

Reconfigurando territorios a partir de la cultura, el empoderamiento de las mujeres y nuevos turismos

PILAR MORA CANTELLANO
SERENA ERÉNDIRA SERRANO OSWALD
ENRIQUE MOTA FLORES
(Coordinadores del Volumen)

Colección: "Escenarios territoriales ante la reconfiguración del orden mundial"
Coordinada por Juana Isabel Vera López



COLECCIÓN

**ESCENARIOS TERRITORIALES ANTE LA RECONFIGURACIÓN DEL
ORDEN MUNDIAL**

VOLUMEN IV

**RECONFIGURANDO TERRITORIOS A PARTIR DE LA
CULTURA, EL EMPODERAMIENTO DE LAS MUJERES
Y NUEVOS TURISMOS**

Coordinación Institucional

Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional A. C.
Universidad Nacional Autónoma de México

Soporte Institucional

Coordinación de Humanidades, UNAM
Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM
Regional Science Association International

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

Enrique Luis Graue Wiechers
Rector
Leonardo Lomelí Vanegas
Secretario General
Guadalupe Valencia García
Coordinadora de Humanidades

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS

Armando Sánchez Vargas
Director
José Manuel Márquez Estrada
Secretario Académico
Patricia Llanas Oliva
Secretaria Técnica
Jesús Rodrigo Ramírez Negrete
Secretario Administrativo
Graciela Reynoso Rivas
Jefa del Departamento de Ediciones

ASOCIACIÓN MEXICANA DE CIENCIAS PARA EL DESARROLLO REGIONAL A. C.

José Luis Ceceña Gámez *In Memoriam*
Presidente Honorario
Juana Isabel Vera López
Presidenta
José Gasca Zamora
Expresidente
Crucita Aurora Ken Rodríguez
Susana Suárez Paniagua
Vicepresidentas
Artemio Ramírez López
Secretario
Sergio De la Vega Estrada
Tesorero
Sarah Eva Martínez Pellegrini
José Federico Morales Barragán
María del Pilar A. Mora Cantellano
Mayanin A. Sosa Alcaraz
Vocales

COLECCIÓN
ESCENARIOS TERRITORIALES ANTE LA RECONFIGURACIÓN DEL ORDEN
MUNDIAL

JUANA ISABEL VERA LÓPEZ
(Coordinadora de la colección)

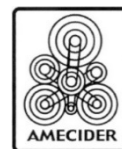
VOLUMEN IV
RECONFIGURANDO TERRITORIOS A PARTIR DE LA CULTURA,
EL EMPODERAMIENTO DE LAS MUJERES Y NUEVOS TURISMOS

MARÍA DEL PILAR ALEJANDRA MORA CANTELLANO

SERENA ERÉNDIRA SERRANO OSWALD

VENTURA ENRIQUE MOTA FLORES

(Coordinadores del volumen)



Reconfigurando territorios a partir de la cultura, el empoderamiento de las mujeres y nuevos turismos
Volumen IV de la Colección: Escenarios territoriales ante la reconfiguración del orden mundial

Los trabajos seleccionados para este libro fueron revisados por pares académicos,
se privilegia con el aval de la institución editora.

Primera edición, 14 de noviembre de 2022

© Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad Universitaria, 04510,

Coyoacán, México, Ciudad de México

Instituto de Investigaciones Económicas,

UNAM Circuito Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, 04510,

Coyoacán México, Ciudad de México

ISBN UNAM Colección: 978-607-30-6938-0

ISBN UNAM Volumen IV: 978-607-30-6964-9

© Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional A. C.

ISBN AMECIDER Colección: 978-607-8632-28-2

ISBN AMECIDER Volumen IV: 978-607-8632-33-6

Diseño de portada © Armultimedios

Compilación, corrección y formación editorial: Karina Santiago Castillo e Iván Sánchez Cervantes

Tamaño de la colección: 465 MB

Tamaño del Volumen IV: 68 MB

Derechos reservados conforme a la ley.

Los contenidos de este libro pueden ser reproducidos, sin alterarlos, sin fines lucrativos y citando la fuente completa con dirección electrónica. Otras formas de reproducción o publicación de los contenidos requieren autorización escrita de la institución editora o de los coordinadores del texto.

Hecho en México / Made in México

ÍNDICE

Introducción	9
Primera parte. Cultura, historia y educación en las regiones	17
Capítulo 1. Impacto de las tradiciones y el patrimonio cultural en el desarrollo regional	17
<i>La Gestión Cultural en el actual escenario mundial para el desarrollo regional. Caso: Conservación del patrimonio cultural mueble del Estado de México</i> María del Pilar Alejandra Mora Cantellano	19
<i>El tequio, tradición y costumbre comunitaria en las comunidades Náhuatl en Zitlala Guerrero</i> José Alfredo Pineda Gómez y Cuauhtémoc Francisco Pineda Muñoz	35
<i>El conocimiento milenario de las mujeres tejedoras para el desarrollo del territorio amuzgo</i> Heidy Francisco Marcial, Dulce María Quintero Romero y Denia May Sánchez Rivera	49
<i>El Interaccionismo simbólico en la reconfiguración de los escenarios territoriales para salvaguarda del patrimonio</i> Magali Mora Torres, María Gabriela Villar García y Ana Aurora Maldonado Reyes	65
Capítulo 2. Importancia de las tradiciones y la educación para el desarrollo local	81
<i>Propuesta para determinar las competencias de las mujeres en la producción de mezcal artesanal en Oaxaca</i> Juana Yolanda López Cruz, María del Rosario Castro Nava y Laura Andrómeda Fonseca Monterrubio	83
<i>Los estudiantes indígenas y su relación en la cultura digital</i> Gladys Ivette Cortés Gutiérrez, Susana Vega Leal y Abraham Vega Tapia	99
<i>Estrategia socioformativa y transversalización inter y biocultural para la recuperación del conocimiento ancestral de la medicina tradicional herbolaria ante la postpandemia del COVID19</i> Patricia Villalobos Aguayo, Luis Amador Ríos Oliveros y Baltazar Joanico Morales	115
<i>El impacto del programa Vientos Musicales, Escuela de Música J. Isabel Sosa en el municipio de Salvatierra, Guanajuato</i> Esmeralda Paredes Monzón, Marilu León Andrade y Alejandro Ortega Hernández	135

Capítulo 3. Costumbres, tradiciones y desarrollo tecnológico en los procesos educativos regionales	151
<i>El territorio como marco de desigualdad educativa en el contexto de la pandemia</i> Jadira Marín Montoya y Virginia Guadalupe Reyes de la Cruz	153
<i>Influencia de narco-series y narco-corridos en las aspiraciones educativas de estudiantes de Sinaloa, México</i> Héctor G. Zazueta Beltrán, César Omar Sepúlveda Moreno y Nora Teresa Millán López	169
<i>Las Tecnologías de la Información y Comunicación en la educación virtual durante la pandemia en Sinaloa</i> José de Jesús López López, Dulce Carolina López Graciano y Milton López Graciano	187
Segunda parte. Estudios de género para el desarrollo regional	207
Capítulo 4. Política, género y desarrollo regional	207
<i>Enfoque de la transversalidad de la perspectiva de género en México</i> Francisca Lizárraga Caro y Reyna Elizabeth García Moraga	209
<i>Perspectiva de género en la evaluación de la política social como detonante del desarrollo local</i> Deisy Marisol Quintanilla Ibarra y Emma Lorena Sifuentes Ocegueda	227
<i>El transporte público urbano: referentes para el diseño de una política pública municipal con enfoque de género</i> María de Lourdes Ampudia Rueda y Myrna Limas Hernández	245
Capítulo 5. Desarrollo económico y género en México y ALC	271
<i>Vínculos entre igualdad de género y desarrollo económico en América Latina y el Caribe</i> Beatriz Rojas Ávila	273
<i>Precariedad laboral con enfoque de género en Yucatán</i> Lucelly Carolina Burgos Suarez y Rafael Ortiz Pech	289
<i>Brecha salarial de género: análisis exploratorio con la ENOE, 2013 y 2018</i> Virginia Montserrat Romero Martínez y Jaime Alberto Prudencio Vázquez	299
<i>El liderazgo y la cultura organizacional en las empresas familiares: desde la perspectiva de género</i> Sandra Gutiérrez Olvera, Gloria Silvana Montañez Moya y Miguel Ángel Haro Ruíz	319
<i>Género, herbolaria y desarrollo indígena y campesino en Huejotzingo, Puebla</i> Rufino Díaz Cervantes, Irazú Olvera Cuessy y Blanca Alicia Salcido Ramos	339

Tercera parte. Turismo y desarrollo regional	359
Capítulo 6. Planeación turística y desarrollo regional	359
<i>Estado del arte de la inteligencia en el turismo</i> Georgina Jatzire Arévalo Pacheco, Iliana Rodríguez Santibáñez y Miguel Esteban Valenzuela Robles	361
<i>Turismo y percepción de los productos tradicionales. Caso Moctezuma, Sonora</i> Martina Alcaraz Miranda, Víctor G. Santiago Hernández y Alejandro Córdova Yáñez	383
<i>Análisis Turístico del Corredor de la Montaña en Hidalgo: Estrategias en la Era Covid-19</i> Pedro Alfonso Ramos Sánchez, Judith A. Velázquez Castro y Abraham Briones Juárez	405
<i>La gestión y priorización de la actividad turística para incrementar el desarrollo económico de Michoacán</i> Kenitay Solorio Pompa	425
<i>Clúster y Turismo: Modelos de Gestión y Competitividad de los Destinos Turísticos. Análisis del Clúster de Turismo de Nuevo León</i> Ricardo Gutiérrez Felipe y Ventura Enrique Mota Flores	441
Capítulo 7. Desarrollo turístico y patrimonio cultural	461
<i>Comunidad y cultura, estrategias sostenibles para impulsar el desarrollo turístico en Zaachila, Oaxaca</i> Gema Lugo Espinosa, Marco Aurelio Acevedo Ortiz y Yolanda Donají Ortiz Hernández	463
<i>Propuesta de museo comunitario en Tucta, Nacajuca, como estrategia para el impulso del turismo en el estado de Tabasco, México</i> Fabiola Lizama Pérez, Diana Laura Magaña Ocaña y Cristina Guadalupe Vivas Lizama	481
<i>Desafíos del turismo sostenible: el caso del altar de muertos de una comunidad Chinanteca</i> Nelly Eblin Barrientos Gutiérrez	495
<i>Ventajas comparativas y competitivas del desarrollo turístico de los Pueblos Mágicos y la nueva estrategia de política que ha propuesto la Secretaría de Turismo en México 1999-2020</i> Francisco Javier Delgado Valencia y Normand E. Asuad Sanén	513
Capítulo 8. Planeación e impactos del turismo	531
<i>Pérdida del Mangle por el Mercado Inmobiliario Turístico, el caso de Mazatlán, Sinaloa, México</i> Delia Patricia López Araiza Hernández y Jesús Rodolfo Ramírez Sarabia	533

SEGUNDA PARTE

ESTUDIOS DE GÉNERO PARA EL DESARROLLO

CAPÍTULO 4

POLÍTICA, GÉNERO Y DESARROLLO

El transporte público urbano: referentes para el diseño de una política pública municipal con enfoque de género

María de Lourdes Ampudia Rueda¹

Myrna Limas Hernández²

Resumen

En esta reflexión se reconoce que un tema de interés en las relaciones entre la población y el desarrollo urbano-regional, analizadas desde un enfoque de género, es su vínculo con las políticas públicas. Esta investigación aborda el problema del transporte urbano en el contexto de las necesidades de la movilidad urbana de los habitantes de una localidad reconociendo que los sistemas de transporte urbano han estado ausentes en las agendas urbanas. Por ende, se olvida la importancia que reporta su adecuada gestión y operación en la funcionalidad económica y social de la ciudad y en consecuencia la que estos sistemas tienen dentro de la calidad de vida de los civiles. Este trabajo tuvo como objetivo desarrollar una abstracción de las fallas del sistema urbano en Ciudad Juárez, México, que oriente el diseño de políticas públicas considerando la perspectiva de género.

