

Informe especial de investigación

Transporte universitario en la UACJ: evidencia de una universidad sin planeación

12 de noviembre de 2025

1. Introducción

A tres meses de cumplirse la promesa del rector Daniel Constandse de “resolver el problema del transporte universitario en enero de 2026”, la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez (UACJ) ha difundido el relanzamiento del *Indiobus* bajo el nombre de Circuito Universitario, un sistema gratuito de traslado para estudiantes, docentes y personal administrativo.

Sin embargo, las respuestas entregadas por la universidad a través de la Plataforma Nacional de Transparencia (PNT), junto con la documentación institucional disponible, no muestran la existencia de un plan técnico, financiero o de planeación formal que sustente ese anuncio.

Más allá del transporte, la información revisada revela un vacío estructural de planeación universitaria: la UACJ decide, invierte y anuncia proyectos sin diagnósticos, sin coordinación interdepartamental y sin procesos documentados de evaluación.

2. Una promesa repetida

En agosto de 2025, el rector Constandse anunció que el problema del transporte hacia Ciudad Universitaria estaría resuelto en enero de 2026.

El compromiso fue reiterado semanas después por Pedro Yáñez Camacho, director general de Bienestar Universitario, ante el Cabildo de Juárez, quien aseguró que existía un plan en marcha y que la universidad colaboraba con autoridades estatales y municipales.

A raíz de estas declaraciones, se presentaron seis solicitudes de información pública (folios 080143425000226 al 233) para conocer los documentos técnicos, cronogramas, convenios, presupuestos, indicadores y materiales de difusión del proyecto. Las respuestas oficiales no contienen ningún documento que acredite la existencia de un plan operativo o técnico, ni evidencia de coordinación con dependencias de transporte o de planeación urbana.

3. Una universidad desconectada de su propia planeación

El análisis de los seis expedientes entregados por la UACJ muestra una institución sin integración entre sus áreas estratégicas.

El proyecto de transporte universitario fue conducido casi de manera exclusiva por la Dirección General de Bienestar Universitario, sin participación documentada de la Dirección General de Planeación y Desarrollo Institucional, a cargo de Antonio de la Mora, ni de Servicios Administrativos.

La documentación revisada –minutas, mapas y correos– evidencia que Pedro Yáñez aparece como el único responsable del proyecto, sin registros de colaboración interdepartamental ni reportes conjuntos. No hay oficios, convocatorias ni actas que incluyan a Planeación, Rectoría o Finanzas.

Durante años, la universidad ha recopilado datos detallados sobre matrícula, residencia, horarios y zonas de concentración estudiantil; sin embargo, ninguno de esos insumos estadísticos aparece utilizado o citado en los documentos revisados. Los mapas entregados carecen de metodología, fuentes o escalas y no están vinculados a los registros institucionales existentes, lo que confirma la desconexión entre las áreas que producen información y las que ejecutan decisiones.

La ausencia de la Dirección de Planeación en los procesos relacionados con el transporte es particularmente significativa, pues esa dependencia concentra la información demográfica, financiera y operativa que debería servir de base para la toma de decisiones. No hay evidencia de que esos datos se hayan empleado para sustentar rutas, horarios o necesidades presupuestales.

La revisión también confirma que, pese a la creación de nuevas dependencias destinadas al control del gasto y la planeación operativa, estas áreas no aparecen vinculadas al proyecto de transporte universitario.

En junio de 2025, el Consejo Universitario aprobó la creación de la Dirección General de Finanzas, encabezada por Karla Margarita Salinas González Vidal, con atribuciones en programación, presupuesto y adquisiciones; así como la Dirección General de Infraestructura Física y Sustentabilidad, dirigida por Carlos Ricardo Álvarez Ornelas, responsable de obras, mantenimiento y servicios institucionales.

Ambas direcciones, por su naturaleza, deberían intervenir en la planeación y seguimiento del sistema de transporte universitario, pero no aparecen mencionadas en ninguna de las minutas, correos o documentos revisados. Esto sugiere que la ampliación de la estructura administrativa no se ha traducido en una mayor coordinación ni en mecanismos de planeación efectivos.

4. Una movilidad fragmentada: el problema va más allá de Ciudad Universitaria

El déficit de transporte hacia Ciudad Universitaria es solo una parte del problema. La comunidad estudiantil ha señalado que la movilidad entre los campus del norte también es una dificultad constante.

