



129
24
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

**LA NORMATIVIDAD ADMINISTRATIVA DEL
SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO
(METRO)**

FACULTAD DE DERECHO
SECRETARÍA ADJUNTA DE
EXAMENES PROFESIONALES

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A:

FEDERICO TOMAS CARBALLIDO ARCOS

Seminario de Derecho Administrativo

México, D. F.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

1991



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

LA NORMATIVIDAD ADMINISTRATIVA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO
(METRO)

I N D I C E

Introducción.

CAPITULO UNO. EL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN LA ZONA METRO
POLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO.

1.1 Comentarios generales sobre el transporte urbano.	2
1.1.1 Definición.	2
1.1.2 Surgimiento del Transporte Urbano.	3
1.1.3 Clasificación.	4
1.1.4 El transporte urbano en el mundo.	6
1.1.5 Problemas del transporte en la ciudad de México.	9
1.2 Evolución de los medios de transporte en la zona metropolitana de la Ciudad de México.	11
1.2.1 La fundación de la ciudad de México y sus primeros transportes.	11
1.2.2 Estructura de la ciudad de México a partir de sus primeros transportes mecánicos.	12
1.2.3 Los transportes eléctricos y el autotransporte colectivo.	12

CAPITULO DOS. HISTORIA DEL METRO DE LA CIUDAD DE MEXICO.

2.1 Antecedentes	19
2.1.1 Planeación del Metro de la Ciudad de México.	19
2.1.2 Inicio de funciones.	22
2.2 Evolución	23
2.2.1 Cambios y mejoras técnicas que se han hecho al Metro de la ciudad de México.	25
2.2.2 Ampliación de sus líneas.	27
2.3 Características.	27
2.3.1 En cuanto a su operatividad	27
2.3.2 En cuanto al servicio que otorga	30

CAPITULO TRES. EL ORDEN JURIDICO-ADMINISTRATIVO DEL S. T. C.

3.1 Naturaleza jurídica.	36
3.1.1 Fundamentos jurídicos	36
3.1.2 Determinación de la naturaleza jurídica	39
3.2 Organización interna del organismo descentralizado "Sistema de Transporte Colectivo"	42
3.2.1 Normatividad.	42
3.2.2 Estructura administrativa.	47
3.3 Normas aplicables al Organismo	51
3.3.1 Sobre su funcionamiento	51
3.3.2 Sobre su control y evaluación	61

CONCLUSIONES.

DIAGRAMAS, CUADROS Y ANEXOS

80

1. Diagrama Maestro del Metro, Diagrama de Actividades.
2. Diagrama de Distribución de Viaje por Causa en horas Pico
3. Diagrama de Variación Horaria de la Demanda en Transporte público.
4. Diagrama de Movimiento de Población y Corredores de Transporte.
5. Diagrama de regiones de Origen y Destino.
6. Diagrama de Distribución de Viajes por Medio de Transporte.
7. Diagrama de Cobertura de Transporte por Zonas de la Ciudad.
8. Diagrama de Emisiones por Contaminante y por Sector.
9. Sector Transporte SMCM.

Cuadros:

1. Cuadro de la primera etapa de construcción del Metro.
2. Cuadro de la segunda etapa de construcción del Metro.
3. Cuadro de la tercera etapa de construcción del Metro.
4. Cuadro de la cuarta etapa de construcción del Metro.

Anexos:

1. Estructura orgánica del Sistema de Transporte Colectivo.
2. Texto vigente del Decreto de Creación del Sistema de Transporte Colectivo que incluye las reformas y adiciones publicadas en los Diarios Oficiales del 04 de enero de 1968 y el 21 de junio de 1984.
3. Texto original del Decreto Presidencial por el que las relaciones de trabajo entre el Organismo Público Descentralizado que se denomina Sistema de Transporte Colectivo, y sus trabajadores y empleados se regirán por la Ley General de los Trabajadores al Servicio del Estado, Reglamentaria del Apartado B del artículo 123 Constitucional.

I N T R O D U C C I O N

En su libro Corriendo las Bases, Emilio Mújica Montoya, comenta en relación a la creación del Metro que si no se hubiese iniciado esa obra, la ciudad de México, sencillamente no podría actualmente siquiera sobrevivir en su movilidad. Asevera que "estaría absolutamente esclerosada".

Este comentario, sencillo pero extremadamente analítico es bastante para darnos una idea de la importancia que tiene el Sistema de Transporte Colectivo para la vida citadina. Pensando precisamente en esta importancia y considerando también mi experiencia laboral en ese organismo descentralizado, es que me decidí a realizar una investigación que abordara como parte fundamental el análisis del régimen jurídico administrativo del Sistema de Transporte Colectivo.

La presente investigación está estructurada en tres capítulos. En el capítulo uno se abordan los aspectos históricos del transporte urbano de pasajeros en la zona metropolitana de la ciudad de México con el propósito de mostrar dentro de esta evolución la necesidad de que surgiera un sistema de transporte como el Metro.

En el capítulo dos se hace el examen histórico del Metro, partiendo de sus antecedentes tanto técnicos como políticos, examinando su evolución y caracterizándolo en cuanto a su operatividad y al servicio que otorga.

Finalmente en el capítulo tres se procede a examinar el orden jurídico administrativo aplicable a la organización, control, evaluación y funcionamiento de el organismo público descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo. Se hace la revisión partiendo del estudio de su Decreto de Creación, para luego vincular las disposiciones administrativas aplicables a esta entidad paraestatal.

Nuestro propósito fue desde el principio realizar una investigación de Derecho Administrativo para un caso concreto, como lo es el de un organismo descentralizado de la administración pública.

El transporte, siendo una necesidad colectiva tiene que satisfacerse mediante un servicio público. Este es otro de los aspectos que consideramos importante destacar en la presente investigación, pues el servicio que presta el Metro es sin lugar a dudas no sólo indispensable sino el único que podrá resolver la creciente demanda de transporte sin contaminación ambiental.

C A P I T U L O I

EL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO

1.1 Comentarios generales sobre el Transporte Urbano..

El transporte se ha convertido en una necesidad prioritaria en las ciudades, la expansión demográfica a determinado que los habitantes de la zona urbana tengan que transportarse de un lugar a otro de la urbe para realizar sus actividades cotidianas. El trabajo y la escuela, por lo general, se encuentran distantes del lugar de habitación, también lo están los servicios, los comercios, los lugares de recreación y distracción.

La necesidad colectiva de transporte no puede ser satisfecha por cada quien y no todos los habitantes de la ciudad cuentan con un medio particular de transportación, por lo que se hace indispensable que el gobierno atienda este servicio ya concesionando su prestación, ya haciéndose cargo directo de medios de transporte. Surge así el transporte urbano público, de cuya caracterización nos ocuparemos en el presente capítulo como preámbulo del estudio de un sistema de transporte en particular: el Metro.

1.1.1 Definición.

Consideramos que es muy importante manifestar el concepto sobre aquello que precisamente se va a hablar, puesto que al proporcionarlo facilita el entendimiento del tema, por ello, trataremos de dar un concepto de lo que es el transporte urbano.

Partiendo de lo que significa sistema, transporte y lo que significa urbano tenemos que sistema de transporte urbano es: conjunto de personas y principios técnicos coordinados, para satisfacer las necesidades de desplazamiento de un lugar a otro, dentro de una ciudad. (1)

Existen tres tipos de transporte que son: transporte de personas, transporte de animales y transporte de cosas, por lo que es necesario aclarar que el transporte urbano que trataremos en esta tesis, está dedicado únicamente al "transporte de personas", luego, nos referiremos exclusivamente a este tipo de transporte.

1.1.2 Surgimiento del Transporte Urbano.

Al estudiar los antecedentes del transporte urbano encontramos que la acción de transportar y el surgimiento de la urbe no sucedieron al mismo tiempo, ya que, ésta última primero tuvo que seguir todo un proceso de formación, y posteriormente surgió el transporte al ir evolucionando el hombre.

La marcha a pie es la primera manifestación de transporte, por medio de la cual el hombre pudo desplazarse de un lugar a otro, además de que ayudándose con brazos, espalda o cabeza pudo desplazar las cosas que le eran necesarias para subsistir. Más tarde descubrió los beneficios que le traía sustituir el trabajo de cargar por el de arrastrar con troncos de madera grandes piedras y otro tipo de carga. Con el paso del tiempo algunos animales como el buey, el camello, el elefante, etcétera, fueron domesticados, con lo que el hombre dio un importante avance en cuanto a los transportes, pues éstos animales fueron los que utilizó para cargar o arrastrar, liberándose en gran medida de esta dura tarea. Dentro de los primeros medios de locomoción, utilizados en esta trascendental época está: el trineo, en el norte de Europa, la litera griega, la silla romana, etcétera.

La rueda, uno de los inventos más trascendentales en la historia de la humanidad, surge entre los años 400 y 1500 A. C. Sin este importante invento sería casi imposible imaginar el transporte moderno. El proceso evolutivo de la rueda va desde aquella que sólo era un disco sólido, hasta la rueda con rayos, y así sucesivamente.

Los egipcios, griegos y romanos fueron los predecesores en utilizar los primeros vehículos con rueda, y fueron estos medios de comunicación un elemento importante dentro de los ejércitos de aquellas civilizaciones.

De gran importancia para el Imperio Romano, fue la construcción de carreteras empedradas a lo largo y ancho de su territorio, ya que éstas permitían avanzar más rápidamente a los medios de transporte que por ellas circulaban.

Lentamente se fueron multiplicando las carreteras, se mejoraron los primeros vehículos, surgió la máquina de vapor, y con ella el buque y el ferrocarril; nace también el motor de combustión interna, que en la actualidad se le da el nombre de automóvil, también aparecen los globos, los cuales permiten al hombre por primera vez viajar por el aire, después se pasó al aeroplano, también surge la aplicación de electricidad a los medios de transporte urbano y de esta manera, el hombre ha ido descubriendo los medios por los que pueda transportarse más cómodamente por tierra, agua y aire.

El embrión de la urbe actual, surge cuando el hombre tuvo necesidad de refugiarse de las inclemencias del tiempo y los peligros que lo rodeaban. Se fue multiplicando la especie humana y empezó a agruparse dentro de espacios más o menos extensos, a partir de este momento el hombre empezó a tener algo en común con los que lo rodeaban. Pasó de la vida subterránea, a la semisubterránea y después a la supraterránea, donde construyó chozas que protegió con grandes murallas, y de esta manera surgen los pueblos primitivos. Tiempo después surgen los pueblos pastoriles, que por la necesidad de campos para la alimentación de los animales que aprendió a domesticar, sus refugios eran relativamente separados. El hombre no se había visto en la necesidad de aminorar las distancias con las que vivía, hasta que surgió la industria y el comercio; tuvo que hacerlo, ya que disminuyéndolas le facilitaría el intercambio. Y así paulatinamente se van desarrollando las urbes para quedar como hoy en día se conocen.

En el año de 1662 hallamos un antecedente sobre el transporte urbano tal y como lo conocemos hoy en día. En ese año se sugiere para las calles de París el uso del "Omnibus" (palabra de origen latín que significa "para todos"), por el escritor Blaise Pascal, quien junto con su amigo el Duque Ruanes y con el consentimiento de Luis XIV funda una compañía que pone a disposición de los parisienses 7 vehículos con capacidad de 8 personas cada uno. Al poco tiempo se inauguraron 4 líneas más, que 15 años después fueron suspendidas ya que, por el precio de transportación los parisienses prefirieron caminar.

1.1.3 Clasificación

El Profesor Javier Valero Calvete en su libro titulado "Transportes Urbanos", nos proporciona la siguiente clasificación del transporte urbano, que si bien, no abarca la totalidad de los medios sí contempla los más importantes:
(2)

C L A S I F I C A C I O N

	Privado.		Marcha a pie.
Transporte Urbano de -- Personas	De conducción libre		Coche. Taxi.
	Público	De conducción semi-libre	Autobús Trolebús. Tranvía.
		De conducción forzada.	Metropolitano. Ferrocarril. Suburbano.

En esta clasificación no se incluye por considerar que tienen poca preferencia transportes como la bicicleta y la motocicleta o como el ferrocarril aéreo, transporte por vacío, transportador continuo, etcétera.

Un sin número de factores pueden condicionar la elección del medio de transporte, y por mencionar algunos exponemos los siguientes:

El tiempo. La velocidad de un sistema metropolitano de transporte o Metro (34 Kms por hora aproximadamente), es el doble de la de un autobús (17 Kms. por hora aproximadamente), en la mayor parte de las ciudades que cuentan con ambos medios de transporte. Esta diferencia de velocidad que repercute directamente en el tiempo empleado para ir de un lugar a otro, puede ser determinante en la elección del medio.

La seguridad. La tasa de accidentes en automóvil es más alta que la tasa de accidentes en autobús y en el autobús es más alta que la de un sistema metropolitano.

La comodidad. Un sistema metropolitano tiene una capacidad aproximada de 3.9 viajeros por metro cuadrado, el tranvía 3.4, el trolebús 3.3 el autobús 2.9. Estas características trascienden en la comodidad de las personas al ser transportadas, ya que, los 3.9 pasajeros por metro cuadrado que viajan en el sistema metropolitano irán más incómodos que los 2.9 viajeros por metro cuadrado que viajan en autobús. El promedio por metro cuadrado en un automóvil es aproximadamente de 1.5.

El viajar a pie, subir y bajar escalones y el tiempo que haya que esperar, pueden ser factores que también influyan en la elección.

1.1.4 El transporte urbano en el mundo.

Las grandes ciudades del mundo son lugares de movimiento e intercambio. Es característica de la vida urbana que se viva en un sitio y se estudie o trabaje en otro. Los miembros de una familia tienen diversos destinos en una jornada y estos destinos van modificándose a lo largo de los años.

En todas las grandes ciudades el problema del tiempo y el costo de transportarse es de compleja y costosa solución. A pesar de cuantiosas inversiones ninguna gran ciudad a logrado evitar la congestión y el tiempo dedicado a los desplazamientos.

Es obvio que existen grandes diferencias entre una ciudad y otra, estas diferencias son por ejemplo: su estructura urbana, el nivel de ingresos de sus habitantes, su estructura económica, su estructura social, etcétera, pero existen entre ellas características comunes, que están en relación directa con el problema del transporte dentro de las ciudades.

La satisfacción de la necesidad de transporte ha ocasionado un serio problema cuyas causas más destacadas examinamos enseguida. Estas son:

1. La inmigración de los campesinos a las grandes ciudades.
2. El alto índice de automóviles en las ciudades.
3. La obsolescencia de las estructuras urbanas.
4. La insuficiente calidad del servicio público de transporte.

Algunos de los problemas que estas causas han ocasionado son:

1. La inmigración de los campesinos a las grandes ciudades. La inmigración de los campesinos a las grandes ciudades donde puedan prestar sus servicios, la mayoría como obreros, ha ocasionado serios problemas dentro de éstas.

La prestación de servicios como: agua, luz, drenaje, vivienda, escuelas, etcétera, se va haciendo más difícil, ya que, la inmigración de toda esta población, acrecienta la extensión de las ciudades. Obviamente la prestación del servicio de transporte urbano, que es el que nos interesa a nosotros, también es cada vez más difícil de proporcionarse, ya que, la población y los medios de transporte urbano, no aumentan en la misma proporción que la población.