Se buscó evidenciar los problemas que enfrentan las personas usuarias del transporte público urbano toda vez que la problemática se conforma como parte de ese listado que se ha convertido en preocupación universal, pues recurrentemente afectan la movilidad de la población en general, y en lo particular, de la población vulnerable, refiérase mujeres, adultos mayores, niñas y niños e individuos con necesidades diferentes. Ceccato (2017) reseña que las mujeres ven limitada su libertad de movimiento en los espacios públicos cuando la violencia se hace presente en su tránsito, por lo que no es extraño que cuando las necesidades basadas en el género no son consideradas, el transporte resulta un espacio inseguro, ineficiente e insostenible. Por ello, la estandarización del transporte urbano deja claramente un vacío; segmentarlo de manera drástica crea afectaciones significativas en la población vulnerable por lo que se requiere diseñar e instrumentar de manera urgente políticas públicas con enfoque de género, así como desarrollar un método que permita y facilite la implantación de un plan, metas y acciones para resarcir las brechas de desigualdad puestas de manifiesto.

La estrategia metodológica partió del análisis del problema del transporte desde la perspectiva de género, su forma de operación y se distinguieron rasgos desde el punto de vista económico y social para delimitar los principales problemas que refirieron usuarios(as) del servicio de transporte en Juárez. Con base en esa evaluación se aportan acciones o estrategias que implementar en materia de seguridad para contribuir en la erradicación de la violencia de género. Entre algunos hallazgos se observó que las usuarias del transporte público han experimentado actos de violencia física y sexual durante el uso del servicio; lo calificaron de mala calidad en diversas aristas dada la ausencia de un trato adecuado y

¹ Doctora en Estudio Urbanos. Profesora investigadora del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. lampudia@uacj.mx

² Doctora en Estudios del Desarrollo Económico. Profesora investigadora del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. mlimas@uacj.mx.

respetuoso de los conductores o también por parte de los usuarios varones sobre las mujeres; a lo que se suman cuestionamientos a la infraestructura de unidades inadecuadas que brindan el servicio. El alcance de este texto consistió en diseñar un método que facilita la adopción de las políticas públicas con enfoque de género teniendo como resultado una propuesta que aminore esas brechas observando como caso de estudio el transporte público urbano de Ciudad Juárez, Chihuahua, México.³

Conceptos clave: transporte público, género, vulnerabilidad, usuarios(as), Juárez

Introducción

Ciudad Juárez se localiza en la frontera norte con los Estados Unidos de Norteamérica. La ciudad es reconocida por su importancia como puerto de entrada y salida internacional del centro norte del país y actualmente es la octava ciudad metropolitana en México. Pese a tener una de las mayores concentraciones de población económicamente activa, ser generadora de empleo formal, ser considerada una importante ciudad industrial (maquiladora) y proveer recursos financieros significativos para el estado de Chihuahua, esta urbe no ha logrado por más de 50 años tener un transporte público urbano colectivo digno.

De manera recurrente, mediante los mecanismos de planeación urbana, se ha diagnosticado con detalle el problema y situación del transporte a través del Instituto Municipal de Investigación y Planeación (IMIP). Sin embargo, los planes, programas y acciones han sido insuficientes para crear un sistema de transporte público (STP) que proporcione atención adecuada a las múltiples y diversas demandas de los usuarios. Más de medio millón de trabajadores requieren desplazarse diariamente al trabajo en Ciudad Juárez a través de algún medio de transporte y miles de personas (estudiantes, amas de casa, enfermos, etc.) atienden las necesidades de llevar a los hijos a la escuela, realizan compras, requieren acudir al médico, visitar a familiares o bien atender sus actividades de ocio; mismas que enfrentan cotidianamente una serie de dificultades para lograr cumplir sus quehaceres.

Según Chavira (2009), la composición entre los acelerados niveles de crecimiento del territorio y la población con el añejo descuido en materia de políticas públicas de infraestructura y equipamiento urbano generó el problema de la movilidad urbana. Y añade que la situación de frontera de esta ciudad ha generado una cadena de complicidades y redes de corrupción entre sindicatos, concesionarios y funcionarios públicos, cuyo entramado fue complejizándose con el correr de los años, al grado de convertirse en un verdadero obstáculo ante cualquier intento de solución por parte de la administración del municipio.

La idea de modernizar el transporte en Juárez arrancó con la planeación para la implementación del STP bajo el modelo de transporte BRT (*Bus Rapid Transit*) dando inicio en 1995, aunque los indicios de gestión y operación se observan a partir del año 2001 y en 2013. El llamado Vive Bus Juárez o Bravo Bus, como se le denomina localmente, en sus diversas etapas, forma parte de una estrategia de modernización del sistema de transporte de la ciudad. Sin embargo, han transcurrido prácticamente dos décadas y la situación del

³ Se extienden agradecimientos especiales a la Dra. Janeth Mendoza Guzmán y a la Mtra. Valeria Sánchez Zenteno por sus valiosas aportaciones en el proceso de investigación.

sistema de transporte continúa mostrando evidencias vanas para la solución de esta añeja problemática urbana donde sus desventajas en términos de eficiencia y sustentabilidad agravan el problema crónico de movilidad urbana autosustentable.

En adición a los problemas del STP señalados debe observarse la falta de consideración de las distintas necesidades de la población usuaria. Derivado de ello es que en este trabajo se analizan los problemas con enfoque de género, es decir, desde las percepciones de los usuarios y usuarias, al tener importantes demandas diferentes para atender las serias consecuencias de un transporte público ineficiente e insostenible. La carencia de políticas públicas con enfoque de género es el principal interés de este trabajo de investigación, que consideramos original en el sentido de distinguir en materia de problemas y adversidades las desiguales circunstancias que afectan a los diferentes tipos de usuarios del transporte y por tanto la posibilidad de atender una movilidad adecuada y pertinente bajo la propuesta de intervención de los gobiernos locales y regionales. Ello, toda vez que el diseño de las políticas e instrumentación de las mismas corre a cargo de los gobiernos estatales en el caso mexicano.

La movilidad urbana y el transporte como factores de desarrollo local

La movilidad urbana y el transporte son actividades estratégicas de una localidad para fomentar su desarrollo económico y social. La ciudad debe analizarse a partir de estos factores incluyendo a los urbanitas, pues, son quienes la viven a través de sus capacidades de desplazamiento a los diversos puntos donde puedan satisfacer sus necesidades, es decir, dada la interacción de las actividades intra e interurbanas. Asimismo, la movilidad fundamentada en la economía urbana señala que el principio de interacción espacial o de la demanda de movilidad y contactos, explica cómo la ciudad se compone de una compleja red de relaciones bidireccionales que tienen lugar en múltiples niveles, tal como en los modelos de gravitación e interacción que aproximan este principio (Camagni, 2005).

Por ello, la movilidad urbana, particularmente la que se gestiona mediante el uso del transporte público colectivo, representa un factor relevante de la ciudad sostenible. Así lo señala la Agenda 2030 en una de las metas del objetivo 11 donde apunta que hacia el 2030 se cumpla con la provisión del acceso a sistemas de transporte de forma segura, asequible, accesible y sostenible para todos y se logre 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, trátense de adultos mayores, mujeres, niños y personas con discapacidad (Naciones Unidas, 2022).

Este objetivo aborda las ciudades y comunidades sostenibles y establece metas precisas para contribuir al logro del desarrollo sostenible. En nuestro país, los planes de desarrollo de los tres niveles de gobierno incluyen algunos objetivos y metas para adherirse a las directrices de la Agenda 2030 y se ha buscado incluir la temática del transporte público en dichos planes.

En el caso de Ciudad Juárez, algunos estudios revelan que la problemática en materia de la movilidad intraurbana y el sistema de transporte es su obsolescencia e ineficiencia en términos del equipamiento (camiones viejos), el retraso en los tiempos de traslado y la falta de capacitación de los conductores del transporte público (Chávez, 2007). Las principales

causas son atribuidas a la permisividad del gobierno, ineficiencia en la aplicación de las normas y leyes, falta de diseño e implementación de un sistema de movilidad integral cuyos impactos son las afectaciones a las economías local y doméstica, pues no solo se transfieren los costos a las familias cuando deben gastar más en su movilidad, sino les dificulta poder acceder a bienes y servicios urbanos perjudicando su nivel de calidad de vida (Maycotte, 2020). Además, la movilidad urbana en Juárez ha desarrollado un modelo muy poco amigable con el medio ambiente y se encuentra muy lejos de los criterios, estándares y objetivos de la sustentabilidad.

Lo anterior es producto de la actitud o falta de la voluntad de las autoridades y de la inmensa mayoría de los ciudadanos quienes resuelven su movilidad a partir del vehículo privado. Ante el hecho de que la ciudad carece de un transporte público suficiente y eficiente que atienda la demanda de traslados seguros de importantes volúmenes de trabajadores (as) que ocupa la “maquiladora”, esta industria ha optado por un esquema de “transporte de personal” con parámetros mínimos de suficiencia y eficiencia, muy alejados de la seguridad, confort y dignidad requeridas, que se ha convertido en un freno al desarrollo del transporte público y en un factor de segregación socio-espacial con sus análogos males.

