



ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Desde finales del siglo diecinueve se ha dado una gran importancia al mejoramiento continuo del transporte público urbano en la Ciudad de México; el primer intento significativo fue el cambio de la tracción animal por la eléctrica, autorizado a través del Acuerdo del 20 de febrero de 1881 expedido por el Ayuntamiento, que especificó:

“Única - Dígase al administrador general de la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal que el Ayuntamiento concede a esa Compañía autorización para que adopte la tracción eléctrica y para que en las calles pueda sostener, por medio de ménsula y columnas de fierro los conductores eléctricos; limitando por ahora esa autorización a una sola vía, y reservándose el Ayuntamiento la facultad de fijar las condiciones definitivas para permitir el empleo de la tracción eléctrica y aún para negarlo por completo después de que se hayan hecho los ensayos prevenidos por la Secretaría de Fomento”.

Lo anterior constituyó el punto inicial que abrió el camino para la renovación del transporte urbano. Quince años después, el 14 de abril de 1896, la Compañía Limitada de los Ferrocarriles del Distrito, pidió permiso al Ayuntamiento para cambiar en algunas de sus líneas, la tracción animal por la eléctrica. Para ello, se realizaron diversos estudios acerca de las ventajas e inconvenientes que podría ocasionar este cambio a la ciudad, obteniendo como resultado que el uso de este tipo de tracción conservaba mejor el pavimento, una mayor limpieza en las calles, que los viajes se efectuarían en menor tiempo, además de que se fraccionarían los trenes de modo que pudieran salir con más frecuencia lo que representaba sin duda una gran ventaja para el público.

Fue hasta el 15 de enero de 1900 que se concretaron las acciones para explotar este tipo de tracción, al inaugurarse la línea de la Ciudad de México a Tacubaya, iniciando el servicio para el público al día siguiente.

A partir del 1º de marzo de 1901, la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México se hizo cargo de la explotación de diversas rutas que realizaba la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal, la cual se consolidó en 1907 y adquirió vigor el desarrollo de su red en todo el Distrito Federal.

Entre 1920 y 1945, diversos conflictos obrero-patronales culminaron con la declaración que el Presidente Ávila Camacho hiciera en el informe de septiembre de 1946, como consecuencia de que la Compañía de Tranvías de México no cumplió con todas las obligaciones que le imponían las concesiones; el Gobierno, después de recibir sus defensas, las declaró caducas y estaba por resolver la organización que se daría al servicio y fue así que por decreto del 31 de diciembre de 1946 se creó la Institución Descentralizada de Transporte Eléctrico del Distrito Federal.



En octubre de 1952, el Departamento del Distrito Federal adquirió todos los bienes de las empresas: Compañía de Tranvías de México, S.A., Compañía Limitada de Tranvías de México y Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal, como parte del patrimonio del Organismo.

Secretaría de Administración y Finanzas
Unidad de Planeación, Información de Personal
y Desarrollo Administrativo
Departamento de Investigación
y Procedimientos Organizacionales

Tres años después, el Congreso de la Unión decretó la Ley de la Institución Descentralizada de Servicio Público "Servicio de Transportes Eléctricos del D.F." publicada en el Diario Oficial del 4 de enero de 1956, abrogando el ordenamiento del año 1946.

En el año de 1982, el Organismo contaba con una estructura organizacional integrada por 3 Gerencias y 12 Subgerencias abocadas a la administración y operación de los sistemas de transportes eléctricos en todo el Distrito Federal; sin embargo, las excesivas cargas de trabajo, no permitían llevar un buen control de las acciones sustantivas en las áreas, por lo que surgió la necesidad de efectuar una reestructuración administrativa.

Tomando en cuenta lo anterior, en 1983 se reestructuró el Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, cuyo esquema organizacional quedó integrado con 1 Dirección General, 6 Direcciones de Área, 13 Subdirecciones y 43 Departamentos, con la finalidad de redistribuir las cargas de trabajo y las funciones, que permitieran al Organismo cumplir con sus objetivos en ese entonces.

Posteriormente, y en observancia a las medidas y criterios de racionalización del gasto y compactación de las estructuras organizacionales de las Entidades de la Administración Pública, en el mes de julio de 1985, se reestructuró el Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, con la eliminación de 2 Direcciones de Área y 8 Departamentos.

La estructura quedó conformada por 1 Dirección General, 4 Direcciones de Área, 13 Subdirecciones y 35 Departamentos, la cual fue autorizada por el Departamento del Distrito Federal y la Secretaría de Programación y Presupuesto en el mes de noviembre de 1985.