Al agrandarse las extensiones que ocupan las ciudades, debido a que cada vez más gente inmigra a ellas, van aumentando también las distancias, aumentando por consiguiente los

C L A S I F I C A C I O N

	Privado.		Marcha a pie.
Transporte Urbano de -- Personas		De conducción libre	Coche. Taxi.
	Público	De conducción semi-libre	Autobús Trolebús. Tranvía.
		De conducción forzada.	Metropolitano. Ferrocarril. Suburbano.

En esta clasificación no se incluye por considerar que tienen poca preferencia transportes como la bicicleta y la motocicleta o como el ferrocarril aéreo, transporte por vacío, transportador continuo, etcétera.

Un sin número de factores pueden condicionar la elección del medio de transporte, y por mencionar algunos exponemos los siguientes:

El tiempo. La velocidad de un sistema metropolitano de transporte o Metro (34 Kms por hora aproximadamente), es el doble de la de un autobús (17 Kms. por hora aproximadamente), en la mayor parte de las ciudades que cuentan con ambos medios de transporte. Esta diferencia de velocidad que repercute directamente en el tiempo empleado para ir de un lugar a otro, puede ser determinante en la elección del medio.

La seguridad. La tasa de accidentes en automóvil es más alta que la tasa de accidentes en autobús y en el autobús es más alta que la de un sistema metropolitano.

La comodidad. Un sistema metropolitano tiene una capacidad aproximada de 3.9 viajeros por metro cuadrado, el tranvía 3.4, el trolebús 3.3 el autobús 2.9. Estas características trascienden en la comodidad de las personas al ser transportadas, ya que, los 3.9 pasajeros por metro cuadrado que viajan en el sistema metropolitano irán más incómodos que los 2.9 viajeros por metro cuadrado que viajan en autobús. El promedio por metro cuadrado en un automóvil es aproximadamente de 1.5.

El viajar a pie, subir y bajar escalones y el tiempo que haya que esperar, pueden ser factores que también influyan en la elección.

1.1.4 El transporte urbano en el mundo.

Las grandes ciudades del mundo son lugares de movimiento e intercambio. Es característica de la vida urbana que se viva en un sitio y se estudie o trabaje en otro. Los miembros de una familia tienen diversos destinos en una jornada y estos destinos van modificándose a lo largo de los años.

En todas las grandes ciudades el problema del tiempo y el costo de transportarse es de compleja y costosa solución. A pesar de cuantiosas inversiones ninguna gran ciudad a logrado evitar la congestión y el tiempo dedicado a los desplazamientos.

Es obvio que existen grandes diferencias entre una ciudad y otra, estas diferencias son por ejemplo: su estructura urbana, el nivel de ingresos de sus habitantes, su estructura económica, su estructura social, etcétera, pero existen entre ellas características comunes, que están en relación directa con el problema del transporte dentro de las ciudades.

La satisfacción de la necesidad de transporte ha ocasionado un serio problema cuyas causas más destacadas examinamos enseguida. Estas son:

1. La inmigración de los campesinos a las grandes ciudades.
2. El alto índice de automóviles en las ciudades.
3. La obsolescencia de las estructuras urbanas.
4. La insuficiente calidad del servicio público de transporte.

Algunos de los problemas que estas causas han ocasionado son:

1. La inmigración de los campesinos a las grandes ciudades. La inmigración de los campesinos a las grandes ciudades donde puedan prestar sus servicios, la mayoría como obreros, ha ocasionado serios problemas dentro de éstas.

La prestación de servicios como: agua, luz, drenaje, vivienda, escuelas, etcétera, se va haciendo más difícil, ya que, la inmigración de toda esta población, acrecienta la extensión de las ciudades. Obviamente la prestación del servicio de transporte urbano, que es el que nos interesa a nosotros, también es cada vez más difícil de proporcionarse, ya que, la población y los medios de transporte urbano, no aumentan en la misma proporción que la población.

Al agrandarse las extensiones que ocupan las ciudades, debido a que cada vez más gente inmigra a ellas, van aumentando también las distancias, aumentando por consiguiente los

tiempos de recorrido, para transportarse de un lugar a otro de la ciudad y es mayor también la demanda de transporte urbano. Con esta explosión demográfica, proporcionarlo adecuadamente resulta ya, difícil y costoso.

La Organización de las Naciones Unidas, conforme a proyectos demográficos, calcula que para el año 2000, un número dos veces mayor al de los últimos 25 años, se habrá sumado a la población urbana del mundo en desarrollo, y que residirá en las ciudades una cuarta parte de la población mundial, además de que se generará en las zonas urbanas más de la mitad del producto nacional.

2. El alto índice de automóviles en las ciudades.

Hoy en día, tanto en los países desarrollados, como en los que están en vías de desarrollo, el uso del automóvil se ha hecho general. Si se trata de países en vías de desarrollo encontramos casos en los que personas de escasos recursos, la mayoría de las veces, prefieren privarse de tener una casa propia, artículos de primera necesidad, una buena escuela para sus hijos, etcétera, y tener un automóvil, el cual debido a sus escasos recursos, nunca podrá ser de un modelo nuevo, sino por el contrario muchas veces por ser de un modelo tan antiguo resulta excesivamente costosa su manutención, lo que trae como resultado un aumento en el gasto familiar.

Si hablamos de países desarrollados, en los cuales su población cuenta con un buen nivel de ingresos, por consiguiente cuenta también con un gran número de zonas residenciales, las cuales debido a la autonomía que proporciona un automóvil para recorrer grandes distancias, se ha extendido hacia la periferia de las grandes ciudades, agrandándolas aún más.

La contaminación ambiental, el congestionamiento de las calles resultado de la automovilización de las ciudades, la pérdida de tiempo valiosísimo, si consideramos que éstas son las ciudades más productivas, la neurosis citadina, etcétera, son algunos de los problemas que el aumento desmedido de automóviles trae consigo.

3. La obsolescencia de las estructuras urbanas.

La estructura que al construirse las antiguas ciudades, las cuales, la mayoría de las veces son las más importantes del mundo, no fue diseñada para afrontar uno de los principales fenómenos de los últimos tiempos "el uso excesivo del automóvil", en esa época se les destinó un espacio que iba de acuerdo con las necesidades que podían tenerse entonces. Actualmente las necesidades de espacio son mayores por lo que, cuando se les ha llegado a aumentar vías, de inmediato quedan saturadas estas nuevas vías de transporte debido a que

no se pueden estar aumentando en la misma proporción que aumentan los automóviles, ya que, para hacerlo necesitaría utilizar un tipo de infraestructura que casi ninguna de éstas grandes ciudades, debido a su elevado costo, estaría en posibilidades de proporcionar.

La mayoría de monumentos importantes, museos, teatros, bibliotecas principales, edificios históricos, restaurantes, hoteles, etcétera. se encuentran en el centro de las grandes ciudades, al menos es el caso de la Ciudad de México, donde además se hallan concentradas actividades comerciales y de trabajo, trayendo como consecuencia, que ésta sea una de las áreas conflictivas de la ciudad.

El espacio vial de los países altamente desarrollados como la U.R.S.S., Estados Unidos, etcétera, está entre el 15% y el 25%, y en algunos casos hasta el 30%. Y entre 10% y 15% países que están en vías de desarrollo.

4. La insuficiente calidad del servicio público de transporte.

Factores como: la falta de organización de los diversos servicios públicos de transporte; los escasos recursos con que cuentan las ciudades; lo antifuncional de las estructuras urbanas; la deficiente coordinación de organizaciones responsables de la prestación de este servicio, el mismo aumento desmedido de automóviles, etcétera, son los que influyen para que el servicio público de transporte no se proporcione con la eficiencia requerida.

El servicio de transporte público es deficiente, tanto en calidad como en tiempo y cantidad; si los vehículos que se utilizan para transportar a la gente que hace uso de ellos contaran con equipos más cómodos y con maquinaria en buenas condiciones además de que el número que de ellos existe fuera mayor, y menor el de los vehículos particulares, un mayor número de gentes harían uso diario de ellos, disminuyéndose así, tiempo, porque estos automóviles tienen capacidad la mayoría de las veces para transportar mucha más gente que un automóvil particular, el cual casi siempre lo encuentra uno circulando y únicamente su conductor es el que lo va ocupando, por consiguiente, sería más la gente que preferiría dejar el auto en casa y hacer uso de estos vehículos ahorrando con ésto, espacio en la vialidad, reduciéndose así los congestionamientos que son los que provocan, tanto que los tiempos de recorrido duren más como la neurosis citadina que trae consigo muchos accidentes automovilísticos.

El que en una ciudad se presente aunque sea alguno de estos factores que anteriormente se expusieron, basta para que el transporte urbano sufra anomalías.

Si una ciudad contara, hacemos énfasis, con un mejor transporte urbano, los habitantes de ella optarían por usar este transporte público, beneficiándose así la economía urbana, siendo este beneficio aun más notorio en la economía nacional.

1.1.5 Problemas del transporte en la Ciudad de México.

La zona metropolitana de la ciudad de México (ZMCM) ha seguido creciendo a una tasa cercana al 3% anual lo que la ha convertido en el área más poblada del mundo al albergar a casi 20 millones de personas. De estas, 6 de cada 10 residen en el Distrito Federal y el resto en 17 municipios conurbados del Estado de México. En esta zona que abarca poco más de dos mil kilómetros cuadrados, enclavada en una cuenca cerrada de 2240 metros sobre el nivel del mar, se transportan 29.45 millones de personas al día. La mitad de la población actual son niños y jóvenes que al irse incorporando a la población económicamente activa provocarán un crecimiento de la demanda de empleo, vivienda, educación, salud, y transporte. (5)

La capacidad de servicio de las vialidades principales se ha visto superada por el exceso de vehículos, de tal manera que en las horas de mayor demanda, sobre todo en las mañanas, la velocidad se reduce drásticamente, llegando en promedio a 7 Kms. por hora para todos los medios de transporte con excepción del Metro, que circula a 34 Kms. por hora.

Las necesidades de traslado de la población tienden a concentrarse en el espacio y en el tiempo. En el período de diez viajes que se efectúan, siete son para dirigirse al trabajo o a la escuela; asimismo, existe otro tramo de aguda demanda entre las 16:00 y las 19:00 hrs. (Véanse en el anexo los Diagramas: Distribución de Viajes por Causa en horas Pico y Variación Horaria de la Demanda en Transporte Público).

El sistema de vialidad que conecta las diferentes áreas habitacionales con los lugares de trabajo y de esparcimiento, está constituido por no más de 30 arterias principales, casi todas apuntando al centro de la ciudad (Véase en el anexo el Diagrama Movimiento de Población y Corredores de Transporte).

De los viajes que se generan en el lapso matutino, poco más de la tercera parte corresponde a las Delegaciones Gustavo A. Madero e Iztapalapa y a los Municipios de Ecatepec y Nezahualcóyotl. El 44% de los viajes tiene como destino las Delegaciones Miguel Hidalgo y Benito Juárez. De los 29.45 millones de personas que se trasladan en la Zona Metropolitana en día laborable, tres de cada cuatro se movilizan en el Distrito Federal. (Véase en el anexo el Diagrama de Regiones de Origen y Destino)

En relación a los medios en que se mueven los 29.45 millones de personas en día laborable, la distribución se presenta en

el Diagrama denominado Distribución de Viajes por Medio de Transporte, que se puede ver en los anexos de esta tesis. Puede observarse que mientras el 85% de los pasajeros es transportado en los 139,282 vehículos del servicio público, el restante 15% se moviliza en 2.37 millones de vehículos particulares.

Día con día los autos privados, las combis y los minibuses han venido ganando terreno. Su crecimiento incide directamente en los niveles de contaminación y, además, provocan congestionamientos por la saturación de los espacios viales, ya que, existe en el transporte una relación directa entre la eficiencia del sistema y la capacidad de la unidad, a menor capacidad corresponde menor eficiencia.

En 1988, la longitud total de las rutas del transporte colectivo, tanto estatal como privado del Distrito Federal, alcanzó los 15 mil kilómetros, de los cuales la mitad corresponde a Ruta 100. La red de trolebuses y el tren ligero cuentan con 535 kilómetros, el Metro se extiende a lo largo de 141.5 Kms. de vías dobles. La extensión de las rutas de combis es similar a la de Ruta 100.

La oferta de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal, se realiza a través de 234 rutas de autobuses de pasajeros ocho líneas de Metro; 27 líneas de trolebuses; una de tren ligero y 105 rutas de combis con 745 ramales. De las 234 rutas de autobuses operadas por Ruta 100, 162 llegan a estaciones del Metro, por su parte, seis de cada diez ramales atendidos por combis se conectan con éste.

Es común encontrar rutas que son servidas por varios modos de transporte, duplicidad que contrasta con zonas no atendidas, todas ellas con población de bajos ingresos. En Iztapalapa, Alvaro Obregón, Milpa Alta, y el norte de Gustavo A. Madero, predomina el transporte concesionado, los usuarios son de escasos recursos y pagan el transporte más caro de la Ciudad. (En el Diagrama Cobertura del Transporte por Zonas de la Ciudad de México se presentan las zonas con insuficiencia de transporte).

Los organismos de transporte del Departamento del Distrito Federal cobran 300 pesos. La tarifa no alcanza a cubrir el costo de operación. Cada vez que los pasajeros de estos organismos de transporte efectúan un viaje, reciben un subsidio que es el que mantiene la operación. El 1990 el subsidio al transporte del Distrito Federal fue de 1 billón 260 mil millones de pesos, que se cubre con recursos de la Federación y del Departamento del Distrito Federal.

Por su importancia social, la contaminación atmosférica requiere de una atención especial. La creciente afluencia vehicular y la creciente demanda de transporte ocasionado por el crecimiento demográfico y económico de la Ciudad de

México, en una ubicación geográfica de cuenca y a una altura sobre el nivel del mar de más de 2 mil metros agudizan la contaminación del ambiente.

El 100% del plomo (Pb) y alrededor de 82% del monóxido de carbono (Co) se emiten debido a la circulación de vehículos de gasolina. En cuanto a la generación de ozono, los automóviles, los camiones, los minibuses y los combis resultan ser las unidades que más contribuyen a contaminar. Autobuses y camiones que utilizan diesel también aportan su cuota de contaminantes, humos, azufre y óxidos de nitrógeno.

La contaminación atmosférica tiene cuatro de sus seis causas más graves en el transporte, como se ve en el Diagrama Emisiones por Contaminante y por Sector que se encuentra en los anexos. La altura de la Ciudad de México reduce la eficiencia de los motores de combustión interna, además, las velocidades bajas hacen trabajar ineficientemente los motores. A su vez los distintos modos de transporte contaminan de manera diferente, siendo los automóviles particulares los mayores aportadores tanto en la generación por persona transportada como en volumen total. (Así se aprecia en el Diagrama Sector Transporte ZMCM).

1.2 Evolución de los medios de transporte en la zona metropolitana de la Ciudad de México.

¿Cómo llegó a ser lo que es la Ciudad de México?

¿Cómo fueron desarrollándose sus sistemas de transporte?

son algunas de las preguntas a las que esperamos dar respuesta en este tema.