No existen rutas institucionales ni transporte público que conecte los distintos institutos, las oficinas de servicios académicos, las instalaciones deportivas o los espacios culturales.

El servicio urbano no cubre los horarios académicos completos: muchas clases comienzan antes de las 7:00 a.m. y terminan después de las 10:00 p.m., cuando ya no circulan unidades. Los estudiantes enfrentan traslados costosos e inseguros, y la universidad no ha presentado diagnósticos ni propuestas para atender esta problemática.

Además, los procesos de nuevo ingreso no contemplan la ubicación geográfica o la accesibilidad como criterio de asignación. Los aspirantes no pueden elegir campus en función de su residencia o facilidad de traslado, lo que agrava las desigualdades de acceso.

Esta falta de integración entre la planeación académica y territorial refleja un modelo de crecimiento institucional desarticulado, donde la expansión de la infraestructura no está acompañada por políticas de movilidad o permanencia estudiantil.

5. Lo que muestran los documentos

Los expedientes revisados ofrecen una imagen operativa pero no estratégica del proyecto:

- Folio 226: Contiene mapas de supuestas rutas, sin metodología, autoría ni análisis técnico.
- Folio 229: Presenta registros operativos de viajes, choferes, unidades y cámaras, pero ningún cronograma ni metas.
- Folio 230: Minutas sin acuerdos formales ni responsables de ejecución.
- Folio 231: Sin oficios, minutas o convenios de colaboración con autoridades de transporte del Estado o del Municipio.
- Folio 232: Dos comunicados genéricos (una infografía y una publicación en redes) sin documentos de respaldo ni validación institucional.
- Folio 233: Repite minutas y mapas anteriores sin anexar reportes de seguimiento o presupuestos.

En conjunto, los materiales no demuestran planificación ni coordinación transversal. No se encontraron diagnósticos,

presupuestos, convenios o reportes técnicos firmados por las áreas competentes.

6. Una estructura que nunca cambió

En los correos internos incluidos en los expedientes de transparencia aparece Víctor Manuel Villanueva Holguín, identificado como jefe de Enlace Universitario e Indiobus, quien coordina asuntos logísticos y licitaciones de transporte. El cargo, bajo distintas denominaciones, existe desde 2012 y ha permanecido a lo largo de tres administraciones rectorales: las de Ricardo Duarte, Juan Ignacio Camargo y Daniel Constandse.

Durante más de una década, el programa de transporte universitario ha conservado una estructura fija y personal estable, sin que se hayan hecho públicos diagnósticos, evaluaciones ni reportes de resultados. A más de doce años de operación, el Indiobus no cuenta con evidencia pública de reportes técnicos, diagnósticos de eficiencia ni mecanismos de seguimiento que expliquen su evolución o resultados.

Las solicitudes de información presentadas ante la Plataforma Nacional de Transparencia pedían expresamente dichos documentos, pero la universidad no los entregó ni declaró su existencia. Por tanto, hasta el momento no hay constancia de que tales reportes existan o hayan existido. La falta de información verificable sobre un programa de larga duración confirma la ausencia de evaluación institucional y de rendición de cuentas en torno al transporte universitario.

Villanueva es, además, cónyuge de Alejandra Rejón, funcionaria que ha ocupado la Secretaría Particular de la Rectoría durante las últimas tres administraciones. Aunque esta relación no implica irregularidad formal, sí muestra un patrón de

continuidad personal e institucional en un programa que no ha sido objeto de revisión o actualización pública. La permanencia de los mismos responsables durante más de una década, en un contexto de resultados desconocidos y documentos inexistentes, refuerza la percepción de una gestión sin evaluación ni control efectivo.

Entre los documentos revisados se incluyen también correos electrónicos enviados por Víctor Manuel Villanueva Holguín a posibles proveedores, en los que se formulan invitaciones para enviar cotizaciones relacionadas con vehículos para el transporte universitario. Los mensajes son comunicaciones informales, sin fundamento administrativo, sin especificaciones técnicas, sin criterios de selección y sin documentación adjunta que detalle el alcance de la solicitud.

