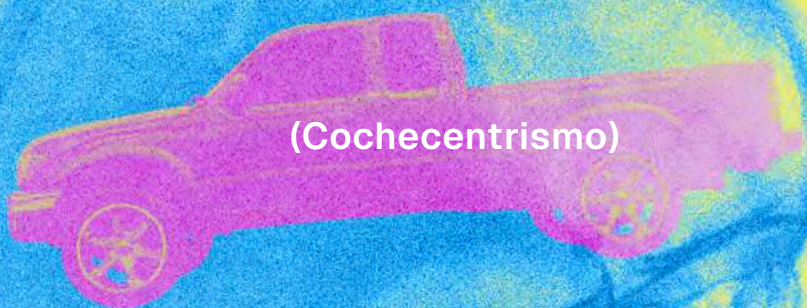


Vol.1

Junio 2026

Entre



(Cohecentrismo)

calles



(Cochecentrismo)

Agradecemos a las personas que participaron en el desarrollo de esta publicación:

Coordinación del proyecto:

Cesia Escobar / Luis Gómez

Contenidos:

Leticia Esquer / David Pulido / Sheila Ferniza

Diseño editorial:

Luis Gómez

Agradecimiento a las personas e instituciones que han apoyado el trabajo de cd1n:

Tere de la Garza / Leticia Esquer / Consejo Cívico. **Grupos locales:** Un río en el río, Pueblo Biciclero, Camina Centro de estudios de movilidad peatonal, MAS ciudad Movilidad Activa Autónoma y Sostenible, Salvemos al Parque Libertad. **Grupos nacionales:** Querétaro. Pedaleanda / Netas Ciudadanas / UnAltavoz. San Luis Potosí. Pedaleando SLP, Derechos urbanos, PHI Ciudad, Comarca Lagunera. Canto del Agua / Migala / Ecopunk. Tijuana. Tijuanita mi ciudad

Asamblea de cd1n hasta mayo 2026.

Cesia Escobar / Luis Gómez / Yazmín Viramontes / Eduardo Damián / Juan Macías / Jaime Enrique / Samuel Cardona.

Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional. Usted es libre de compartir y adaptar los contenidos de la presente edición bajo las siguientes condiciones: Atribución (debe dar crédito de manera adecuada, brindar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios), No Comercial (no puede hacer uso del material con propósitos comerciales), Compartir Igual (Si remezcla, transforma o crea a partir del material, debe distribuir su contribución bajo la misma licencia del original). Licencia: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/legalcode.es>

Esta publicación se realizó con apoyo de la **Alianza Surge**.

Impresión en riso por **Tori Press**.

Elaborado por Calles de primer nivel (cd1n) con el propósito de provocar reflexiones y abrir la conversación desde la calle: espacio público por excelencia y lugar fundamental para defender nuestro derecho a la ciudad-territorio, movilidad sostenible y un medio ambiente sano.

Calles de primer nivel

Historia de CDIN y la lucha contra el viaducto

Monterrey ha sido una ciudad marcada por la creencia de que la meritocracia y la velocidad traerán consigo el éxito y el desarrollo. Bajo esta lógica, gobiernos y actores privados han justificado durante décadas la expansión de infraestructura gris por encima –y muchas veces en contra– de la vida

Como síntoma de este problema estructural, en 2023 se presentó el proyecto de un viaducto elevado sobre la avenida Morones Prieto, anunciado como una promesa milagrosa para enfrentar al “gran enemigo de la ciudad”: el tráfico, cuyo alcance es multifactorial. Sin embargo, el proyecto tambaleaba no solo por su ineficiencia para resolver el problema que decía atender, sino también porque desde su origen carecía de información pública y de mecanismos de consulta o participación ciudadana.

Lo que generó preocupación entre distintos sectores de la sociedad por las implicaciones de una obra de gran escala en

el Río Santa Catarina, uno de los corredores ecológicos más importantes de la ciudad.

Afortunadamente, así como el poder impone, las comunidades también nos organizamos, resistimos y generamos alternativas.

Frente a la destrucción surgen entonces redes solidarias. Este texto narra la historia colectiva de organizaciones sociales, grupos, especialistas y personas de a pie que mantienen la esperanza de que las calles pueden ser más que venas de concreto; pueden ser ríos de vida y espacios para todas las personas.