A principios del 1986, se modificó nuevamente la estructura orgánica de la Entidad, debido a que las medidas de racionalización implementadas por el Gobierno Federal continuaron; los cambios estructurales se redujeron a variaciones de nomenclatura, reubicación de áreas, fusión de unidades administrativas y el cambio de nivel jerárquico de algunas otras, así como la reasignación de funciones. De tal modo que la estructura autorizada para ese año se conformó con 1 Dirección General, 3 Direcciones de Área, 14 Subdirecciones y 35 Departamentos.

Con motivo de las disposiciones contenidas en el Acuerdo de austeridad, publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 4 de enero de 1988, se acordó efectuar una modificación



a la estructura orgánica de la Contraloría Interna del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal relativo a la supresión de una Subdirección y dos unidades departamentales, misma que se llevó a cabo en febrero de 1988.

En noviembre de ese mismo año, se autorizó la siguiente estructura orgánica: 1 Dirección General, 2 Direcciones de Área, la Contraloría Interna homologada a Dirección de Área; 11 Subdirecciones y 35 Departamentos, esta reestructuración implicó la reubicación de 3 Subdirecciones del área de Operación a la Dirección de Mantenimiento, la supresión de la Subdirección de Organización y Sistemas y la fusión de la Subdirección Técnica con la de Mantenimiento para formar la Subdirección de Conservación.

Sin embargo, al estar operando la estructura orgánica autorizada en 1988, se observó que el Organismo sólo contaba con la Dirección de Operación y Mantenimiento para atender las funciones sustantivas de la empresa, dicha organización no cubría las necesidades que la Entidad requería para operar y proporcionar con eficiencia el servicio de transporte público usuario.

De esta manera y a fin de contar con una organización ágil y flexible que permitiera el equilibrio y optimización de los recursos humanos, materiales y financieros, se procedió a realizar un estudio de las funciones que desarrollaban cada una de las unidades administrativas de Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, llegando a la conclusión de que era necesario diseñar una nueva estructura organizacional acorde a los objetivos y atribuciones del Organismo.

Es por esta razón que en 1989 se modificó la estructura orgánica de Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, sin afectar el número de áreas, ni de plazas. El cambio consistió en la apropiada distribución de las funciones sustantivas en 2 Direcciones de Área, la de Operación y Expansión de Servicios y la de Mantenimiento, la reubicación de las áreas de acuerdo a las funciones encomendadas, el cambio de nivel jerárquico de la Contraloría Interna, de Dirección de Área a Gerencia y la denominación y reubicación de algunas áreas.

Durante 1991 el H. Consejo de Administración autorizó la renivelación de la Contraloría Interna a Dirección de Área y se reubicó al Departamento de Caja General dependiendo directamente de la Dirección de Administración y Finanzas, lo cual fue dictaminado en el mes de abril de ese mismo año por la Dirección de Servicio Civil de la entonces Secretaría de Programación y Presupuesto.

Debido a las condiciones críticas de rezagos técnicos operativos y administrativos que presentaba la Entidad durante 1991, aunado a las restricciones presupuestales y al atraso tecnológico, hubo una desestabilización que puso en riesgo la permanencia del Organismo, a este respecto y con el propósito de subsanar dichas limitaciones, el



Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal instrumentó un Programa de Redimensionamiento y Modernización cuyas vertientes fueron la compactación de personal, la renovación del parque vehicular, la adecuación de la red de trolebuses y saneamiento financiero, las cuales fueron pactadas y ejecutadas durante 1991 y 1992, con el propósito de hacer más eficiente el transporte urbano de pasajeros en sus modalidades de Trolebús y Tren Ligero.

Derivado de los logros obtenidos con dicho proceso, en el año 1993 fue necesario llevar a cabo una reestructuración orgánico-funcional del Organismo con el propósito de delimitar responsabilidades y determinar los flujos de información que alimentan los subsistemas, orientados a incrementar los niveles de eficiencia, calidad y productividad en los servicios de transporte urbano de pasajeros que tiene encomendados esta Entidad, adecuándolos a una realidad operativa bajo los lineamientos de racionalidad y disciplina presupuestal, emitidos por el entonces Departamento del Distrito Federal.

La propuesta de reestructuración consistió en la eliminación de cuatro órganos de estructura (7.8% de reducción) y el cambio de nomenclatura y adscripción de unidades administrativas.

En 1995, la nueva administración de Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal percibió la necesidad urgente de realizar acciones organizativas y técnicas, para atender debidamente el mantenimiento y proyectar la evaluación técnicamente necesaria del material rodante y de las instalaciones fijas.