De esta forma, la operación de un transporte público deficiente más un transporte de personal que acapara la movilidad “cautiva” de los desplazamientos “domicilio-trabajo-domicilio” de la maquiladora, y de grandes empresas de servicios, han dejado sin atender una gran parte de la demanda potencial de los otros motivos de desplazamiento que son demandas expresas de las “nuevas usuarias” al ser revelador el incremento en la suma de mujeres que utilizan el transporte, y que al ocurrir que sus necesidades son diferentes, enfrentan serias dificultades y maltratos. Por ejemplo, las usuarias del transporte viajan con niños/niñas, son estudiantes que cargan mochilas, llevan consigo bolsas de mandado, trasladan enfermos o recién nacidos y son objeto de abusos por parte de conductores y otros usuarios. Ante este panorama, lo adecuado es que las políticas de transporte deben ser focalizadas.

Pero, ante el intento de entender el contexto de las políticas de transporte iniciemos con la pregunta ¿qué es la política pública urbana? Primero, hay que decir que la política de desarrollo urbano, con base en diversos objetivos, busca satisfacer las aspiraciones, necesidades y carencias comunes de los ciudadanos, con el propósito de alcanzar mejores condiciones en la calidad de vida de la población. En segundo, las políticas urbanas como la planeación urbana son uno de los principales instrumentos de intervención gubernamental para el ordenamiento del territorio; a partir de ellas no sólo se definen los lineamientos que regulan la ocupación del suelo, el ordenamiento del territorio, la promoción privada y el uso de suelo, sino también pretenden responder a las necesidades económicas, sociales y culturales de una localidad o región donde la movilidad urbana juega un rol fundamental. Dicha movilidad representa un factor de orden transversal que dinamiza la función de la ciudad y por medio del desarrollo, planeación y gestión del transporte, los gobiernos locales-regionales buscan atender dichas necesidades de movilidad.

Dado que los abordajes del problema de la movilidad urbana y su instrumento denominado transporte público se ha dado esencialmente en el plano de lo físico, sin poner en el centro a las personas, es relevante establecer el contexto de estas categorías dentro del enfoque de género, lo cual se aborda a continuación.

Contexto del uso del transporte público y referentes conceptuales del enfoque de género

Alrededor de los años sesenta, las familias tenían menor posibilidad de adquirir un automóvil y por tal situación la gente se transportaba en autobús público. Una revisión no exhaustiva de fotografías de autobuses urbanos y sus pasajeros en esa época, a través del motor de búsqueda Google, sugirió que quienes utilizaban en mayor número y cantidad ese servicio, en calidad de usuarios, choferes o propietarios eran hombres; al aparecer como los protagonistas en esas imágenes (Figura 1 y Figura 2). A medida que transcurrió la revisión de imágenes y datos sobre el uso del servicio del transporte público con propósitos de movilidad intraurbana, a través del tiempo, hizo recapacitar que a los usuarios “tradicionales”, léase varones, se fueron sumando las mujeres y con tendencia creciente.

Figura 1 y Figura 2. Imágenes de unidades de transporte público y usuarios



Fuente: Pinterest (2022) y México antiguo (2022)

En ese uso del servicio, es atinado distinguir que unos y otras utilizaban el servicio de transporte público, tal como en nuestros días, para trasladarse de un origen hacia un destino. Si ese destino rebasaba los límites de la ciudad habría que distinguir el transporte foráneo, de lo contrario, el transporte sería intraurbano.

Al prestar la atención en el transporte intraurbano, con más detalle, se observó que al distinguir otros determinantes que influyeron en la movilidad de los colectivos femeninos, hay que enunciar que las mujeres han hecho y hacen uso del transporte público con distintos fines. Por ejemplo, para realizar las compras de mercancías en supermercados, mercados o locales del centro histórico de la ciudad y centros comerciales. También lo utilizan para trasladar a menores de edad al plantel educativo; pueden usar el camión público para visitar el centro histórico con motivos de esparcimiento u ocio, o bien, llegar a esa zona al ser un punto de conexión entre líneas de autobús para llegar a otro destino.

Otras alternativas refieren que las mujeres demandan el uso del transporte público al ser la opción disponible para llegar a sus fuentes de empleo (relacionadas con atender actividades de los sectores doméstico, informal, industrial o servicios) o es el medio que hace posible que resuelvan situaciones personales o familiares vinculadas con sus hogares (como llegar a lugares que les permitan recibir atención médica, pagar servicios de la vivienda, resolver asuntos relacionados con la administración o mantenimiento del hogar, acudir a sitios que ofrecen vacantes de empleo, entregar solicitudes de empleo, acudir a escuelas a estudiar, ir a comercios con acceso a créditos, pagar deudas, entre otros).

Del mismo modo, si se distinguen las razones por las cuales los hombres, las niñas, los niños, los jóvenes, la población universitaria, el grupo de adultos mayores, estudiantes, o población en general utilizan el servicio de transporte público en el siglo XXI, resolveremos que tal desagregación implica realizar ese trabajo con perspectiva de género. Por lo anterior, este apartado tiene el propósito de puntualizar algunos conceptos clave relacionados con la perspectiva referida, denominados género, igualdad de género y enfoque de género, dado que su comprensión permite entender por qué y para qué es importante que la prestación del servicio de transporte público intraurbano considere en su operación diseñar e implementar políticas públicas con enfoque de género.

El concepto género. La pregunta que emerge cuando observamos los problemas entre las relaciones de hombres y mujeres en su contexto social, económico, político y cultural es qué es el género. Ya que es una concepción amplia, interesa acotar desde el principio que el énfasis sugiere relacionar ese concepto con las personas y la concepción se alude dentro del sistema sexo-género en el que interactúan o del cual forman parte. En ese entender, una definición sugiere que el género refiere a “un conjunto de ideas, creencias y atribuciones sociales, construidas en cada cultura y momento histórico, tomando como base la diferencia sexual; a partir de ello se elaboran los conceptos de “masculinidad y “feminidad” que determinan el comportamiento, las funciones, las oportunidades, la valoración y las relaciones entre mujeres y hombres.” (Instituto Nacional de las Mujeres, 2007).

Otra definición de género es lo que se espera, se permite y se valora en una mujer o un hombre en un contexto determinado, por ello los atributos sociales, oportunidades, relaciones que se establecen y aprenden en determinado grupo de población, se estudian en un tiempo y un contexto específicos (Comisión para prevenir y erradicar la violencia contra las mujeres, 2016).

Así, el género como categoría de análisis permite entender por qué a las niñas en determinadas familias se les obliga aprender a cocinar en algún momento de su vida y que su proyecto personal debe girar en torno a casarse y ser madres mientras que a los niños en algunos grupos se les inculca que deben ser proveedores, contar con una fuente de ingreso, repudiar maquillarse y vestir faldas o prendas femeninas porque, hechos como estos últimos, van en contra de su virilidad y de su hombría. O bien, pueden develar rasgos asociados con la homosexualidad.

De este modo, el género permite revisar y cuestionar el conjunto de argumentos que formulan que las mujeres han de asociarse con todo aquello considerado femenino y los hombres con la lista de aspectos calificados masculinos, desde determinados marcos y grupos sociales. En pocas palabras, el género, en tanto concepto relacional y dinámico, tal como apunta Berga (2005), “es una construcción de lo masculino y lo femenino, que puede variar de una población a otra y de una época a otra, la cual se impone desde cierta normatividad para que se distinga, admita y replique lo que es propio y permitido para los hombres y lo que es propio para las mujeres. Como constructo social, el género varía de una sociedad a otra y puede cambiar en el tiempo”.

Con estos antecedentes, la vinculación del género en el sistema de transporte público invita a recapacitar por qué lo común es que las unidades sean conducidas casi de manera exclusiva por varones y qué implica que el funcionamiento y condición de las unidades y sus

operadores(as) deben adaptarse en función de considerar las necesidades propias de sus usuarios y usuarias.

Así, vale cuestionar cuáles evidencias se disponen para identificar cuáles protocolos existen cuando sube o baja una persona de la unidad de uno u otro sexo, cuántos asientos están disponibles para asignarse a mujeres embarazadas, cuántas plazas están cercanas a las puertas de acceso para personas mayores de 60 años o personas que cargan a infantes, cuáles riesgos corren las personas de baja estatura al viajar de pie, cuántas personas que utilizan las unidades llevan una mochila en su espalda, cuántas son estudiantes o tienen alguna condición o limitación auditiva, visual o motriz, etcétera. De esta forma, aunque se establezca que el servicio de transporte se ofrece bajo cierto estándar o patrón definido, quienes lo utilizan son personas no homogéneas, con distintos perfiles, características y necesidades.

En síntesis, el género es una categoría de análisis que permite estudiar las desigualdades en las sociedades y también puede concebirse como una perspectiva de análisis de la realidad social para diseñar intervenciones. Ante esta revisión, la referencia para identificar las desigualdades requiere conocer algunos significados o situaciones vinculadas con la igualdad de género.

El término igualdad de género. Dentro de los Objetivos del desarrollo sostenible de la Agenda 2030, el número 5 señala la importancia de lograr la igualdad entre los géneros reconociendo que constituye un derecho humano fundamental y la base para conseguir un mundo próspero y sostenible donde las mujeres y niñas son sujetos de discriminación y violencia a nivel mundial en mayor medida que los varones. Por ello, este ODS busca contribuir a la igualdad en función de lograr que todas las personas tengan facilidad de acceso a la educación, el trabajo, la atención médica y a la toma de decisiones donde se ponga fin a todas las formas de discriminación, trata, explotación sexual, violencia contra mujeres y niñas en los ámbitos público y privado y se haga frente a la persistencia de estereotipos basados en el género a partir de estimular procesos de fortalecimiento de sus habilidades y capacidades que refuercen su autonomía, la cohesión y el capital social (Naciones Unidas, 2022). Desde esa propuesta ¿Cuál caso es ilustrativo para entender la igualdad de género?

State Government of Victoria (2021), Australia, señala que la “igualdad de género es cuando las personas de todos los géneros tienen los mismos derechos, responsabilidades y oportunidades”. Ello requiere modelar mejores prácticas con liderazgos (de mujeres) para sugerir acciones, objetivos y metas mensurables que trabajen con comunidades, escuelas, lugares de trabajo, empresas y organizaciones que hagan posible construir una cultura de respeto y justicia. Al respecto, Emmaline Soken-Huberty en el sitio *Human Rights Careers* (2022) plantea que la igualdad de género es importante conseguirla, al menos, por diez razones: “1) Reduce la vulnerabilidad y riesgos de mujeres y niñas ya que brinda protección. 2) A mayor igualdad, se evitan actitudes sexistas. 3) Si hombres y mujeres reciben igual educación y oportunidades laborales, las empresas tendrán mejor desempeño. 4) Aumento de las mujeres en la economía contribuirá a reducir las brechas salariales. 5) La igualdad de género facilita criar y dar mejores cuidados a hijos. 6) La igualdad mejora la protección legal para hacer frente a situaciones de violencia sexual, economía, seguridad y libertad. 7) Eleva la igualdad racial. 8) La inversión en la igualdad como una forma sostenible y eficaz para reducir la pobreza posibilita a las mujeres a mejor educación, atención médica y oportunidades laborales. 9) Se reduce la trata de personas cuando baja la pobreza, la

inestabilidad y la vulnerabilidad y 10) Se reduce la probabilidad de hacer uso de fuerzas militares y fomenta ambientes de paz”.