En respuesta, vecinas, especialistas y colectividades comenzamos a construir un proceso colectivo de información, reflexión y acción. Las conversaciones abordaban tanto las implicaciones en la movilidad urbana como los impactos sociales y ambientales del proyecto. En ese contexto nació Calles de Primer Nivel (CD1N), una red integrada por personas y organizaciones comprometidas con defender el derecho a una ciudad más sostenible, accesible e incluyente.

Desde este espacio organizamos encuentros, diálogos y ejercicios de análisis para comprender el proyecto, debatir sus impactos y abrir una conversación más amplia sobre el modelo de ciudad que se ha venido construyendo, al tiempo que se impulsaba una visión alternativa que prioriza la vida en las calles, el transporte público, la movilidad activa y el cuidado del entorno natural por encima de las infraestructuras centradas en el automóvil.

Entre 2023 y 2024, esta preocupación inicial se transformó en una articulación mucho más amplia en la ciudad. La colaboración entre CD1N y Un Río en el Río (UREER) fue clave, al combinar capacidades de análisis urbano, con el conocimiento técnico y la experiencia en política pública. Lo que permitió construir una narrativa más sólida sobre los impactos del proyecto y fortalecer la capacidad ciudadana, el tejido social para la organización y propuesta de alternativas. Durante este periodo se desplegaron diversas estrategias de incidencia pública: análisis técnicos, foros ciudadanos, campañas de comunicación, solicitudes de transparencia y acciones legales. A inicios de 2024, CD1N presentó un amparo indirecto para solicitar la suspensión del proyecto, argumentando la falta de estudios, la ausencia de consulta pública y los riesgos ambientales asociados a la obra. Dicho proceso permitió que el gobierno del estado gestionará una audiencia pública entre gobierno, empresa y ciudadanía.

Foto: cd1n



Foto: cd1n

A pesar de ello, el estado anunció el inicio de obras en septiembre de 2024, presentando hasta un mes después la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) con múltiples inconsistencias. Ante esta situación, UREER impulsó una campaña para reunir firmas y exigir la cancelación definitiva del viaducto, además de promover una revisión colegiada de la MIA por parte de especialistas multidisciplinares, a la cual CD1N también se sumó. El resultado permitió visibilizar las inconsistencias del proyecto y facilitar la participación ciudadana en el proceso de consulta pública. Dicha información puede consultarse en: unriosinviaducto.org

Posteriormente se anunció la cancelación del proyecto y del trámite de la Manifestación de Impacto Ambiental ante la SEMARNAT. Lamentablemente la administración estatal, mantiene el proyecto en Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, por lo que el riesgo de que se retome en futuras administraciones sigue latente.

La historia de Calles de Primer Nivel y de las redes con las que colaboramos muestra que las ciudades no se transforman únicamente desde las decisiones del poder, sino también desde la organización colectiva de quienes las habitan. Frente a proyectos que conciben la ciudad como un sistema de circulación de vehículos, estas redes ciudadanas recuerdan que las calles y los ríos son, ante todo, espacios donde ocurre la vida. Por lo cuál, la organización de CD1N ha evolucionado y se conforma actualmente como una asamblea, para seguir luchando por calles para la vida.

Entre mayo y julio del 2025 sucedieron hechos decisivos. La audiencia pública convocada por la SEMARNAT evidenció las inconsistencias del proyecto y se convirtió, de acuerdo con la propia autoridad, en uno de los ejercicios de mayor participación ciudadana en el estado.





La trampa del coche-centrismo:

**Monterrey
y el siglo del
fracaso vial**

En Monterrey, el automóvil se vive como un derecho adquirido, casi como una extensión de la identidad. Tener coche no es solo una forma de moverse, sino símbolo de éxito, de autonomía y, para muchas personas, de supervivencia cotidiana. En el debate público, ni la ciudadanía ni quienes toman las decisiones cuestionan la viabilidad del modelo urbano; lo que se defiende es el privilegio que ese modelo produce.