En este sentido, durante la Tercera Sesión de 1995 del H. Consejo de Administración, se aprobó la propuesta de reestructuración de Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal consistente en la creación de una Unidad Técnica de Ingeniería para atender los problemas técnicos que se presentan y cuya solución era indispensable para mejorar la calidad y volumen del servicio y optimizar las labores y costos del mantenimiento.

Así, durante el mes de marzo de 1996, la Dirección General de Modernización Administrativa de la Oficialía Mayor del Distrito Federal dictaminó favorablemente la propuesta de Estructura Orgánica del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, regularizando y registrando 49 puestos: 1 Puesto de estructura básica, 47 de estructura no básica y 1 puesto homólogo por norma.

No obstante lo anterior, las Direcciones de Operación y Mantenimiento denotaban una inadecuada organización interna que impedía delimitar funciones y responsabilidades para atender de manera eficiente los numerosos problemas técnicos, operativos y de planeación que enfrentaba el Organismo.



De esta forma, durante la Cuarta Sesión Ordinaria de 1996 del H. Consejo de Administración se aprobó la propuesta de reestructuración orgánica del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, la cual fue dictaminada favorablemente por la Oficialía Mayor del Distrito Federal, misma que entró en vigor el 1 de julio de 1997. En dicha estructura se creó una Gerencia y un Departamento en la Dirección de Operación y una Gerencia y dos Departamentos en la Dirección de Mantenimiento, además de la asignación y cambio de nomenclatura de algunos otros. En este sentido, la estructura orgánica constaba de una Dirección General, 4 Direcciones de área, 13 Gerencias, 35 Departamentos y 1 puesto homólogo a Dirección de área.

Durante el último bimestre de 1997, la Secretaría de Transportes y Vialidad planteó la modernización del transporte urbano a través de un tratamiento integral, considerando la trayectoria ascendente del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, por lo cual tomó la determinación de incorporar a este Organismo 189 autobuses de combustión interna provenientes del Consejo de Incautación de la Ex-Ruta- 100, como transporte auxiliar a la red de trolebuses y tren ligero, dicha incorporación fue aprobada en sesión extraordinaria del H. Consejo de Administración el 14 de noviembre de 1997.

Para estos efectos y con el propósito de contar con un área que dirigiera y controlara el servicio de transporte de autobuses en los inicios del proceso de incorporación, la Dirección de Modernización Administrativa del Distrito Federal aprobó la creación, con carácter transitorio, de la División de Transporte Auxiliar con nivel de Dirección de Área integrada por 4 Gerencias y 12 Departamentos.

A inicios de 1998 la nueva administración del STEDF consideró conveniente analizar y evaluar la estructura orgánico-funcional con que operaba el Organismo, con la finalidad de identificar qué producto del transporte auxiliar se requería para incorporarlo a la Entidad, a efecto de dotar al personal de procesos y sistemas integrados que les permitiera mejorar sus niveles de eficiencia, productividad y calidad de los servicios.

Ante esta situación, se hizo necesaria la reestructuración integral de la entidad, misma que fue aprobada por el H. Consejo de Administración en su primera sesión ordinaria de 1998.

Con base en lo anterior, la Oficialía Mayor del Gobierno del Distrito Federal dictaminó favorablemente la estructura orgánica del Organismo, con vigencia a partir del 16 de junio de 1998, quedando conformada por 1 Dirección General, 5 Direcciones de Área, 1 Contraloría Interna, 16 Gerencias, 47 Jefaturas de Unidad Departamental, 1 puesto por norma relativo al Secretario Particular y 1 puesto por autorización específica correspondiente al Secretario Técnico.

En 1999 se realizó un análisis de la Unidad Departamental de Laboratorio Electrónico, observando que se tendrían mayores ventajas funcionales para el Organismo,



reubicando este Departamento de la Gerencia de Servicios a la Gerencia de Mantenimiento de Trolebuses. Esta propuesta fue presentada y aprobada por el Consejo de Administración mediante acuerdo No. III-08-99, el 26 de noviembre de 1999.

Secretaría de Administración y Finanzas
y Coordinación de Personal
y Desarrollo Administrativo
Dirección Ejecutiva de Dictaminación
y Procedimientos Organizacionales

El 7 de enero del 2000, se presenta para su autorización, a la Dirección de Desarrollo Administrativo y del Servicio Público de Carrera de la Oficialía Mayor del Gobierno del Distrito Federal, la propuesta de readscripción de la Unidad Departamental de Laboratorio Electrónico de la Gerencia de Servicios a la Gerencia de Mantenimiento de Trolebuses, la cual es dictaminada favorablemente con vigencia a partir del 16 de enero del 2000.

