además de las omisiones descritas, en las que se advierte que la SEMOVI no observó algunos de los principios fundamentales en materia de movilidad, existen otras faltas por parte de dicha autoridad que contribuyeron a que no se respetara y garantizara el derecho a la movilidad de las personas habitantes

---

<sup>153</sup> Ver Anexo, evidencia 8.

<sup>154</sup> Ver Anexo, evidencia 18 y 20.

<sup>155</sup> Ver Anexo, evidencia 16.

del Pueblo de Xoco, aun cuando hubo manifestaciones públicas y en muy diversas ocasiones, en relación con su oposición a la construcción del complejo inmobiliario y comercial, como también ocurrió con el rechazo expresó que, por escrito, las personas habitantes del pueblo de Xoco hicieron saber a la SEMOVI respecto de la modificación de la calle Real de Mayorazgo.<sup>156</sup> En tales condiciones de oposición popular conocidas por la SEMOVI, tal instancia debió considerar a cabalidad la postura de las personas habitantes del Pueblo de Xoco que adoptaron legítimamente en ejercicio de su derecho a preservar sus instituciones jurídicas, sociales y culturales tradicionales en los términos mandados constitucionalmente -antes de emitir su autorización- y los impactos que traería a la población y particularmente a la del Pueblo de Xoco, la modificación a la calle Real de Mayorazgo. Deber normativo que la autoridad responsable desatendió en perjuicio de las personas habitantes del Pueblo de Xoco.

- 148.** Es importante mencionar que, la SEMOVI no remitió a esta Comisión el soporte documental que sustentara que había llevado a cabo la efectiva y sustantiva revisión del proyecto ejecutivo aprobado para intervenir la calle Real de Mayorazgo que, lógicamente entrañaba efectos sensibles en la movilidad no sólo de las personas habitantes del pueblo de Xoco sino de la población en general, habida cuenta de que el espacio a intervenir es una vialidad pública y, en consecuencia, debió dar cuenta de las razones por las que consideró que el mismo contara con todo lo necesario para emitir el visto bueno técnico favorable.<sup>157</sup>
- 149.** Como antecedente, es preciso señalar que el 8 de marzo de 2017, el Comité de Patrimonio Inmobiliario autorizó un PATR con el objetivo específico de crear un espacio público peatonal a nivel de calle en la referida vialidad. El mismo permiso señaló que dicho espacio debía mejorar la calidad del entorno y que la construcción del deprimido en la zona no debía afectar la calle Real de Mayorazgo.<sup>158</sup> Por tanto, el papel que debió desempeñar la SEMOVI no era el de observadora ni garante de que los trabajos constructivos y adecuaciones viales resultaran provechosas para el complejo inmobiliario, sino verificar que ellos representaran mejores condiciones de movilidad, accesibilidad y seguridad vial para las personas habitantes y visitantes del Pueblo de Xoco, principalmente a nivel peatonal<sup>159</sup>. Lo anterior no resultó así, pues las modificaciones proyectadas por la empresa inmobiliaria, representaron una desigualdad en el ejercicio del derecho a la movilidad entre los actores involucrados<sup>160</sup> y, no obstante, recibieron el visto bueno para su ejecución por parte de la Dirección General de Planeación y Políticas de la mencionada Secretaría<sup>161</sup>.

---

<sup>156</sup> Ver Anexo, evidencia 2 y 4.

<sup>157</sup> Ver Anexo, evidencias 6, 13 y 17.

<sup>158</sup> Anexo, evidencia 7.

<sup>159</sup> Ver evidencia 9, 13 y 17.

<sup>160</sup> Ver Anexo, evidencia 16, 18 y 20.

<sup>161</sup> Ver Anexo, evidencia 9.

**150.** Aunado a lo anterior, la SEMOVI limitó su autorización a la solicitud hecha por la empresa inmobiliaria<sup>162</sup>, sin ver que la afectación a la calle Real de Mayorazgo no alude sólo a lo que representa físicamente ese espacio público para las personas habitantes del Pueblo de Xoco, ya que para ellos se trata de una propiedad simbólica, en la que realizan su vida cotidiana; es decir, la Secretaría omitió considerar y atender de manera diferenciada la forma en que se vería afectada la dimensión colectiva del derecho a la movilidad<sup>163</sup> de las habitantes del Pueblo de Xoco con las modificaciones viales propuestas y ejecutadas. Lo antes descrito deja de manifiesto que no realizó un análisis profundo sobre las condiciones de las calles del Pueblo de Xoco, las afectaciones que tendría la intervención a uno de los principales accesos al Pueblo en aras de beneficiar intereses económicos particulares en menoscabo del derecho a la movilidad de las personas habitantes del Pueblo.

**151.** Además, la SEMOVI omitió considerar otras clases de impactos en los modos de vida, tales como las rutinas de tránsito peatonal de las personas del Pueblo y sus actividades, pues los habitantes de Xoco incluso han tenido que cambiar trayectorias para entrar y salir de sus calles interiores, así como modificar el camino tradicional de sus procesiones religiosas pues han cerrado otras vialidades para realizarlas<sup>164</sup>, y se han tenido otros impactos como los señalados en el *Peritaje social antropológico y en derechos humanos del pueblo originario de San Sebastián Xoco, en el que se identificó lo siguiente:*

- Se va reduciendo la posibilidad de que en sus futuras generaciones se desarrolle el sentido de pertenencia y comunidad.
- Sentimientos de pérdida del lugar, estrés en la vida diaria, sensaciones de injusticia, daños en los lazos afectivos comunitarios y en el núcleo del hogar.
- Particularmente, por lo que hace a la calle Real de Mayorazgo, cuando la empresa la intervino, las personas vecinas se organizaron para defenderla, pero una vez que se las “quitaron”, se desarticuló la movilización social, pues vivieron sentimiento de derrota, tristeza, impotencia, enojo, injusticia y despojo.
- Desconfianza ruptura del tejido comunitario, ya que las decisiones comunitarias se fragmentaron.

**152.** De igual manera, la Secretaría de Movilidad, faltó a su deber de protección del derecho a la movilidad de las personas habitantes del Pueblo de Xoco, ya que no solo no impidió, ni previno que terceras personas menoscabaran su disfrute del derecho a la movilidad, sino que incluso validó, a través de su autorización (VISTO BUENO TÉCNICO FAVORABLE), dicha trasgresión, pues según tal

---

<sup>162</sup> Ver Anexo, evidencia 6.

<sup>163</sup> Ver Anexo, evidencia 16, 18 y 20.

<sup>164</sup> De acuerdo al Peritaje social antropológico y en derechos humanos del pueblo originario de San Sebastián Xoco, Pueblo de Xoco, en las fiestas tradicionales la procesión ha tenido que adaptarse y cuidar a los participantes de los automóviles, cerrando vías de comunicación como avenida Cuauhtémoc, Universidad, Churubusco, para poder realizar el camino tradicional de sus fiestas. Olivares Díaz, Martha Angélica, et. al. Peritaje social antropológico y en derechos humanos del pueblo originario de San Sebastián Xoco, Pueblo de Xoco. P. 79.

determinación “*el proyecto [contaba] con todo lo necesario para dar sustento,*”<sup>165</sup> sin que el visto bueno mismo fuese autoexplicativo de todos esos elementos o razonamientos necesarios en los que estuvo basado y sin precisar a qué se refería con la expresión “dar sustento” y sin señalar cuáles fueron los estudios o análisis técnicos especializados en materia de movilidad, así como los resultados que cada uno de ellos hubiese arrojado respecto de la pertinencia de la intervención a los tramos de Mayorazgo de la Higuera, Puente de Xoco y Real de Mayorazgo, suficientes para emitir tal determinación. La omisión de la autoridad señalada de rendir algún informe ante este organismo protector de derechos humanos, del que fuera posible advertir argumentos o razonamientos tendientes a justificar la emisión del VISTO BUENO TÉCNICO FAVORABLE al proyecto ejecutivo de referencia, se robustece con la omisión de remitir constancias documentales útiles para ese mismo efecto<sup>166</sup>, lo que permite a esta Comisión llegar a la convicción de su inexistencia y, por lo tanto, a que la Secretaría incumplió su obligación general de proteger derechos humanos mediante la implementación de acciones preventivas con los recursos a su alcance que hubiesen sido efectivas para evitar la transgresión del derecho a la movilidad de las personas habitantes del Pueblo de Xoco.

**153.** Esta Comisión considera también que la SEMOVI pasó por alto su obligación de garantizar el derecho a la movilidad de las personas habitantes del Pueblo de Xoco, pues como cabeza de sector, le correspondía, tal como le corresponde ahora, la adopción de políticas públicas y de medidas específicas tendientes al desarrollo integral de la movilidad, el uso equitativo del espacio vial y la conformación de una infraestructura vial adecuada, el despacho de las materias relativas a la planeación, control y desarrollo integral de la movilidad, y está obligada a asegurar la infraestructura vial y de apoyo en toda la ciudad, incluyendo por supuesto el espacio físico en el que se ubica el Pueblo de Xoco. A partir del análisis de la información aportada por la autoridad señalada,<sup>167</sup> de la normatividad aplicable y de las evidencias documentales recabadas por este organismo,<sup>168</sup> es posible concluir que la carencia de estudios técnicos en los que se soportara la emisión del VISTO BUENO TÉCNICO FAVORABLE hizo posible la intervención y posterior cierre de la calle Real de Mayorazgo, que constituyó una privatización del espacio público en perjuicio, particularmente, de las personas habitantes del Pueblo de Xoco.

**154.** Por tanto, ante la descripción de cada una de las omisiones por parte de la SEMOVI, esta Comisión advierte que esa autoridad dejó de aplicar los principios que rigen el derecho a la movilidad, en agravio de las personas habitantes del Pueblo de Xoco, debido a que, dicha entidad de la administración pública no supervisó, ni exigió a la empresa desarrolladora del

---

<sup>165</sup> Anexo, evidencia 6.

<sup>166</sup> Ver Anexo, evidencias 9, 13 y 17.

<sup>167</sup> Anexo, evidencias 3, 4, 9, 13 y 17.

<sup>168</sup> Anexo, evidencias 7, 11, 14 y 17.

proyecto comercial e inmobiliario, el cumplimiento de la normatividad aplicable a efecto de garantizar la vigencia de sus derechos humanos. Adicionalmente, ante las diversas omisiones en que incurrió la SEMOVI, se creó un escenario poco favorable para las personas habitantes del Pueblo de Xoco, para el ejercicio de su derecho a la movilidad, ya que no remitió el sustento documental del que se desprenda que garantizó la existencia de una infraestructura vial adecuada, ni que la intervención a la vía pública se ejecutó con una perspectiva de diseño universal que fomentara el uso equitativo del espacio público para todas las personas<sup>169</sup>, evidenciando así que la SEMOVI no ejerció sus facultades de manera progresiva ni garantista en favor del derecho humano a la movilidad.