Sin embargo, esta idea no es natural ni cultural en el sentido profundo del término. Es una construcción histórica. Lo que observamos hoy: carriles que aparecen y desaparecen, cruces confusos y nudos viales incomprensibles, es el síntoma de una mutilación que comenzó entre 1910 y 1930. Como lo explica Casas García, durante ese periodo Monterrey fue rasurada y adaptada progresivamente marcando el momento en que la traza antigua se subordinó definitivamente a la mecanización del tráfico y al sacrificio del patrimonio de sillar. El resultado no fue una ciudad eficiente para el auto, sino un espacio que, en sus palabras, “no se diseñó para nadie” (Casas, 2019).

El coche no se volvió central por una planeación visionaria, sino por una acumulación de decisiones inconexas y ensanches reactivos que terminaron moldeando una cultura urbana dependiente de una máquina motorizada, pero atrapada en una estructura fallida.

Frente a este escenario, la reflexión nos permite identificar que la ZMM ni siquiera fue diseñada para los automóviles, continuó su expansión sin diseño, sentido, sin visión de ciudad, respondiendo a un sistema económico que sólo exige “crecimiento” como visión de “progreso” aunque esto sea a costa de la calidad de vida de las personas.

¿Seguiremos sembrando carriles para cosechar tráfico?

El mito de la solución vial

La literatura sobre movilidad ha demostrado que ampliar la infraestructura vial genera más viajes en automóvil y termina saturando nuevamente el sistema, un fenómeno conocido como demanda inducida (Litman, 2017; ITDP, 2017). No es una falla de ejecución ni un problema de mala ingeniería; es un efecto estructural perfectamente conocido.

Entre 1990 y 2025, el parque vehicular de Monterrey creció 442%, superando los 2.5 millones (Aveldaño, 2025). Cada nueva obra vial ha funcionado como un incentivo perverso que, ante la falta de vivienda

asequible en los centros y un transporte público históricamente relegado, empuja a la ciudadanía hacia la periferia y la obliga a depender del auto para sobrevivir.

La Calle es mucho más que infraestructura: es el lugar donde caminamos, esperamos el camión, conversamos, protestamos o simplemente estamos. Como advierte Jan Gehl (2010), cuando la ciudad se diseña desde la lógica de la velocidad vehicular (60 km/h) y no desde la escala humana (5 km/h), la calle deja de ser un lugar para permanecer y se convierte en un espacio de tránsito.

Foto: GVZ 42 /
unsplash.com

Imagen: ITDP

El precio invisible

Debido a políticas públicas fallidas en desarrollo urbano, vivienda, etc, la mancha urbana de la ZMM creció casi tres veces más rápido que la población, obligando a desplazamientos intermunicipales cada vez más largos y dependientes del automóvil (Gobierno de Monterrey, 2023).

Esta desigualdad se mide claramente en tiempos de traslado. Mientras una persona que se mueve en automóvil pierde en promedio 1 hora diariamente en traslados, quien depende del transporte público el triple. (Cómo Vamos Nuevo León, 2024). El tiempo se ha convertido en un impuesto urbano que castiga de forma sistemática a quienes menos recursos tienen. (Ferniza-Quiroz y Soto-Canales, 2021).

Como han señalado diversos estudios sobre movilidad y género, la ciudad moderna fue diseñada para un “viaje lineal” casa-trabajo-casa que responde al modelo de un sujeto abstracto, generalmente un varón proveedor con automóvil, e ignora la complejidad de los trayectos asociados al trabajo de cuidados. En la vida cotidiana,

muchas personas realizan recorridos encadenados que incluyen llevar a infancias a la escuela, realizar compras, acompañar a personas mayores o regresar al trabajo, configurando trayectos poligonales que el diseño urbano tradicional rara vez considera (Booth, Darke y Yeandle, 1998; Col·lectiu Punt 6, 2019).

Los datos locales confirman esta brecha estructural: 30.1% de las mujeres sale de casa por motivos vinculados al cuidado, frente a 11.5% de los hombres (Cómo Vamos Nuevo León, 2024). Trabajo que equivale al 15% del PIB estatal (Consejo Nuevo León, 2024). Cuando el transporte público es lento e inseguro y los servicios están dispersos, el costo lo absorben principalmente las mujeres y las infancias.

El modelo actual también tiene impactos ambientales y de salud. En una ciudad dispersa y dependiente del automóvil, el transporte se convierte en una de las principales fuentes de emisiones contaminantes. Hoy respiramos aire fuera de norma más de la mitad de los días del año (INECC, 2017; Villasáez, 2026).