Con el dictamen se modificaron dos Gerencias de la Dirección de Trolebuses: la Gerencia de Mantenimiento de Trolebuses que incorporó a la Jefatura de Unidad Departamental de Laboratorio Electrónico, quedando con cuatro Jefaturas de Unidad Departamental, y la Gerencia de Servicios con dos Jefaturas de Unidad Departamental.

A fin de atender la dinámica de crecimiento, modernización y desarrollo que caracteriza al Distrito Federal, así como el compromiso de gobierno de mejorar en calidad y oportunidad la prestación de los servicios al público en todos los sectores, los responsables de la organización de esta Entidad, elaboraron un proyecto de reestructuración que sometieron para autorización de las autoridades superiores.

Como resultado de lo anterior, la Oficialía Mayor y su Coordinación General de Modernización Administrativa, dictaminaron favorablemente la propuesta de reestructuración Orgánica del STEDF con Núm. 2/2002, que entró en vigor a partir del 01 de febrero de 2002.

Derivado de la reestructuración, el Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal quedó conformado de la siguiente manera: 1 Dirección General, 4 Direcciones de Área, 1 Contraloría Interna, 14 Gerencias y 44 Subgerencias; haciendo notar que la estructura orgánica disminuyó en 8 plazas, debido a la desincorporación de la Dirección de Autobuses de este Organismo.

El firme compromiso del Gobierno del Distrito Federal con la ciudadanía de fomentar cambios oportunos y de mejora en la prestación de servicios públicos en todos los ámbitos de la Administración Pública, propició que este Organismo solicitara la Reestructuración de la Estructura Orgánica, con el propósito de presentar un esquema de mayor funcionalidad en las áreas que integran el Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

En este esquema se consideró la creación de la Subgerencia de Análisis y Seguimiento Interinstitucional; la separación de las funciones sustantivas de las operativas con la creación de las Direcciones de Transportación y Mantenimiento fortaleciendo a esta



última con la creación de la Subgerencia de Aseguramiento de Calidad, la redistribución de las funciones en la Dirección de Calidad e Ingeniería, así como la fusión de la Dirección de Finanzas con la de Administración, lo que permitirá al Organismo brindar un servicio eficiente y oportuno a la ciudadanía y el cumplimiento de sus objetivos.

La Oficialía Mayor y su Coordinación General de Modernización Administrativa, dictaminaron favorablemente la propuesta de reestructuración Orgánica del STEDF con Núm. 20/2004, para que entrará en vigor a partir del 01 de julio de 2004.

Dicha reestructuración del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal quedó conformada por 1 Dirección General, 4 Direcciones de Área, 1 Contraloría Interna, 13 Gerencias y 43 Subgerencias, se modificó el Estatuto Orgánico de fecha 18 de agosto de 1997.

Ocho años después, debido a las diversas modificaciones de la estructura orgánica de la Entidad y con el propósito de atender la dinámica de modernización, así como mejorar la calidad en la prestación del servicio de transportación, se elaboró un proyecto de reestructuración que fue puesto a consideración de la Oficialía Mayor y su Coordinación General de Modernización Administrativa, quienes dictaminaron favorablemente la propuesta de reestructuración Orgánica del STEDF con Núm. 13/2005, para entrar en vigor a partir del 16 de Mayo de 2005.

En el año 2008, el Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal consideró necesario contar con un área especializada para la elaboración de estudios de transporte y anteproyectos, para la modificación o creación de nuevas líneas de trolebús, así como para la obtención y análisis de información que permitiera introducir mejoras y optimizar la prestación del servicio.

Por lo anterior, se realizó una nueva modificación a la estructura del Organismo, se canceló la Subgerencia de Aseguramiento de Calidad y se creó la Subgerencia de Planeación de Transporte, movimiento autorizado por la Oficialía Mayor del Gobierno del Distrito Federal, con vigencia a partir del 16 de julio de 2008. La autorización de este movimiento no implicó la generación de un nuevo dictamen a la estructura orgánica, únicamente se llevó a cabo la actualización del dictamen número 13/2005.

Posteriormente, para dar cumplimiento a la política de transparencia y rendición de cuentas instrumentada por el Gobierno del Distrito Federal y garantizar a la ciudadanía el acceso a la información pública generada por las áreas que lo integran, el Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal creó la Subgerencia de Transparencia y Acceso a la Información Pública como Unidad Administrativa Autónoma; para lo cual fue necesario cancelar a la Subgerencia de Obra Pública.