### VI.3. El derecho a la seguridad jurídica.

- 155.** La seguridad jurídica es un derecho humano consistente en que las personas tengan certeza sobre su situación ante las leyes, respecto a sus demás derechos, en cuya vía de respeto la autoridad debe sujetar sus actuaciones de molestia a determinados supuestos, requisitos y procedimientos previamente establecidos en la Constitución y en las leyes.<sup>170</sup>
- 156.** En el caso de la Ciudad de México, dicho derecho se encuentra conferido en la Constitución Política de la Ciudad de México en el artículo 4, apartado A, párrafos 1 y 3, ya que establece que “en la Ciudad de México las personas gozan de los derechos humanos y garantías reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los tratados e instrumentos internacionales de los que el Estado mexicano sea parte, en esta Constitución y en las normas generales y locales”. En ese sentido, todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, por cuya razón deben enfocar sus actividades hacia el fortalecimiento de los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.
- 157.** El derecho a la seguridad jurídica tiene dos facetas: la primera de ellas, la objetiva, se refiere a lo inherente al sistema jurídico, las normas jurídicas y sus instituciones.<sup>171</sup> Por su parte, la certeza del Derecho supone la faceta subjetiva de la seguridad jurídica, al presentarse como la proyección en las situaciones personales de la seguridad objetiva. Para ello se requiere la posibilidad del conocimiento del Derecho por sus destinatarios, pues es en virtud de ello, que

---

<sup>169</sup> Ver Anexo, evidencias 3, 9, 13 y 17.

<sup>170</sup> Registro digital: 2005777. Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Décima Época. Materia(s): Constitucional, Común. Tesis: IV.2o.A.50 K (10a). Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Libro 3, febrero de 2014, Tomo III, página 2241. Tipo: Aislada.

<sup>171</sup> Ver en Zavala Egas, Jorge, *Teoría de la seguridad jurídica*, Iuris Dictio, 12(4) p. 220. Disponible en <https://revistas.usfq.edu.ec/index.php/iurisdiccion/article/view/709/781>. Consultado por última vez el 16 de julio de 2025.

la certeza representa la otra cara de la seguridad objetiva: su reflejo en la conducta de los sujetos del Derecho.<sup>172</sup>

- 158.** De conformidad con el ordenamiento jurídico mexicano, el derecho a la seguridad jurídica se establece en los artículos 14 y 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. De conformidad con el último precepto, el primer requisito que deben cumplir los actos de molestia de la autoridad, es el de constar por escrito, condición que tiene como propósito que el ciudadano pueda constatar que aquellos emanan de autoridad competente y que se encuentra debidamente fundado y motivado.
- 159.** En relación con el derecho a la seguridad jurídica, la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) ha señalado que “consiste en que las normas creadas, por una parte, generan certidumbre a los gobernados sobre las consecuencias jurídicas que producirán y, por la otra, tratándose de normas que confieren alguna facultad a una autoridad acotan en la medida necesaria y razonable tal atribución en forma tal que se impida a la respectiva autoridad actuar de manera arbitraria o caprichosa en atención a las normas a que debe sujetarse al ejercer dicha facultad, lo que evitaría las ambigüedades que den lugar a la actuación arbitraria o caprichosa de las autoridades.”<sup>173</sup>
- 160.** A nivel internacional, el derecho a la seguridad jurídica está reconocido en la Declaración Universal de los Derechos Humanos (artículo 12), la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre (artículo V), el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (artículo 17) y la Convención Americana sobre Derechos Humanos (artículo 11.2); en los cuales, principalmente establecen que las personas no pueden ser objeto de injerencias arbitrarias en su esfera jurídica, por lo tanto las autoridades tienen la obligación de fundar y motivar cada una de sus actuaciones, a fin de que, las personas tengan certeza de las actuaciones que les afectan.
- 161.** La comunidad internacional ha pugnado, durante décadas, por establecer las bases para la construcción de un estado de derecho que proteja los derechos humanos. Tal objetivo universal implica reconocer que uno de los valores estrechamente ligados al Estado de Derecho es la seguridad jurídica<sup>174</sup>; ésta se concreta en exigencias objetivas tanto de corrección estructural (formulación adecuada de las normas del ordenamiento jurídico), como de

---

<sup>172</sup> Pérez Luño, Antonio-Enrique, Seguridad Jurídica. En Ernesto Garzón Valdés y Francisco J. Laporta (Eds.). El derecho y la justicia. Madrid: Editorial Trotta, S.A 2000 pp. 483-484

<sup>173</sup> Registro digital: 2026012. Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Undécima Época. Materia(s): Constitucional, Administrativa. Tesis: IV.1o.A.22 A (11a.). Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Libro 22, febrero de 2023, Tomo IV, página 3726. Tipo: Aislada.

<sup>174</sup> Ver, Pérez Luño, Antonio-Enrique La Seguridad Jurídica; Una garantía del Derecho y la Justicia, Universidad Nacional de Educación a Distancia, España, Boletín No. 15, 2000, págs. 25-38.

corrección funcional (cumplimiento del Derecho por sus destinatarios y especialmente por los órganos del Estado encargados de su aplicación)<sup>175</sup>.

- 162.** En ese sentido la Corte Interamericana de Derechos Humanos ha destacado que el derecho a la seguridad jurídica es uno de los pilares esenciales del Estado de Derecho:

“[...] el principio de seguridad jurídica. Este principio garantiza, entre otras cosas, estabilidad en las situaciones jurídicas y es parte fundamental en la confianza de la ciudadanía en la institucionalidad democrática. Esta confianza, es uno de los pilares esenciales sobre los cuales descansa un Estado de Derecho, siempre que se funde en una real y efectiva certeza de los derechos y libertades fundamentales. Este Tribunal coincide con su par europeo en el sentido de que dicho principio se encuentra implícito en todos los artículos de la Convención. En contraposición, la falta de seguridad jurídica puede originarse por aspectos legales, administrativos o por prácticas estatales que reduzcan la confianza pública en las instituciones (judiciales, legislativas o ejecutivas) o en el goce de los derechos u obligaciones reconocidos a través de aquellas, e impliquen inestabilidad respecto del ejercicio de los derechos fundamentales, y de situaciones jurídicas en general”.<sup>176</sup>

### V.3.1. Inobservancia del principio de legalidad.

- 163.** Respecto al principio de legalidad, la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México establece que la administración pública -dentro de la cual se encuentran las Secretarías y, entre ellas, la Secretaría de Movilidad- ajustará su actuación a la ley, “debiendo abstenerse de comportamientos que impliquen vías de hecho administrativa contrarias a los Derechos Humanos y garantías constitucionales, a las disposiciones previstas en esta Ley o en otros ordenamientos jurídicos”<sup>177</sup>.

- 164.** Asimismo, la citada norma señala que todo acto administrativo debe contar con determinados elementos, entre ellos, el de “estar **fundado y motivado**, es decir, citar con precisión el o los preceptos legales aplicables, así como las circunstancias especiales, razones particulares o causas inmediatas que se hayan tenido en consideración para la emisión del acto, debiendo existir una adecuación entre los motivos aducidos y las normas aplicadas al caso y constar en el propio acto administrativo”<sup>178</sup>, es decir, la cita de los preceptos legales, sustantivos y adjetivos, en que la autoridad apoye su determinación o emita un acta administrativo; y que exprese una serie de razonamientos lógico-jurídicos respecto a el por qué consideró que el caso concreto se ajusta a los

---

<sup>175</sup> 136 Pérez Luño, Antonio-Enrique. (2000). Seguridad Jurídica, En Ernesto Garzón Valdés y Francisco J. Laporta (Eds.). El derecho y la justicia Madrid: Editorial Trotta, S.A., p. 483.

<sup>176</sup> Ver, Corte IDH, caso Pueblo Indígena Xucuru y sus miembros vs. Brasil, sentencia del 5 de febrero de 2018, párr. 122. Consultado en [https://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec\\_346\\_esp.pdf](https://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec_346_esp.pdf).

<sup>177</sup> Artículo 3° de la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México.

<sup>178</sup> Artículo 6°, fracción VIII, de la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México.

supuestos normativos señalados. En virtud de ello, la autoridad al no obedecer a este elemento, además de vulnerar el principio de legalidad y, con ello la esfera jurídica de los gobernados, su actuar o no actuar deberá ser investigado y, de ser el caso, sancionado.

- 165.** Ahora bien, la seguridad jurídica versa sobre el principio de legalidad, en ese sentido, la SCJN ha referido que una de las garantías reconocidas, dentro del marco de la seguridad jurídica, es el principio de legalidad:

“A su vez, el elemento relativo a que el acto provenga de autoridad competente, es reflejo de la adopción en el orden nacional de otra garantía primigenia del derecho a la seguridad, denominada *principio de legalidad*, conforme al cual, las autoridades sólo pueden hacer aquello para lo cual expresamente les facultan las leyes, en el entendido de que la ley es la manifestación de la voluntad general soberana y, finalmente que por lo primero se entiende que ha de expresarse con exactitud en el acto de molestia el precepto legal aplicable al caso y, por motivar, que también deben señalarse con precisión las circunstancias especiales, razones particulares o causas inmediatas que se hayan tenido en consideración para su emisión, siendo necesario, además, que exista adecuación entre los motivos aducidos y las normas aplicables, lo cual tiene como propósito primordial, confirmar que al conocer el destinatario del acto el marco normativo en que el acto de molestia surge y las razones de hecho consideradas para emitirlo, pueda ejercer una defensa adecuada ante el mismo”.<sup>179</sup> [énfasis añadido]

- 166.** En ese mismo tenor, el principio de legalidad “tiene una doble funcionalidad, particularmente tratándose del acto administrativo, pues, por un lado, impone un régimen de facultades expresas en el que todo acto de autoridad que no represente el ejercicio de una facultad expresamente conferida en la ley a quien lo emite, se considerará arbitrario y, por ello, contrario al derecho y a la seguridad jurídica, lo que legitima a las personas para cuestionar la validez de un acto que se ejecutó en inobservancia o en contraposición a las leyes, pero, por otro, bajo la adopción del mismo principio como base de todo el ordenamiento, se genera la presunción de legalidad, es decir, que toda actuación de la autoridad derivada del ejercicio de una facultad que la ley le confiere, en tanto no se demuestre lo contrario.”<sup>180</sup>

- 167.** Al respecto, la Corte IDH ha establecido que el principio de legalidad "debe entenderse como aquel en el cual la creación de las normas jurídicas de carácter general ha de hacerse de acuerdo con los procedimientos y por los órganos establecidos en la Constitución de cada Estado Parte [corrección

---

<sup>179</sup> Registro digital: 2005777. Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Décima Época. Materia(s): Constitucional, Común. Tesis: IV.2o.A.50 K (10a). Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Libro 3, febrero de 2014, Tomo III, página 2241. Tipo: Aislada.