1.2.1 La fundación de la Ciudad de México y sus primeros transportes.

México Tenochtitlán fue fundada en el año de 1325 como asentamiento lacustre en un pequeño islote. A principios del siglo XVI formaba un conjunto urbano, rodeado por las aguas y unido a tierra firme por amplias calzadas y canales interiores. (6)

A la llegada de los españoles en 1521, la Ciudad de México se extendía en un área de 13 Kms. cuadrados y una población de 60,000 habitantes, de esta área surgían tres grandes calzadas hacia los poblados de Tacuba, Cerro del Tepeyac y Coyoacán, localizados al poniente, norte y sur respectivamente.

Durante esta etapa el principal medio de transporte fue el Acalli, una especie de canoa con remos que circulaba a través de numerosos canales que comunicaban todos los barrios de cada pueblo y a los pueblos entre sí.

Además de servir el Acalli para transportar los productos que cada pueblo producía con el fin de intercambiarlos entre sí,

sirvió como un instrumento de guerra, con el cual los Aztecas fueron sometiendo paulatinamente a los demás pueblos del Valle de México.

Otro medio de transporte, el cual, funcionaba haciendo uso de brazos, cabeza y espalda, fue el Tameme o esclavo, que por su utilidad sobresalió en la sociedad Azteca.

1.2.2 Estructura de la Ciudad de México a partir de sus primeros transportes mecánicos.

A raíz de la reconstrucción de la ciudad, la introducción del uso mecánico de la rueda y de las bestias de tiro, se impuso un nuevo sello a la urbe. Se multiplicaron las calles de tierra con empedrado encima, aparecen por la calle todo tipo de carros y carrozas, ocasionando modificaciones en la red vial; tal proliferación de vehículos motivó que en 1521, el cabildo de la ciudad dictara la primera regla de tránsito que prohibía transportar cosas pesadas en la Calzada Tacuba, para no dañar el alcantarillado y puente existentes.

El servicio público de carros de alquiler principia oficialmente en 1793 con la autorización de 8 carros, los que eran estacionados en lugares como el Portal de Mercaderes y Plaza de Santo Domingo. En 1821, la ciudad contaba con un servicio de transportación urbana constituido con 2,500 carruajes particulares y de alquiler de distintos destinos para atender las necesidades de movimiento de 140 mil habitantes.

El primer antecedente de transporte sobre rieles en la Ciudad de México, lo constituyó la ruta ferroviaria con carros de tracción animal que unía el centro de la misma con la Villa de Guadalupe, inaugurada el 4 de julio de 1857; expidiéndose el mismo año el primer reglamento en el que se fijan los derechos y obligaciones del usuario y prestatario del servicio.

1.2.3 Los Transportes eléctricos y el autotransporte colectivo.

Los antecedentes del transporte urbano por medio de tranvías se remontan al año de 1901, cuando la empresa "Tranvías del Distrito Federal", S. A. obtuvo el permiso para cambiar la tracción animal por eléctrica bajo el Sistema Trolley.

Por conflictos obrero-patronales, y después de una larga huelga que se inicia en 1935, el gobierno decide cancelar las concesiones otorgadas, y así el 31 de diciembre de 1946, decreta el nacimiento de la institución descentralizada de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. (7)

En octubre de 1952, el Departamento del Distrito Federal adquiere todos los bienes de la empresa que operaba el

sistema consolidando la acción el 30 de diciembre de 1955, fecha en que el Congreso de la Unión decreta la Ley que crea el servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. (publicado en el Diario Oficial del 4 de enero de 1956), como un organismo descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios.

La historia del servicio de transportes eléctricos se caracteriza por una serie de modificaciones, tanto en su longitud de red como en sus vehículos de transporte. En 1965 contaba con 24 líneas en una red de 393 Kms. y una flota de 391 unidades en operación, 218 eran tranvías que prestaban el servicio en 223 Kms. de la red y 173 trolebuses en los 170 metros restantes.

Para 1969, el tranvía entra en decadencia. Disminuye a 197 el número de unidades y 166 Kms. de red. Se impulsa el servicio de trolebuses hasta alcanzar 289 unidades con 214 kilómetros de red.

A raíz de la construcción del Metro la suerte de los tranvías declina a causa de tres factores: el primero la desaparición de la línea sobre la Calzada de Tlalpan, para dar paso a la línea 2 del Metro, el segundo por el crecimiento del transporte de superficie con los autobuses denominados delfín y ballena, de gran capacidad de transporte y flexibilidad en sus recorridos, finalmente, la construcción de los ejes viales hacen desaparecer la mayor parte de sus líneas por considerar la obstrucción en los carriles de circulación.

Al final de este proceso (1981) quedaron sólo dos líneas de tranvías con una longitud de 15.5 Kms. (Tasqueña-Xochimilco y Tasqueña-Tlalpan), transportando un promedio de 60 mil pasajeros diariamente, con 25 tranvías en operación.

Por lo que respecta a la red de trolebuses, ésta alcanzó 294 Kms. y un promedio de 300 trolebuses en operación.

El equipo de tranvías y el sistema se consideraron obsoletos, en virtud de que no respondían a las necesidades actuales. En 1985, el Departamento del Distrito Federal tomó la determinación de suspender el servicio y sustituirlo por uno de mayor capacidad. Se decide a modernizar las instalaciones, se reconstruyen las unidades y se modifican los tranvías para dar paso a un nuevo concepto, "El Tren Ligero" que debido a la introducción de articulaciones logra unir el cuerpo de dos tranvías y una sección adicional para incrementar la capacidad de transporte a 400 pasajeros por unidad, con posibilidad de comunicarse de un extremo a otro del tren.

Actualmente se encuentra en operación el tramo de Tasqueña a Huipulco con 5.3 Kms. de doble vía y opera con 10 unidades de las 16 existentes

Por lo que respecta a los trolebuses, que iniciaron su operación en 1947 con 20 unidades usadas, tuvieron un incremento importante en los primeros años, para posteriormente declinar su uso. Sin embargo, a raíz de los grandes problemas de contaminación, se tomó la decisión a partir de 1983 de incentivar su crecimiento.

El autotransporte Urbano.

Durante el decenio de 1940 a 1950, las líneas de autobuses urbanos se siguieron desarrollando conforme aparecían nuevas concentraciones de población que justificaran la extensión de rutas cada vez más complejas.

Un día antes de finalizar 1958, se expide la ley que creaba la Unión de Permisarios de Transporte de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal, con carácter de institución pública y cuyo presidente era nombrado por el Jefe del Departamento del Distrito Federal.

El 4 de febrero de 1960 el Departamento del Distrito Federal dispuso la intervención administrativa de la línea "Lomas de Chapultepec Reforma- Ruta 100, S.A. de C.V."; a través de la Unión de Permisarios en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal, de la cual más adelante tomaría su nombre el transporte "Municipalizado" de autobuses en 1981.

Durante el período de 1970 a 1976, los autobuses de la Ciudad de México y área metropolitana fueron favorecidos, ya que entre otras acciones, sus motores transformados de gasolina a diesel, con el fin de disminuir la contaminación ambiental. Así mismo, en la mayoría de autobuses se introdujeron las cajas de velocidades automáticas y por otro lado, se estableció un servicio de primera clase, consistente en nuevos vehículos denominados Delfines, con la disposición de asientos de manera que sólo que transportaran pasajeros sentados.

En 1972, prestaban servicio 4,229 unidades de primera clase en 49 rutas transportando 87,634 pasajeros (1,244 pasajeros/autobús).

Durante éste período entran también en operación las terminales para autobuses foráneos, localizados al Norte y Sur de la Ciudad, con lo cual se evitó que autobuses foráneos penetraran, congestionaran y contaminaran la zona del centro de la Ciudad.

En 1979 se establece el Plan Rector de Vialidad y Transporte para el Distrito Federal y en éste año también entran en operación dos terminales más para autobuses foráneos, localizados al Oriente y Poniente de la Ciudad.

A raíz de la crisis por la huelga de tranvías de 1943 y la imposibilidad del sistema de autobuses de satisfacer la demanda cuando éstos fueron a huelga, se establecieron los primeros corredores de colectivos (1952). Las primeras rutas se ubicaron a lo largo de la Calzada de Tlalpan y Paseo de la Reforma posteriormente siguieron los corredores de Avenida Revolución y División del Norte.

A finales de los años 50 cerca de los 6,850 taxis prestaban servicio colectivo y en 1962 se forma la Central de Choferes como la primera organización de colectivos (comunmente llamados "Peseros").

En 1968 aparece la Coalición de Agrupaciones de Taxistas del Distrito Federal representando sus intereses.

En 1983, la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano (COVITUR) realizó un monitoreo sobre las características de operación de los taxis colectivos, estudio que dejó de manifiesto la heterogeneidad del servicio. En ese entonces, se consideraba urgente el integrar los taxis tolerados con los autorizados, consolidar la administración de recursos, adecuar la longitud de rutas y en especial integrar, coordinar y controlar el servicio.

En 1985, la Coordinación General de Transporte lleva a cabo un inventario de taxis que se presta en estaciones del Metro y zonas de alta demanda de ese servicio, resultado del cual se determinó que existen 610 ramales organizados en 96 rutas que forman una red de 6,455 Kms. y cuenta con un parque vehicular de 47,500 vehículos y atienden casi 5 millones de pasajeros durante el día.

Siendo uno de los principales problemas del transporte urbano de pasajeros, el descontrol del servicio de taxis y en especial su acelerado crecimiento y dispersión, se establece como prioritaria la regularización del servicio de 20 mil taxis al principio de la administración del Lic. Miguel de la Madrid H.

El Servicio de Taxis presenta atributos que favorecen al usuario entre ellos, destacan su velocidad de operación, cobertura y horario de servicio, no obstante por su baja capacidad, su alto costo, la irregularidad e inseguridad se desvirtúa considerablemente su nivel de servicio, situación que agrava el impacto al medio ambiente provocado por mantener en circulación constante alrededor de 5000 automóviles con la emisión de gases contaminantes que esto conlleva, así como el congestionamiento y obstaculización de las vías principales.

En 1990, en la Ciudad de México se presentan los siguientes tipos de servicio:

- Servicio colectivo, representado fundamentalmente por combis y minibuses con itinerario fijo. Operan en 608 ramales previamente autorizados por el Departamento del Distrito Federal, con más de 50,000 unidades de diferentes cupos. Este servicio ha tenido un crecimiento inesperado; pasa de una flota en operación de 2530 vehículos en 1970 a 25,000 en 1981, año en el que disminuyen en más del 50% los autobuses urbanos en operación, para llegar prácticamente a duplicar su flota en sólo seis años, si se considera que operaban, en 1987, sobre una red de 6,500 Kms.

Generalmente las bases de este tipo de servicio se localizan en los alrededores de las estaciones del Metro, Centrales Camioneras, Terminales de Autobuses, Centros Comerciales, etcétera.

- Taxis libres y de sitio, sin itinerario fijo. Este servicio cuenta con 26,000 taxis libres y 24,000 de sitio, ambos presentan las mismas características de operación, diferenciándose por el uso del color amarillo y coral respectivamente y principalmente éstos últimos tienen una base fija en la que regularmente inician sus viajes la mayoría de los usuarios.

- Servicio turístico de viajes. Tienen las mismas características que el de sitio, con la diferencia de que son concesión federal y sus bases están en Hoteles, Centros Turísticos y operan con unidades más amplias y modernas.

- Servicio de taxis especializados. Con base en centrales Camioneras y en el Aeropuerto Internacional, que prestan tanto el servicio individual como el colectivo, con tarifas regionales según la distancia del viaje.

NOTAS DEL CAPITULO UNO.

1) García Sagui, Gerardo. Tesis, Propuesta para un Departamento de Personal en una Empresa Descentralizada, México, 1982, páginas 11 a 20.

(2) Valero Calvete, F. Javier. Transportes Urbanos, Editorial Dossat, S. A., Madrid, 1970, Pág. 34.

(3) Osorio Corpi, Isaac. Coordinadora General de Transporte. El Transporte Urbano y el Sistema Vial de la Ciudad de México, Tijuana, Baja California Norte, 1988, Págs. 6 a 23.

(4) García Sagui, Gerardo. Obra citada, páginas 11 a 20.

(5) Departamento del Distrito Federal. Programa Integral de Transporte, Página 2 a la 12.

(6) Osorio Corpi, Isaac. Obra citada, Págs. 6 a 23.

(7) En el Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1956, apareció publicada la Ley de la Institución Descentralizada de Servicio Público "Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal", promulgada por el Presidente Adolfo Ruíz Cortines. En el artículo 2o. de esta Ley se establece que "Servicio de Transportes Electricos del Distrito Federal" tendrá los siguientes objetos:

a) La administración y operación de los sistemas de transportes eléctricos que fueron adquiridos por el Departamento del Distrito Federal;

b) La operación de otros sistemas, ya sea de gasolina o diesel, siempre que se establezca como auxiliares de los sistemas eléctricos,

c) El estudio, proyección, construcción y en su caso operación de nuevas líneas de transportes en el Distrito Federal."

Ya desde su Ley Orgánica se consideraba a los transportes eléctricos como la base del sistema de transporte en el Distrito Federal, desde el momento en que el organismo descentralizado que los opera fue capacitado legalmente para operar otros sistemas de transporte como auxiliares de los sistemas eléctricos. Como a la fecha de la expedición de esta Ley no se había aun presentado la necesidad de implantar un sistema metropolitano de transporte, el cual también cae dentro de la clasificación de los sistemas eléctricos de transporte, es explicable que no tuviera como objeto la prestación del transporte público de pasajeros por medio de un sistema neumático y a la vez eléctrico.

No se explica porque razón se han creado distintos organismos descentralizados para operar el transporte colectivo en la ciudad de México, siendo que tanto jurídica como técnicamente resulta conveniente unificar a los sistemas de transportes, bajo un solo mando o dirección, lo que permitiría una planeación integral del servicio y ahorraría en términos presupuestales.

CAPITULO DOS HISTORIA DEL METRO DE LA CIUDAD DE MEXICO.

2.1. Antecedentes.

2.1.1 Planeación del Metro de la Ciudad de México.

El cambio de fisionomía que presenta nuestra ciudad a partir de finales de los años 60, es el resultado, en buena medida, de la concepción de los urbanistas y planificadores de ISTME S.A. de C.V., que han vislumbrado soluciones y apoyado a nuestras autoridades en la realización y ejecución de proyectos de gran trascendencia en la planeación y reordenación del transporte urbano y de la vialidad. (1)

Se conoce la historia técnica de la planeación del Metro de la Ciudad de México, pero se desconocen las decisiones políticas que llevaron a su creación. Emilio Mújica Montoya, actual director del Sistema de Transporte Colectivo nos proporciona una importante explicación en su libro Corriendo las Bases. Dice el Lic. Mújica Montoya:

"Uruchurtu era enemigo del transporte masivo y del riel en particular. En 1966, siendo yo director de Planeación Sectorial y Regional de la Secretaría de la Presidencia, teníamos un grupo de estudio del área metropolitana de la ciudad de México. El Secretario de la Presidencia, Dr. Emilio Martínez Manautou, había recibido propuestas del grupo encabezado por el Ing. Bernardo Quintana, de la ICA, que tenía una ante-proyecto del Metro para la ciudad de México. Me ordenó que estudiara las propuestas y que fuese yo quien le llevara a Uruchurtu el estudio correspondiente. Así lo hice , después de que me consiguió la cita el Dr. Martínez Manautou. Previamente le pedí autorización para contestar con vehemencia y con majadería inclusive si recibía una actitud de ese orden de parte del señor jefe del Departamento del Distrito, porque yo estaba convencido que -a priori- rechazaría el proyecto. Por tratarse del Secretario de la Presidencia, fui recibido y le hice el plantamiento. Obviamente la negativa fue rotunda, sin pasar a mayores.