No es cultura: es política pública

El cochecentrismo no persiste por inercia cultural ni por una supuesta “mentalidad regionomontana”. Persiste por decisiones políticas y económicas concretas acumuladas durante décadas. Bajo la “fantasía ingenua” de que la fluidez vehicular equivale al progreso, la inversión pública ha operado en sentido contrario a la jerarquía de movilidad, convirtiendo calzadas y paseos en vulgares ejes viales y privilegiando el flujo de máquinas sobre el espacio social (Casas, 2019).

Como explica David Harvey (2013), las grandes obras urbanas también cumplen funciones económicas y políticas: producen una imagen de progreso y movilizan capital, incluso cuando no resuelven los problemas que prometen solucionar. Por ello, el fracaso de las soluciones viales no es únicamente técnico; responde a una racionalidad política que continúa privilegiando el automóvil como eje del desarrollo urbano.

La violencia estructural del diseño urbano

Jane Jacobs advirtió desde hace décadas que las ciudades fracasan cuando sacrifican la vida cotidiana en nombre de la eficiencia del flujo (Jacobs, 1961). Calles pensadas solo para mover vehículos erosionan la seguridad, la vigilancia natural y el tejido social.

En Monterrey, este sacrificio ha sido también ambiental: la obsesión por el asfalto ha generado un déficit crítico de áreas verdes, como la eliminación de camellones arbolados para añadir carriles -como ocurrió en la Calzada Madero (Casas, 2019). Esta pavimentación masiva no es neutral; el propio Plan Estratégico Monterrey 2040 reconoce que el modelo actual exagera el efecto de isla de calor y aumenta la vulnerabilidad ante riesgos meteorológicos, convirtiendo nuestras calles en superficies impermeables incapaces de gestionar las altas temperaturas y las inun-

daciones recurrentes. El mismo diseño que prioriza velocidad y asfalto sobre vegetación y permanencia es el que, además de calentar la ciudad, la vuelve más peligrosa.

La violencia vial no es accidental; es el resultado de ese mismo sistema hostil. A nivel nacional, Nuevo León ocupa el primer lugar en choques desde hace más de una década, aportando más del 20% de los incidentes de todo México con más de 76 mil siniestros anuales (N+ Monterrey, 2025). Teniendo Monterrey el 42% de los hechos viales del estado. Entre 2021-2024, peatones y ciclistas participaron en solo el 2.7% de los incidentes, sin embargo, esto representó el 58.3% de las muertes, lo que revela una infraestructura pensada para el automóvil más que para la seguridad de las personas (Secretaría de Salud, 2025).

Morones Prieto como Calle de Primer Nivel

La discusión sobre Morones Prieto evidencia los límites del actual modelo vial. La propuesta de un viaducto elevado de cuota sobre el Río Santa Catarina detonó una articulación histórica de diversos colectivos y especialistas bajo la lucha #UnRíoSinViaducto, desde la cuál se plantea la alternativa: una calle a nivel basada en

jerarquía de movilidad y la resiliencia climática, con banquetas amplias y continuas, ciclovías seguras, carriles exclusivos para transporte público y una integración real con el río y su entorno. No se trata de eliminar el automóvil, sino de reordenar prioridades para mover a más personas con menor costo social, ambiental y económico.

El conflicto no es entre automovilistas y peatones. Es entre un modelo urbano que ya demostró su fracaso y la necesidad de sobrevivir como ciudad. Mientras sigamos sembrando carriles, cosecharemos congestión, desigualdad y muerte vial.

La ciudadanía ya lo expresó con claridad: el 82.9 por ciento de las personas en Nuevo León prefiere que los recursos públicos se destinen al transporte público y no a más infraestructura para el automóvil (Cómo Vamos Nuevo León, 2024). No estamos frente a

Otro diseño de calles es posible

una cruzada ideológica, sino ante una demanda social explícita.

Cambiar el comportamiento no es una cuestión de voluntad individual, sino de política pública. Si sembramos banquetas, árboles y transporte público digno, cosecharemos tiempo, seguridad y vida urbana. Cuestionar el modelo no es un ataque a quienes conducen; es un acto de responsabilidad colectiva. Queremos Calles de Primer Nivel porque no aceptamos menos que una ciudad diseñada para la vida.