En ese orden de ideas, la equidad es una condición necesaria para alcanzar la igualdad de género en tanto da cabida no solo a abordar la discriminación o los privilegios de algunas personas y centrar la atención en las personas más marginadas, sino que sus discusiones deben dejar de centrarse en las mujeres versus los hombres en tanto el género no es binario. Es por ello que, desde esta concepción, es posible hablar del enfoque de género.

El enfoque de género. Con frecuencia se entiende el enfoque de género como una perspectiva, un enfoque teórico y metodológico, una herramienta filosófica y política, o una visión ética para transformar relaciones, para observar las dimensiones que permiten contemplar problemas, diferencias, similitudes, consecuencias, definiciones, que procede formular al analizar a los diferentes sujetos. Y no es lo único.

De acuerdo con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2006), la perspectiva de género se entendió como una metodología mediante la cual las Naciones Unidas debía trabajar para conseguir el adelanto de las mujeres y las metas de la igualdad de género. En ese entendido, “la perspectiva de género es el proceso de valorar las implicaciones que tiene cualquier acción planeada tanto para hombres como para mujeres, lo cual incluye legislaciones y políticas o programas en todas las áreas y niveles”. Pero no solo eso, uno de sus objetivos principales era beneficiar a hombres y mujeres para alcanzar la equidad de género (Naciones Unidas, 1997).

Desde esa referencia, la perspectiva de género identifica los estereotipos que existen en determinada sociedad y reconoce las inequidades que se dan basadas en prejuicios y así, una vez reconocidas, busca maneras de corregirlas. En esta revisión, los prejuicios son ideas preconcebidas, imágenes mentales, representaciones simplificadas que formulamos y asimilamos acerca de las personas, acerca de los otros, para definir o destacar algunas características que pueden ser ciertas o falsas; lo que al final puede ser una práctica nociva con resultados peligrosos.

Así, los estereotipos o prejuicios constituyen armas que desencadenan la discriminación e intolerancia al asociar a personas y grupos con aspectos erróneos o negativos, sin información de sustento, para catalogarlas en función del sexo, credo, religión, etnia, ocupación, clase social, tez, gustos, apariencia física, peso, nacionalidad, lugar de nacimiento, estatus migratorio, situación conyugal, familia de origen, domicilio, etcétera (Museo Memoria y Tolerancia, 2021).

Por ello, la incorporación del enfoque de género también tiene lugar en las estadísticas toda vez que su producción y disponibilidad, admite dar cuenta de las distintas realidades que las personas encaran en la sociedad. De ahí que la integración de datos para evaluar la situación de hombres y mujeres es útil para sensibilizar a autoridades, personal y tomadores de decisiones, formular planes y programas, monitorear y evaluar políticas públicas, rendir cuentas y transparentar acciones de diversos organismos bajo la expectativa de visualizar los aspectos clave de la inequidad de género, además de evitar sesgos o ideas estereotipadas sobre el rol de hombres y mujeres en diversos ámbitos (Comisión para América Latina y el Caribe, 2006).

Con estas referencias, la construcción de las políticas públicas con perspectiva de género alude a diligencias que atienden las necesidades diferenciadas de mujeres y hombres, reconociendo las inequidades que existen basadas en su condición de género. Es decir, las políticas públicas de género son acciones específicas que buscan modificar concepciones y disminuir asimetrías tomando en cuenta el impacto diferente que propicia sobre hombres y mujeres, niñas y ancianas, niños y niñas, o grupos con diversas características.

Bajo esta lógica, las políticas públicas y acciones o estrategias con perspectiva de género deben conjugar esfuerzos y recursos de forma que sus especificidades conduzcan a hacer posible la construcción de nuevos esquemas o formatos de convivencia entre los grupos de población. En palabras de Cazés (2005): “Las políticas públicas con enfoque de género responden a la necesidad de integrar a las mujeres al desarrollo, reconociendo que las mujeres viven aún en condiciones de dependencia, subordinación, exclusión y discriminación debidas a prácticas sociales y concepciones culturales ancestrales que las determinan, y cuyo arraigo hace parecer su transformación como algo casi imposible”.

Ante estas anotaciones, el diseño de políticas públicas con enfoque de género en el sistema de transporte público habrá de contemplar que el acopio de información, tratamiento y operación del servicio debe tener en cuenta las necesidades de cada usuario o usuaria, operador y demás agentes involucrados; y tener claro que cada vida humana tiene el mismo valor y prioridad en el uso y acceso al servicio. Por ende, las reglas de operación del sistema de transporte deben evaluar la situación del público en general de manera que el uso del servicio ocurra en las mejores condiciones (conocimiento de intereses de usuarios(as), identificación de ruta según puntos de llegada y destino, horarios, cuotas, señalética en distintos formatos, buena presentación de operadores, sistema de paradas, protocolos de viaje, plazas disponibles, aforo en unidades, respeto a reglamento de tránsito, cobertura de seguro de pasajero, seguridad en el trayecto, número de llamadas de emergencia, reglas de convivencia al interior de la unidad, dinámicas cotidianas, responsables institucionales, expectativas del proyecto de transporte, necesidades de diagnósticos, oportunidades y calidad del servicio, prácticas prohibidas, identificación y difusión de buenas prácticas, etcétera).

En este trabajo, parte de la metodología enfocó sus acciones en identificar los problemas de los usuarios y usuarias del transporte público mediante la aplicación de un cuestionario que revelara la percepción y situaciones experimentadas en el uso del servicio. Pero, antes de mostrar algunos resultados, se expone a continuación un extracto del marco regulatorio de la operación del transporte en el caso de Chihuahua y se destacan algunos problemas relacionados con el servicio en Juárez.

Estructura reglamentaria del transporte y la movilidad a nivel nacional, estatal y municipal

La intervención del gobierno basada en marcos regulatorios establece a la planeación del desarrollo como una función obligatoria, y de ahí surgen los propósitos de impulsar mejores condiciones de vida para la ciudadanía. Desde esa ruta, los planes de desarrollo se convierten en la guía a seguir, aunque en ocasiones establecer los planes, estrategias, programas y acciones, solo forman parte de un discurso.

En México, el Plan Nacional de Desarrollo es el marco normativo del conjunto de acciones y estrategias que los gobiernos y administraciones federales persiguen durante su función pública; los cuales procuran alinearse con planes, programas y políticas públicas de distinto nivel. En el caso del tema del transporte, a nivel federal, la Secretaría de Economía es la dependencia que regula esa materia.

Por otra parte, de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) se desprende la Subsecretaría de Transporte⁴ de la que dependen las Subdirecciones de Transporte o centros SCT que operan a nivel entidad federativa. En Chihuahua opera la Dirección de Transporte de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología y en el municipio de Juárez se tiene el Departamento de Transporte Público, la Coordinación General de Seguridad Vial y en marzo 2022 entró en funciones la Comisión Edilicia de Movilidad (Gobierno Municipal, 2022).

En términos reglamentarios, el marco legal del transporte público se desprende de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos cuyo artículo 115 menciona que “los Estados adoptarán, para su régimen interior la forma de Gobierno republicano, representativo, democrático, laico y popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa”. Y en el punto V puntualiza: “Los Municipios, en los términos de las leyes federales y estatales relativas, estarán facultados para: h) Intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial” (Cámara de diputados, 2021). Lo que significa que la operación del transporte público depende directamente de los estados y los municipios, en apego a la normatividad.

Como una evidencia de esto último, el artículo 5 de la Ley de Transporte del Estado de Chihuahua especifica que la prestación del servicio de transporte público corresponde al Poder Ejecutivo del Estado, de manera directa o indirecta por medio de personas físicas o morales sujetas a las leyes del país y bajo la figura de concesión o permiso para procurar el beneficio de la sociedad. En términos de su clasificación, el servicio puede ser de pasajeros, especializado, de carga y mixto (Congreso del Estado de Chihuahua, 2022).

En el caso del municipio de Juárez, el Reglamento de vialidad y tránsito es el órgano legal que vigila y supervisa la operación del transporte público en la ciudad. El artículo 10 fracción XV señala que entre las facultades y obligaciones de la corporación de tránsito está “Vigilar en el ámbito de su competencia, que los concesionarios y permisionarios autorizados para la prestación del servicio de transporte público en sus diferentes modalidades, cumplan estrictamente durante la conducción de los vehículos con las disposiciones que en ese sentido establecen el presente Reglamento, las Leyes y demás disposiciones legales aplicables en la materia” (Reglamento de vialidad y tránsito, 2007).

⁴ Su misión es “Promover sistemas de transporte seguros, eficientes y competitivos, mediante el fortalecimiento del marco jurídico, la definición de políticas públicas y el diseño de estrategias que contribuyan al crecimiento sostenido de la economía y el desarrollo social equilibrado del país; ampliando la cobertura y accesibilidad de los servicios, logrando la integración de los mexicanos y respetando el medio ambiente”. (Subsecretaría de Transporte, 2016). Esta Secretaría asignó 13.73 Millones de pesos del Presupuesto aprobado de Egresos de la Federación a Chihuahua en 2020. Fuente: <https://www.gob.mx/sct/acciones-y-programas/subsecretaria-de-transporte>.

Queda claro que los dos niveles de gobierno tienen responsabilidades sobre el sistema de transporte público, y como se verá en el siguiente segmento, otros documentos que prestan atención al tema de transporte ante las problemáticas observadas son los planes de desarrollo nacional, estatal y municipal de México, Chihuahua y Juárez.

En general, el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 hace pocas menciones al transporte público; y asocia la problemática de la violencia y el delito en esa materia por lo que lista las condiciones que se deben mejorar como parte de la estrategia nacional de seguridad pública. En tal listado destaca que deben disminuirse los asaltos en el transporte público, al ser uno de los delitos que genera “exasperación social” (Diario Oficial de la Federación, 2019).