Esta modificación fue aprobada por la Contraloría General para entrar en vigor a partir del 01 de Septiembre de 2012, como una nueva actualización al dictamen número 13/2005, quedando de la siguiente manera: 1 Dirección General, 4 Direcciones de Área, 1 Contraloría Interna, 13 Gerencias y 40 Subgerencias.

Secretaría de Administración y Finanzas
Dirección General de Administración de Personal
y Desarrollo Administrativo
Dirección General de Dictaminación
y Procedimientos Organizacionales

Durante la última década, con la operación de los Corredores Cero Emisiones, el Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México trabajó para consolidarse como una alternativa de transporte, que coadyuva de manera importante para construir un corredor ecológico que genera beneficios tangibles para la ciudadanía. Entre los años 2019 y 2021 se llevó a cabo la adquisición de 193 nuevas unidades de trolebús, se realizó una inversión para la sustitución de la vía de la línea del Tren Ligero y se incrementaron el número de líneas en operación.

En el primer semestre de 2022, no hubo cambios en la estructura orgánica; sin embargo, se llevó a cabo la actualización de las funciones y procedimientos de todas las áreas del Organismo, para dar cumplimiento a la normatividad aplicable del proceso de Dictaminación y Registro de Manuales.

Durante ese mismo año, y con la finalidad de atender las políticas establecidas por el Gobierno de la Ciudad de México para impulsar el transporte no contaminante a través de la electromovilidad, se implementaron proyectos estratégicos para la modernización del transporte.

Uno de ellos es el Cablebús (Líneas 1 y 2), que atiende las zonas de alta densidad poblacional en el norte y oriente de la Ciudad de México, para combatir la desigualdad social, aumentar el acceso a oportunidades, así como el ahorro de tiempo y dinero en los traslados de las personas.

Mientras que, con la creación del Trolebús concesionado (elevado), se atiende la movilidad en la zona oriente de la capital, con la reducción de congestionamientos y más opciones sostenibles, en beneficio de la calidad de vida de la ciudadanía.

Asimismo, la adquisición de autobuses con motor de baja emisión para operar en zonas altas de la capital y trolebuses eléctricos Cero Emisiones, los cuales reducen los tiempos de espera del servicio.

Para que el Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México estuviera en posibilidad de llevar a cabo el diseño, ejecución y control de estos proyectos, fue necesario solicitar a la Dirección Ejecutiva de Dictaminación y Procedimientos Organizacionales (DEDYPO) de la Secretaría de Administración y Finanzas la actualización del Estatuto Orgánico y de la reestructura orgánica del Organismo con la creación de 2 Gerencias y 4 Subgerencias para operar las Líneas 1 y 2 del Cablebús y 1 Subgerencia para la Gestión y Supervisión de Tecnologías de Peaje.



También se realizó un cambio de adscripción de la Subgerencia de Desarrollo Administrativo de la Dirección Ejecutiva de Administración y Finanzas a la Dirección Ejecutiva de Desarrollo Tecnológico, y el cambio de denominación de seis unidades administrativas, a saber: las Subgerencias de Transportación "A" y "B" por Subgerencias de Transportación Tetepilco y Aragón, de Subgerencias de Mantenimiento "A" y "B" por Subgerencias de Mantenimiento Tetepilco y Aragón, de Jefaturas de Unidad Departamental "A" y "B" por Jefatura de Unidad Departamental de Auditoría Operativa, Administrativa y Control Interno y de Investigación, respectivamente.

La actualización del Estatuto Orgánico fue aprobada por el Consejo Administrativo del Organismo con el Acuerdo CA/STECDMX/12ªSE/001/2022, y publicado en la Gaceta Oficial el 30 de diciembre de 2022, con vigencia a partir del 01 de enero de 2023.

En cuanto a la modificación de la estructura orgánica del STECDMX fue aprobada por el Consejo Administrativo del Organismo con los Acuerdos CA/STECDMX/4ªSE/004/2022 y CA/STECDMX/9ªSE/001/2022 y dictaminada favorablemente por la DEDYPO el 03 de enero de 2023, a través del Dictamen número: E-SEMOVI-STE-01/010123.

Como se aprecia, la nueva realidad que vive el Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México obliga a cada una de las áreas que lo integran a mantener altos estándares de compromiso y desempeño, por lo que este documento se constituye como una valiosa herramienta que contribuye para tal fin.