México cochista

Datos sobre la
movilidad en
automóvil

La priorización del auto como modo de transporte en las ciudades es una práctica que sigue vigente en México aún con las modificaciones en las legislaciones nacionales en la materia sostenible en el territorio. Sin embargo, en la escala local, en los territorios y administraciones municipales y estatales, es común ver proyectos de infraestructura vial que priorizan la movilidad en automóvil como pasos a desnivel, segundos pisos, viaductos elevados, ampliación y aumento de carriles de circulación.

Foto: Rogelio Morales Ponce/
cuartoscuro.com

Los datos más reveladores sobre el cochismo en el país

Este mapa muestra los estados con primeros lugares en uso de coche de acuerdo con datos del INEGI.



Historias

al

pie

de

lucha

7 experiencias
desde la
resistencia



Preguntamos a 7 organizaciones, que defendieron su derecho a la ciudad, movilidad y medio ambiente sano, sobre su proceso, principales retos y aprendizajes en su búsqueda por la justicia social en sus ciudades.

Aunque doloroso -pero nada sorprendente- todos los conflictos atendidos se deben a la inacción estructural y la vulneración activa de derechos por parte del Estado, que excluye de manera sistémica a personas y naturaleza.

Participaron grupos de Monterrey, Guadalajara, Querétaro, San Luis Potosí, Tijuana y la Comarca Lagunera:

Monterrey: CD1N (Calles de Primer Nivel), UREER (Un Río en el Río) y Salvemos Parque Libertad

Querétaro: Pedaleanda, Netas Ciudadanas y UnAltavoz

San Luis Potosí: Pedaleando SLP, Derechos urbanos y PHI Ciudad

Tijuana: Tijuana mi ciudad

Comarca Lagunera: Canto del Agua, Migala y Ecopunk

Calles de primer nivel (cd1n)

"La calle es nuestro primer espacio de contención, ahí se ejerce el derecho a la ciudad, se respira el aire que compartimos y se encuentra la vida cotidiana. Una calle bien diseñada lo cambia todo."

Foto: cd1n

Colectivo ciudadano conformado por activistas, representantes de organizaciones civiles y personas a título personal que creen que otro diseño de calles es posible. Operan como asamblea horizontal y se articulan con movimientos por la movilidad, el medio ambiente y la defensa del territorio.

Problemática

El Gobierno de Nuevo León impuso sin consulta ciudadana la construcción de un viaducto elevado sobre la avenida Morones Prieto y el cauce del río Santa Catarina. La obra amenazaba el derecho a una movilidad digna, a un medio ambiente sano y a una ciudad pensada desde la vida cotidiana.

Acciones

Emprendieron litigio estratégico con amparos para frenar la construcción, ruedas de prensa, campañas en redes sociales (#UnRíoSinViaducto), espacios de diálogo con especialistas y academia, y colaboración estrecha con el movimiento Un Río en el Río. Al final el Gobierno de Nuevo León se desistió de la construcción del viaducto.

Salvemos al Parque Libertad

"Construyan una comunidad resistente desde todos los frentes: el empuje legal es vital, pero no suficiente."

Foto: Salvemos al Parque Libertad

Organización vecinal surgida de la indignación de habitantes de colonias del norte de Monterrey —Morelos, Valle Morelos, Ferrocarrilera, Residencial Aztlán— ante la amenaza de perder uno de los pocos espacios verdes de la zona.

Problemática

El gobierno estatal intentó construir un hospital sobre el Parque Libertad, antiguo Penal del Topo Chico, sin consulta previa. Esto ponía en riesgo casi 10 hectáreas de área verde, la memoria histórica del lugar y los derechos a la recreación, la salud y un medio ambiente sano.

Acciones

Realizaron protestas y bloqueos en vía pública, presentaron un juicio de amparo colectivo que obtuvo una suspensión definitiva de los trabajos en 2024, elaboraron estudios técnicos justificativos, gestionaron denuncias penales y ambientales, y mantuvieron un monitoreo comunitario permanente del parque. Actualmente impulsan su declaratoria como Área Natural Protegida y la conversión del 'Penalito' en centro cultural.