<sup>180</sup> Registro digital: 2005766. Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Décima Época. Materia(s): Constitucional, Común. Tesis: IV.2o.A.51 K (10a.). Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Libro 3, febrero de 2014, Tomo III, página 2239. Tipo: Aislada.

estructural], y a él deben ajustar su conducta de manera estricta todas las autoridades públicas [corrección funcional]<sup>181</sup>. En virtud de ello, el principio de legalidad tiene varias garantías instrumentales, como lo son, los requisitos de autoridad competente, fundamentación y motivación, entre otras, las cuales en su conjunto conforman el derecho humano a la seguridad jurídica.

- 168.** Podemos decir que la esencia de la seguridad jurídica versa sobre el principio de legalidad y sus dos exigencias de corrección estructural y funcional, por lo que, las actuaciones administrativas deben estar siempre sujetas a un régimen de facultades expresas, de manera que todo acto de autoridad que no represente el ejercicio de una facultad expresamente<sup>182</sup> conferida en la ley se considerará arbitrario<sup>183</sup>.
- 169.** Es por ello que, en virtud del principio de legalidad, las autoridades públicas solamente podrán hacer aquello para lo que estén facultadas expresamente por la norma jurídica, con la finalidad de brindar certeza jurídica a las personas. Esto lo que busca es evitar que existan actos arbitrarios o discrecionales por parte de las autoridades, al estar obligadas a sujetar su actuar a una serie de reglas previstas en el orden jurídico vigente, aunque, también podemos señalar que, por la omisión de las autoridades, se puede trastocar este principio.

## Motivación

- 170.** Los artículos 7, apartado A y 60 de la Constitución Política de la Ciudad de México y 2 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, reconocen expresamente el derecho de las personas a la buena administración pública, concebido como un deber de actuación de los órganos de la administración pública de la Ciudad de México ajustado a una serie de principios transversales, uno de los cuales lo constituye la audiencia previa conforme a la cual las personas gobernadas deben ser escuchadas por las autoridades frente a cualquier actuación y /o determinación que constituya un acto privativo, como en el caso particular ocurrió en perjuicio de las personas habitantes del Pueblo de Xoco. La inobservancia de tales preceptos, se traduce en la vulneración a la seguridad jurídica de que deben estar revestidos todos los actos de autoridad como el que, en la especie, ejecutó la SEMOVI.

---

<sup>181</sup> Ver Corte IDH, Opinión Consultiva OC-6/86. Párrafo 32. Tesis 2a./J. 103/2018 (10a.), Semanario Judicial de la Federación. Tesis de rubro: CONFIANZA LEGÍTIMA, CONSTITUYE UNA MANIFESTACIÓN DEL DERECHO A LA SEGURIDAD JURÍDICA, EN SU FACETA DE INTERDICCIÓN DE LA ARBITRARIEDAD.

<sup>182</sup> Ver PJF, Tribunal Fiscal, Amparo Administrativo en Revisión 9287/41, Unión Alcoholar del Sur, S. de R. L., en liquidación y coag, 4 de mayo de 1942. México, Semanario Judicial de la Federación, tomo LXXII, pág. 3129.

<sup>183</sup> Ver, PJF, tesis IV.20.A.51 K (10a.), Semanario Judicial de la Federación; libro 3, tomo III, febrero de 2014, pág. 2239. Tesis de rubro PRINCIPIO DE LEGALIDAD CARACTERÍSTICAS DE SU DOBLE FUNCIONALIDAD TRATÁNDOSE DEL ACTO ADMINISTRATIVO Y SU RELACIÓN CON EL DIVERSO DE INTERDICCIÓN DE LA ARBITRARIEDAD Y EL CONTROL JURISDICCIONAL

171. Esta Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México acreditó que la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México fue omisa en respetar el derecho a la seguridad jurídica, particularmente el principio de legalidad de las personas habitantes del Pueblo de Xoco al proporcionar el VISTO BUENO TÉCNICO FAVORABLE para intervenir la calle Real de Mayorazgo.
172. El significado del concepto “técnico”, en sus distintas acepciones, se refiere al carácter especializado y/o científico de un determinado objeto de estudio o con el que éste se analiza. En ese orden de ideas, la responsabilidad de la Secretaría de Movilidad como instancia pública especializada en el despacho de las materias relativas a la planeación, control y desarrollo integral de la movilidad es, entre otras, la realización de estudios o análisis sustantivos respecto de la conveniencia, trascendencia e impactos que traería la modificación a una de las principales entradas al Pueblo de Xoco, ponderando los beneficios colectivos de los habitantes y visitantes del Pueblo de Xoco, por encima de los particulares.
173. En el caso que nos ocupa, la Dirección General de Planeación y Políticas de la Secretaría de Movilidad, en un oficio constante de una hoja carta impresa por una sola cara, se limitó a responder a la representante legal de la empresa constructora a cargo del complejo inmobiliario y comercial, que esa Dirección General *“realizó la revisión del proyecto en comento, concluyendo que el proyecto cuenta con todo lo necesario para dar sustento, por lo que se emite Vo. Bo. TÉCNICO FAVORABLE al proyecto ejecutivo de la movilidad de los tramos de Mayorazgo de la Higuera, Puente de Xoco y Real de Mayorazgo...”* Más adelante, en ese mismo oficio, señaló (fundamentó) los dispositivos normativos en que apoyó su determinación, sin embargo, como puede advertirse de la simple lectura del documento de referencia, la Secretaría de Movilidad omitió expresar cuáles fueron los análisis técnicos o estudios especializados que realizó, así como los resultados obtenidos a partir de aquellos, que le permitieran emitir el visto bueno para un proyecto ejecutivo de las dimensiones e impacto como el que se concedió al complejo inmobiliario y comercial.<sup>184</sup>
174. Posteriormente, en 2025, la Secretaría de Movilidad señaló que los elementos determinantes para emitir el Visto Bueno favorable en comento, fueron: “Trazo geométrico del deprimido Prolongación Real de Mayorazgo, Perfiles de rasante; Referencias de ejes de trazo; Acabados; Señalamiento vertical; Señalamiento horizontal; Mejora en materia de movilidad para la zona<sup>185</sup>”; sin embargo, no detalló por qué esos elementos tenían la calidad de determinantes, la mera enunciación de esos elementos explica o sustenta el análisis técnico o estudios que soporte la afirmación de que las modificaciones a la calle Real de Mayorazgo constituirían una mejora para la movilidad de la zona para los habitantes del Pueblo de Xoco. Por el contrario, la modificación

---

<sup>184</sup> Anexo, evidencia 6.

<sup>185</sup> Anexo, evidencia 17.

de la calle Real de Mayorazgo, fue una afectación a su entorno, ya que aumentó el flujo vehicular en la zona. Además, la problemática del estacionamiento de vehículos en las calles San Felipe (entre Real de Mayorazgo y Río Churubusco), Puente Xoco, Mayorazgo de Higuera, Mayorazgo de Orduña, Mayorazgo de Solís y San Felipe (hacia Popocatépetl).<sup>186</sup>

- 175.** La omisión de la Secretaría de Movilidad se robustece si consideramos que, adicionalmente a la exigencia de valoraciones cualitativas para otorgar su visto bueno, esta instancia pública se encontraba obligada –como cualquier otra autoridad- a motivar el sentido de sus actuaciones y/o determinaciones, es decir, que tenía el deber de exponer por qué los dispositivos invocados en su VISTO BUENO TÉCNICO FAVORABLE resultaban aplicables al caso concreto, así como las razones o consideraciones que la habían llevado a determinar la viabilidad del proyecto inmobiliario y comercial, condiciones que no se actualizaron en el caso materia del presente pronunciamiento.
- 176.** En el mismo documento en que se contiene el VISTO BUENO. TÉCNICO FAVORABLE, la Dirección General de Planeación y Políticas de la SEMOVI señaló a la representante legal de la empresa desarrolladora únicamente dos condiciones o deberes, a saber:
- *“Se debe de (sic) informar a esta Dirección de los avances diarios en la construcción con el fin de dar seguimiento y que el proyecto se ejecute conforme a lo autorizado.*
  - *No colocar el señalamiento horizontal y vertical sobre Mayorazgo de Solís hasta que no se cuente con la minuta que lo valide.<sup>187</sup>”*
- 177.** Como puede observarse, las condiciones impuestas a la empresa desarrolladora, por la Dirección General de Planeación y Políticas de la SEMOVI no sólo fueron muy limitadas sino además ambiguas. Limitadas en tanto que únicamente formuló un requerimiento cuyo contenido es de naturaleza estrictamente informativo<sup>188</sup>, es decir, colocando a la SEMOVI como simple espectadora, sin un monitoreo o seguimiento real de los trabajos constructivos y sin posibilidad aparente de intervenir ante posibles incumplimientos; y ambigua, considerando la amplitud o generalidad de la expresión “conforme a lo autorizado”, habida cuenta de que el VISTO BUENO TÉCNICO FAVORABLE era precisamente el instrumento en el que la SEMOVI debió haber señalado con toda precisión y exhaustividad cuáles eran los alcances de su autorización, las condiciones necesarias para mantenerla, acciones de mitigación a implementar, entre otras cuestiones indispensables para un proyecto de la magnitud y trascendencia social y colectiva como lo fue la intervención en una de las entradas principales al Pueblo de Xoco.

---

<sup>186</sup> Anexo evidencia 18.

<sup>187</sup> Anexo, evidencia 6.

<sup>188</sup> Anexo, evidencias 3, 9, 13 y 17.

**178.** Asimismo, el documento emitido por la SEMOVI<sup>189</sup> carece de uno de los requisitos indispensables de que debe estar revestido todo acto de autoridad, esto es, la fundamentación aplicable para brindar certeza jurídica a las personas a quienes se dirige y/o afecta el acto administrativo, máxime que se trató de un acto que afectaría y afectó intereses colectivos. Aunque en el referido oficio, se advierten algunos dispositivos normativos invocados por la autoridad señalada, (artículos 55 de la Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal, 1 párrafo tercero, 12, 193, 194 y 195 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México) también es cierto que ellos no son suficientes ni resultaban del todo aplicables al caso<sup>190</sup> por las siguientes razones:

- ✓ Artículo 55 de la Ley del Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México, se refiere a la facultad de la autoridad que conozca del procedimiento administrativo para solicitar a las dependencias o entidades respectivas los informes u opiniones necesarios para resolver el asunto. A pregunta expresa de esta Comisión, la SEMOVI se concretó a transcribir el contenido del numeral en comento, sin dar más explicación y a destacar “en negritas” las atribuciones que tiene en conjunto con la Secretaría de Seguridad Ciudadana para solicitar a las dependencias o entidades respectivas los informes u opiniones necesarios para resolver el asunto;<sup>191</sup> sin embargo, considerando

---

<sup>189</sup> Anexo, evidencia 13.