Para septiembre de 1966, después de cometer una de tantas acciones a las que estaba acostumbrado, de derribar casuchas en asentamientos irregulares, al sur de la ciudad en el área de Coyoacán, fue removido de su cargo por el Presidente de la República.

Se hizo cargo de la ciudad el general y licenciado Alfonso Corona del Rosal. Se inició la construcción del Metro menos de un año después, en junio de 1967.

Si no se hubiese iniciado esa obra, la ciudad de México sencillamente no podría actualmente siquiera sobrevivir con su movilidad. Estaría absolutamente esclerosada". (2)

Los estudios de 1966 de ISTME S.A. de C.V. fueron la base para decidir la construcción del Metro, cuyos trabajos se iniciaron en 1967, poniendo en servicio al público su primera línea en 1969. Al finalizar 1970, ya se habían construido 41.5 Km. de red y 45 estaciones. Entre 1970 y 1976 no se continuaron los trabajos, sin embargo, se depuraron los procedimientos técnicos para mejorar la planeación.

Para el año de 1980 se venía observando una gran concentración de la población en la Zona Metropolitana, la alta demanda de servicio de transporte fue el factor decisivo para que el Departamento del Distrito Federal publicara en junio de ese mismo año el primer Plan Rector de Vialidad y Transporte, el cual contenía planes para la ampliación de la Red del Metro.

Al término de 1982 la ciudad contaba con 12 Ejes Viales, con una longitud de 252 Km.; 31.8 Km. de Periférico; 25 Km de Circuito Interior y 152 arterias radiales de primer orden. Se incrementó la red del Metro hasta 78.8 Km que atendían una demanda diaria de más de 4.5 millones de viajes.

La población era servida por 4,450 autobuses de la nueva Ruta 100 y por 350 trolebuses del Sistema de Transporte Eléctrico, circulando la mayor parte en carriles exclusivos y en los de contrasentido; asimismo funcionaban ya las cuatro terminales de autobuses foráneos.

Difícilmente podríamos imaginar nuestra Ciudad, la ciudad más grande del mundo, sin estas obras.

En este año se publica la versión actualizada del Plan Rector de Vialidad y Transporte.

El plan proponía la ejecución progresiva de los siguientes planes parciales:

- Plan de Metro.
- Plan de Transporte de Superficie.
- Plan de Vialidad.
- Plan de Estacionamientos.

En 1985 el Programa Integral de Vialidad y Transporte retomó todas estas premisas, considerando la transportación como una variable más del conjunto de acciones que conducirían al subdesarrollo urbano, así como a la continuación del enfoque regional y la elaboración del diagnóstico y construcción de escenarios futuros. Por otra parte, se establecieron las bases sobre las cuales se desarrollaría la primera revisión

del Programa Maestro del Metro. Este programa se concibe como un instrumento dinámico de carácter legal, que tiene por objeto la ampliación sistemática de la Red, de acuerdo con las políticas y objetivos de los Planes y Programas Oficiales que rigen el desarrollo del País y su zona metropolitana.(3)

Para 1985 se venía observando un rápido crecimiento de población, de la mancha urbana, principalmente hacia los municipios conurbados y cambios significativos en los usos de suelo. La demanda de servicio urbano crecía en igual forma; las redes de infraestructura se multiplicaron y aún así parecían insuficientes.

Por tal motivo el gobierno del Departamento del Distrito Federal dispuso acciones de transporte y vialidad debidamente coordinadas, para reducir los problemas actuales y prever los que pudieran presentarse. Como parte de estas acciones destaca la revisión del Programa Maestro del Metro, en su versión actualizada a 1985 (P.M.M., 1985); que la Secretaría General de Obras a través de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano, encomendó a ISTME S. A. de C. V.

Los objetivos del Plan Maestro del Metro son:

- Proporcionar los servicios de transporte colectivo eficiente donde la demanda lo justifique, de acuerdo con los lineamientos del Programa Integral de Transporte y Vialidad.
- Obtener el máximo beneficio social en la asignación de las inversiones de este proyecto.
- Ofrecer un servicio de transporte colectivo que reduzca el uso del automóvil.
- Ayudar con los programas de mejoramiento ecológico.
- Conformar la red del Metro como elemento estructurado del transporte metropolitano y su conexión con sistemas interurbanos.
- Lograr el equilibrio del sistema Metro para evitar congestión o subutilización de las líneas.
- Facilitar la sustitución de medios de transporte en los corredores cuya demanda futura requiera una línea de Metro.
- Generar normas y especificaciones que propicien el desarrollo de la tecnología y la industria nacional, así como la sustitución de importaciones.

En este programa, el Metro se propone como la columna vertebral del sistema de transporte metropolitano. Pero queda claro que éste, por sí solo, no puede resolver todos los problemas de movilidad, siendo necesario coordinarlo con

otros medios, de acuerdo con el Programa Integral de Transporte y Vialidad.

De acuerdo con los objetivos generales del Programa Maestro, la metodología empleada para su formulación fue la comúnmente utilizada para resolver los problemas de planeación y transporte.

En esta metodología se destacan dos grandes líneas de estudio. La primera comprende los análisis de la oferta y la demanda del transporte, y la otra abarca su factibilidad de implantación; con los resultados del proceso se plantearon y evaluaron distintas alternativas a corto, mediano y largo plazos, definiendo la red del Metro para estos horizontes, sus requerimientos y la tipología de sus líneas.

La estructura que tiene el Programa Maestro es la siguiente:

Diagnóstico.

Area de estudio.

Población.

Prefactibilidad física.

Análisis de la Oferta y la Demanda.

Pronóstico.

Construcción de escenarios futuros.

Objetivos particulares.

Modelación.

Modelos de transporte.

Corredores de transporte.

Evaluación y jerarquización de los corredores.

Factibilidad técnica.

Red de Metro 2010.

Etapas de ampliación. (ver en los anexos el Diagrama de Actividades del Plan Integral de Transporte)

2.1.2 Inicio de funciones.

El Distrito Federal, asiento de los Poderes de la Unión y capital de la República Mexicana, es como ya hemos mencionado, el centro poblacional, político, comercial e industrial más importante del país. Actualmente ocupa 600 kilómetros cuadrados localizados dentro de los mil 500 kilómetros cuadrados del Distrito Federal, y en conjunto con su zona conurbada (17 municipios), que se estima está poblada por aproximadamente de 19 millones de habitantes. (4)

Ante este índice demográfico, uno de los más altos del planeta, desde 1966, el Gobierno Federal decidió iniciar estudios sobre la construcción de las primeras líneas del Metro.

Así para el 19 de abril de 1967, el Ejecutivo Federal emitió el Decreto de Creación del actual Sistema de Transporte Colectivo (Metro), el cual detallaremos en el siguiente capítulo, iniciándose en junio de ese mismo año las obras del Metropolitano de la Ciudad de México.

En septiembre de 1969, se inició la operación del primer tramo del Metro de la Línea 1, Zaragoza-Chapultepec, con una longitud de 11.5 kilómetros y 16 estaciones, continuándose la obra hasta concluir la primera etapa de construcción del Metro, dejando una Red de 40.8 kilómetros con 48 estaciones en 1972.

Actualmente, el Sistema de Transporte Colectivo Metro, de la Ciudad de México, está considerado como uno de los mejores del mundo, no sólo por sus instalaciones, sino por la eficacia de su servicio.

A la fecha, febrero de 1991, el Metro se compone de 125 estaciones y 141.5 kilómetros de red y transporta poco más de 5 millones de pasajeros al día. Esto equivaldría a meter y movilizar juntas, en un sólo día, a toda la población de las Ciudades de Guadalajara, Monterrey, Puebla, León y Veracruz.

Lo anterior convierte al Metro mexicano en el tercer sistema de transporte colectivo más importante del orbe. El primer sitio lo ocupa Moscú, el segundo Tokio y el tercero, México junto con París.

Sin embargo, es el primer Metro del mundo que movilliza más gente por kilómetro, frente a esta enorme afluencia de usuarios, y con un amplio horario de operación de 19 horas y media por día, el Metro no podría brindar el servicio que ofrece a la comunidad mexicana, de no ser por la alta tecnología, sistemas y equipos en general con los que cuenta, así como por el exhaustivo mantenimiento que recibe.

El servicio tampoco sería tan eficiente sin la colaboración del factor humano que hay detrás de cada una de las funciones que lo conforman como el medio de transporte urbano masivo más importante, rápido, eficaz, seguro y que no contamina.

2.2 Evolución.

2.2.1 Cambios y mejoras técnicas que se han hecho al Metro de la Ciudad de México.

Los requerimientos de un servicio masivo de transporte en constante expansión, demandan un esfuerzo permanente de

investigación para actualizar y adecuar equipos, tecnologías y métodos de trabajo a las exigencias del cambio. El Sistema de Transporte Colectivo (Metro) de la Ciudad de México, conciente de estas demandas realiza constantemente desde que inició sus funciones, estudios e investigaciones, por medio de los cuales, puedan detectarse cambios y mejoras que los equipos con los que opera puedan necesitar, así como nuevas tecnologías o métodos de trabajo que las necesidades del servicio pudiesen requerir. (5)

Una de las más importantes mejoras técnicas que se han hecho al Metro de la Ciudad de México se realizó en el año de 1982, año en que tanto la regulación como el pilotaje de los trenes se empezó a llevar a cabo automáticamente. Para realizar dicho cambio se elaboró un Manual Provisional de Operación de la Regulación Automática para el Personal del entonces Departamento de Regulación de Tráfico. Cabe señalar que desde el año de 1969 en que el Metro inició sus funciones, hasta el año de 1982, ni la regulación de los trenes ni el pilotaje, eran automáticos. (6)

Para determinar los requisitos para la puesta del pilotaje automático en el Metro de México, se programó y coordinó el Programa de Reuniones sobre Pilotaje automático con expertos de la RATP de París.

Se impartieron cursos de capacitación sobre el Software y Hardware del Sistema de Regulación Automática a los técnicos que se encargarían del Puesto Central de Control.

Se realizaron los Programas de Computadora del Sistema mecanizado de Estadística de averías de Pilotaje Automático, correspondiente a la Captura de Datos y Manejo de Archivos.

Se actualizaron los documentos técnicos de la Operación de Pilotaje Automático, Regulación Automática, Señalización, Circulación de Trenes, Instalaciones de la Vía y Servicios Provisionales.

Los torniquetes de entrada forman parte del Sistema de Peaje del Metro de la Ciudad de México, y su función principal es la del Control de Accesos de Pasajeros que utilizan este medio de Transporte en todas las Estaciones de la Red.

Debido a la gran demanda de usuarios y a la ampliación de la Red del Metro se diseñó un dispositivo para el desbloqueo de torniquetes, previsto para la utilización del boleto único multimodal.

Cabe señalar que anteriormente los torniquetes tenían que ser importados de Francia y Canadá, pero hoy en día ya se fabrican en México.

Por lo que al material rodante respecta se creó un nuevo servicio de mantenimiento a los trenes, consistente en una revisión de los parámetros fundamentales que aseguran la buena operación de los mismos en las líneas. Esta revisión se realiza cada 48 Hrs. y se enmarca dentro del tipo de mantenimiento predictivo.

En los antiguos materiales rodantes se introdujeron modificaciones tendientes a optimizar su funcionamiento, pues éstas presentan características tales como: mayor fiabilidad, integración nacional, reducción de mantenimiento, aumento en la seguridad y comodidad de los usuarios, que trajeron como consecuencia el aumento de la vida útil del equipo y la reducción del costo de operación.

En cuanto a mejoras en los trenes del Metro, tenemos que los primeros combos que utilizó el Metro de la Ciudad de México eran importados de Francia y Canadá, pero actualmente ya se fabrican en Ciudad Sahagún Hidalgo, trayendo ésto como consecuencia, un adelanto tecnológico para el país y un ahorro para el Sistema, puesto que ya no se tienen que realizar dichas importaciones.

El Metro de la Ciudad de México innova continuamente sus técnicas utilizadas en la prestación de sus servicios, aclaramos que los cambios y mejoras técnicas que mencionamos anteriormente no son las únicas que se han hecho a éste, pero consideramos que son las más importantes.

2.2.2 Ampliación de sus líneas.

En el año de 1965 dieron inicio los estudios tendientes a la construcción del Metro de la Ciudad de México, hasta llegar al decreto de creación del Sistema de Transporte Colectivo, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de Abril de 1967.(7) (Véase en los anexos el Cuadro de la primera etapa de construcción del METRO)

Poco más de dos años después, el 5 de septiembre de 1969, se inicia la operación en una longitud de 12.7 Kms. y 16 estaciones, tramo correspondiente a la primera de tres líneas previstas, siendo concluidas en Mayo de 1972 con una extensión de 41.4 Kms. y 48 estaciones. Estas líneas iniciales venían a responder a la necesidad de transporte urbano, que confluía al primer cuadro de la ciudad, mediante una opción denominada "Solución en Anillo", quedando estructurada la red con la línea 1 (Zaragoza- Observatorio) de oriente a poniente; línea 2 (Tasqueña-Tacuba) orientada de sur a norte, hasta llegar al Centro, para posteriormente continuar hacia el poniente, y la línea 3 (Tlatelolco-Hospital General) que corría de norte a sur. Es importante señalar que estas obras fueron realizadas directamente por el propio S.T.C., a través de las compañías contratistas francesas y constructoras mexicanas.