Un Río en el Río

"Los ríos no desaparecen de un día para el otro: primero desaparecen de la imaginación. Recuperar esa imaginación colectiva puede ser el primer paso para devolverles la vida."

Foto: Un Río en el Río

Movimiento surgido en 2023, integrado por diversas colectivas de la ciudad, académicos y activistas. Opera con una asamblea horizontal con comisiones.

Problemática

El Gobierno del Estado y CONAGUA desmontaron la vegetación del río Santa Catarina bajo argumentos de riesgo hidrometeorológico, lo que la asamblea identificó como preparación para la construcción del viaducto elevado. El río es hábitat de más de mil especies, fuente del 70% del agua doméstica metropolitana y espacio de recreación colectiva.

Acciones

Organizaron manifestaciones en SEMARNAT y PROFEPA, presentaron amparos, impulsaron la primera audiencia pública sobre el río en Nuevo León, realizan recorridos mensuales de educación ambiental, produjeron contenido audiovisual y académico, y cabildean la declaratoria del río como Área Natural Protegida.

Tijuanita mi ciudad

"Ser valientes con alegría y practicar el autocuidado. Los cambios estructurales en la cultura urbana son procesos de largo plazo."

Foto: Tijuanita mi ciudad

Colectivo interdisciplinario y voluntario integrado mayoritariamente por mujeres que toma decisiones por consenso. Trabaja desde cuatro principios: compartir las calles pacíficamente, que la infancia no estorba sino transforma, reorientar la movilidad hacia la seguridad y la equidad, y entender la ciudad como espacio pedagógico.

Problemática

En una ciudad donde el padrón vehicular supera a la población infantil y adulta mayor, la inacción del municipio ante los siniestros viales y la ausencia de un enfoque sistémico de seguridad generó condiciones de exclusión para peatones, ciclistas, niñas, niños y personas con tareas de cuidado.

Acciones

Implementaron intervenciones físicas en el espacio público, organizaron dos ediciones de la Vía Recreativa en 2025 que reunieron a más de 2,000 personas, construyeron alianzas con 30 asociaciones civiles por edición, realizaron el Conteo Ciclista Tijuana 2024 como evidencia empírica, y buscan la institucionalización permanente de la Vía Recreativa con presupuesto municipal.

Canto del Agua, Migala y Chicas Ecopunk

"Con la información, la organización y la movilización, una sociedad organizada es imparable."

Foto: Canto del Agua, Migala y Chicas Ecopunk

Alianza de tres colectivas: Canto del Agua, Migala y Chicas Ecopunk (surgida directamente de esta lucha). Se articularon con periodistas, el Centro Ciudadano Lagunero y colectivas de generaciones previas de activismo ambiental.

Problemática

El proyecto Viaducto-Abastos-Independencia en la Comarca Lagunera implicó la tala de 129 árboles, algunos de hasta 40 años, en el principal corredor comercial de la ciudad, sin estudio de impacto ambiental. La obra añadió hasta 1.5 horas al trayecto de usuarios de transporte público, eliminó espacios peatonales y destruyó el hábitat del ave migratoria Tordi Cabeza Amarilla.

Acciones

Realizaron plantones, campamentos en la obra, cierres de calle, manifestaciones y un funeral simbólico por los árboles. Presentaron dos amparos, participaron en mesas de trabajo con autoridades y lanzaron la campaña 'Nombrar como acto de resistencia', nombrando cada árbol. Aunque no lograron detener la tala, generaron un precedente de organización y conciencia ciudadana en la región.

Pedaleando SLP, Derechos Urbanos, PIH Ciudad

"Ninguna muerte o lesión en la calle es tolerable. Sigán imaginando ciudades donde caminar o usar la bicicleta no sea un acto de valentía, sino un derecho garantizado."

Foto: Coalición Movilidad Segura

Coalición horizontal integrada por Pedaleando SLP, Derechos Urbanos, PIH Ciudad y una red amplia de defensores de derechos humanos y ciudadanos independientes. Se articula con la Coalición de Movilidad Segura nacional y toma decisiones por consenso.

Problemática

San Luis Potosí es la sexta entidad con más muertes por siniestros viales en México: 2,529 personas fallecidas y 9,000 heridas en cinco años. El Congreso local acumuló más de 820 días de retraso en armonizar su legislación con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. El siniestro vial del activista Josué Santiago 'Santi' en 2024 detonó la exigencia colectiva.