<sup>190</sup> Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal

Artículo 55.- Cuando así lo establezcan las disposiciones normativas aplicables o se considere conveniente, la autoridad que conozca del procedimiento administrativo solicitará a las dependencias o entidades respectivas los informes u opiniones necesarios para resolver el asunto, citándose el precepto normativo que así lo establezca o motivando, en su caso, la conveniencia de solicitarlos. Los informes u opiniones solicitados a otras dependencias o entidades podrán ser obligatorios o facultativos, vinculantes o no. Salvo disposición legal en contrario, los informes y opiniones serán facultativos y no vinculantes para la dependencia o entidad que los solicitó y deberán incorporarse al expediente.

Ley de Movilidad de la Ciudad de México

Artículo 1.-[...] La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas; deben sujetarse a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento, promoviendo el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes.

Artículo 193.- De conformidad con esta ley y los ordenamientos que de ella emanen la administración pública garantizará que los habitantes de la Ciudad, puedan optar libremente dentro de los modos disponibles, aquel que resuelva sus necesidades de traslados. Para ello deberá ofrecer información que permita elegir las alternativas más eficientes para los desplazamientos, dando a conocer las situaciones que alteren la operación de los sistemas de transporte público y las vialidades.

Artículo 194.- La Administración Pública tomará las medidas necesarias que garanticen que el uso de la infraestructura para la movilidad, se lleve a cabo de acuerdo a la jerarquía de movilidad y los principios establecidos en la presente Ley. Las autoridades y los particulares no podrán limitar el tránsito de las personas en las vialidades. Sólo se podrán establecer restricciones a la circulación de vehículos en días, horarios y vialidades con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de seguridad vial y evitar congestiones viales en puntos críticos.

Artículo 195.- La Administración Pública en el ámbito de su competencia deberá establecer y mantener la infraestructura para la movilidad y sus servicios. Se garantizará la estancia y tránsito en la vía pública en condiciones de seguridad y accesibilidad de las vialidades y de los servicios de transporte. Las autoridades deberán atender en el ámbito de su competencia las denuncias por deficiencias en la infraestructura para la movilidad o por irregularidades en su uso.

<sup>191</sup> Anexo, evidencia 17.

que, de acuerdo, al artículo 2, fracción XXIII de la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México, los procedimientos administrativos son el conjunto de trámites y formalidades jurídicas que preceden a todo acto administrativo, como su antecedente y fundamento, necesarios para su perfeccionamiento y condicionan su validez. En caso materia del presente pronunciamiento, el acto administrativo se materializó por el VISTO BUENO TÉCNICO FAVORABLE, que debió estar sustentado en una serie de formalidades y análisis sustantivos que la SEMOVI no acreditó ante esta Comisión haber desahogado y verificado, esto es llevar a cabo la revisión del proyecto en comento, explicar y motivar por qué consideró que el proyecto contaba con todo lo necesario para justificar la procedencia de la intervención a los tramos de la calle Real de Mayorazgo; la Secretaría no solo no acompañó la documentación o evidencia que diera cuenta de “el cumplimiento de lo necesario”, sino que tampoco listó ni precisó cuáles fueron o en qué consistieron esos elementos, requisitos o condiciones necesarias para dar por buena la ejecución del proyecto.

- ✓ En ocasión posterior a una primera respuesta, la SEMOVI precisó que en relación con el Artículo 1 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, el fragmento normativo que resultaba aplicable al caso concreto<sup>192</sup> era el párrafo tercero que se refiere a la sujeción de la Administración Pública a la jerarquía de movilidad<sup>193</sup> y a los principios rectores<sup>194</sup> establecidos en ese ordenamiento y a su obligación de promover el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes. Aunque este artículo puede relacionarse con la emisión del oficio SM-SPPR-DGPP-1411-2021, también es cierto que la simple mención de un artículo en particular no es suficiente para que el acto de autoridad se encuentre justificado, pues el elemento faltante fue el de debida motivación, es decir, que la SEMOVI tenía la obligación de expresar y explicar las razones por las cuales su actuación resultaba correcta de acuerdo a la normativa invocada por ella misma. Del análisis de las evidencias de que dispone este Organismo, fue posible concluir que la autoridad señalada no ajustó sus determinaciones a la jerarquía de movilidad, pues con ellas no se favoreció primordialmente a la movilidad peatonal de los habitantes de Xoco, sino la movilidad vehicular de los habitantes y visitantes del complejo inmobiliario y comercial<sup>195</sup>.

---

<sup>192</sup> Anexo, evidencia 17.

<sup>193</sup> La jerarquía de movilidad es la priorización de diferentes modos de transporte en la planificación urbana. De acuerdo al artículo 6 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece que se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad: 1) peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada; 2) Ciclistas; 3) personas usuarias del servicio de transporte público de pasajeros; 4) prestadores del servicio de transporte público de pasajeros; 5) prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y 6) usuarios de transporte particular automotor.

<sup>194</sup> Seguridad, accesibilidad, eficiencia, igualdad, calidad, resiliencia, sustentabilidad y bajo carbono, y participación y corresponsabilidad social. Ley de Movilidad de la Ciudad de México. Artículo 7.

<sup>195</sup> Ver Anexo, evidencias 16, 18 y 20.

- ✓ Artículo 12 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, contiene las facultades de la Secretaría de Movilidad, sin embargo, dicho numeral consta de 63 fracciones, cada una de ellas referida a aspectos competenciales particulares, por lo que la autoridad debió señalar la fracción específica que correspondiente en que sustentó contar con la facultad que ejerció al emitir el Visto Bueno.<sup>196</sup> Posteriormente y en respuesta a pregunta expresa de esta Comisión, la SEMOVI señaló que la fracción XII de ese artículo era la que resultaba aplicable al caso;<sup>197</sup> sin embargo, de la revisión formulada por este organismo a ese dispositivo, se advirtió que en él se plasma la facultad de esa Secretaría para establecer las alternativas que permitan una mejor utilización de las vialidades, en coordinación con la Secretaría de Seguridad Ciudadana; pero en este caso la SEMOVI no estaba estableciendo una alternativa para la mejor utilización de las vialidades, sino dando un Visto Bueno Técnico Favorable a un proyecto de intervención en vía pública que traería aparejadas consecuencias diversas.<sup>198</sup> Del análisis más exhaustivo al catálogo de atribuciones de la SEMOVI, esta Comisión encontró que efectivamente estaba ejerciendo su facultad de emitir opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obra y actividades por parte de particulares, prevista en la fracción LIII del numeral en comento, sin embargo, no fue la autoridad quien fundó su actuación en esta hipótesis normativa, así como tampoco dio cuenta o acreditó –argumentativa ni documentalmente- por qué desde su perspectiva o a partir de qué análisis, consideró que el otorgamiento del Visto Bueno Técnico Favorable constituiría un mecanismo para mejorar la utilización de las vialidades, incurriendo así en una clara falta de motivación y de congruencia entre el fundamento normativo invocado y la determinación adoptada.
  
- ✓ Artículo 193 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, también invocado por la autoridad señalada, refiere que la administración pública garantizará que los habitantes de la Ciudad elijan de manera libre su forma de traslado dentro de los modos disponibles y deberá ofrecer información que permita elegir las alternativas más eficientes para los desplazamientos. No obstante, a consideración de este organismo, este dispositivo no se relaciona con el Visto Bueno otorgado a la empresa inmobiliaria ni con la problemática materia del presente instrumento recomendatorio, pues no es un hecho controvertido ni investigado por esta Comisión que las personas puedan elegir libremente la forma de traslado de entre las disponibles, como sí lo fue la intervención de la calle Real de Mayorazgo<sup>199</sup> que, en todo caso, hizo necesaria la adopción de nuevas formas de tránsito peatonal para las personas habitantes de Xoco, coartando así la libertad de traslado a que se refiere la normativa invocada por la propia autoridad.<sup>200</sup>

---

<sup>196</sup> Anexo, evidencia 17.

<sup>197</sup> Anexo, evidencia 17.

<sup>198</sup> Anexo, evidencia 6.

<sup>199</sup> Anexo, evidencia 6.

<sup>200</sup> Anexo, evidencia 18.

- ✓ Artículo 194 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, citado por la autoridad, dispone que ni las autoridades ni los particulares podrán limitar el tránsito de las personas en las vialidades. Solo se podrán establecer restricciones a la circulación de vehículos en días, horarios y vialidades con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de seguridad vial y evitar congestionamientos viales en puntos críticos. Al respecto, de la simple lectura, se desprende que la SEMOVI invocó un artículo que resulta contraproducente a su postura institucional, pues lejos de justificar su comportamiento, evidencia que no atendió este precepto legal ya que al haber otorgado el VISTO BUENO TÉCNICO FAVORABLE, permitió que se cristalizara la intervención en la Calle Real de Mayorazgo y que, consecuentemente, se limitara el tránsito peatonal habitual por ese espacio<sup>201</sup>.

**179.** Artículo 195 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal establece la obligación de la Administración Pública para establecer y mantener la infraestructura para la movilidad y sus servicios y para garantizar la estancia y tránsito en la vía pública en condiciones de seguridad y accesibilidad de las vialidades y de los servicios de transporte. Aunque esta disposición también resulta aplicable, su uso fue nominal pues desde el punto de vista sustantivo tampoco fue atendida por la SEMOVI, ya que no justificó argumentativamente ni tampoco remitió el sustento técnico documental que acreditara que realizó un estudio minucioso<sup>202</sup> sobre los beneficios o afectaciones a partir de la modificación a la calle Real de Mayorazgo para los distintos sectores de la población y conforme a cuyos resultados fuere posible garantizar condiciones de accesibilidad y seguridad vial, principalmente para personas peatonas usuarias de la vía, quienes se han visto perjudicados con tal intervención. De conformidad con lo informado por un vecino del Pueblo de Xoco, actualmente para acceder al pueblo con vehículos, utilizan las calles Puente de Xoco y Mayorazgo de Higuera; la salida vehicular es por las calles Real Mayorazgo y Universidad, Mayorazgo de Higuera, Mayorazgo de Solís, San Felipe (hacia Río Churubusco y Popocatépetl) y Real de Mayorazgo (por la Cineteca Nacional); para el acceso y salida peatonales, usan las calles antes mencionadas, pero es riesgosa por el alto flujo vehicular en la zona. Además, aumentaron los problemas por el estacionamiento de vehículos en las calles San Felipe (entre Real de Mayorazgo y Río Churubusco), Puente Xoco, Mayorazgo de Higuera, Mayorazgo de Orduña, Mayorazgo de Solís y San Felipe (hacia Popocatépetl); el acceso de los servicios de emergencia al Pueblo de Xoco es más complicado; abunda el estacionamiento de motocicletas en la zona, principalmente en la banqueta frente al biciestacionamiento (Puente de Xoco). Para poder entrar y salir en vehículos, los habitantes del Pueblo de Xoco tardan de 30 a 45 minutos aproximadamente.<sup>203</sup>

---

<sup>201</sup> Anexo, evidencias 16 y 20.