En el Plan Estatal de Desarrollo (PED) Chihuahua 2017-2021, el diagnóstico registra la priorización del uso del vehículo privado (en Chihuahua entre el 20 y 30% de los gastos de un hogar se destinan a la movilidad). Ello demanda reconocer las políticas de movilidad y el transporte público como un derecho social o derecho humano por lo que el gobierno propuso fomentar un modelo de movilidad integral y multimodal. El compromiso fue implementar un sistema de transporte que garantizara el acceso al equipamiento e infraestructura social e integrara sistemas no motorizados, dándole prioridad al peatón. Las metas de movilidad se encaminaron hacia los temas de infraestructura, desarrollo urbano y medio ambiente y tenían como objetivo generar mapas de riesgos para mujeres y niñas en diferentes espacios, incluido el transporte público, elaborar programas de prevención de violencia para garantizar una movilidad segura para mujeres y niñas, así como programas específicos de la prevención de violencia, supervisión y monitoreo de servicios de transporte público (Gobierno del estado de Chihuahua, 2017).

En el PED Chihuahua 2022-2027 (plan vigente), los objetivos de transporte público se plantean en el eje 3: Ordenamiento territorial moderno y sustentable, con el programa transporte y movilidad urbana sustentable. En dicho proyecto se reconoce que la movilidad por medio del transporte público es un tema de seguridad humana y que se tiene derecho a la movilidad vial segura, además de que algunas de las justificaciones para buscar un transporte integral se relacionan con el cuidado del medio ambiente, mediante la disminución de los tiempos y costos de traslado para usuarios. En el apartado de movilidad urbana sustentable y transporte, se destacan acciones como: el mecanismo para la revalidación de permisos y concesiones, supervisión para promover un espacio libre de acoso y violencia, renovación y modernización del transporte, cultura de movilidad sustentable, así como promover el uso del transporte público sobre el uso del vehículo particular (Gobierno del estado de Chihuahua, 2022).

Como se puede apreciar, en los planes estatales se presenta una relación entre el transporte público y las estrategias de seguridad o prevención de la violencia; sin embargo, en el plan vigente esto no es el centro de la política de movilidad, y es que en este plan se contemplan más aspectos relacionados con el transporte público desde la concesión del servicio hasta la supervisión del mismo.

En el Plan Municipal de Desarrollo 2018-2021 encontramos alusión al transporte público principalmente en tres apartados. En el eje sectorial denominado Juárez responsable, ciudadano y sostenible se enfatiza la promoción para la participación ciudadana en diferentes

programas y políticas públicas y sobre cursos de capacitación a conductores de vehículos tanto privados como de seguridad.

En el eje sectorial 2: Juárez próspero e innovador, se habla sobre el desarrollo al Programa Municipal de Transporte, así como dar mantenimiento a señaléticas y promover la mejora del transporte. Por último, en el eje 4: Juárez bonito y ecológico se habla de una planeación urbana integral y sostenible, así como del acondicionamiento para la movilidad peatonal (Gobierno del estado Libre y Soberano de Chihuahua, 2019).

Por su parte, en el Plan Municipal de Desarrollo 2021-2024, las propuestas relacionadas con el transporte público se encuentran en el eje 4: Orden territorial y urbano, bajo el programa 4.4 Mejoramiento de la infraestructura urbana; una de las líneas de acción busca “Contribuir al mejoramiento de la infraestructura vial para la conectividad del Municipio”. Si bien no se hace mención específica al transporte público en este apartado, se menciona una serie de condiciones que afectan y/o permitirían una movilidad sostenible. Y sabemos que las propuestas del apartado que hablan de pavimentación y mantenimiento a la infraestructura tienen contemplado el problema del transporte público porque en el apartado de diagnóstico sí existe un apartado titulado: Movilidad, en el cual se aborda entre otros, el tema del transporte público (Gobierno del estado Libre y Soberano de Chihuahua, 2022).

En suma, el diagnóstico descrito en los materiales referidos respecto al transporte especifica la presencia de condiciones deficientes, falta de regulación del servicio de transporte, incompatibilidad de la operación del sistema con las necesidades de transporte de las personas para realización de actividades de orden económico y social, entre otros aspectos; por lo que se desprende que al ser el espacio público vinculado con la movilidad un tema restringido y con serias limitaciones, se deduce que el transporte no favorece la accesibilidad universal.

Por ello es importante que los planes y programas, marcos regulatorios, leyes y reglamentos relacionados con el transporte público deben elaborarse disponiendo de diagnósticos que admitan incorporar estrategias a favor de la equidad, la igualdad y la prevención de las violencias por género de modo que la operación de ese servicio público incentive su uso al considerarse espacios equitativos y seguros para todas las personas en la urbe.

Por ende, ante la inquietud de identificar las condiciones bajo las cuales opera el servicio de transporte público en Juárez, intentando observar las dinámicas de movilidad, rasgos característicos de la ciudad y percepciones de usuarios del servicio, se expone el siguiente apartado proporcionando algunos datos empíricos de interés.

Ciudad Juárez: dinámicas de movilidad y transporte

a) Características de una localidad fronteriza. Ciudad Juárez forma parte de la región metropolitana “Paso del Norte” que comprende parte de tres estados (Chihuahua, Texas y Nuevo México) de dos países diferentes (México y Estados Unidos). Esta región metropolitana tiene un radio de influencia económica de alrededor de 450 km, de ambos lados de la frontera. Desde los años sesenta, su modelo de desarrollo se basa en las industrias

“maquiladoras”, localizadas en Ciudad Juárez, Mx. y en El Paso, Tx., impulsando la economía de la región entera con índices considerables de crecimiento económico y demográfico.

Entre las principales características de esta urbe (Juárez) se encuentran su complejidad, orientación industrial y alta concentración poblacional. En el año 2020 registró 1,501,551 habitantes lo que la ubica como la ciudad más grande de Chihuahua (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2020); la población económicamente activa (PEA) era de 64.7%, de los cuales el 41.5% eran mujeres. La población no económicamente activa (PNEA) se distribuía de la siguiente forma: 40% estudiantes, 35.2% personas dedicadas al hogar, 11.2% pensionadas o jubiladas, 2% personas con alguna limitación física o mental que les impide trabajar y 11.6% cumplían actividades no económicas. En cuanto a educación, las características sugirieron que 2% de la población no contaba con escolaridad, el 51.6% tenía educación básica, el 25.7% contaba con formación media superior y el 20.5% contaba con educación superior (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2022).

En cuanto al tamaño de la urbe, según datos del Instituto Municipal de Investigación y Planeación (IMIP), pasó de 20,553 has en 2000 a 32,119 has en 2015 con una densidad de población de 41.8 habitantes por hectárea, 3.4 ocupantes por vivienda, Los hogares reportaron en la disponibilidad de bienes un 66.9% de posesión vehicular y se observó que el promedio de ocupantes por vivienda mantiene una tendencia decreciente al pasar de 4.0 ocupantes en 2000 a 3.6 en 2010 y a 3.2 en 2020 (Instituto Municipal de Investigación y Planeación, 2016).

Por más de setenta años la población y el área urbanizada de Ciudad Juárez ha tenido un incremento exponencial y una expansión desproporcionada, ya que, a partir de la segunda mitad del siglo XX, la población se multiplicó por diez y el área urbana se multiplicó por 30, reduciendo el índice de densidad demográfica en dos tercios al 2000. Lo anterior, como consecuencia de las diferentes políticas sobre la planificación del desarrollo urbano en el periodo 2000 a 2020, dada la aprobación de al menos 13 planes de desarrollo urbano – parciales- (IMIP) que sumaron en 2015 aproximadamente 11,842 has de área construida en la ciudad.

El crecimiento del área urbana sigue un patrón morfológico desordenado, lo que permite constatar que tal crecimiento no es sinónimo de desarrollo; pues, el acelerado ritmo de crecimiento generó graves deficiencias en la dotación de la infraestructura y servicios básicos indispensables. La localidad ha pasado por diferentes crisis durante las últimas dos décadas que la condujeron a la reducción de la población y el abandono de múltiples espacios residenciales construidos, llevando a la población a precarias condiciones de vida por la escasez de infraestructura urbana, entre ellas las vialidades y un carente sistema de transporte digno de una ciudad en la que se movilizan diariamente a más de 500 mil trabajadores.

En suma, este contenido hace evidente que Ciudad Juárez ha sido objeto de diversos estudios y diagnósticos donde las condiciones revisadas requieren proporcionar soluciones al problema de la movilidad y accesibilidad de los habitantes. Es necesario que las propuestas integradas permitan a la población realizar todo tipo de actividades, como las económicas, educativas, laborales, culturales, sociales, políticas y de recreación ya que, queda claro que las fuertes deficiencias que tiene el sistema de transporte en esta localidad creciente, responde esencialmente a las demandas de los vehículos particulares, generando que el

transporte público (TP) se considere un servicio de baja calidad, insuficiente y poco digno; lo que ha desincentivado su uso por un gran segmento de la población.

b) Accesibilidad. En cuanto a la accesibilidad, la oferta modal de transporte en Juárez se reduce a dos medios u opciones: el automóvil particular y el transporte colectivo. Lo singular del caso es que prácticamente 52% de los desplazamientos se efectúan en automóvil particular, 10.5% en transporte colectivo y 9% a pie⁵. El taxi, la motocicleta y la bicicleta tienen menos uso. La aparición reciente del servicio de transporte privado DiDi, Uber y Uber eats, elevó considerablemente el parque vehicular de motocicletas en la ciudad. En cuanto al parque vehicular de camiones, en el 2020 circularon 3,823 camiones de pasajeros del sector público y 368 del privado.

Paradójicamente, las altas tasas de motorización alcanzadas (53.9% de los hogares tenían al menos un automóvil, el 14.4% tenía 2 y en el 3.9% eran 3 o más vehículos, 2020) no son un sinónimo de accesibilidad, debido al insuficiente equipamiento de la ciudad para permitir que los automóviles circulen fluidamente o que convivan con seguridad con los modos alternos de transporte (autobuses, motocicletas, bicicletas, peatones, etcétera) (Plan Estratégico de Juárez, A.C., 2021). Adicionalmente, debido a que Ciudad Juárez se orienta hacia el modelo de ciudad dispersa, el mayor rezago se encuentra en lo relativo a las infraestructuras y servicios de transporte y vialidad (30 % de las vialidades están sin pavimentar)⁶, indispensables para una óptima movilidad urbana que coadyuve a un desarrollo urbano sustentable. Respecto al transporte público, entre 2007 y 2020 hubo un incremento de 989 unidades, en tanto que las unidades del transporte privado o de personal cayeron en 2 unidades (Tabla 1).