Posteriormente se creó la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano (COVITUR) conocida inicialmente como Comisión Técnica Ejecutiva del Metro, la cual se encargó de continuar la construcción del metro desde su segunda etapa que incluía la ampliación de la línea 3, y la creación de las líneas 4 y 5 para satisfacer la demanda de servicio en el norte y el oriente de la ciudad respectivamente, dando una red al final del año de 1982 con 78.8 Kms. y 80 estaciones. Aquí se distingue la línea 4, por ser la primera de tipo elevado. (Véase en los anexos el Cuadro de la segunda etapa de construcción del METRO)

En la tercera etapa de expansión del Metro, que da inicio en 1983, se busca solventar el transporte, en gran medida de las colonias periféricas del Distrito Federal, así como conectar zonas conurbadas de alta densidad demográfica, como son Nezahualcóyotl y Tlalnepantla, Edo. de México. Es así que al término de 1985 estaban en operación la terminal Pantitlán de línea 1, ubicada en el extremo oriente; el tramo Tacuba-Cuatro Caminos de la línea 2, en el poniente y las líneas 6 y 7 ubicadas hacia el norte y poniente respectivamente quedando conformada la red, para esa fecha, con 115 Kms. de líneas y 105 estaciones, de las cuales 10 eran de transferencia. (Véase en anexos Cuadro de construcción de la tercera etapa del METRO)

La cuarta etapa del Plan Maestro, orientó su actividad a los aspectos neurálgicos de la transportación, como son: la sobredemanda de servicio que se registra en la línea 1, ya que ésta prácticamente se ubica en el eje central del área Metropolitana y por tal se torna esencial; para coadyuvar a aliviar este problema, se propuso y ejecutó la línea 9, que guarda un gran paralelismo con la línea en cuestión, al grado de que tiene dos estaciones comunes dando triple opción de viaje (Tacubaya y Pantitlán). De especial atención ha sido en todo momento el continuo apoyo que se brinda al transporte suburbano, con la ampliación de la línea 7 hacia el noroeste (Tacubaya-El Rosario). (Véase Cuadro de la cuarta etapa)

El 29 de noviembre de 1988 se pone en funcionamiento el último tramo construido a la fecha, teniendo el Metro de la Ciudad de México 8 líneas que sumadas dan 141 Kms., con 125 estaciones, de las cuales 16 son de transferencia. Es de resaltar que el proceso de construcción constituye un récord mundial, ya que ha sucedido a un ritmo de 10.4 Kms. por año, cifra no superada por ciudad alguna en el orbe.

Basta comentar que el Programa Maestro del Metro tiene concluidos los estudios y proyectos para llegar a 315.24 Kms. de longitud, con 15 líneas y 274 estaciones, donde destaca la línea 15, que se preve se desplace por la Av. Insurgentes de extremo a extremo, vía vehicular que se orienta de norte a sur o viceversa y además se localiza en la parte media del

plano metropolitano, la línea 12 atenderá el transporte del sur, en donde se encuentran zonas habitacionales importantes como son Ermita Iztapalapa en el oriente y Olivar del Conde en el Poniente.

El Metro ligero (Metro Férreo), nueva modalidad de transporte en esta ciudad, viene a cumplir exigencias de transporte pesado y de alta confiabilidad, en el extremo oriente de la ciudad. Con toda esta estructura, se pretende que el Metro siga siendo la solución de nuestro tiempo. (Véase Diagrama del Plan Maestro del METRO).

2.3 Características.

2.3.1 En cuanto a su operatividad.

Los principios que desde su creación han caracterizado la operación del Metro de México, y que lo han mantenido en un alto grado de aceptación del público usuario, tanto nacional como extranjero, han sido la seguridad, efectividad, rapidez y sobre todo, un gran espíritu de servicio. (8)

Las principales características operativas del Metro de la Ciudad de México son sus equipos de seguridad, los cuales están formados por la señalización, el pilotaje automático, la regulación automática, puesto central de control (P.C.C.), y el hecho de que sea de los pocos del mundo que utilizan neumáticos. En seguida, trataremos de explicar en que consiste cada uno de estos sistemas que lo hacen tan característico. (9)

La señalización.

Así como en las calles vemos semáforos que cada determinado número de minutos cambian de color, de verde a ámbar y luego a rojo, para regular la circulación de automóviles, del mismo modo el metro cuenta con un complejo sistema de señalización totalmente automatizado, para la óptima seguridad en la circulación de los trenes.

Esta circulación es controlada directamente por la señalización, basada en el sistema de "Circulación de Vía" (CDV), sobre los rieles de seguridad o sea tramos de vía independientes.

Cada tren, al pasar por el CDV, (Circuito de Vía) deja atrás de sí dos señales al alto, es decir los semáforos en color rojo, cuya función es impedir el paso de los trenes que vienen después de éste, evitando cualquier acercamiento entre los convoyes.

De este modo, la distancia que hay entre un tren y otro es de 200 metros en promedio, habiendo CDV'S más pequeños de

aproximadamente 80 metros, que es la distancia mínima entre los trenes.

En el Sistema de Transporte Colectivo (Metro), a los semáforos se les denomina señales de espaciamiento, y se encuentran ubicados en:

- La entrada de las estaciones.
- La salida de las estaciones.
- Las interestaciones.

Cabe destacar que en las zonas donde existen posibilidades de realizar cambios de vía, tanto en terminales como en las estaciones de servicio provisional, se utilizan semáforos más restrictivos, denominados "Señales de Maniobra" las cuales protegen los movimientos de los trenes en cualquier trayectoria deseada.

El Pilotaje Automático.

Un importante sistema es el llamado Pilotaje Automático, el cual controla, como su nombre lo indica, automáticamente el movimiento de trenes incluyendo el paro si la señal se encuentra en alto, o existe algún problema adelante.

Sobre la Barra Guía existe un tapiz en el cual se encuentran inscritas las restricciones a la circulación de todos los trenes, así como las modificaciones particulares para el paso de cada tren, ordenadas por las computadoras de tráfico. Con ello se obtiene un control total de la conducción del tren.

En resumen, el conductor únicamente ejecuta el cierre de puertas para certificar la seguridad de los viajeros y opera un arillo que, al levantarlo, permite la marcha del convoy.

Digno es de mencionarse que el conductor de trenes de ninguna manera regula la velocidad o el frenado a su libre criterio, ni es causante de paros bruscos. Es el Sistema de Pilotaje Automático quien ordena al tren directamente los paros y avances, con el fin de que los usuarios puedan descender y ascender de los convoyes.

El Sistema de Pilotaje automático da una total seguridad a la marcha de los trenes. Por ejemplo, si por algún inesperado desmayo o enfermedad intempestiva, el conductor llegara a perder el conocimiento y soltara el arillo de "Hombre Muerto", el convoy se detendría sin el mínimo riesgo para los pasajeros.

La regulación automática.

Junto con el Pilotaje Automático, trabaja también el sistema de Regulación Automática, el cual se encarga de ordenar y programar la marcha de los trenes y, en caso necesario detener a los demás convoyes, sin causar ningún contratiempo manteniendo la seguridad.

Dicho de otra manera, la Regulación en el paso de los trenes es apoyada por el sistema de Regulación Automática, que con base en un par de computadoras por cada línea y una computadora central, controla y supervisa la circulación de los trenes, incluyendo tiempos de estacionamiento, el tiempo de marcha a seguir, las salidas de estación y el despacho automático de trenes desde la terminal, así como el Telemando para el establecimiento de los diferentes itinerarios necesarios para realizar las maniobras de cambio de vía en las propias terminales.

Puesto Central de Control (P.C.C.).

Dentro de las complejas instalaciones con que cuenta el Sistema de Transporte Colectivo, está el edificio llamado Puesto Central de Control (PCC I y II), desde el cual por medio de tableros de Control Optico localizados en una sala maestra, ubicada en la planta principal del edificio, se coordinan todas las actividades inherentes a la operación del sistema.

El Metro de México, de los pocos en el mundo que utilizan neumáticos.

De los 105 Sistemas de Transporte Metropolitano que existen en el mundo, sólo siete de ellos funcionan sobre neumáticos, siendo el Metro de México uno de ellos. El utilizar este tipo de llantas permite lograr una mayor comodidad para el usuario, ya que no producen ruido alguno.

Los neumáticos que utiliza el Sistema de Transporte Colectivo Metro, son de dos tipos: los portadores que son las más grandes y resistentes , ya que cada una soporta una carga mayor a cinco toneladas; y las de guiado, es decir, las pequeñas llantas colocadas en forma transversal las cuales, quedan pegadas en lo que se conoce como Barra Guía, para garantizar la dirección de los carros.

Las llantas que se utilizan no contienen cámara y se inflan a una presión hasta de 145 libras por pulgada cuadrada, es decir, lo que equivaldría a seis veces la presión de las llantas de un auto compacto.

Los diferentes tipos de conducción de los trenes los cuales hacen característico al Metro de la Ciudad de México son:

1. Pilotaje Automático (P. A).
2. Conducción manual controlada (C.M.C..).
3. Conducción manual limitada (C.M.L).
4. Conducción manual restringida (C.M.R).
5. Conducción manual libre limitada al grado de tracción T2 (CLT2).

2.3.2 En cuanto al servicio que otorga.

Para los habitantes de la Ciudad de México, la construcción del Metro tuvo una significación muy especial, puesto que con él se resolvían en gran medida sus problemas de transportación urbana; al hacerse más grandes cada día las distancias entre los centros de trabajo, educativos y de recreación, así como de los nuevos núcleos habitacionales, los ciudadanos pasan gran parte de su jornada diaria a bordo de los medios de transporte. (10)

Sin embargo, nuestro Metro no se limita a la útil y necesaria labor de transportar gente. Antes de abordar el usuario los trenes y de abandonar las estaciones, el Metro de la Ciudad de México procura amenizar la estancia de los viajeros con un ambiente de armonía y arte, atractivo por naturaleza.

Las estaciones comienzan a ser bellas desde el exterior, por su diseño arquitectónico y por el ambiente que determinan y generan; así tenemos las plazas construidas en los exteriores, las que constituyen verdaderos centros de esparcimiento y comunicación humana.

Las 125 estaciones contribuyen a transformar el ritmo de vida del usuario cotidiano, quien al acceder a ellas se encuentra en un mundo subterráneo plétórico de vida. Hoy ya es posible efectuar gran parte de las compras diarias sin que la lluvia, el sol o los vehículos de la superficie causen molestias, todo ello sin desviarse de sus trayectorias óptimas.

En las estaciones los vestíbulos son amplios y confortables, todos cuentan con taquillas de venta de boletos, atendidas por empleadas del Organismo. La entrada es controlada por torniquetes de lógica electrónica para la certificación de los boletos, y así desbloquear el trípode que permite el fácil paso a los usuarios.

Los andenes de las estaciones miden 150 metros de longitud.

Las estaciones de líneas de cajón o túnel cuentan con dos andenes laterales, en tanto que en el caso de líneas superficiales se tiene un solo andén central.

Actualmente existen, en diversas estaciones, espacios dedicados a la difusión de la cultura; en ellos se pueden observar exposiciones de fotografía, muestras pictóricas en

sus más variadas escuelas, y presentaciones de escultura clásica y moderna, facilitadas por museos y coleccionistas privados, para ser instaladas en determinadas estaciones del Metro durante algunas semanas, pasando después a otras. De esa manera, el usuario encuentra a su paso verdaderas obras de arte.

En otras estaciones, se encuentran en exhibición permanente partes de ruinas arqueológicas encontradas en las excavaciones que se realizaron durante la construcción del Metro.

También se pueden apreciar diferentes murales realizados por artistas mexicanos, destacando entre ellos "El perfil del tiempo", de Guillermo Ceniceros, en la estación Copilco, obra grandiosa donde la pintura busca capturar el tiempo.

Otro importante esfuerzo de difusión, cuyo objetivo principal es el aproximar los conocimientos científicos al público en general, es el "Túnel de la Ciencia", ubicado en la correspondencia de las líneas 3 y 5, en la estación La Raza.

Una Bóveda Celeste donde están representadas las constelaciones de ambos hemisferios, un Sistema Electrónico de información Secuencial con 9 pantallas de cristal líquido, una Sala de Hologramas, una serie de fotografías de los diferentes planetas y satélites del Sistema Solar enviadas por naves de la NASA, son sólo algunos de los temas apasionantes que el público usuario puede conocer en su recorrido por el "Túnel de la Ciencia".

En las estaciones se cuenta también con un sistema de sonido ambiental, que proporciona al Sistema de Transporte Colectivo un medio eficaz de comunicación con los usuarios, al permitirle difundir campañas para la adecuada utilización de las instalaciones y equipos, además de transmitir mensajes de importancia al público, pero sobre todo, para mantener a los casi cinco millones de usuarios que diariamente hacen uso del sistema, dentro de un ambiente agradable acorde con la calidad del servicio ofrecido.

De esta manera, el Sistema de Transporte Colectivo (Metro), se ha convertido en un escaparate que promueve la divulgación de la cultura, el conocimiento científico y las expresiones artísticas, a nivel nacional e internacional.

En cuanto a los trenes donde realiza sus actividades, tenemos que, cada convoy está integrado por 9 carros, de los cuales 6 son motrices (2 de estas motrices, son con cabina de conducción) y 3 son remolques simplemente, uno de ellos cuenta con el captor del pilotaje automático.

El largo total del tren de 9 carros es de: 147.62 Mts.

El carro motriz con cabina de conducción mide de largo 17.11 Mts.

El carro motriz sin cabina de conducción mide de largo 16.20 Mts.

El carro remolque mide de largo 16.20 Mts.

El ancho de todos los carros es de 2.50 Mts.

La altura de la pista de rodamiento a la parte superior de los carros es de 3.60 Mts.

La altura del piso de los carros al techo del mismo es de 2.40 Mts.

Las puertas de los carros miden 1.87 Mts. de altura por 1.35 Mts. de ancho; cada carro tiene 4 puertas por cada lado. Total de 8 puertas.

Cada tren de 9 carros (vacío) pesa: 207.2 toneladas.

Cada motriz con cabina pesa: 24.4 toneladas.

Cada motriz sin cabina pesa: 20 toneladas.

Los carros tienen capacidad para 170 pasajeros, de los cuales 130 van de pie y 40 sentados.

El número aproximado de pasajeros por tren de 9 carros es de 1,530.

Velocidad máxima: 80 Kms. por hora.

Velocidad promedio comercial a la que van los trenes, es de 35 Km/hora.

Cada tren cuenta con 4 ventiladores que se encuentran en el techo de los trenes, los cuales hacen una estancia más placentera para el usuario, dentro de los vagones.

Cada vagón cuenta también con una puerta en cada extremo y una escalera, para facilitar la evacuación del tren en caso de que fuera necesario.

NOTAS DEL SEGUNDO CAPITULO.

(1) Arellano Martínez, Jorge. Sistema de Transporte Colectivo, Informe Anual de 1989, Editorial Litho Offset Andina, S. A. de C. V., México, D. F. 1982.

(2) Mújica Montoya, Emilio. Corriendo las Bases, Ediciones el Caballito, México 1990.

3) En relación al transporte en la ciudad de México el Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988, manifiesta que éste se caracteriza por la falta de una planeación integral de sus diversas modalidades, lo que aumenta el tiempo necesario para el desplazamiento, con el desgaste físico y la alteración de los usuarios que esto implica. Agrega que, asimismo, a estimulado el uso indebido de transporte individual, lo que genera una demanda cada vez mayor de espacios para estacionamiento y vialidad, además de ser un factor preponderante de la contaminación ambiental.

Agrega el plan que lo anterior tiene como resultado que el 15% del ingreso familiar se destine a transporte; el 40 por ciento del consumo de energéticos tenga el mismo destino y que el trabajador se vea obligado a utilizar el 30 por ciento de su tiempo para desplazarse. Finalmente concluya el plan que los subsidios que se canalizan al transporte urbano son crecientes y están incrementando el déficit del sector público.

En vista del anterior diagnóstico el Plan adopta como una línea general de acción en materia de transporte para la ciudad de México, la siguiente: "Se procederá a la creación de un sistema integral de vialidad y transporte urbano colectivo, que considere el área metropolitana como un todo único para llevar a cabo la planeación y operación del mismo; se dará prioridad a la transportación masiva, operando el servicio público y su infraestructura en forma descentralizada y tendiendo a la autosuficiencia."

El Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994 analiza el problema del transporte en el contexto de la estrategia denominada

"Acuerdo Nacional para el Mejoramiento Productivo del Nivel de Vida".

Diagnostica el plan que el transporte es uno de los problemas urbanos más graves debido a la insuficiencia del transporte colectivo, acompañadas por el uso excesivo de los automóviles particulares. Establece el Plan que esta situación propicia contaminación, aglomeración de tráfico y demandas excesivas de infraestructura para el transporte privado que merman los recursos para apoyar el transporte colectivo. En consecuencia el objetivo se centrará en

desalentar el uso del transporte privado impulsando el transporte colectivo. Por consiguiente se promoverán las siguientes acciones:

- Propiciar la concertación entre los gobiernos locales, el sector privado y la comunidad usuaria en general, respecto de programas de conservación, reconstrucción, construcción y modernización de la vialidad urbana;
- Efectuar programas de accesos viales a zonas urbanas marginales y a las suburbanas y rurales en las áreas de influencia de las ciudades;
- Estructurar adecuadamente los sistemas y rutas de transporte colectivo, para ampliar el servicio a todas las zonas urbanas y sectores sociales.
- Inducir la celebración de convenios con los permisionarios del transporte público para ampliar y hacer eficiente el servicio.
- Establecer sistemas de vialidad preferenciales que faciliten el tránsito vehicular compartido y la operación eficiente del transporte urbano; y
- Vincular gradualmente los precios a los costos del transporte urbano. Para pagar este servicio, los habitantes de las ciudades tendrán que hacer un esfuerzo, pero éste se hará con un sentido equitativo.

Para la ciudad de México este Plan define: "La reorganización del transporte se hará con un enfoque metropolitano integral, buscando la eficiente coordinación y complementariedad entre las distintas opciones del transporte público. Se buscarán las modalidades del transporte público que permitan seguir dotando a la ciudad de México del que ha demostrado ser su mejor sistema de transporte -el Metro- y se llevará a cabo una profunda modernización del sistema de autobuses, que incluye el cumplimiento de exigencias ecológicas estrictas."

Ambos planes constituyen el fundamento del Programa Maestro del Metro, el cual, también encuentra otro fundamento en el Plan Director para el desarrollo urbano del Distrito Federal. Este Plan, que tiene como referencia la planeación nacional, regional y metropolitana tiene como elementos informativos los estudios relativos a los elementos de acondicionamiento del espacio urbano, principalmente de la infraestructura, equipo, servicios, y traslados. (artículo 16 de la Ley del Desarrollo Urbano del Distrito Federal).

(4) Departamento de Relaciones Públicas del Sistema de Transporte Colectivo Metro. "Más allá de trenes y andenes", México, D.F., 1990, Págs. 1 a 20.

(5) Arellano Martínez, Jorge. Sistema de Transporte Colectivo Informe Anual 1989, Editorial Litho Offset Andina, S.A.de C. V., México, D.F., 1990, Págs. 24 a 30.

(6) Sistema de Transporte Colectivo. El Metro de la Ciudad de México (Anuario de 1982), Editorial Racsy, S.A. de C.V., México, D.F., 1982, Págs. 42 a 91..

(7). Reynoso Gómez, Andrés. "Un Metro que Crece", Metro y Tecnología, Boletín Técnico Informativo Trimestral, Número 3, diciembre de 1988, Departamento de Ingeniería y Desarrollo Tecnológico, Coordinación de Información y Difusión Técnica, Sistema de Transporte Colectivo, México, D.F., Págs. 10 a 12.

(8) Departamento de Relaciones Públicas del Sistema de Transporte Colectivo, obra citada, págs. 1 a 20.

(9) Gerencia de Ingeniería y Desarrollo. "El Metro de la Ciudad de México es algo más", Boletín Técnico Informativo Trimestral, Número 4, junio de 1989, Departamento de Ingeniería y Desarrollo Tecnológico, Coordinación de Información y Difusión Técnica, Sistema de Transporte Colectivo, 1989, México, D.F., Págs. 10 a 13.

(10) Sistema de Transporte Colectivo, Anuario de 1982, loc. cit.

CAPITULO TRES.

EL ORDEN JURIDICO-ADMINISTRATIVO DEL S. T. C.

3.1 Naturaleza jurídica.

3.1.1 Fundamentos jurídicos.

Al analizar el fundamento jurídico de la creación del Sistema de Transporte Colectivo, debemos atender en primer término a las normas vigentes en el momento en que el Ejecutivo decretó su creación, en segundo lugar a las disposiciones que con posterioridad siguieron dando fundamento legal al Organismo pero que han dejado de ser vigentes, y por último a las que actualmente le son aplicables.

El Decreto de Creación, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 29 de abril de 1967 en su parte introductoria y de considerandos establece:

"GUSTAVO DIAZ ORDAZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Con fundamento en los artículos 89 fracción I y 73 fracción VI base 1a. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 5o., 23 fracción I inciso 3o. y 24 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, 2o. de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, 2o. de la Ley para el Control por parte del Gobierno Federal de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal, y

CONSIDERANDO:

I.- Que en el orden de las necesidades de la población del Distrito Federal que requieren pronta, adecuada y efectiva satisfacción, se encuentra entre las de primer rango la de organizar y establecer medios y sistemas de transporte de pasajeros que lo realicen en forma segura, rápida y cómoda.

II.- Que el Departamento del Distrito Federal ha llevado a cabo estudios de los que deduce la posibilidad y la conveniencia de establecer en la Ciudad de México para dar satisfacción a la necesidad ya expresada, un tren rápido movido por energía eléctrica, con recorridos subterráneos y superficiales, mediante el cual se efectúe el transporte colectivo de personas, aliviando así en gran parte los problemas originados por la saturación del tránsito en varias vías públicas.

III.- Que de acuerdo con los artículos 23 fracción I, 58, y 59 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal,

10. y 21 de la ley del 31 de diciembre de 1943 que los reglamenta, 10., 20. y 40. de la Ley que fija las Bases Generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal 10., 50. y 36 del Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, el expresado Departamento tiene a su cargo el desenvolvimiento de este servicio público y está facultado para establecer las normas o bases conforme a las cuales debe efectuarse la prestación del servicio, he tenido a bien expedir el siguiente"...

De tal apartado desprendemos el fundamento jurídico del Decreto de Creación, a saber:

- a) Artículo 89 fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- b) Artículo 73 fracción VI base 1a. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- c) Artículos 50., 23 fracción I inciso 3ro. y 24 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal; y
- d) Artículo 20. de la Ley para el Control por parte del Gobierno Federal de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal.

La fracción I del Artículo 89 constitucional contiene la facultad del Presidente de la República para promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión, proveyendo en la esfera administrativa a su exacta observancia. En ésta está entonces el fundamento de las facultades administrativas que caracterizan la función gubernativa del Presidente de la República, facultades cuya finalidad u objetivo consiste en emitir actos de autoridad concretos, individualizados y personalizados, sin que su "telos" estriben en resolver ninguna controversia, solucionar algún punto o cuestión contenciosa ni dirimir ningún conflicto. En el Decreto de Creación hubo de invocarse la mencionada fracción en virtud de que, para crear el Sistema de Transporte Colectivo era necesario aplicar una ley de carácter federal, la Ley Para el Control por Parte del Gobierno Federal de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal. Igual razón encontramos en la invocación del artículo 73 fracción VI base primera de la ley fundamental, pues en ella, se dispone que el Gobierno del Distrito Federal estará a cargo del Presidente de la República, quien lo ejercerá por conducto del órgano u órganos que determine la ley respectiva, de lo que se deduce que al Presidente de la República se le encomienda también la aplicación de las leyes del Fuero Común del Distrito Federal, como es el caso de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal.

En la fecha en que se decretó la creación del Sistema de Transporte Colectivo regía la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, reglamentaria de la base primera, fracción VI del artículo 73 constitucional promulgada por el Presidente Manuel Avila Camacho y publicada en el Diario Oficial de la Federación del 31 de diciembre de 1941. El artículo 23 de esta ley relativo a las funciones del Departamento del Distrito Federal, estableció en su fracción I inciso 3o. que en materia de servicios públicos, al Departamento del Distrito Federal le corresponde la "organización y desenvolvimiento directos en el Distrito Federal, de los servicios de policía, tránsito, alumbrado de las vías públicas, rastros, mercados, parques y paseos, jardines, panteones, vías públicas, nomenclatura de las calles, reglamentación y vigilancia de las construcciones llevadas a cabo por particulares, planificación y zonificación, incluyendo el alineamiento, ampliación y ornato de las calles, y todos aquellos que por su naturaleza o por declaración de la autoridad sean considerados como tales". Esta norma está vinculada al artículo 24 de la misma ley en el que se establece que el Gobierno del Distrito Federal está a cargo del Presidente de la República, quien lo ejerce por conducto del Jefe del Departamento del Distrito Federal, y se relaciona también con los artículos 58 y 59 del mismo ordenamiento que a la letra dicen:

"ARTICULO 58.- Al hacerse la declaración por el Jefe del Departamento del Distrito Federal de que el ejercicio de una actividad se considera como servicio público, se determinará por el mismo funcionario si dicho ejercicio queda confiado a la administración o si deberá concesionarse".

"ARTICULO 59.- En caso de que, conforme al artículo anterior, el servicio público quede confiado a los particulares, el Jefe del Departamento del Distrito Federal fijará las normas conforme a las cuales deberá ser prestado dicho servicio, bien por medio de un reglamento de aplicación general, bien por reglas que informarán el contrato o contratos que con este motivo hayan de celebrarse, ajustándose a las disposiciones del artículo siguiente".

Los artículos 23 fracción I, 58 y 59 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal de 1941 fueron reglamentados por la ley del 31 de diciembre de 1943. De los artículos 1o. y 21 de ésta, así como de los artículos 1o., 2o. y 4o. de la ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal, y también 1o. 5o. y 36 del Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, quedó dispuesto que el Departamento del Distrito Federal tiene a su cargo el desenvolvimiento del servicio público de transporte de pasajeros y está facultado para establecer nuevos sistemas de transporte, para encomendar su operación a un organismo descentralizado y para establecer

las normas o bases conforme a las cuales debe efectuarse la prestación del servicio público.

En el artículo 2o. de la Ley Para el Control por parte del Gobierno Federal de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de enero de 1966, se dispone:

"Para los fines de esta ley, son organismos descentralizados, las personas morales creadas por Ley del Congreso de la Unión o Decreto del Ejecutivo Federal, cualquiera que sea la forma o estructura que adopten, siempre que reúnan los siguientes requisitos:

I. Que su patrimonio se constituya total o parcialmente con fondos o bienes federales o de otros organismos descentralizados, asignaciones, subsidios, concesiones o derechos que le aporte u otorgue el Gobierno Federal o con el rendimiento de un impuesto específico; y

II. Que su objeto o fines sean la prestación de un servicio público o social, la explotación de bienes o recursos propiedad de la Nación, la investigación científica y tecnológica, o la obtención y aplicación de recursos para fines de asistencia o seguridad social".

3.1.2 Determinación de la naturaleza jurídica.

Para dar respuesta a la interrogante que se plantea sobre cuál será la naturaleza jurídica del Sistema de Transporte Colectivo, es preciso partir de la idea de naturaleza jurídica. Por tal, entendemos, el género próximo y la diferencia específica de la Institución Jurídica que se estudia, los cuales se establecen a partir de su ubicación en el conjunto de las categorías del derecho. Así, tenemos que el Organismo Público Descentralizado tiene como género próximo a la categoría de la persona jurídica colectiva (artículo 25 fracc. II del Código Civil para el Distrito Federal), y como diferencia específica el carácter público que tiene esta persona jurídica que le hace formar parte de la administración pública federal. Tal carácter público deriva del objeto social que le está asignado legalmente, así como del régimen jurídico que le es aplicable.

El Sistema de Transporte Colectivo es un Organismo Descentralizado del Gobierno Federal, integrante de la administración pública. Como señala Ignacio Burgoa en su Diccionario de Derecho Constitucional, Garantías y Amparo, el concepto de administración pública presenta dos aspectos: el orgánico y el dinámico. Conforme al primero, comprende a todos los órganos centralizados o paraestatales que en diferentes ramos ejercen la función administrativa, y de acuerdo al segundo, entraña la función misma que es de

servicio, de manejo y de gobierno de lo que tradicionalmente se conoce con el nombre de cosa pública (res publica).

Expresa el mismo Burgoa que la palabra administración tiene diversas acepciones, pues implica servicio, dirección, manejo o gobierno de conductas, actividades o bienes. Por tanto, la Administración Pública es el mismo Gobierno del Estado que se ejerce al través de múltiples órganos colocados dentro de una situación jerárquica que tiene como autoridad cuspide al Presidente. (1)

En México la Administración Pública se ejerce por órganos centralizados del poder público y por entidades paraestatales de conformidad con el Artículo 90 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley Orgánica correspondiente. (2)

El artículo 90 establece: " La Administración Pública Federal será centralizada y paraestatal conforme a la Ley Orgánica que expida el Congreso, que distribuirá los negocios del orden administrativo de la Federación que estarán a cargo de las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos y definirá las bases generales de creación de las entidades paraestatales y la intervención del Ejecutivo Federal en su operación.

Las leyes determinarán las relaciones entre las entidades paraestatales y el Ejecutivo Federal, o entre éstas y las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos."

De éste artículo constitucional se desprenden dos leyes fundamentales para la administración pública mexicana: la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y la Ley Federal de Entidades Paraestatales.

De conformidad con su artículo 10., la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal tiene por objeto establecer las bases de organización de la Administración Pública Federal, Centralizada y Paraestatal.

La administración pública federal organizase, entonces, en centralizada y paraestatal; la primera se compone de dos tipos de dependencias: las Secretarías de Estado y los Departamentos Administrativos. Dentro de esta última especie de órgano cae el Departamento del Distrito Federal, dependencia que por disposición del artículo 26 del mismo ordenamiento está bajo el mando jerárquico del Poder Ejecutivo de la Unión.

La administración pública paraestatal, se compone de tres tipos de entidades: los Organismos Descentralizados; las Empresas de Participación Estatal Mayoritaria y los Fideicomisos Públicos. El Sistema de Transporte Colectivo cae

dentro de la primera figura denominada organismos descentralizados.

Para determinar la naturaleza jurídica del Sistema de Transporte Colectivo debemos estar a lo dispuesto por el artículo 45 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, que señala que: son organismos descentralizados las entidades creadas por ley o decreto del Congreso de la Unión o por decreto del Ejecutivo Federal, con personalidad jurídica y patrimonio propios, cualquiera que sea la estructura legal que adopte.

Como apuntamos con anterioridad, el Sistema de Transporte Colectivo fue creado por Decreto del Presidente Gustavo Díaz Ordáz, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 29 de abril de 1967, bajo las normas que marcaba la entonces vigente Ley de Secretarías y Departamentos de Estado. Fue dotado de personalidad jurídica y se le asignó un patrimonio, elementos que lo caracterizan como una corporación pública dotada de autonomía de gestión. Por otra parte, atendiendo a lo que dispone el artículo 14 de la Ley Federal de Entidades Paraestatales, este organismo tiene por objeto social la prestación de un servicio público consistente en el transporte público de pasajeros mediante un sistema neumático en el Distrito Federal.