<sup>202</sup> Anexo, evidencias 3, 5, 9, 13 y 17.

<sup>203</sup> Anexo, evidencia 18.

**180.** La Secretaría de Movilidad tiene, entre otras obligaciones más, la de analizar y evaluar las opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos por parte de particulares, como ocurrió en el caso concreto en el que emitió visto bueno técnico favorable<sup>204</sup> al proyecto ejecutivo de intervención de los tramos de Mayorazgo de la Higuera, Puente de Xoco y Real de Mayorazgo, en el que, señaló que:

- a) Para poder iniciar con los trabajos, la empresa solicitante tenía que solicitar autorización ante la Dirección General de Ingeniería de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México.
- b) La empresa solicitante debía informar a la Dirección General de Planeación y Políticas de esa Secretaría los avances diarios en la construcción con el fin de dar seguimiento y que el proyecto se ejecutara conforme a lo autorizado.

**181.** Con relación al primer punto, la Secretaría de Movilidad condicionó a la empresa solicitante para que previo a que iniciara los trabajos en la calle Real de Mayorazgo, requiriera la autorización de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México. Al respecto, esta última autoridad informó que no había emitido autorización alguna relacionada con los hechos que nos ocupan debido a que no tenía facultades para autorizar ese tipo de proyectos.<sup>205</sup> Con independencia de esta postura institucional de la SSC, lo cierto es que la SEMOVI instruyó a la empresa constructora para que solicitara una autorización indispensable para el inicio de los trabajos constructivos.

**182.** Posteriormente, al preguntar a la SEMOVI la manera en que la Secretaría de Movilidad se cercioró de que la Dirección General de Ingeniería de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México autorizó iniciar los trabajos del proyecto como se indicó en el oficio SM-SPPR-DGPP-1411-2021,<sup>206</sup> la Secretaría de Movilidad comunicó que al buscar en sus archivos, localizó el oficio SSC/SCT/007520/2021 de fecha 30 de junio de 2021, en la que la Subsecretaría de Control de Tránsito emitió el visto bueno para los trabajos de desvío en la calle Real de Mayorazgo.<sup>207</sup> Ahora bien, del contenido de este último oficio, se desprende primeramente que el mismo se emitió con anterioridad al VISTO BUENO TÉCNICO FAVORABLE que la SEMOVI expidió a la empresa constructora, ya que el oficio de la SSC es del 30 de junio de 2021,<sup>208</sup> en tanto que el de la SEMOVI es del 3 de septiembre de 2021,<sup>209</sup> por lo que no tenía sentido condicionar a la empresa a obtener una autorización de la Subsecretaría de Control de Tránsito que para ese momento aparentemente ya tenían; además, en el supuesto de que sí se tratara de la

---

<sup>204</sup> Anexo, evidencia 6.

<sup>205</sup> Anexo, evidencia 14 y 15.

<sup>206</sup> Anexo, evidencia 6.

<sup>207</sup> Anexo, evidencia 17.

<sup>208</sup> Anexo, evidencia 5.

<sup>209</sup> Anexo, evidencia 17.

autorización a que se refiere el oficio SM-SPPR-DGPP-1411-2021 de la SEMOVI,<sup>210</sup> ella habría vencido dos (2) días después del Visto Bueno Técnico Favorable emitido por la Secretaría de Movilidad, por lo que de ninguna manera el documento de la SSC podía validar el inicio de los trabajos de la empresa constructora.<sup>211</sup>

- 183.** De igual manera, el mismo oficio SSC/SCT/007520/2021 señala que se refiere al “Visto Bueno para los trabajos de desvío de la Av. Real de Mayorazgo”, y que esos trabajos consistirían en “El cierre de la avenida, se realizará a partir de la apertura de la vialidad interna del Desarrollo para la circulación vehicular en general en el sentido: de oriente a poniente<sup>212</sup>”; por lo que no se desprende que esos trabajos se refieran a los trabajos del proyecto ejecutivo de movilidad de, entre otros, del tramo de la calle Real de Mayorazgo.
- 184.** Entonces a pesar de este mandato categórico, la empresa ejecutó el proyecto aun cuando carecía del requisito esencial que constituía la autorización de la SSC, lo que se traduce en una omisión de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, respecto al seguimiento y cumplimiento puntual de sus propias indicaciones<sup>213</sup> y, con ello, fue omisa en garantizar que el proyecto en la entonces calle Real de Mayorazgo, cumpliera con los estándares en materia de movilidad antes descritos, situación que debió ser vigilada por esa misma autoridad, toda vez que, al ser un espacio que tendría múltiples impactos colectivos y de interés general, el paso a desnivel debió, al momento de su inicio de operación, estar en condiciones de accesibilidad, comodidad, eficiencia, igualdad y sustentabilidad, pero sobre todo, en condiciones de seguridad para las personas que transitan por dicho espacio y para las personas habitantes del Pueblo de Xoco.
- 185.** La cuestión irregular advertida por esta Comisión es que los trabajos constructivos no sólo iniciaron sin contar con la “necesaria” autorización de la SSC señalada por la SEMOVI, sino que incluso fueron concluidos con anuencia de esa misma instancia, quien aseguró que la empresa atendió todas las observaciones<sup>214</sup>, soslayando por completo que la empresa nunca contó

---

<sup>210</sup> Anexo, evidencia 6.

<sup>211</sup> Por otro lado, la SEMOVI señaló que de acuerdo a las atribuciones de la Secretaría de Seguridad Ciudadana especificadas en los artículos 32, 34 y 46 del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, le corresponde a ésta aprobar o prohibir estacionamiento, así como la ejecución de trabajos en la vía pública; sin embargo, tal afirmación no está relacionada con la emisión de la autorización para los inicios de los trabajos del proyecto de movilidad en el tramo de la calle Real de Mayorazgo. Además, no todos los artículos invocados por la SEMOVI se refieren a las atribuciones de la SSC para aprobar o prohibir estacionamiento, y ninguno de ellos se refieren a la ejecución de trabajos en la vía pública. El artículo 32 del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México señala que la SSC podrá sujetar a determinados horarios y días de la semana la aprobación o prohibición para estacionarse en la vía pública y el establecimiento de espacios de servicios especiales, mediante la señalización vial respectiva. El artículo 34 se refiere a las actividades prohibidas en la vía pública. El artículo 36 hace alusión a la obligación de los conductores de vehículos motorizados a pagar las tarifas establecidas para acceder a vías concesionadas o permitidas, y a los casos de excepción de dicho pago.

<sup>212</sup> Anexo, evidencia 5.

<sup>213</sup> Anexo, evidencia 6.

<sup>214</sup> Anexo, evidencia 13.

con una autorización de la SSC que para la SEMOVI resultaba condición indispensable para el inicio de las obras de modificación. Además de que, aun cuando la empresa solicitante no cumplió con ese requisito que la misma SEMOVI señaló, esa autoridad emitió opinión para el inicio de operaciones del puente vehicular de Real de Mayorazgo<sup>215</sup>.

**186.** De la segunda condicionante señalada en el visto bueno que otorgó la Dirección General de Planeación y Políticas de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México a la empresa solicitante, el titular de dicha Dirección, a través del oficio SM-SPPR-DGPP-1671-2023 del 22 de junio de 2023, indicó que hasta ese momento se habían subsanado observaciones realizadas de acuerdo con las necesidades del proyecto, sin especificar en qué consistieron esas observaciones, quién las hizo, cómo se hicieron del conocimiento a la empresa constructora y a su vez cómo quedaron subsanadas; la SEMOVI tampoco remitió la documentación que sustente ese proceso.<sup>216</sup> Además, hay que insistir en la falta de certidumbre jurídica generada por la autoridad señalada al referir vagamente que ella daría seguimiento al proyecto “conforme a lo autorizado”<sup>217</sup>, considerando que en el visto bueno concedido, no se plasmó en modo alguno cuáles eran los términos o condiciones específicos que debían atenderse para que se permitiera la continuidad en la ejecución del proyecto. Por otro lado, la autoridad señaló que se habían subsanado observaciones, sin embargo, esta Comisión advirtió que todas ellas se encontraban exclusivamente relacionadas “con las necesidades del proyecto”<sup>218</sup>, es decir, concentrándose en los intereses particulares, soslayando los colectivos o sociales, incumpliendo así con su obligación de proteger el derecho a la movilidad pues, de haberse ocupado oportunamente de ese derecho, habría podido impedir la ejecución del proyecto o, en su defecto, requerir las adecuaciones necesarias que permitieran garantizar el disfrute pleno del derecho en comento.

**187.** Esta Comisión, de manera específica, solicitó a la Secretaría de Movilidad que señalara si se hicieron observaciones adicionales al proyecto ejecutivo de movilidad del tramo de Real de Mayorazgo; o si se formularon medidas correctivas dirigidas a la empresa y, de ser así, cómo fueron subsanadas por esta última. La SEMOVI contestó que se realizó un seguimiento y comunicación de forma digital y visitas de campo entre las partes, a fin de solventar dudas que se generaban durante la ejecución de los trabajos,<sup>219</sup> sin embargo, no remitió el soporte documental que permitiera conocer en qué consistió tal seguimiento, cuáles fueron las dudas generadas durante la ejecución de los trabajos y cómo fue que se solventaron las mismas.

---

<sup>215</sup> Anexo, evidencia 9.

<sup>216</sup> Anexo, evidencias 11, 13 y 17.

<sup>217</sup> Anexo, evidencia 6.

<sup>218</sup> Anexo, evidencia 13.

<sup>219</sup> Anexo, evidencia 17.