Tabla 1 Transporte público /privado: Camiones para pasajeros registrados en Juárez (%)

Transporte	2007	%	2012	%	2017	%	2020	%
Público	2834	88%	2735	87%	3405	92%	3823	91%
Privado	370	12%	389	13%	294	8%	368	9%
Total	3204	100 %	3124	100%	3699	100%	4191	100%

Fuente: Elaborado con datos de Plan Estratégico de Juárez (2021)

En ambos casos, transporte público y de personal, se opera con unidades que se caracterizan por ser modelos viejos con una antigüedad de entre 10 y 27 años (70%) donde la mayoría son autobuses escolares chatarra, adquiridos en los Estados Unidos, que se “adaptan” para prestar el servicio público local, sin que las unidades estén diseñadas para ello. Según Cal y Mayor y Asociados (2017), en Juárez operaban 114 rutas urbanas en 2015 que no conectaban los trayectos con corredores secundarios ni con las zonas habitacionales estimando una demanda de 150,000 pasajeros por día en 2019 y que en 2020 habría que renovarse la flota considerando minibuses, autobuses padrón y convencionales.

⁵ En 10 años, de 2010 a 2020, ha habido un aumento de 32.30 por ciento en la cantidad de vehículos motorizados registrados en circulación, pasando de 464,440 a 614,490 unidades, lo que representa un incremento promedio de 15,005 vehículos por año. Plan Estratégico de Juárez, A.C., (2021).

⁶ De acuerdo con el IMIP, el 50% de las calles no tenía pavimentación en 2007 y en 2019 el rezago era del 30%. <https://laverdadjuarez.com/2019/09/12/de-tierra-mas-de-5-mil-calles/> consultada el 27 de marzo de 2022.

No obstante, que se han otorgado concesiones al transporte de personal, este no ha constituido una solución social, de seguridad y dignidad, de acceso a las diferentes zonas de la localidad, ni a la igualdad de oportunidades sobre las demandas de los y las usuarias de transporte, más bien apenas es una alternativa de orden logístico-implementada por las maquiladoras para resolver sus problemas de productividad. Esta solución, dada la dispersión de la ciudad y la escasez de transporte público, genera la segregación espacial y social, con efectos que una “ghettización” produce en la vida urbana tales como el aislamiento, falta de integración, violencia social, violencia intrafamiliar, violencia urbana, inseguridad pública. Sin embargo, la ineficiencia del sistema de transporte local otorga importancia al transporte de personal como factor clave en la movilidad de la localidad. Lo que excluye a los taxis.

Y en cuanto a los esfuerzos de modernización del servicio público local, el sistema de transporte Bravo Bus (BRT) se orientó hacia una modernidad relativa que fue diseñado con infraestructura para mejorar el flujo de pasajeros y priorizar el tránsito de camiones por carriles exclusivos en los principales corredores de la ciudad. Pese a que el sistema reúne 99 estaciones en una longitud de aproximadamente 65 km, la planeación para la mejora del sistema de transporte en Ciudad Juárez sigue constituyendo un problema de diversas aristas. Entre otros, las rutas se consideran mal diseñadas y poco eficientes para atender las necesidades de movilidad urbana y, con frecuencia, la hemerografía reporta accidentes viales recurrentes provocados por este servicio. Cabe agregar que las condiciones del transporte público versus necesidades de los usuarios desde hace 20 años están en tensión por parte de grupos gerenciales que toman decisiones acerca de cómo transformar el sistema. Las orientaciones de cambio recientes se dirigieron hacia la infraestructura vial y reestructuración de la organización de rutas y las decisiones tomadas excluyeron la opinión de un agente clave: los usuarios.

Aunque se reconocen algunas acciones emprendidas, mediante la instrucción, capacitación y formación profesional, como formas de intervención con el factor humano del sistema que contribuye a la mejora de los servicios otorgados al usuario, se advierte que su propia diversidad hace que la demanda de servicio tiene pendiente una amplia gama de necesidades que cubrir. Apuntado lo anterior, se observan los primeros indicios de cambio en el servicio de transporte considerando esfuerzos hacia la incorporación del enfoque de género en las acciones gubernamentales. Pero, para sugerir algunas directrices que orienten las acciones que requieren implementarse con datos recientes en pro de la oferta de un servicio de transporte digno en Juárez, se muestran a continuación algunas respuestas obtenidas a partir de la aplicación de cuestionarios destacando opiniones clave de usuarios y usuarias.

Percepción del transporte público de la población de Ciudad Juárez

Problemas del Transporte Público Colectivo: Una perspectiva desde los y las usuarias. Reconocer de viva voz los problemas del sistema de transporte público local representa un ejercicio de participación ciudadana que busca observar las necesidades de la población para desarrollar reflexiones que contribuyan y orienten a los gobiernos responsables de gestionar y proveer el servicio de forma digna. Por ello, para conocer la percepción sobre el transporte público por parte de usuarios y usuarias en Ciudad Juárez, se elaboró un cuestionario que fue

distribuido y respondido por medio de plataformas digitales mediante Microsoft Forms. Para la elaboración de dicho cuestionario se realizó un periodo de pilotaje a finales de enero 2022, posteriormente se validó el instrumento enviándolo a diversas cuentas en línea durante febrero, haciéndose una validación final de formularios aceptados en febrero y marzo, disponiendo de 200 respuestas susceptibles de sistematizar. El cuestionario fue distribuido por medio de cuentas de correo electrónico, WhatsApp y Facebook donde las características de inclusión para poder responder eran que la persona fuera mayor de 15 años y que hubiera utilizado el transporte público en Ciudad Juárez en la actualidad o con anterioridad.

El análisis de la percepción de las usuarias(os) del Transporte Público (TP) surgió a partir de la necesidad de conocer los problemas de traslado, uso y calidad de los servicios del transporte que admitieran revelar las condiciones de movilidad y accesibilidad de la población en la ciudad de interés. Particularmente, identificar las condiciones desde el enfoque de género que favorezcan distinguir las afectaciones o beneficios que los usuarios reporten acerca de este servicio de transporte. El sondeo de la percepción contiene cuatro apartados; el primero se refiere a las características demográficas del grupo cuestionado e identificación de la frecuencia de uso del transporte público, el segundo indaga sobre las características de movilidad de las y los usuarios, el tercero observa las características del servicio del TP y en el cuarto se analiza el tema del riesgo de los usuarios y usuarias.

Algunos resultados obtenidos por sección fueron los siguientes. De 200 respuestas registradas se consideraron 177 como válidas para el presente análisis, esto debido a que la primera pregunta del cuestionario era una pregunta filtro que permitió obtener que 23 personas (11.5%) que intentaron responder el cuestionario nunca habían utilizado el transporte público. Las personas que manifestaron nunca haber utilizado el TP no pudieron responder el resto de las preguntas debido a que se tenía interés en conocer la percepción de usuarios directos del transporte público, es por ello que de aquí en adelante los porcentajes mencionados serán basados en el total de 177.

De las 177 respuestas, 72 manifestaron utilizar el transporte actualmente o en el último año; 47 dijeron que lo habían utilizado en los últimos 6 años; y 58 lo hicieron antes de 2016. En relación con algunos datos demográficos de los participantes se obtuvo que: el 67% de la participación se dio por parte de mujeres y el 33% de hombres. El rango de edades fue 17 a 60 años, aunque en su mayoría la participación correspondió a jóvenes y adultos jóvenes. El 60.5% de participación fueron personas de 17 a 28 años. El 73.44% declararon haber nacido en Juárez. Con respecto a la ocupación, 41% refirió ser estudiante, 40% empleado, el 12% amas de casa, mientras que el 7% seleccionó la opción de "otro".

Otra cuestión importante que recordar en este punto es que quienes participaron eran personas con acceso a un dispositivo electrónico, internet y que contaban al menos con una cuenta de red social, por medio de la cual se enteraron del cuestionario. La circulación del instrumento fue muy dinámica.

Ha sido importante conocer los usos y frecuencias del uso del transporte público por lo cual se presenta la siguiente información. El 53% de los participantes manifestaron no utilizar el transporte público actualmente, mientras que el 47% restante lo utilizaba de la siguiente manera: el 10%, 3 a 4 días por semana; el 14% de 5 a 7 días por semana y el 23% de 1 a 2 días por semana. Destaca que son mujeres quienes utilizan en mayor medida este medio para moverse de un punto a otro.

Al indicar los motivos de movilidad en el transporte público, se permitió que las personas eligieran más de una opción. En total, entre las 177 personas se reportaron 298 usos que se agrupan de la siguiente manera: el 41.8% dijo que lo utilizaba para ir a la escuela, el 40.11% para ir al trabajo, el 27.11% para realizar compras/mandado, para paseos el 25.98%, el 20.33% para visitar familiares/amistades, el 7.9% para atención médica, mientras que el 5.08% de las respuestas se clasificaron como otras, entre las cuales se incluyen que lo utilizaron cuando el automóvil particular estuvo descompuesto, para atender emergencias, evitar el uso del auto o regresarse en camión después de haber caminado hacia un destino. Como se puede apreciar, los principales usos del transporte público se relacionan con actividades escolares y laborales.

Tabla 2 Frecuencia de uso de transporte público (días a la semana por sexo)

Uso por semana	Frecuencia	%	Frecuencia mujeres	Frecuencia hombres
1 a 2 días por semana	41	23%	29	12
3 a 4 días por semana	18	10%	12	6
5 a 7 días por semana	24	14%	15	9
No lo uso actualmente	94	53%	63	31
Total	177	100.0	119	58

Fuente: Elaboración propia con datos de la Encuesta de percepción usuarios(as) de TP en Ciudad Juárez, 2022,

En un apartado del cuestionario se pidió que se calificaran diferentes aspectos del transporte público. En general, se obtuvieron bajas calificaciones en estas preguntas, considerando que las calificaciones que se podían asignar estaban entre el 1: pésima calidad y 10: excelente calidad. Al preguntarse a la persona cómo calificaba las unidades del servicio de transporte público en la ciudad, el promedio fue 3.1 puntos y en otra pregunta el 94% de las personas consideró que los choferes de las unidades de transporte deben capacitarse para brindar un mejor servicio.

Sobre el proyecto de modernización local, solamente el 37% comentó conocer el proyecto BRT, de los cuales al preguntarles por la calificación que le asignaría al proyecto BRT se obtuvo un promedio de 4.2 puntos. En esa revisión, el 74% consideró que los paraderos y nuevas condiciones implementadas del proyecto BRT en la ciudad no son las más adecuadas para la población.

