



ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Desde fines del siglo diecinueve se ha dado una gran importancia al mejoramiento continuo del transporte público urbano en la Ciudad de México; el primer intento que puede considerarse significativo fue aquel que señaló el cambio de la tracción animal por la eléctrica, autorizado a través de 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, el cual ciertamente no produjo resultados inmediatos, más sin embargo abrió la brecha en la renovación del transporte urbano. Y fue hasta el 14 de abril de 1896, que 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. Por ello se realizaron diversos estudios acerca de las ventajas e inconvenientes que a la ciudad podría ocasionar el cambio de tracción, habiéndose encontrado que además de la mejor conservación de pavimentos y mayor limpieza en las calles, los viajes se efectuarían en menor tiempo y se fraccionarían los trenes de modo que pudieran salir con más frecuencia lo que representaba sin duda una gran ventaja para el público.

Así quedaron planteados los más firmes propósitos para adoptar la tracción eléctrica, sin embargo 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 y el día 16 se inició el servicio para el público.

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

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 a tan



importante servicio y fue así que por decreto del 31 de diciembre de 1946 se dio nacimiento a la Institución Descentralizada de Transporte Eléctrico del Distrito Federal.

En octubre de 1952, el Departamento del Distrito Federal adquiere 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, las cuales pasaron a formar parte del patrimonio del Organismo Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

Consolidando esta acción el 30 de diciembre de 1955 el Congreso de la Unión decreta 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 toda la Ciudad de México, lo que ocasionaba que se tuvieran excesivas cargas de trabajo y se perdiera el control de las acciones sustantivas en algunas áreas, es por ello que surgió la necesidad de efectuar una reestructuración administrativa.

Tomando en cuenta que no se contaba con la estructura orgánica que permitiera la adecuada dirección, coordinación y control de las acciones, así como para poder proporcionar con mejores índices de eficiencia y oportunidad el servicio de transporte, en 1983 se reestructuró el Servicio de Transportes Eléctricos, cuyo esquema organizacional quedó integrado con 1 Dirección General, 6 Direcciones de Área, 13 Subdirecciones y 43 Departamentos, de esta manera se pretendió la redistribución de cargas de trabajo y de funciones, que permitiera 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.

Con la eliminación de 2 Direcciones de Área y 8 Departamentos, la correspondiente 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 noviembre de 1985.

De acuerdo a las condiciones que se presentaron durante 1985 y principios de 1986, se modificó nuevamente la estructura orgánica de la Entidad, continuando con las medidas de racionalización implementadas por el Gobierno Federal; 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 1986 se conformó con 1 Dirección General, 3 Direcciones de Área, 14 Subdirecciones y 35 Departamentos.

Por otra parte y 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, en febrero de 1988, consistente en la supresión de una Subdirección y dos unidades departamentales.

Para noviembre de 1988 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, llegándose a la conclusión de que debía diseñarse una nueva estructura organizacional acorde a los objetivos y atribuciones del Organismo.

Es por esta razón que en 1989 se modifica la estructura orgánica de Servicio de Transportes Eléctricos, siendo importante señalar que la reestructuración no afectó el número de órganos ni plazas, puesto que 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 algunos órganos.

Durante 1991 el H. Consejo de Administración autoriza la renivelación de la Contraloría Interna a Dirección de Área y se reubica el 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.

De acuerdo con las condiciones críticas de rezagos técnicos operativos y administrativos que presentaba la Entidad durante 1991, aunado a las restricciones presupuestales así como el atraso tecnológico, vinieron a desestabilizar y poner en riesgo la permanencia del Servicio, a este respecto y con el propósito de subsanar dichas limitaciones, Servicio de Transportes Eléctricos instrumentó un Programa de Redimensionamiento y Modernización cuyas vertientes: Compactación de Personal, Renovación del Parque Vehicular, Adecuación de la Red de Trolebuses y Saneamiento Financiero fueron pactadas y ejecutadas durante 1991 y 1992, con el firme propósito de hacer más eficiente el transporte urbano de pasajeros en sus modalidades de Trolebús y Tren Ligero.

Para 1993 derivado de los logros obtenidos con dicho proceso, 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 básicamente en la eliminación de cuatro órganos de estructura (7.8% de reducción) y el cambio de nomenclatura y adscripción de unidades Administrativas.