- 188.** Esta Comisión también cuestionó a la SEMOVI respecto a si la empresa constructora le había informado los avances diarios del proyecto hasta la conclusión del mismo, tal como estableció en el VISTO BUENO TÉCNICO FAVORABLE al proyecto ejecutivo.<sup>220</sup> La autoridad comunicó que “de acuerdo a las mesas de trabajo realizadas con los vecinos y las áreas de gobierno involucradas para la atención, desarrollo y seguimiento de dicho proyecto fueron encabezadas por la Secretaría de Medio Ambiente, en la que se realizaban los monitoreos de los avances.”<sup>221</sup> Para sustentar su dicho, la SEMOVI compartió una liga que, como ya se ha mencionado, contenía información anterior a la emisión del Visto Técnico Favorable y no se identificó señalamiento alguno del desarrollo, contenido, temas tratados o acuerdos adoptados en dichas reuniones. Además, dicha respuesta, sin embargo, es contradictoria con el contenido del VISTO BUENO TÉCNICO FAVORABLE expedido a la empresa constructora mediante el oficio SM-SPPR-DGPP-1411-2021 del 3 de septiembre de 2021, ya que en este documento se especificó que la empresa debía informar a la Dirección General de Planeación y Políticas de la SEMOVI de los avances diarios en la construcción con el fin de dar seguimiento y verificar que el proyecto se ejecutaba conforme a lo autorizado;<sup>222</sup> es decir que correspondía a la Secretaría de Movilidad el seguimiento de los trabajos y no a la SEDEMA. A su vez, ese seguimiento implicaba la valoración de las actividades y reportes presentados por la empresa a la SEMOVI, así como la atención a las observaciones que se le señalaran a la empresa; no unas mesas de trabajo con las vecinas del pueblo de Xoco.
- 189.** De lo expuesto se advierte que, al tratarse de un proyecto de impacto urbano y social, la autoridad no se ocupó de realizar verificaciones de cumplimiento o acciones de seguimiento al actuar de la empresa solicitante en la intervención de la calle Real de Mayorazgo, desde el ámbito formal considerando la legalidad de la emisión de las autorizaciones, estudios y dictámenes que requería, hasta el aspecto técnico al observar que las indicaciones o condiciones específicas se cumplieran cabalmente, a fin de garantizar un proceso en el que se respetaran los derechos humanos de las personas usuarias o transeúntes de la zona, así como de las personas habitantes del Pueblo de Xoco.
- 190.** Adicionalmente, debemos destacar que entre el cúmulo de facultades y obligaciones de su competencia, la Secretaría de Movilidad tiene atribuciones en materia de supervisión y verificación, esto es, de evaluar los estudios de impacto de movilidad, de emitir opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obras y actividades por parte de particulares y de realizar supervisiones técnicas durante el desarrollo de proyectos y su implementación, con la finalidad de verificar que se llevan a cabo de

---

<sup>220</sup> Anexo, evidencia 6.

<sup>221</sup> Anexo, evidencia 17.

<sup>222</sup> Anexo, evidencia 6.

conformidad con los proyectos autorizados y la normatividad aplicable en materia de movilidad; y no únicamente la de llevar a cabo mesas de trabajo y recorridos en la zona en donde se desarrollan los proyectos en materia de movilidad para revisar avances y generar comentarios<sup>223</sup> como señaló que hizo esa misma autoridad, ya que al ser responsable de impulsar el derecho a la movilidad y garantizar la vigencia de los principios en la materia, debe cerciorarse que los proyectos y/u obras que se efectúan no tengan efectos negativos sobre la calidad de vida de las personas habitantes de esta Ciudad; en ese sentido, esta Comisión advierte que las acciones emprendidas por la Secretaría de Movilidad no fueron suficientes para prevenir, evitar y/o contrarrestar dichos efectos, toda vez que, para las personas habitantes del Pueblo de Xoco las modificaciones a la calle Real de Mayorazgo constituyó una afectación para su acceso peatonal y vehicular al Pueblo y a sus viviendas<sup>224</sup>.

**191.** La omisión de la SEMOVI también se hizo extensiva al no asegurar que las modificaciones a la calle Real de Mayorazgo, al ser consideradas como medida de mitigación por la construcción del complejo inmobiliario y comercial, por los graves impactos de movilidad, verdaderamente cumplieran con su naturaleza atenuante; aunque la SEMOVI aseguró a esta Comisión que la empresa inmobiliaria subsanó las observaciones realizadas de acuerdo con las necesidades del proyecto y por eso emitió el visto bueno a las modificaciones viales y dio seguimiento a las obras realizadas en Real de Mayorazgo,<sup>225</sup> lo cierto es que esa dependencia no detalló en qué consistieron esas observaciones como tampoco remitió la documentación que acreditara su atención. Además, el “Diagnóstico de Movilidad del Pueblo Originario de San Sebastián Xoco”, destacó que, en opinión de los pobladores de Xoco, éstos se enfrentan una infraestructura de movilidad peatonal fragmentada, insegura, ineficiente, inequitativa o inexistente y que dado que aunque las adecuaciones de la calle de Real de Mayorazgo y la glorieta arbolada se promocionaron como un espacio de recreación que contribuiría al medio ambiente, dichos espacios se habilitaron sólo para quienes visitan la plaza comercial, por lo que, no retribuye de ninguna manera a las personas habitantes de Xoco.

**192.** La SEMOVI, a través de su Dirección General de Planeación y Políticas aseguró a esta Comisión que llevó a cabo diversas mesas de trabajo y recorridos en la zona de estudio con personal de gobierno y de la desarrolladora para realizar avances y generar comentarios con base a lo ejecutado, y que la empresa subsanó las observaciones realizadas de acuerdo con las necesidades del proyecto<sup>226</sup>. Cuando esta Comisión cuestionó a la SEMOVI sobre los resultados de las mesas de trabajo y recorridos, y de qué

---

<sup>223</sup> Anexo, evidencia 7, 11 y 13.

<sup>224</sup>

<sup>225</sup> Ver Anexo, evidencias 11 y 13.

<sup>226</sup> Anexo, evidencia 13.

forma fueron valorados para determinar que se habían subsanado las observaciones realizadas, la Secretaría de Movilidad contestó que, mediante la nota informativa de fecha 09 de abril de 2021, el personal que en su momento atendía el seguimiento al proyecto, hizo comentarios respecto al proyecto en cuestión, y que a través de comunicación digital se dio avance a las problemáticas y dudas que surgieron durante la construcción del proyecto.<sup>227</sup> Del contenido de la nota informativa aludida, se desprende que ese documento es anterior a la emisión del Visto Bueno Técnico Favorable, pues éste es del 3 de septiembre de 2021,<sup>228</sup> además, la nota en comento menciona que se hacen comentarios en referencia “al proyecto de estudio de impacto de [el complejo inmobiliario y comercial]” y no al proyecto ejecutivo de movilidad del tramo de la calle Real de Mayorazgo y otras vialidades.<sup>229</sup> Además, aunque en esa nota se formularon diversas observaciones, no se remitió la información o el sustento documental sobre cómo es que supuestamente fueron atendidas esas observaciones.

**193.** De igual manera, la SEMOVI señaló que en mesas de trabajo y recorridos en la zona de estudio se revisaron alcances y se emitieron observaciones conforme a las necesidades de movilidad de la zona y de los vecinos, y que tales hechos se podían constatar en la página web de la Secretaría de Medio Ambiente en el apartado relacionado con el complejo inmobiliario y comercial.<sup>230</sup> Sin embargo, al consultar el link sugerido por la SEMOVI para constatar el seguimiento a los avances del proyecto ejecutivo de movilidad, se observó que en el subapartado “4. Reuniones SEDEMA (DGEIRA - Xoco)”, hay dos secciones. Al abrir la sección denominada “1. Álbum de reuniones”, se despliega un documento nombrado “Reuniones con vecinos de Xoco 2019, 2020, 2021 Asunto: [complejo inmobiliario y comercial]” (sic), el cual contiene 2 fotografías por cada una de las reuniones celebradas en diversos días (24), comprendidos entre el 16 de mayo de 2019 y el 15 de febrero de 2021;<sup>231</sup> es decir, son reuniones que tuvieron verificativo no solo antes de la emisión del Visto Bueno Técnico Favorable (3 de septiembre de 2021), sino que, además, se realizaron a solicitud de la empresa constructora para la expedición del mismo (29 de marzo de 2021), por lo que tales evidencias no corresponden a las mesas de seguimiento para verificar la debida ejecución del proyecto, pues ese seguimiento debió realizarse con posterioridad al 3 de septiembre de 2021.

**194.** Al abrir la sección denominada “12. Listas de asistencia”, se despliega un listado de las reuniones celebradas los días referidos en el párrafo que antecede y cada una contiene una liga para abrir un archivo en formato PDF, de la lista de asistencia correspondiente a cada día, en papel membretado de

---

<sup>227</sup> Anexo, evidencia 17.

<sup>228</sup> Anexo, evidencia 6.

<sup>229</sup> Anexo, evidencia 3.

<sup>230</sup> Anexo, evidencia 17.

<sup>231</sup> Anexo, evidencia 19.

la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México.<sup>232</sup> No obstante, en ninguno de los documentos desplegados se hace mención del desarrollo, contenido o temas tratados en dichas reuniones, por lo que no es posible para este organismo protector de derechos humanos, verificar a través de esa información sugerida por la SEMOVI, el contenido de esas reuniones y, en consecuencia, hasta este momento, este organismo desconoce en qué consistieron esas observaciones que la SEMOVI formuló a la empresa constructora. Con tal comportamiento, este organismo tiene por acreditado que la Secretaría de Movilidad fue omisa en atender su mandato constitucional de dar certeza a la ciudadanía respecto a su proceder, obligación esencial de cualquier instancia pública, habida cuenta de que la certidumbre jurídica no representa únicamente un deber específico sino un principio general que permea en todas y cada una de las actuaciones de las autoridades para garantizar que aquellas se encuentren inexorablemente apegadas al marco jurídico aplicable, propiciando así confianza ciudadana.

- 195.** Esta Comisión considera importante resaltar que al tenor de los argumentos arriba esgrimidos en este documento recomendatorio, las acciones y omisiones de la SEMOVI en el caso que nos ocupa, conculcaron el derecho a la buena administración habida cuenta que la autoridad responsable desatendió las expresiones de rechazo de las personas habitantes del Pueblo de Xoco, por un lado y, por el otro, omitió atender sus atribuciones respecto a la evaluación genuina y sustantiva de los estudios de impacto de movilidad, a la emisión de opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obras y actividades por parte de particulares, al no supervisar la implementación de los trabajos autorizados, y a no fundar y motivar la emisión del VISTO BUENO TÉCNICO FAVORABLE.