También se buscó identificar cuáles eran los principales problemas que enfrentaron los usuarios en sus traslados cotidianos. Las respuestas eran siete opciones posibles, de las cuales la persona debía elegir tres y ordenarlas por orden de importancia. Además, se ofrecía la opción de que la persona indicara algún problema que no estuviera contemplado en el cuestionario. Entre las siete problemáticas, se proponían las siguientes en el listado original:

- Escasez de rutas, al tener que tomar más de un camión de transporte público para llegar al destino
- Inseguridad y riesgos de traslado (en paraderos, durante el traslado, al ascender-descender de la unidad, sufrir abuso de otros usuarios, la falta de espacios para paquetes, bolsas y bultos)

- Unidades sucias y en mal estado
- Costos de traslado o tarifas altas, no asequibles
- Limitaciones de accesibilidad para personas con discapacidad o necesidades diferentes
- Falta de señaléticas en la prestación del servicio (horarios, paradas, rutas, prohibiciones y derechos de uso para personas específicas)
- Uso de expresiones y lenguaje inadecuado por personal y falta de cortesía durante el trayecto

En las respuestas, el 34% de los usuarios aseguró que el principal problema que enfrentan en sus traslados cotidianos es la escasez de rutas, teniendo así que tomar más de un camión para llegar a su destino. Un 23% consideró que la segunda problemática es la inseguridad y riesgos en el traslado. El tercer sitio, con un 20.5%, lo ocupó el problema de considerar las unidades sucias y en mal estado.

Si desagregamos la información por sexo, encontramos que tanto para hombres como mujeres la escasez de rutas fue el problema más grave que enfrentan, este problema fue marcado por el 36.2% de los hombres y el 39.49% de las mujeres, sin embargo, para los hombres la existencia de unidades sucias y en mal estado también se identificó como el principal problema, con el mismo porcentaje de menciones; mientras que para el 24.36% de las mujeres, la segunda problemática más relevante fue la inseguridad y riesgos en el traslado, además de coincidir en las unidades sucias y en mal estado.

En sintonía con la pregunta anterior, se buscó identificar los principales problemas que se detectan en la prestación del servicio de transporte público en la ciudad. De igual manera, la persona debía elegir 3 opciones de un total de 9 problemáticas y acomodarlas por orden de importancia. Las 9 problemáticas sugeridas en la prestación del servicio fueron:

- | | |
|-------------------------------------|---|
| -Choferes no capacitados | -No hay seguro de viajero |
| -Inseguridad | -Cuota o precio del servicio muy alta |
| -Unidades sucias | -Horarios de la prestación del servicio |
| -Las demás personas usuarias | -Unidades no apropiadas para que |
| -Rutas origen-destino mal planeadas | puedan usarlas todas las personas |

El 31% de los usuarios identificó que los choferes no capacitados son el principal problema de la prestación del servicio de transporte. Un 19% opinó que la inseguridad es el segundo problema más grave mientras que el 14.5% indicó que la problemática más grave fueron las unidades sucias. Tanto hombres como mujeres seleccionaron la misma problemática principal, choferes no capacitados, al coincidir con un 31% y 36.97% respectivamente. Por su parte, el 17.64% de las mujeres consideró que la inseguridad es el problema principal, y el 22.41% de los hombres contestó que el mayor problema es que las unidades no son apropiadas para que puedan usarlas todas las personas.

En el análisis de riesgo enfrentado por usuarios en el uso de transporte público, se les preguntó si alguna vez habían experimentado o sido víctimas de inseguridad al utilizar el

transporte público. Al respecto, el 37% de las respuestas fueron afirmativas; de las personas que reportaron haber sido víctimas de inseguridad, el 24.3% fueron hombres y el 75.7% fueron mujeres.

Las personas que habían indicado haber sido víctimas de inseguridad respondieron una siguiente pregunta en la que se pedía que especificaran los eventos de inseguridad experimentados. Para ello, se enlistaron 7 opciones y se podía agregar algún evento que no estuviera contemplado en dichas opciones. En este caso, la persona podía elegir todos los tipos de violencia que hubiera vivido durante su uso del transporte público. A continuación, se presenta una tabla de los tipos de violencia concentrados y los porcentajes de ocurrencia tanto en hombres como en mujeres.

Tabla 3 Porcentaje de usuarios(as) víctimas de violencia en el transporte público en Ciudad Juárez 2021

Tipo de violencia	% de personas víctimas de la violencia*	% de mujeres que vivieron esa violencia*	% de hombres que vivieron esa violencia*
Mala conducción de choferes	28%	36.13%	22.41%
Abuso de otros usuarios del transporte	15%	19.32%	12.06%
Sentirse vulnerable o en riesgo por violencia física	21%	30.25%	10.34%
Riesgos por violencia emocional	6%	8.4%	3.44%
Acoso sexual	22%	36.13%	1.72%
Violencia patrimonial (asalto, robo)	13%	15.12%	13.79%
Accidentes durante el trayecto	12%	11.76%	17.24%

*Porcentajes obtenidos tomando en cuenta al total de la población usuaria de transporte público que respondió el cuestionario (n=177). La lectura es en formato horizontal y la suma no debe ser necesariamente 100%

Fuente: Elaboración propia con datos de la Encuesta de percepción usuarios(as) de TP en Ciudad Juárez, 2022

Como podemos apreciar en la tabla anterior, la violencia que más se presentó en el total de los usuarios fue la de riesgos en el trayecto por mala conducción de los choferes (28%); le sigue el acoso sexual (22%) y sentirse vulnerable o en riesgo por violencia física (21%). Es revelador detectar que solo un hombre reportó haber sufrido acoso sexual, sin embargo, por la gran cantidad de mujeres que fueron víctimas de este tipo de violencia, el acoso sexual fue el segundo evento de inseguridad que más ocurrió en la población cuestionada participante.

En suma, podemos afirmar que los individuos colaboradores(as) y usuarios (as) del TP percibe los siguientes problemas: A) El servicio, independientemente de la ruta o línea abordada, sigue presentando malas experiencias en cuanto al trato de los conductores. La falta de higiene y seguridad de las unidades como riesgos en los traslados son características que propician calificativos negativos hacia el servicio. De alguna manera, las respuestas obtenidas permiten inferir que, pese a los esfuerzos e inversiones realizadas en

infraestructura a favor del transporte, se constata que la operación y planeación en la materia sigue sin satisfacer las necesidades y demandas de los y las usuarias.

B) Pese al programa de capacitación implementado por el gobierno estatal con base en una agenda, los conductores, concesionarios y gestores del servicio, no dan señales de cumplir con diversos aspectos de los reglamentos y mucho menos han prestado atención a la introducción de la perspectiva de género en las soluciones, aun y cuando están definidas en las políticas urbanas mencionadas en los anteriores apartados. C) Los riesgos que padecen las mujeres ante el uso del STP van más allá de simples fallas físicas y de infraestructura, pues es claro que se pone en riesgo tanto sus vidas como su seguridad, su integridad física y su salud emocional. Los datos revelaron que son las mujeres las que constituyen el grupo de personas más vulnerables cuando están expuestas en el espacio público al buscar solucionar sus necesidades de movilidad. D) Se reitera la ineficiencia del TP, y se desconoce si habrá voluntad por parte de las partes involucradas para cambiar esa condición. Aún y cuando se han invertido recursos en el “nuevo modelo” BRT, en la etapa 1 y la etapa 2, se hace evidente el claro olvido o desapego hacia la sostenibilidad ante la falta de rutas y unidades, las fallas en el servicio, la falta de información para la oportuna movilidad y la falta de claridad en cuanto al inicio de operaciones de ese proyecto, con las nuevas unidades.

Por lo anterior, se considera necesario y urgente sensibilizar al conjunto de actores que intervienen en el esquema de operación del STP (estado, municipio, personas morales o físicas) para que incorporen la perspectiva de género de manera directa en las acciones, de modo que los impactos positivos y significativos sean observables en cuanto a que se ha tomado nota y brindado atención a las necesidades diferenciadas de cada uno de los grupos de usuarios y usuarias del mismo. Ante este balance, la contribución de este texto es exponer a continuación un esquema orientador.

Conclusiones y recomendaciones

Dada la intención de crear política pública con perspectiva de género en el transporte público para impulsar la cobertura de necesidades de traslado y atención a las diversas motivaciones que los grupos sociales tienen en las prácticas espaciales y en la movilidad urbana, resulta esencial comprender que el perfil de las personas que actualmente operan en el servicio público de transporte en Juárez son en su mayoría una población masculina (1 mujer por cada 10 hombres) con instrucción educativa limitada a estudios básicos de primaria. Esta situación implica una necesidad sentida de abrir espacios educativos a la par de continuar con la toma de decisiones en la reestructuración del STP.

Se confirma la necesidad de construir políticas públicas que pongan en el centro a las y los actores del sistema de transporte en dos vertientes: la de poblaciones usuarias por una parte y la de grupos operativos y servidores públicos por la otra. Vertientes que se ven unificadas por un eje transversal que es perentorio y está presente en todos los ámbitos del sistema: la perspectiva de género.

A partir de la generación de una política pública para el transporte público que se centre no solo en la modernidad de unidades y vialidades, sino también en el trabajo directo con las personas que conforman el sistema, se puede asegurar el sentido de pertenencia, de responsabilidad social y ética y sobre todo el respeto a la vida digna de todas las personas en

espacios públicos. Según Bhatt et al. (2015) es conveniente incorporar en esa revisión temas relacionados con la capacidad institucional, la operación y planeación del servicio, las unidades e infraestructura, la seguridad de cada persona en el transporte público, entre otros, de modo que la integración de comités y elaboración de protocolos sean medidas contempladas. Por ello, la construcción de las políticas públicas requiere un acompañamiento directo de especialistas en la perspectiva de género a fin de comprender los contextos urbanos compuestos por diversos actores sociales con variedad de situaciones para atender en la cotidianidad de la movilidad urbana, como puede ser el hecho de mantener la vida y la dignidad humanas en los espacios públicos y en los traslados y trayectos cotidianos en la ciudad.

Finalmente, aunque la Ley de Transporte del Estado de Chihuahua vigente (marzo 2020) establece la obligación de la Dirección de Transporte y de concesionarios a otorgar capacitación a quienes trabajan en el ámbito público del servicio de transporte, no establece claramente, ni otorga características y lineamientos para la selección de contenidos, por lo tanto, la importancia de la perspectiva de género es nula en términos de corresponsabilidad con la vida digna y libre de violencia.