En instituciones públicas, incluso las gestiones preliminares de un proceso de adquisición requieren estructura documental y respaldo técnico que permita verificar su trazabilidad. La ausencia de estos elementos impide conocer el procedimiento seguido, su formalidad o su transparencia, y refuerza la falta de planeación y control interno observada en el proyecto.

La estructura del Indiobus ha permanecido intacta mientras el servicio se deteriora y carece de evaluaciones públicas. La continuidad del área contrasta con la falta de resultados verificables y confirma un sistema que se mantiene, pero por lo visto, no se revisa.

7. Falta de coordinación institucional

Los documentos revisados confirman que el proyecto de transporte universitario se desarrolló sin evidencia de colaboración entre Bienestar Universitario, Planeación y Servicios Administrativos.

Las minutas y correos muestran a Pedro Yáñez actuando como único responsable del proyecto, sin respaldo técnico ni presupuestal de las otras áreas.

No se localizaron actas de trabajo conjuntas, oficios de coordinación ni reportes firmados por más de una dependencia. Este patrón evidencia una gestión aislada y refuerza la falta de integración administrativa.

En lugar de una estrategia transversal, los registros muestran un proceso concentrado en una sola dirección, sin acompañamiento institucional ni evaluación interdepartamental.

La falta de colaboración formal entre áreas sustantivas ha impedido traducir la información acumulada por la universidad en acciones planificadas y sostenibles.

8. El nuevo anuncio: "Circuito Universitario"

El 31 de octubre de 2025, el portal *Puente Libre* publicó la nota *"Regresa el Indio Bus en enero; este será el recorrido"*, en la que se informa que el Consejo Universitario aprobó el nuevo "Circuito Universitario".

El recorrido descrito coincide con los mapas incluidos en los folios de agosto y septiembre. El texto atribuye la presentación a Pedro Yáñez, quien aseguró que el circuito iniciará operaciones en enero de 2026. Sin embargo, ninguno de los expedientes entregados contiene el acta, acuerdo o cronograma que respalde esa aprobación. No se anexan presupuestos, fuentes de financiamiento ni convenios de colaboración con autoridades externas. La nota periodística reproduce el anuncio, pero no incluye documentación que lo sustente.

A la fecha, no existe evidencia pública que demuestre avances técnicos o administrativos en el cumplimiento del compromiso rectoral.

9. Conclusiones del Lab de Periodismo Crítico Universitario

- El análisis documental realizado por el *Lab de Periodismo Crítico Universitario* confirma que la UACJ no ha entregado evidencia suficiente que demuestre la existencia de un plan técnico, financiero o administrativo que respalde la reestructuración del transporte universitario anunciada para enero de 2026. Las respuestas obtenidas muestran una clara falta de coordinación entre las áreas operativas y las de planeación, lo que ha impedido articular diagnósticos, presupuestos y acciones con base en información verificable. El proyecto de transporte, incluido el llamado *Circuito Universitario*, se presenta sin sustento técnico ni respaldo institucional comprobable.
- El problema de movilidad no se limita a Ciudad Universitaria. Afecta a toda la comunidad académica y refleja años de expansión sin planeación urbana ni coordinación con el transporte público. La ausencia de participación de las áreas responsables de planeación y desarrollo institucional confirma una falla administrativa que trasciende este caso: una universidad que decide y anuncia sin integrar su propia información ni asegurar la colaboración de sus dependencias.
- El *LAB* mantiene su solicitud formal ante el ICHITAIP para que la UACJ transparente los presupuestos, convenios y detalles operativos del programa de transporte universitario, información que hasta ahora permanece sin

claridad. Si el proyecto existe y cuenta con sustento técnico, la universidad debería poder demostrarlo sin reservas. La transparencia no debiera ser vista como un obstáculo, sino como la mejor forma de rendir cuentas y recuperar confianza.

- Quisiéramos confiar en que el proyecto avanzará en beneficio de la comunidad estudiantil, pero la poca evidencia de trabajo y el historial institucional con los años de operación del área responsable sin resultados verificables justifican la duda y la exigencia. Este informe reafirma el llamado a la comunidad universitaria y a la sociedad juarense a mantener la atención y la presión pública necesarias hasta que la UACJ muestre con claridad qué ha hecho, cómo lo ha hecho y con qué recursos.

Lab de Periodismo Crítico Universitario

Ciudad Juárez, Chihuahua

Noviembre de 2025