Para 1995, la nueva administración de Servicio de Transportes Eléctricos del DF 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, es aprobada la propuesta de reestructuración de Servicio de Transportes Eléctricos del DF consistente en la creación de una Unidad Técnica de Ingeniería para atender los problemas técnicos que se presentan y cuya solución es 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 DF dictamina favorablemente la propuesta de Estructura Orgánica del Servicio de Transportes Eléctricos del DF, 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 lo cual impedía delimitar funciones y responsabilidades que garantizaran atacar eficientemente 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 es aprobada la propuesta de reestructuración orgánica del STEDF, la cual fue dictaminada favorablemente por la Oficialía Mayor del DF estando vigente a partir del 1 de julio de 1997. Dicha estructura consigna la creación de 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 STEDF, 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, en los inicios del proceso de incorporación dirigiera y controlara el servicio de transporte de autobuses manteniendo la continuidad en la prestación del mismo, la Dirección de Modernización Administrativa del DF aprueba 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 apreció la conveniencia de analizar y evaluar la estructura orgánico-funcional con que operaba el Organismo identificándose que producto de la incorporación al STEDF del transporte auxiliar, se requería evolucionar con objeto de dotar a la Entidad de procesos y sistemas integrados lógicamente y mejorar sus niveles de eficiencia, productividad y calidad de los servicios.

Ante esta situación se hizo necesaria la reestructuración integral de la empresa, 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 GDF 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 realiza un análisis de la Unidad Departamental de Laboratorio Electrónico observándose que existen mayores ventajas funcionales para el Organismo, reubicando este Departamento de la Gerencia de Servicios a la Gerencia de Mantenimiento de Trolebuses. Esta propuesta es presentada y aprobada por el Consejo de Administración mediante acuerdo No. III-08-99, el 26 de noviembre de 1999.

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 modifican dos Gerencias de la Dirección de Trolebuses: la Gerencia de Mantenimiento de Trolebuses que incorpora a la Jefatura de Unidad Departamental de Laboratorio Electrónico, quedando con cuatro Jefaturas de Unidad Departamental, y la Gerencia de servicios que queda 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, elaboran un proyecto de reestructuración que someten para autorización de sus autoridades superiores.

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

Derivado de la reestructuración, “Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal” queda 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, esto 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, propicia que este Organismo solicite 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.

Por tal motivo se considera 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, dictaminan favorablemente la propuesta de reestructuración Orgánica del STEDF con Núm. 20/2004, para que entre en vigor a partir del 01 de julio de 2004.

Derivado de la reestructuración, “Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal” queda conformado de la siguiente manera: 1 Dirección General, 4 Direcciones de Área, 1 Contraloría Interna, 13 Gerencias y 43 Subgerencias.

Debido a las diversas modificaciones de la estructura orgánica de la Entidad, se detecta la necesidad de modificar el Estatuto Orgánico de fecha 18 de Agosto de 1997 y en virtud de atender la dinámica de modernización, así como el compromiso de mejorar la calidad en la prestación del servicio de transportación, se elabora 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 proyecta una importante reestructuración en el servicio que presta, por lo cual se hizo necesario contar con un área especializada en 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, cancelando la Subgerencia de Aseguramiento de Calidad y creando 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, en concordancia con la política de transparencia y rendición de cuentas instrumentada por el Gobierno del Distrito Federal, y con la finalidad de garantizar a la ciudadanía el acceso a la información pública generada por las áreas que lo integran, El Servicio de Transportes Eléctricos del D.F. determinó realizar una nueva modificación a su estructura orgánica, ya que era necesario contar con una Unidad Administrativa Autónoma integrada a nivel estructura que estuviera enfocada a este rubro.

Por lo anterior, se determinó la cancelación de la Subgerencia de Obra Pública y la creación de la Subgerencia de Transparencia y Acceso a la Información 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, para quedar de la siguiente manera: 1 Dirección General, 4 Direcciones de Área, 1 Contraloría Interna, 13 Gerencias y 40 Subgerencias.

Durante la última década, con la operación de los Corredores Cero Emisiones, el Servicio de Transportes Eléctricos ha trabajado para consolidarse como una alternativa de transporte, que coadyuva de manera importante para construir un corredor ecológico que genera beneficios tangibles para la ciudadanía. Asimismo, gracias a las políticas implementadas por el Gobierno de la Ciudad de México, mediante las cuales se ha buscado impulsar el transporte no contaminante, entre los años 2019, y 2021 se llevó a cabo la adquisición de 193 nuevas unidades de trolebús, se realizó una inversión muy importante para la sustitución de la vía de la línea del Tren Ligero y se ha incrementado el número de líneas en operación.

La nueva realidad que vive el Servicio de Transportes Eléctricos obliga a que cada una de las áreas que lo integran mantengan altos estándares de desempeño y este documento se constituye como una valiosa herramienta que contribuye para tal fin.