Recomendaciones de política pública de transporte con perspectiva de género

Capacitación a grupos de transporte público en el tema de perspectiva de género por especialistas

Socializar los problemas de violencia de género con una campaña social para que la gente comprenda que hay situaciones de injusticia social por género que es importante transformar en el entorno (violencia de género y dignidad en el transporte, unidades limpias que inciten al cuidado del entorno y de las y los actores sociales)

Continuar los procesos de formación con perspectiva de género para los equipos de operación de servicios de transporte públicos en la ciudad y propicie vínculos de intervención con universidades

Mesas de trabajo o talleres comunitarios en planeación urbana que permita el consenso de proyectos de movilidad urbana en donde se consideren las necesidades específicas de cada grupo social

Adecuación del proyecto BRT-Juárez Bus considerando evaluaciones parciales de su operación

Capacitación para el desarrollo de diagnósticos y de identificación de necesidades (metodologías) con perspectiva de género en y con los grupos de concesionarios y grupos de transporte público a fin de generar un actor clave (las y los choferes) que sea punta de lanza en la transformación de los eventos y situaciones de riesgo en los espacios públicos del transporte público en prevención o intervención de violencias por género

Formación para el desarrollo de proyectos sociales que permitan financiar acciones a favor de grupos sociales en situación de discriminación

Reconocer en cada esfera de gobierno municipal, estatal y federal los puntos convergentes a fin de abordar las problemáticas del transporte público colectivo desde una mayor amplitud

de dimensiones que permitan soluciones integrales en beneficio de la población en lo particular y en lo general

Normar sobre la responsabilidad legal a los concesionarios que no cumplan las leyes y reglamentos que establecen el derecho de las mujeres y hombres a una vida libre de violencia

Asignación de presupuestos que garanticen un STP digno que incentive su uso en un ambiente seguro

Crear mecanismos de evaluación y seguimiento al conjunto de responsables de programas, gestión y acciones relacionadas con la operación del STP y ejecutar normativa de responsabilidad cuando se incurra en violaciones a los derechos humanos de las y los usuarios.

Referencias

Camagni, R., (2005) *Economía urbana*. Barcelona, Antoni Bosch.

Cazés, D., (2005) *La perspectiva de género. Guía para diseñar, poner en marcha, dar seguimiento y evaluar proyectos de investigación y acciones públicas y civiles*. México, Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, CONAPO-UNAM.

Maycotte, E., (ed.) (2020) *La ciudad del siglo XXI: entre la mercantilización de los bienes urbanos y el derecho a la ciudad*. Ciudad Juárez, Chihuahua. Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.

Berga, A., (2005) "Perspectiva de género: una nueva mirada a la realidad social" en *Educación social: Revista de intervención socioeducativa*. Número 31. Perspectiva de género en la acción socioeducativa. pp.15-24.

Ceccato, V., (2017) "Women's victimisation and safety in transit environments" en *Crime Prevention and Community Safety*. Número 19. Septiembre 2017, pp.163-167. <https://doi.org/10.1057/s41300-017-0024-5>

Chavira, F., (2009) "El comportamiento del servicio de transporte colectivo urbano (1950-1989)" en *Nóesis, Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*. Volumen 18, número 36, 20 años. La región en retrospectiva. Agosto-diciembre 2009, pp. 34-50.

Bhatt, A., Menon, R. y A. Khan, (2015) *Women's safety in public transport. A pilot initiative in Bhopal*. [En línea]. United Kingdom, disponible en <https://cutt.ly/iCRMbst> [Accesado el 19 de mayo de 2022].

Cal y Mayor y Asociados (2017) *Estudio Integral para el corredor de Transporte Público "Corredor Tecnológico" Informe de inicio Informe 1*. [en línea]. Chihuahua, disponible en <https://cutt.ly/LCR9hLh> [Accesado el 12 de junio de 2022].

Instituto Municipal de Investigación y Planeación (2002) *Plan de Desarrollo Urbano de Ciudad Juárez 2003*. [en línea]. Ciudad Juárez, Chih., disponible en <https://www.imip.org.mx/imip/node/67> [Accesado el 12 de julio de 2022].

- Instituto Municipal de Investigación y Planeación** (2016) *Plan de Desarrollo Urbano Sostenible. Ciudad Juárez 2016* [en línea]. Ciudad Juárez, Chih., disponible en <https://www.imip.org.mx/imip/node/67> [Accesado el 2 de julio de 2022].
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe** (2006) *Guía de asistencia técnica para la producción y el uso de indicadores de género*. [en línea]. Chile, disponible en <https://cutt.ly/qCRMUuv> [Accesado el día 27 de abril de 2022]
- Comisión para prevenir y erradicar la violencia contra las mujeres** (2016) *¿A qué nos referimos cuando hablamos de “sexo” y “género”? Aprende a diferenciar los términos “género” y “sexo”*. [en línea]. México, disponible en <https://cutt.ly/ACRMghN> [Accesado el 24 de marzo de 2022].
- Soken-Huberty, Emmaline** (2022). “10 Reasons Why Gender Equality is Important” en *Human Rights Careers*. [en línea]. Austria, disponible en: <https://www.humanrightscareers.com/> [Accesado el día 17 de junio de 2022]
- State Government of Victoria** (2021). *Gender equality: what is it and why do we need it?* [en línea]. Australia, disponible en <https://www.vic.gov.au/gender-equality-what-it-and-why-do-we-need-it>. Reviewed 30 March 2021 [Accesado el 30 de marzo de 2021].
- Chávez, J.**, (2007) *El Transporte de personal en Ciudad Juárez. ¿Problema o solución de movilidad urbana?* Tesis de Maestría. Ciudad Juárez, Chihuahua, Instituto de Arquitectura, Diseño y Arte, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.
- Plan Estratégico de Juárez, A.C.**, (2020). *Informe Movilidad y Transporte en Juárez 2020*. Ciudad Juárez, México, Plan Estratégico de Juárez, A.C.
- Plan Estratégico de Juárez, A.C.**, (2021) *Informe de Movilidad en Juárez 2021*. [en línea]. Ciudad Juárez, disponible en <https://asiestamosjuarez.org/informes/informe-de-movilidad-en-juarez-2021/> [Accesado el 3 de julio de 2022].
- Plan Estratégico de Juárez, A.C.**, (2005). *La Propuesta. Trabajando por el Juárez que queremos*. 3ª. Edición. Ciudad Juárez, México, Plan Estratégico de Juárez, A.C.
- Museo Memoria y Tolerancia** (2021). *Tolerancia. Estereotipos y prejuicios*. 6 de diciembre de 2021 [en línea]. México, disponible en https://www.myt.org.mx/tolerancia_id/76 [Accesado el 30 de junio de 2022].
- Naciones Unidas** (1997). Consejo económico y social, periodo de sesiones sustantivo 1997, *Tema 4 (a) del programa provisional: coordinación de las políticas y actividades de los organismos especializados y otros órganos del sistema de las Naciones Unidas relacionadas con los temas siguientes: incorporación de la perspectiva de género en todas las políticas y programas del sistema de las Naciones Unidas (E/1997/100)* [en línea]. Ginebra, disponible en [file:///C:/Users/HP/Downloads/E_1997_NGO_1-ES%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/HP/Downloads/E_1997_NGO_1-ES%20(1).pdf) [Accesado el 30 de junio de 2022].
- Naciones Unidas** (2022). *Objetivos de desarrollo sostenible*. [en línea]. Nueva York, disponible en <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/> [Accesado el 17 de junio de 2022].
- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte**. Subsecretaría de Transporte (2022). *Misión*. [en línea]. México, disponible en

<https://www.gob.mx/sct/acciones-y-programas/subsecretaria-de-transporte>
[Accesado el 5 de septiembre de 2022].

Cámara de diputados (2021) *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos Título Quinto. De los estados de la federación y de la Ciudad de México. Artículo 115.* [en línea]. México, disponible en <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf> [Accesado el 23 de junio de 2022].

Congreso del Estado de Chihuahua (2022) *Ley de Transporte del Estado de Chihuahua. Última Reforma POE No. 2022. 07.16/No. 57.* [en línea]. Chihuahua, disponible en <https://cutt.ly/yCR2sNC> [Accesado el 15 de junio de 2022]

Diario oficial de la federación (2019) *Plan Nacional Desarrollo 2019-2024.* [en línea]. México, disponible en http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019 [Accesado el 20 de junio de 2022].

Gobierno del Estado de Chihuahua (2017). *Plan estatal de desarrollo Chihuahua 2017-2021.* [en línea]. Chihuahua, disponible en <http://ihacienda.chihuahua.gob.mx/tfiscal/indtfisc/ped17-21.pdf> [Accesado el 16 de julio de 2022].

Gobierno del Estado de Chihuahua (2022) *Plan estatal de desarrollo Chihuahua 2022-2027.* [en línea]. Chihuahua, disponible en <https://planestatal.chihuahua.gob.mx/> [Accesado el 6 de septiembre de 2022].

Gobierno del estado Libre y Soberano de Chihuahua (2019) *Folleto anexo Acuerdo No. 024/2019. Plan municipal de desarrollo 2018-2021 Municipio de Juárez,* Periódico oficial, 9 de enero de 2019. [en línea]. Chihuahua, disponible en https://chihuahua.gob.mx/atach2/anexo/anexo_03-2019_acuerdo_024_pmd_juarez.pdf [Accesado el 6 de septiembre de 2022].

Gobierno del estado Libre y Soberano de Chihuahua (2022) *Folleto anexo Acuerdo No. 053/2022. Plan municipal de desarrollo 2021-2024 Municipio de Juárez,* Periódico oficial, 8 de enero de 2022. [en línea]. Chihuahua, disponible en https://chihuahua.gob.mx/sites/default/atach2/anexo/anexo_03-2022_pmd_juarez_2021-2024.pdf [Accesado el 6 de septiembre de 2022].

Gobierno Municipal (2022) *Entra en funciones Comisión Edilicia de Movilidad y analiza tema de transporte público.* [en línea]. Ayuntamiento de Juárez, disponible en <https://cutt.ly/zCT6qHT> [Accesado el 7 de septiembre de 2022].

Reglamento de vialidad y tránsito del Municipio de Ciudad Juárez, Estado de Chihuahua (2007). Periódico Oficial del Estado Número 10, 3 de febrero de 2007. [en línea]. Juárez, disponible en www.juarez.gob.mx/2015cf/transparencia/docs.php?file=167328 [Accesado el 12 de julio de 2022].

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2020) *México en cifras. Censo de población y vivienda. Juárez, Chihuahua.* [en línea], México, disponible en <https://www.inegi.org.mx/app/areasgeograficas/?ag=08#collapse-Tabulados> [Accesado el día 18 de julio de 2022].

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2022) *Sistema para la consulta de información censal* [en línea], México, disponible en <https://gaia.inegi.org.mx/scince2020/> [Accesado el día 18 de julio de 2022].

Instituto Nacional de las Mujeres (2007), *ABC de género en la Administración Pública Federal* [en línea]. México, disponible en <https://cutt.ly/qCR5Ca5> [Accesado el 11 de julio de 2022].

México antiguo (2022). *Pasajeros en un camión de transporte abarrotado, Ciudad de México, ca. 1941, de la Colección Juan Guzmán* [en línea], disponible en <https://cutt.ly/mCT79Qy> [Accesado el 19 de julio de 2022].

Pinterest (2022). *140 ideas de Autobus, Pinterest.* [en línea], disponible en <https://www.pinterest.es/forkocan/buses/> [Accesado el 29 de junio de 2022].