En suma, el Sistema de Transporte Colectivo (Metro), tiene la naturaleza jurídica de un organismo descentralizado, entidad paraestatal de la Administración Pública porque (3):

1. Fue creado por Decreto Presidencial.
2. Cuenta con patrimonio y personalidad jurídica propios.
3. Tiene por objeto la prestación de un servicio público.

Lo que distingue a un organismo descentralizado, de una empresa de participación estatal mayoritaria y de un fideicomiso público, es la amplitud de su objeto, pues mientras el organismo descentralizado puede tener por objeto la atención de un área prioritaria o estratégica; la prestación de un servicio público o social; o la obtención o aplicación de recursos para fines de asistencia o seguridad social, la empresa de participación estatal mayoritaria y el fideicomiso público sólo pueden tener por objeto las áreas prioritarias que se establezcan en los términos de los artículos 25, 26 y 28 de la Constitución, particularmente las tendientes a la satisfacción de los intereses nacionales y necesidades populares. Además, otro elemento característico de los organismos descentralizados es que en ellos no tiene cabida la participación del capital privado. Por su objeto, el Estado se reserva la propiedad y el control de dichos organismos.

3.2 Organización interna del organismo público descentralizado: "Sistema de Transporte Colectivo" (Metro).

3.2.1 Normatividad.

Nos ocuparemos ahora de señalar las normas jurídico-administrativas aplicables al Sistema de Transporte Colectivo, partiendo de la jerarquía del Orden Jurídico Mexicano.

Se aplican al Metro:

1. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (4);
2. La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; (5)
3. La Ley Federal de Entidades Paraestatales y su Reglamento; (6)
4. La Ley de Planeación; (7)
5. La Ley General de Deuda Pública; (8)
6. La Ley de Presupuesto Contabilidad y Gasto Público Federal y su Reglamento; (9)
7. Ley Orgánica de la Tesorería de la Federación. (10)
8. La Ley General de Bienes Nacionales; (11)
9. La Ley de Obras Públicas y su Reglamento; (12)
10. La Ley de Expropiación. (13)
11. La Ley General de Asentamientos Humanos. (14)
12. La Ley del Desarrollo Urbano del Distrito Federal. (15)
13. La Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Prestación de Servicios y su Reglamento; (16)
14. La Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos; (17)
15. La Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal; (18)
16. El Decreto de Creación. (19)
17. Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal. (20)

De la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se aplican particularmente al Sistema de Transporte Colectivo los artículos 25, 26, 28, 73 fracciones VI, VIII, XXIX-C, XXIX-D, 74 fracción IV, 89 fracciones I y II, 90, 108 a 114.

De la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal son aplicables en particular los artículos 1o., 3ro., 45, 48, 49 y 50.

Son aplicables también en su totalidad los artículos que integran la Ley Federal de Entidades Paraestatales y su reglamento, en lo que se refiere a la estructura funcionamiento control y evaluación del Sistema, como analizaremos en el siguiente apartado.

También es aplicable la Ley de Planeación, ya que, de conformidad con su artículo 9o. el Sistema de Transporte Colectivo deberá planear y conducir sus actividades con sujeción a los objetivos y prioridades de la planeación nacional del desarrollo, y como dispone el artículo 32 de la misma ley conforme a las disposiciones legales que resulten aplicables la obligatoriedad del Plan Nacional de Desarrollo y los programas, será extensiva a las entidades paraestatales, por lo que para dichos efectos los titulares de las dependencias, en el ejercicio de las atribuciones de coordinadores de sector que les confiere la Ley, proveerán lo conducente ante los órganos de gobierno y administración de las propias entidades.

De la Ley General de Deuda Pública son aplicables la totalidad de sus normas, ya que, según se desprende del artículo 1o. de esta ley, la deuda pública federal está constituida por las obligaciones de pasivo, directas o contingentes derivadas de financiamientos y a cargo de el Ejecutivo Federal y sus dependencias, el Departamento del Distrito Federal, los Organismos Descentralizados, las Empresas de Participación Estatal Mayoritaria y los Fideicomisos Públicos.

Por lo que respecta a la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público y su reglamento, también son aplicables al Sistema de Transporte Colectivo, dado que de conformidad con el artículo 2o. el gasto público federal comprende las erogaciones por concepto de gasto corriente, inversión física, inversión financiera, así como los pagos de pasivos o deuda pública, que realizan: el Poder Legislativo, el Poder Judicial, la Presidencia de la República, las Secretarías y Departamentos de Estado y la Procuraduría General de la República, el Departamento del Distrito Federal, los organismos descentralizados, las empresas de participación estatal mayoritaria y los fideicomisos públicos.

Otra disposición aplicable lo es la Ley Orgánica de la Tesorería de la Federación (21). El Sistema de Transporte Colectivo manejará sus recursos a través del depósito de los mismos en la Tesorería de la Federación, la que, se encargará de custodiarlos y entregarlos al organismo en el momento en que se requiera hacer los gastos.

Rige también al Metro la Ley General de Bienes Nacionales en tanto que los bienes inmuebles que posee, puesto que están destinados a la prestación de un servicio público, se consideran bienes del dominio público, conforme a lo dispuesto por el artículo 2o. fracción V de la misma ley. Más concretamente, el artículo 34 de la misma ley aclara que están destinados a un servicio público, y por tanto, se hayan comprendidos en la fracción V del artículo 2o., :

"Los inmuebles que formen parte del patrimonio de los organismos descentralizados de carácter federal, siempre que se destinen a infraestructura, reservas, unidades industriales, o estén directamente asignados o afectos a la exploración, explotación, transformación, distribución o que utilicen en las actividades específicas que tengan encomendadas conforme a sus respectivos objetos, relacionados con la explotación de recursos naturales y la prestación de servicios."

El mismo artículo aclara en el segundo párrafo de su fracción VI que no quedan comprendidos entre los bienes a que se refiere el primer párrafo de la misma fracción los inmuebles que los organismos descentralizados utilicen para oficinas administrativas, o en general para propósitos distintos a los de su objeto. Estos inmuebles formarán parte de los bienes del dominio privado de la Federación.

Aclarando estas disposiciones podemos afirmar que deben considerarse bienes del dominio público de la Nación los inmuebles propiedad del Sistema de Transporte Colectivo que estén destinados al objeto del mismo organismo, siendo del dominio privado todos aquellos que se ocupan para oficinas administrativas o para otros usos distintos a los del objeto social del Metro, tales como los destinados a locales comerciales, centros de capacitación, etcétera.

Los bienes del dominio público se sujetan a la jurisdicción de los poderes federales y tienen las características de inalienables e imprescriptibles y no están sujetos, mientras no varíe su situación jurídica, a acción reivindicatoria o de posición definitiva o profesional. (artículos 5o. y 16 de la Ley General de Bienes Nacionales).

La Ley de Obras Públicas y su reglamento, aplicanse también al Metro en virtud de que el objeto de ambos ordenamientos es regular el gasto y las acciones relativas a la planeación, programación, presupuestación, ejecución, conservación,

mantenimiento, demolición y control de la obra pública que realicen, entre otros el Departamento del Distrito Federal y los organismos descentralizados. El artículo 2o. de ésta ley establece que para los efectos de la misma se considera obra pública todo trabajo que tenga por objeto crear, construir, conservar o modificar bienes inmuebles por su naturaleza o por disposición de la ley.

Otras leyes también aplicables a este Organismo son la de Expropiación (22), la General de Asentamientos Humanos y la de Desarrollo Urbano del Distrito Federal.

Esas tres disposiciones se aplican en los trabajos de ampliación del Metro, en virtud de que sus diferentes obras requieren la expropiación de la propiedad privada por una causa de interés público. En la Ley de Expropiación, así como en la del Desarrollo Urbano del Distrito Federal se encuentra el fundamento de las expropiaciones que se realizan para la construcción de este sistema de transporte: se trata de la prestación de un servicio público de beneficio colectivo.

La Ley General de Asentamientos Humanos es aplicable al Sistema de Transporte Colectivo en tanto que el artículo 3 de esta Ley preceptúa que la ordenación y regulación de los asentamientos humanos tenderá a mejorar las condiciones de la vida de la población urbana y rural mediante, entre otras medidas, la más eficiente interacción entre los sistemas de convivencia y de servicios en cada centro de población, particularmente, la creación y mejoramiento de condiciones favorables para la relación adecuada entre zonas industriales y de vivienda de trabajadores, el transporte entre ambas, y las justas posibilidades de trabajo y descanso.

En consecuencia el Programa Maestro del Metro se funda en el Plan Nacional de Asentamientos Humanos. Igualmente se basa en el Plan Director para el Desarrollo Urbano del Distrito Federal, el cual comprende entre otras, las determinaciones relativas a los derechos de vía y de establecimiento correspondientes a los servicios públicos; los espacios destinados a las vías públicas, las especificaciones y normas técnicas relativas a su diseño, operación y modificación; y, las características de los sistemas de transporte de pasajeros y de carga que se utilicen en las vías públicas.

De conformidad con los artículos 56, 57 y 58 de la Ley del Desarrollo Urbano del Distrito Federal, en materia de estructura vial y sistema de transporte (23), al Departamento del Distrito Federal le corresponde determinar:

I. El proyecto de la red de vías públicas; los derechos de vía y de establecimiento de los servicios e instalaciones correspondientes, así como sus características;

II. La organización y las características del sistema de transporte de personas y bienes;

III. Las limitaciones de uso de la vía pública;

IV. las especificaciones para modificar definitiva o temporalmente la vía pública; y

V. la conveniencia y forma de penetración al territorio del Distrito Federal de vías generales de comunicación, oleoductos, gasoductos, acueductos, canales, y, en general, toda clase de redes de transportación y distribución.

En consecuencia, todos los proyectos relativos a la estructura vial y de transporte deberán ser sometidos a la consideración del Departamento del Distrito Federal y corresponderá a las dependencias y entidades que tengan atribuciones en la materia, el formular los Programas Operativos del Plan General, en los términos del artículo 18 de la Ley del Desarrollo Urbano del Distrito Federal y de los reglamentos respectivos.

Como podemos advertir, la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal y la Ley General de Asentamientos Humanos, regulan los aspectos urbano-sociológicos de este sistema de transporte, que por su naturaleza transforma la fisonomía de la ciudad y acerca o comunica a las diversas costumbres que conviven en esta metrópoli. De tal forma, la regulación que recibe de estas leyes no atiende exclusivamente a la necesidad de servicio sino también a la conveniencia de no alterar en lo sustancial el ambiente social de los lugares por donde se establecerá el sistema.

También se aplican la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Prestación de Servicios relacionados con bienes muebles y su reglamento. El segundo párrafo del artículo 10. de la ley establece que las disposiciones de la misma rigen para los actos, pedidos y contratos que celebren las entidades paraestatales, para cuyo objeto sus órganos de gobierno emitirán de conformidad con esta ley las políticas, bases y lineamientos para las materias a que se refiere el artículo, tomando en consideración las características, necesidades, objetivos y metas de las propias entidades.

También es aplicable la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos puesto que son sujetos de la misma tanto el director del Sistema de Transporte Colectivo, como todas las personas que manejen o apliquen recursos económicos federales. Cabe aclarar que para los efectos de las responsabilidades a que alude el título 40. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se reputan como servidores públicos a los representantes de elección popular, a los miembros de los Poderes Judicial Federal y Judicial del Distrito Federal, a los funcionarios

y empleados y, en general, a toda persona que desempeñe un empleo cargo o comisión de cualquier naturaleza en la administración pública federal o en el Distrito Federal, quienes serán responsables por los actos u omisiones en que incurran en el desempeño de sus respectivas funciones.

3.2.2. Estructura administrativa.

Cuando se expidió el Decreto de Creación del Sistema de Transporte Colectivo no existía ninguna ley que indicara como debería ser la estructura administrativa de un organismo descentralizado, de tal forma que, tanto el Presidente de la República como el Congreso de la Unión, al dictar un decreto creando un organismo descentralizado podían establecer cualquier tipo de estructura administrativa. Sin embargo, el Decreto de Creación del Sistema de Transporte Colectivo es coincidente, en lo tocante a la estructura administrativa del Organismo, con la Ley Federal de Entidades Paraestatales, que fue expedida en 1986, es decir, 19 años después del Decreto de Creación.

El artículo 15 de la Ley a la que nos referimos en el párrafo anterior dispone que en las leyes o decretos relativos que se expidan por el Congreso de la Unión o por el Ejecutivo Federal para la creación de un organismo descentralizado se establecerán, entre otros elementos:

I. La denominación del organismo;

II. El domicilio legal;

III. El objeto del organismo conforme a lo señalado en el artículo 14 de la ley;

IV. Las aportaciones y fuentes de recursos para integrar su patrimonio así como aquellas que se determinen para su incremento;

V. La manera de integrar el órgano de gobierno y de designar al Director General así como a los servidores públicos en las dos jerarquías inferiores a éste;

VI. Las facultades y obligaciones del órgano de gobierno señalando cuáles de dichas facultades son indelegables;

VII. Las facultades y obligaciones del Director General quien tendrá la representación legal del organismo;

VIII. Sus órganos de vigilancia así como sus facultades;

IX. El régimen laboral a que se sujetarán las relaciones de trabajo.

En cuanto a los elementos de denominación, domicilio legal y objeto del organismo éstos están contenidos en el artículo 10. del Decreto que a la letra dice: "Se instituye un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se denominará "Sistema de Transporte Colectivo" y cuyo objeto será la construcción, operación y explotación de un tren rápido con recorrido subterráneo y superficial, para el transporte colectivo en el Distrito Federal, principalmente en la Ciudad de México".

Las aportaciones y fuentes de recursos para integrar el patrimonio del Sistema de Transporte Colectivo se definen en el artículo 20. del Decreto cuyo texto dice: "El patrimonio del Sistema de Transporte Colectivo se constituirá con los inmuebles, muebles y demás bienes que le destine y entregue el Departamento del Distrito Federal, así como con los que el propio organismo adquiera en el futuro."

La manera de integrar el Organismo de Gobierno nos la precisa el artículo 40. del Decreto reformado, estableciendo que la dirección y administración del Sistema de Transporte Colectivo estarán a cargo de un Consejo de Administración que se integrará con los siguientes consejeros propietarios:

- a) El jefe del Departamento del Distrito Federal, quien tendrá carácter de Presidente del Consejo, y, en caso de empate, tendrá voto de calidad.
- b) Un representante de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público;
- c) Un representante de la Secretaría de Programación Presupuesto;
- d) Un representante de la Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal;
- e) Un representante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- f) Un representante de la Nacional Financiera, S. A.;
- g) Tres representantes del Departamento del Distrito Federal que designará el titular del mismo.

La manera de designar al Director General así como a los servidores públicos en las dos jerarquías inferiores está prevista en el inciso E) del artículo 60. del Decreto reformado en la que se dispone que corresponde al Consejo de Administración nombrar y remover al Director General y si lo estimare conveniente nombrar uno o más subdirectores.