Acciones

Presentaron la iniciativa ciudadana #LeySanti, interpusieron amparos por omisión legislativa, organizaron foros, conversatorios y 'antifestejos', mantuvieron presión política constante en medios y redes, y colaboraron con la academia y legisladores en la 'Ley Santi 2.0'. Actualmente negocian su presentación conjunta con el gobierno estatal.

Pedaleanda, Netas Ciudadanas, UnAltavoz

"Defender la ciudad es un proceso colectivo que requiere paciencia, liderazgos diversos, imaginación y cuidado entre quienes participan."

Foto: Pedaleanda, Netas Ciudadanas, UnAltavoz

Red de colectivas y personas de distintos ámbitos —Pedaleanda, UnAltavoz, Netas Ciudadanas, Aves de Ciudad, Karem en Bici, Rodadas Épicas, Mamá en Bici y Justicia Digna, entre otras— que operan de manera horizontal y orgánica, articulando liderazgos rotativos según la causa y el territorio.

Problemática

Una obra estatal sobre una vía rápida eliminó banquetas y cruces seguros, deterioró los trayectos en transporte público y aumentó los riesgos para peatones y ciclistas. La vía recreativa dominical desapareció y nunca fue restituida institucionalmente. La ciudad siguió registrando siniestros viales y violaciones sistemáticas a los derechos de las personas más vulnerables.

Acciones

Activaron por primera vez una audiencia pública municipal en noviembre de 2025, donde presentaron propuestas concretas: zonas de velocidad reducida (Zona 30), ensanchamiento de banquetas, intervención de intersecciones peligrosas y corredores biológicos. Usaron ciencia ciudadana, cartografía abierta, comunicación de guerrilla y alianzas con negocios biciamigables para recabar firmas y generar evidencia técnica.

Conclusión

El trabajo colectivo conecta experiencias, conocimientos y formas de vivir la ciudad. Frente a imposiciones gubernamentales y formas hostiles de diseñarla se ha demostrado que la esperanza de habitar ciudades más justas y seguras se sostiene de personas, grupos, organizaciones y colectivos que resisten y luchan todos los días. A través de recursos legales, artísticos, académicos, organización vecinal, ciencia ciudadana, pedagogía urbana e investigación. Cada una de estas luchas, las personas que la integran y el trabajo que realizan nos recuerdan que **#otrodiseñodecallesesposible** y que la ciudad no debe responder a la lógica empresarial o cochista, esa que dicta que más carriles para coches, viaductos elevados, o megaproyectos invasivos, son progreso.

Estos testimonios demuestran que aunque los contextos locales sean distintos, las problemáticas en materia de movilidad y ciudad reúnen patrones: proyectos sin consultas públicas y opacidad, destrucción ambiental, violencia vial, exclusión y desigualdad espacial, entre otros. Pero también, nos muestran que hay muchas personas organizándose y dispuestas a reconstruir su entorno de forma comunitaria.

Este primer volumen de Entre calles, además de ofrecernos la conceptualización de una problemática: **el cochecentrismo**, también es un recurso de memoria colectiva para reconocer nuestras victorias y nuestros retos. Dejamos evidencia de que otra forma de hacer ciudad es posible, porque ya está ocurriendo.

Las calles son las venas de este gran cuerpo común que llamamos ciudad, son espacios para vivir con dignidad y no solo para el tránsito vehicular.

La transformación de nuestras ciudades y comunidades empieza desde el diseño de calles que garanticen nuestro derecho a la ciudad, movilidad y al medio ambiente sano.

Otro diseño de calles es posible



Esperamos que esta publicación contribuya a impulsar más conversaciones, colaboraciones y procesos organizativos.

Para más información consulta nuestro sitio web y redes sociales.

www.callesdeprimernivel.org
[@callesdeprimernivel](https://twitter.com/callesdeprimernivel)

cd1n
#CallesDePrimerNivel

p.3 Calles de primer nivel
Historia de CD1N y la lucha
contra el viaducto.

p.7 La trampa del cochecentrismo:
Monterrey y el siglo del
fracaso vial

p.15 México cochista
Datos sobre la movilidad
en automóvil

p.19 Historias al pie de lucha
7 experiencias desde
la resisitencia