## **VII. Posicionamiento de la Comisión sobre la violación de derechos humanos**

- 196.** Una de las riquezas más relevantes de una ciudad cosmopolita como es la Ciudad de México, es precisamente la diversidad de su sociedad. En ella convergen formas distintas y complejas de organización social. Ya este organismo ha resaltado en su instrumento recomendatorio 10/2018, que un elemento ineludible al momento de abordar el tema de los pueblos originarios, es el de la identidad, es decir, tomar en cuenta aquello que, de manera consciente, permite que un grupo de personas reconozca entre sí, los elementos comunes que las define y que a la vez las distingue - comparativamente hablando- de otros grupos.
- 197.** En la Ciudad de México, los pueblos originarios han logrado adaptarse a los cambios externos producto de muy diversos procesos históricos. No obstante, resulta relevante insistir en que las autoridades tienen la obligación de respetar el derecho que sus habitantes tienen de preservar su historia, identidad y formas de existencia y de convivencia comunitarias.

---

<sup>232</sup> Anexo evidencia 19.

- 198.** En el caso que nos ocupa, más allá del reconocimiento legal del Pueblo de Xoco, es sumamente importante considerar que sus habitantes, se reconocen e identifican a sí mismos como un pueblo originario.
- 199.** Esta Comisión, se ha pronunciado constantemente sobre la necesidad de generar condiciones de disfrute equitativo del espacio público. En su Informe Especial sobre Crecimiento Urbano y Derechos Humanos en la Ciudad de México, del año 2018, se identificaron elementos que deben contener la política y gestión urbana con enfoque de derechos humanos, entre ellas, políticas integrales y respetuosas del derecho a la ciudad como un derecho colectivo, a fin de lograr los propósitos de la Nueva Agenda Urbana, en el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III), con miras a la construcción de ciudades justas, seguras, sanas, accesibles, asequibles, resilientes y sostenibles.
- 200.** De igual manera, en la Recomendación General 01/2020, se hizo hincapié en que la Constitución local impone en dotar de plena vigencia el derecho a la ciudad, así como a los derechos asociados que implican su eficaz realización, entre ellos, el derecho a la movilidad, pues la Ciudad pertenece a sus habitantes; por tanto como la misma Constitución capitalina describe, la Ciudad de México debe ser una ciudad incluyente, productiva, habitable, colectiva, comunitaria, democrática y participativa, en la que debe imperar el uso y usufructo pleno y equitativo del espacio público, en condiciones de igualdad, accesibilidad, diseño universal, por lo que, en consecuencia, debe evitarse su privatización.
- 201.** Ahora bien, en su Recomendación 12/2024, esta Comisión hizo mención de que la modificación en los modos de habitar, sobre todo los relacionados con los espacios públicos, genera conflictos y apropiación desigual de los mismos, por tanto, es de gran importancia concientizar y sensibilizar a las autoridades sobre su deber de respetar el sistema de las creencias y tradiciones de las comunidades plurales como ocurre con los barrios y pueblos.
- 202.** En el Informe Especial sobre el derecho a la Movilidad en el Distrito Federal, se expusieron aspectos vinculados con la necesaria visión desde los derechos humanos, para la plena realización del derecho a la movilidad, al ser un derecho articulador de otros derechos tales como el derecho a la salud, a la educación, a la vivienda, al trabajo en un marco más amplio de ejercicio de derechos en el complejo entramado de relaciones humanas en esta gran urbe. También se hizo hincapié en que la movilidad en la Ciudad es un tema fundamental que implica importantes retos en el desarrollo de la sociedad capitalina en su conjunto.
- 203.** Ha sido un gran avance en la materia el reconocimiento constitucional local del derecho a la movilidad y sus respectivos ajustes en la legislación secundaria pues poco a poco este derecho se ha ido alimentando de su propio contenido

particular; sin embargo, es preciso que la autoridad facultada especialmente para velar por la garantía, la protección y el respeto del mismo, a la que se dirige esta Recomendación, considere la importancia y trascendencia de sus actuaciones y que ellas se encuentren debidamente fundadas y razonadas, no únicamente en el plano formal sino principalmente en el plano sustantivo, considerando que todas ellas tienen, en mayor o menor grado, en uno u otro sentido, un efecto o impacto en la sociedad o a la ciudadanía a quien se dirigen.

- 204.** En el caso materia del presente pronunciamiento, este organismo enfatiza los efectos lesivos de un acto de autoridad relativamente simple que, sin embargo, tuvo efectos sensibles sobre el uso y destino del espacio público, en particular, sobre la movilidad en una vialidad trascendente para un pueblo no sólo en tanto vía de acceso y salida de ese espacio, sino por la cosmovisión de lo que histórica y comunitariamente había significado como elemento identitario. Por cuya razón llamamos a la autoridad señalada a redimensionar y fortalecer su visión protectora y garante de los derechos humanos, como un eslabón inexorable en el uso equitativo del espacio público y la movilidad de las personas, evitando favorecer la privatización de los espacios.

#### **VIII. Fundamento jurídico sobre la obligación de reparar a las víctimas de violaciones a derechos humanos en su dimensión colectiva.**

- 205.** La reparación del daño es la consecuencia de que una violación a derechos humanos haya tenido lugar y debe ser integral. Sin embargo, no solamente se trata de una obligación que el Estado deba satisfacer, sino que constituye un derecho humano que se encuentra protegido en el Derecho Internacional de los Derechos Humanos, concretamente en los artículos 2 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (PIDCP), 63.1 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos (CADH) y en el párrafo 20 de los *“Principios y Directrices Básicos sobre el Derecho de las Víctimas de Violaciones Manifiestas de las Normas Internacionales de Derechos Humanos y de Violaciones Graves del Derecho Internacional Humanitario a Interponer Recursos y Obtener Reparaciones”*,<sup>233</sup> entre otros tratados e instrumentos internacionales. Asimismo, el párrafo 15 de este instrumento señala que una reparación adecuada, efectiva y rápida promueve la justicia y debe ser proporcional a la gravedad de las violaciones y al daño sufrido.
- 206.** La reparación del daño debe plantearse en una doble dimensión por tratarse de un recurso de protección efectivo reconocido en el Derecho Internacional de los Derechos Humanos y un derecho fundamental contemplado en el derecho positivo, cuyo ejercicio permite acceder a los otros derechos que

---

<sup>233</sup> Resolución 60/147 aprobada por la Asamblea General de Naciones Unidas el 16 de diciembre de 2005, sobre los *“Principios y Directrices Básicos sobre el Derecho de las Víctimas de Violaciones Manifiestas de las Normas Internacionales de Derechos Humanos y de Violaciones Graves del Derecho Internacional Humanitario a Interponer Recursos y Obtener Reparaciones”*.

fueron conculcados a las personas, ya sea en las esferas individual y/o colectiva, material, moral y simbólica.

- 207.** Si bien es cierto que este derecho fundamental ha sido más desarrollado en la esfera individual, en el entendido de que las personas victimizadas deben ser atendidas bajo un esquema de integralidad que considere todas las necesidades derivadas de las vulneraciones a sus derechos, también lo es que el marco normativo internacional, nacional y local en materia de reparación, contempla el concepto de reparación en su dimensión colectiva, cuando los daños derivados del hecho victimizante trascienden de la esfera individual a la de carácter colectivo y social afectando a un grupo de personas, comunidad o población determinadas, por lo que el daño causado deberá ser resarcido a través de medidas cuya dimensión observe las afectaciones más allá del carácter individual; por tanto se considera importante que las medidas no vayan únicamente dirigidas a 93 víctimas individualmente reconocidas en el presente instrumento, sino a todos los vecinos de la Alcaldía Benito Juárez que vieron afectados sus derechos por falta de acceso a la información.
- 208.** Los Principios y Directrices Básicos aprobados por la Asamblea General de Naciones Unidas en la Resolución 60/147 en su preámbulo reconoce que no solamente pueden ser víctimas de violaciones a derechos humanos personas individuales, sino que también pueden cometerse contra grupos de personas con intereses y valores comunes que deben ser consideradas como colectivos.<sup>234</sup>
- 209.** En el derecho positivo mexicano, la reparación es reconocida como un derecho fundamental en los artículos 1, párrafo tercero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, 7, 26 y 27 de la Ley General de Víctimas; 4, inciso a), numeral 5 y 5, inciso c), numeral 1 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 3, fracción XXVI, 56 y 57 de la Ley de Víctimas para la Ciudad de México; y 86 de la Ley Constitucional de Derechos Humanos y sus Garantías en la Ciudad de México, los cuales señalan la obligación de todas las autoridades, conforme a su ámbito de competencia, de garantizar los derechos de las víctimas, entre ellos, este derecho a ser reparadas también en sus dimensiones colectiva y simbólica por el daño o menoscabo que han sufrido como consecuencia de violaciones a derechos humanos y por los daños que esas vulneraciones les causaron conforme a las circunstancias y características del hecho victimizante.
- 210.** La Constitución Política de la Ciudad de México (CPCM) también reconoce el derecho a la reparación del daño, al establecer que las autoridades adoptarán las medidas necesarias para la atención integral de las víctimas en los términos de la legislación aplicable. Específicamente en su artículo 5, apartado C, numeral 1, también reconoce las dimensiones colectiva y simbólica de este derecho como grupo o comunidad a ser reparado.

---

<sup>234</sup> Asamblea de Naciones Unidas. *Op.cit.* preámbulo, párrafo 9.

211. Adicionalmente, la Ley Constitucional de Derechos Humanos y sus Garantías de la Ciudad de México, en su artículo 86, establece que entre los derechos de las víctimas se encuentra el de la reparación, en relación con los demás señalados en las leyes aplicables en la materia; de igual manera, en ese mismo artículo y en el 103, establece que las autoridades locales deberán actuar conforme a los principios de asesoría jurídica adecuada, buena fe, complementariedad, confidencialidad, consentimiento informado, cultura jurídica, debida diligencia, debido proceso, desvictimización, dignidad, gratuidad, principio pro víctima, interés superior de la niñez, máxima protección, no criminalización, no victimización secundaria, participación conjunta y los demás señalados en las leyes aplicables. En ese mismo tenor, los artículos 105 y 106 de esta norma retoman los conceptos esenciales de la Ley General de Víctimas antes citados, específicamente en lo que respecta al reconocimiento de las dimensiones colectiva y simbólica, además de la obligación de las autoridades de la Ciudad de México a reparar el daño cuando exista una vulneración a derechos humanos, conforme a lo establecido en las leyes generales y locales en materia de derechos de las víctimas.
212. En un sentido amplio y progresivo en términos de protección de derechos, la referida LGV en su artículo 4, reconoce que además de las víctimas directas, indirectas y potenciales sujetas del derecho a una reparación del daño en su dimensión individual, también reconoce a tres tipos de sujetos colectivos como víctimas: a los grupos, a las comunidades y a las organizaciones sociales que hubiesen sido afectadas en sus derechos, intereses, o bienes jurídicos colectivos como resultado de la comisión de un delito o de la violación de derechos. De igual manera, en el mismo ordenamiento jurídico, el artículo 27, fracción VI, otorga la titularidad del derecho a la reparación a los grupos, comunidades u organizaciones sociales que hayan sido afectadas por la violación de los derechos individuales de los miembros de los colectivos, o bien, **cuando el daño comporte un impacto colectivo**, por lo que la restitución de derechos estará orientada a la reconstrucción del tejido social y cultural colectivo que reconozca la afectación en la capacidad institucional de garantizar el goce, la protección y la promoción de los derechos en las comunidades, grupos y pueblos afectados.
213. Es así que el artículo supra citado da pauta a la implementación de medidas colectivas de reparación que deberán estar definidas sobre la base del reconocimiento y redignificación de los sujetos colectivos victimizados.
214. En el ámbito local, la Ley de Víctimas para la Ciudad de México en su artículo 1 establece un principio muy claro respecto a la **interpretación, objeto, aplicación y definiciones** de la norma, en el sentido de que deberá ser interpretada favoreciendo en todo momento la protección más amplia de los derechos de las víctimas de la Ciudad de México, conforme al principio *pro persona* y en términos de lo dispuesto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los Tratados Internacionales celebrados en materia de derechos humanos, la Constitución Política de la Ciudad de México

y la Ley General de Víctimas, por lo que el reconocimiento del derecho de los grupos, colectivos y comunidades a ser reparadas está implícito en las disposiciones antes referidas que deberán ser retomadas en una interpretación acorde y armónica con el contenido de esta disposición de dicha ley local.

**215.** En esta misma línea de interpretación conforme, armónica y acorde con el principio *pro persona* y la LGV, los artículos 47 y 48 del Reglamento de la Ley de Víctimas para la Ciudad de México, hacen alusión a la categoría colectiva cuando se trata de reparar el daño sufrido, reconociendo también que son sujetos de una reparación colectiva, en forma enunciativa, más no limitativa: los grupos, las comunidades, comunidades afrodescendientes, comunidades indígenas y pueblos originarios, movimientos y organizaciones sociales y personas vinculadas por los mismos hechos victimizantes. Asimismo, al igual que en la LGV, refiere que la restitución de derechos afectados debe estar orientada a la reconstrucción del tejido social y cultural colectivo; el inciso b) del segundo párrafo del artículo 48 de la LVCM especifica que, para efectos de una reparación de las afectaciones sufridas por las víctimas sujetas de reparación colectiva comprenderán aquellos daños que comporten un impacto colectivo, por lo que las medidas colectivas que deberán ser implementadas deben estar dirigidas, entre otros aspectos, al reconocimiento y dignificación de los sujetos colectivos victimizados, a la restitución o reconstrucción de los proyectos que dan vida e identidad colectiva o comunitaria; y a la promoción de la cultura de protección y de los derechos humanos en las comunidades y colectivos afectados.

## **IX. Principios para la aplicación de la reparación colectiva.**

**216.** La reparación colectiva requiere de un proceso diferente al que se realiza para determinar los daños y las medidas para atender a una persona que ha sido vulnerada en sus derechos. Es por ello que su abordaje requiere de la aplicación de principios específicos que es importante tener como referencia para emprender dicho proceso:<sup>235</sup>

- a) Participación colectiva: requiere de la participación constante, permanente y propositiva del sujeto colectivo o de la comunidad.
- b) Derecho a la información: para garantizar el derecho a la información de las personas participantes en el proceso, teniendo claridad de los compromisos y la voluntad de las partes involucradas, lo cual implica brindar información amplia y suficiente, culturalmente adecuada, pertinente y respetuosa de los tiempos y las determinaciones.

---

<sup>235</sup> CEAV. Manual de reparaciones colectivas. Dirección General de Vinculación Institucional y Reparaciones Colectivas. México, pp. 20.

- c) Integralidad en el proceso de reparación colectiva: las medidas que se determinen deben ser coherentes y apoyarse mutuamente, por lo que se hace necesario el avance conjunto. La reparación en esta esfera debe buscar reparar el daño procurando un equilibrio político, social y cultural.
- d) Perspectiva de género y enfoque diferenciado: analizar las situaciones desde la perspectiva de género permite entender que la vida de mujeres y hombres puede irse modificando también en la interrelación y convivencia como grupo colectivo o comunitario. Este enfoque cuestiona los estereotipos y abre posibilidades de comprensión y elaboración de nuevos contenidos de socialización y de relaciones en la comunidad.

## **X. Conceptos de daños que deben considerarse en la reparación colectiva**

**217.** Con base en el análisis normativo presentado en los apartados anteriores, **la reparación en las dimensiones colectiva y simbólica puede ser enfocada básicamente hacia las siguientes medidas:**

### **a) Satisfacción Colectiva**

**218.** De acuerdo con los artículos 71 y 72 de la Ley de Víctimas, son medidas que, entre otras cuestiones, contribuyen a mitigar el daño ocasionado a las víctimas mediante su dignificación. En este sentido, la Corte Interamericana también ha determinado la importancia de la inversión social para reparar daños que tiene un impacto a nivel colectivo o comunitario, por lo que señala que los recursos que se destinen a obras de servicios, infraestructura, restauraciones, memoriales o acciones de obra social con un significado para la colectividad o comunidad, tendrán un efecto reparador que trascienda el ámbito meramente material o económico.

### **b) Garantías de no repetición de impacto colectivo**

**219.** Busca establecer medidas que eviten que las víctimas como sujeto colectivo de derechos vuelvan a padecer las vulneraciones acreditadas, por lo que deben estar enfocadas en la prevención o bien, evitar la repetición de actos de la misma naturaleza. En este sentido, las medidas que se adopten podrán ser de orden general que impacten en la protección y fortalecimiento de la vida en el grupo colectivo o en la comunidad. La modificación de causas estructurales y/o institucionales que propiciaron la comisión de los hechos victimizantes que tuvieron un impacto en la comunidad, deberá estar dirigida a la recuperación de la inclusión ciudadana, el fortalecimiento de los proyectos significativos para los colectivos y la comunidad, así como los valores identitarios, sociales y culturales, de modo que se promueva un proceso de restauración de la confianza en las instituciones y el Estado.

## XI. Recomendación

De conformidad con los estándares internacionales y nacionales en materia de reparación colectiva emanados del Derecho Internacional de los Derechos Humanos, la Ley General de Víctimas y la Ley de Víctimas para la Ciudad de México; y tomando como referencia sus principios y criterios para el desarrollo de los apartados VIII. *Fundamento jurídico sobre la obligación de reparar a las víctimas de violaciones a derechos humanos en su dimensión colectiva*; IX. *Principios para la aplicación de la reparación colectiva*; y X. *Conceptos de daños que deben considerarse en una reparación colectiva*, **LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO** adoptará, a través del presente instrumento recomendatorio, los criterios, principios y medidas anteriormente descritas en los apartados mencionados para la atención de los puntos recomendatorios que a continuación se exponen y cuya lectura e interpretación deberá realizarse conforme a los principios pro persona, pro víctima, máxima protección, progresividad y no regresividad:

### MEDIDAS DE SATISFACCIÓN

**PRIMERO.** En un plazo no mayor a 60 días naturales contados a partir de la aceptación de la Recomendación, emitirá y dará difusión al reconocimiento de responsabilidad de los hechos victimizantes y al ofrecimiento de una disculpa pública a las personas habitantes del Pueblo de Xoco, por la emisión del VISTO BUENO TÉCNICO FAVORABLE al proyecto ejecutivo respecto de los tramos de Mayorazgo de la Higuera, Puente de Xoco y Real de Mayorazgo, sin haber realizado un análisis adecuado de las condiciones físicas de las calles del Pueblo y de la movilidad de sus habitantes.

**SEGUNDO.** En un plazo no mayor a 60 días naturales contados a partir de la aceptación del presente pronunciamiento, emitirá un oficio o circular dirigido a las áreas y personas servidoras públicas de esa Secretaría que estime competentes, en el que precisará los fundamentos normativos ampliamente señalados en esta Recomendación, así como las atribuciones y/u obligaciones a su cargo en materia de movilidad, particularmente las relacionadas con la evaluación de los estudios de impacto de movilidad, la emisión de opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obras y actividades por parte de particulares y la evaluación de solicitudes derivadas de peticiones ciudadanas y otros entes para dictaminar la modificación, incorporación o retiro de infraestructura, servicios y demás elementos incorporados a la vía, ordenando su estricta observancia.

### MEDIDAS DE NO REPETICIÓN

**TERCERO.** En un plazo no mayor a 120 días hábiles, contados a partir de la aceptación de la presente Recomendación, deberá elaborar y difundir ampliamente un protocolo (**de procedencia**) en el que se contemplen parámetros sustantivos específicos para la evaluación de proyectos y la eventual emisión de los estudios de impacto de movilidad, opiniones técnicas, dictámenes, vistos buenos y, en

general, cualquier determinación susceptible de producir o que de hecho produzca efectos en la movilidad de las personas en general y particularmente tratándose de habitantes de pueblos y/o barrios originarios. El instrumento deberá contener mecanismos de participación efectiva directa de las personas habitantes de pueblos y/o barrios originarios, que garanticen que sus necesidades sean consideradas por la autoridad en el análisis y valoración de la racionalidad y adecuación de los proyectos de intervención de vialidades de forma previa a su ejecución.

**CUARTO.** En un plazo no mayor a 120 días hábiles, contados a partir de la aceptación de la presente Recomendación, deberá elaborar y difundir ampliamente un protocolo **(de seguimiento o verificación)** en el que se contemplen acciones de seguimiento técnico-sustantivo durante todo el tiempo que se prolongue la ejecución de proyectos, con la finalidad de verificar que ellos se realicen en los términos y en estricto cumplimiento de las condiciones que, en su caso, se hubieren fijado en los dictámenes, opiniones técnicas, vistos buenos o autorizaciones que al efecto hubiese emitido esa misma autoridad. El instrumento deberá contener mecanismos de participación efectiva directa de las personas habitantes de los pueblos y/o barrios originarios, que garanticen que sus observaciones respecto del cumplimiento por parte de la instancia ejecutora de los proyectos de intervención de vialidades sean consideradas por la SEMOVI.

Así lo determina y firma

**LA PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE DERECHOS  
HUMANOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

**NASHIELI RAMÍREZ HERNÁNDEZ**

C.C.P. **LIC. CLARA MARINA BRUGADA MOLINA.** JEFA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO. PARA SU CONOCIMIENTO.  
**DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ.** PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO. PARA SU CONOCIMIENTO.  
**DIP. ANDRÉS ATAYDE RUBIOLÓ.** PRESIDENTE DE LA JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO. PARA SU CONOCIMIENTO.  
**DIP. JANNETE ELIZABETH GUERRERO MAYA.** PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO. PARA SU CONOCIMIENTO.