Las facultades y obligaciones del Consejo de Administración están señaladas en el artículo 60. del Decreto reformado, el

que en su inciso K) precisa la facultad que tiene éste Órgano de Gobierno para delegar facultades en uno o varios de sus miembros o en el Director General, determinándolas en forma precisa para que se ejerzan en los negocios o lugares que se designen, y precisa que no serán delegables las facultades del Consejo relativas al nombramiento del Director General y Subdirectores, ni las de acordar la emisión de títulos de crédito.

Las facultades y obligaciones del Director General del Sistema de Transporte Colectivo vienen indicadas en el artículo 9o. del Decreto reformado así como en lo conducente en lo que disponen los artículos 11 y 12 del mismo Decreto.

Como en el Decreto originario no se precisaba que Órgano ejercería la vigilancia ni cuales serían sus facultades, se adicionó al Decreto el artículo 6o.Bis. a cuya letra nos remitimos: "Como Órgano de Vigilancia de la Entidad, habrá un comisario designado por la Secretaría de la Contraloría General de la Federación, con voz, pero sin voto, que tendrá; además de las que concedan las Leyes; reglamentos y disposiciones administrativas a los Comisarios, las siguientes atribuciones:

- a) Representar a la Secretaría de la Contraloría al más alto nivel ante el Organismo.
- b) Vigilar que se lleve a cabo la planeación, organización, y coordinación del Sistema de Control y Evaluación del propio Organismo;
- c) Vigilar que el Organismo cumpla con las disposiciones reglamentarias, normativas y de política general que emitan las Secretarías de la Contraloría, Hacienda y Crédito Público, de Programación y Presupuesto y el Departamento del Distrito Federal como Coordinador Sectorial;
- d) Informar periódicamente a la Secretaría de la Contraloría sobre los resultados obtenidos de su actuación, así como de los análisis y evaluaciones realizadas al mencionado Organismo.

El régimen laboral a que se sujetan las relaciones de trabajo en el Sistema de Transporte Colectivo no fueron precisadas en el Decreto de Creación, sino en un decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 15 de agosto de 1967 y que se denomina Decreto Presidencial, por el que las relaciones de trabajo entre el Organismo Público Descentralizado que se denomina Sistema de Transporte Colectivo y sus trabajadores y empleados se regirá por la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado. Reglamentaria del apartado "B" del Artículo 123 Constitucional.

que en su inciso K) precisa la facultad que tiene éste Órgano de Gobierno para delegar facultades en uno o varios de sus miembros o en el Director General, determinándolas en forma precisa para que se ejerzan en los negocios o lugares que se designen, y precisa que no serán delegables las facultades del Consejo relativas al nombramiento del Director General y Subdirectores, ni las de acordar la emisión de títulos de crédito.

Las facultades y obligaciones del Director General del Sistema de Transporte Colectivo vienen indicadas en el artículo 9o. del Decreto reformado así como en lo conducente en lo que disponen los artículos 11 y 12 del mismo Decreto.

Como en el Decreto originario no se precisaba que Órgano ejercería la vigilancia ni cuales serían sus facultades, se adicionó al Decreto el artículo 6o.Bis. a cuya letra nos remitimos: "Como Órgano de Vigilancia de la Entidad, habrá un comisario designado por la Secretaría de la Contraloría General de la Federación, con voz, pero sin voto, que tendrá; además de las que concedan las Leyes; reglamentos y disposiciones administrativas a los Comisarios, las siguientes atribuciones:

- a) Representar a la Secretaría de la Contraloría al más alto nivel ante el Organismo.
- b) Vigilar que se lleve a cabo la planeación, organización, y coordinación del Sistema de Control y Evaluación del propio Organismo;
- c) Vigilar que el Organismo cumpla con las disposiciones reglamentarias, normativas y de política general que emitan las Secretarías de la Contraloría, Hacienda y Crédito Público, de Programación y Presupuesto y el Departamento del Distrito Federal como Coordinador Sectorial;
- d) Informar periódicamente a la Secretaría de la Contraloría sobre los resultados obtenidos de su actuación, así como de los análisis y evaluaciones realizadas al mencionado Organismo.

El régimen laboral a que se sujetan las relaciones de trabajo en el Sistema de Transporte Colectivo no fueron precisadas en el Decreto de Creación, sino en un decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 15 de agosto de 1967 y que se denomina Decreto Presidencial, por el que las relaciones de trabajo entre el Organismo Público Descentralizado que se denomina Sistema de Transporte Colectivo y sus trabajadores y empleados se regirá por la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado. Reglamentaria del apartado "B" del Artículo 123 Constitucional.

La estructura orgánica actual del Sistema de Transporte Colectivo se fundamenta legalmente, en los artículos 15, 17, 18, 19, 20, 21, y 22 de la Ley Federal de Entidades Paraestatales y en el Decreto de Creación reformado. El 30 de enero de 1991, apoyándose en lo que dispone el artículo 60. en sus incisos a), e), g), i) y l), del Decreto de Creación, el Consejo de Administración del Sistema de Transporte Colectivo aprobó la descentralización administrativa por líneas, conforme al Programa Nacional de Modernización de la Empresa Pública 1990-1994. Esta descentralización por líneas se orienta principalmente a los siguientes aspectos:

- Mejorar la atención a los usuarios.
- Mejorar las condiciones de trabajo y de desarrollo para nuestros trabajadores
- Reforzar la operación y el mantenimiento.
- Dotar de la mayor autonomía y capacidad de respuesta a las Líneas que integran la Red, y
- Llevar la toma de decisiones y los recursos necesarios lo más cerca posible del usuario.

Esta descentralización, conlleva a la modificación de la Estructura Orgánica, mediante la creación de gerencias por línea que tendrán bajo su responsabilidad la administración de las ocho líneas que operan actualmente, así como la nueva línea del Metro Férreo de Pántitlán a Los Reyes-La Paz que iniciará su operación el próximo mes de agosto.

En razón de lo expuesto podemos concretar que la estructura administrativa que actualmente tiene el Sistema de Transporte Colectivo se verá modificada para establecer una nueva relación entre el Gerente de Línea y el Personal de Conducción, Taquillas, Estaciones, Seguridad Industrial e Higiene, Vigilancia y Orientación e Información, manteniéndose en lo esencial las demás estructuras administrativas que dependen del Director General.

La Estructura Administrativa General del METRO hasta el nivel de "Dirección", viene ilustrada en un organigrama que se localiza entre los anexos(24). Ahí mismo se encuentra el ANEXO UNO, documento que detalla las funciones de la estructura administrativa dependiente de la Dirección General. Establezco la reserva de que aún no se han precisado las relaciones de las Gerencias de Línea, por lo cual dicho documento debe aceptarse como vigentes, con sus limitaciones.

3.3. Normas aplicables al Organismo.

3.3.1. Sobre su funcionamiento.

Conforme al artículo 47 de la Ley Federal de Entidades Paraestatales para su desarrollo y operación, el Sistema de Transporte Colectivo deberá sujetarse:

- a) A la Ley de Planeación.
- b) Al Plan Nacional de Desarrollo;
- c) A los programas sectoriales que se deriven del mismo;
- d) A las asignaciones de Gasto y Financiamiento autorizadas.

Por otro lado el Artículo 55 de la misma Ley dispone que las entidades paraestatales, como es el caso del Sistema de Transporte Colectivo, en lo tocante al ejercicio de sus presupuestos, concertación y cumplimiento de compromisos, registro de operaciones; rendimiento de informes sobre estados financieros e integración de datos para efectos de Cuenta Pública deberán estar, en primer término, a lo dispuesto por la misma y su reglamento y sólo en lo no previsto a los lineamientos y obligaciones consignadas en las leyes y reglamentos vigentes.

De ambos artículos se desprende que dentro de la noción de desarrollo quedan comprendidas las materias de: Planeación, Presupuestación, Gasto y Financiamiento; y que la operación comprende el funcionamiento de los órganos y la realización del objeto social, la cual abarca el conjunto de las operaciones relativas a la prestación del servicio, a la administración de la entidad, al desarrollo tecnológico, a la productividad y las finanzas.

Por lo que respecta a la planeación ésta debe llevarse a cabo de la siguiente manera:

1. El Sistema de Transporte Colectivo, dentro de las directrices que establecen la Ley de Planeación, el Plan Nacional de Desarrollo y los programas sectoriales, así como las asignaciones de gasto y financiamiento autorizadas, deberá formular los programas institucionales a corto, mediano y largo plazos, estos programas constituyen la asunción de compromisos en términos de metas y resultados que debe alcanzar esta entidad paraestatal. (Artículo 47 LFEP)

La programación institucional deberá contener (artículo 48 LFEP):

- a) La fijación de objetivos y metas, los resultados económicos y financieros esperados así como las bases para evaluar las acciones que lleve a cabo el Organismo;
- b) La definición de estrategias y prioridades;
- c) La previsión y organización de recursos para alcanzarlas;
- d) La expresión de programas para la coordinación de sus tareas, así como las previsiones respecto a las posibles modificaciones a sus estructuras.

El programa institucional del Sistema de Transporte Colectivo se elaborará conforme al Capítulo 40. de la Ley de Planeación, y observará congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo. En este capítulo queda establecido que:

- a) Los programas institucionales se sujetarán a las previsiones contenidas en el Plan y en el Programa Sectorial correspondiente (Artículo 24 LP);
- b) En la elaboración de los mismos el Sistema de Transporte Colectivo se ajustará, en lo conducente, a la ley que regule su organización y funcionamiento, es decir, al Decreto de Creación y a la Ley Federal de Entidades Paraestatales y su Reglamento (Artículo 24 LP).
- c) Para la ejecución de los programas institucionales del Sistema de Transporte Colectivo deben elaborarse programas anuales, que incluirán los aspectos administrativos y de política económica y social correspondientes. Estos programas regirán la actividad del Organismo y servirán de base para la integración de los anteproyectos de Presupuesto Anual que elaborará el Sistema conforme a la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público. (Artículo 27 LP);
- d) Los programas institucionales y anuales especificarán las acciones que serán objeto de coordinación inducción o concertación (Artículo 28 LP). (25)

En materia de planeación al Sistema de Transporte Colectivo le corresponde, según el artículo 17 de la Ley de Planeación:

- I. Participar en la elaboración de los programas sectoriales, mediante la presentación de las propuestas que procedan en relación a sus funciones y objeto;
- II. Cuando lo determine el Ejecutivo Federal, elaborar su respectivo programa institucional atendiendo a las previsiones contenidas en el programa sectorial correspondiente;
- III. Elaborar los programas anuales para la ejecución de los programas sectoriales y, en su caso, institucionales;

IV. Considerar el ámbito territorial de sus acciones, atendiendo las propuestas de los gobiernos de los estados, a través de la dependencia coordinadora de sector, conforme a los lineamientos que al efecto señale ésta última;

V. Asegurar la congruencia del programa institucional con el programa sectorial respectivo; y

VI. Verificar periódicamente la relación que guarden sus actividades, así como los resultados de su ejecución con los objetivos y prioridades del programa institucional.

Estas funciones de planeación se llevan a cabo tanto por el Consejo de Administración, al que por ley le corresponden (artículo 58, Fracc. I, LFEP), como por la Dirección General, la que cuenta con una Gerencia de Presupuesto.

Los presupuestos del Metro, es decir, sus previsiones de gasto, deben formularse conforme a sus programas anuales, y contendrán la descripción detallada de objetivos, metas, y unidades responsables de su ejecución y los elementos que permitan la evaluación sistemática de sus programas. Así se desprende de lo que establece el artículo 50 de la Ley Federal de Entidades Paraestatales, la que, en su artículo 51 también establece que en la formulación de sus tres supuestos, la entidad paraestatal se sujetará a los lineamientos generales que en materia de gasto establezca la Secretaría de Programación y Presupuesto, así como a los lineamientos específicos que defina la Coordinadora de Sector.

La presupuestación del gasto del Sistema de Transporte Colectivo se rige también por la Ley de Presupuesto Contabilidad y Gasto Público y su Reglamento, ordenamientos jurídicos que establecen las siguientes normas presupuestales básicas:

I. Que el gasto debe basarse en las directrices y planes nacionales de desarrollo económico y social;

II. Que cada entidad paraestatal debe contar con una unidad encargada de planear, programar, presupuestar, controlar y evaluar sus actividades respecto al gasto;

III. Que para la formulación del proyecto de presupuesto de egresos del DDF, las entidades que deban quedar comprendidas en el mismo, elaborarán sus anteproyectos de presupuesto con base en los programas respectivos y los enviarán a la SPP, con sujeción a las normas, montos y plazos que el Ejecutivo establezca por la propia Secretaría, la que está facultada para formular el proyecto de presupuesto de las entidades, cuando no les sea presentado en los plazos que al efecto se le hubiere señalado. (Artículos 40., 60., 70. y 17 LPCGP).

IV. Que en la formulación de los anteproyectos de presupuesto, las entidades deberán sujetarse a:

- a) Los lineamientos de gasto que fije la Secretaría;
- b) Las políticas de gasto público que establezca el Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría, para el período presupuestal correspondiente;
- c) Las normas y lineamientos que dicte la Secretaría para la conducción de las acciones a realizar durante la formulación de los anteproyectos de presupuesto;
- d) Los lineamientos específicos adicionales que establezcan las entidades coordinadoras de sector a las entidades coordinadas y que deberán ser congruentes con los que dicte la Secretaría, y
- e) Las demás normas que dicte la Secretaría. (Artículo 21 del Reglamento de la LPCGP).

V. Que el gasto debe basarse en presupuestos, que a su vez los presupuestos deben formularse con apoyo en programas y que se fundarán en costos. (Artículo 13 LPCGP)

El Sistema de Transporte Colectivo (Metro), está sujeto a control presupuestal y tiene asignado uno de los más grandes presupuestos dentro de las partidas que integran el Presupuesto de Egresos del Departamento del Distrito Federal.

Consecuentemente se ajustará a los lineamientos del Decreto del Presupuesto del Departamento del Distrito Federal para 1991 que señala:

"ARTICULO 60.- Los Titulares de las Unidades Administrativas y Entidades Coordinadas del Sector Departamento del Distrito Federal, así como los Organos de Gobierno correspondientes en el ejercicio de sus presupuestos aprobados, serán responsables de que se ejecuten con oportunidad y eficiencia las acciones previstas en sus respectivos programas, a fin de coadyuvar a la adecuada consecución de las estrategias y objetivos fijados en el Plan Nacional de Desarrollo y en los demás programas que se formulen con base en la Ley de Planeación.

La Secretaría de Programación y Presupuesto y la Secretaría de la Contraloría General de la Federación en el ámbito de sus respectivas competencias, verificarán periódicamente los resultados de la ejecución de los programas y presupuestos del Departamento del Distrito Federal y Entidades del Sector, en relación con las estrategias y objetivos del Plan, los programas de desarrollo y de los proyectos de modernización del aparato productivo, en el contexto de la recuperación

económica y estabilidad, a fin de que se adopten las medidas necesarias para corregir las desviaciones detectadas.

Igual obligación y para los mismos fines, tendrá el Departamento del Distrito Federal respecto de las entidades paraestatales agrupadas en el Sector que coordina.

ARTICULO 7o.- En el ejercicio del presente presupuesto, las Unidades Administrativas y Entidades Coordinadas del Sector se sujetarán estrictamente a los calendarios de gasto que les apruebe la Secretaría de Programación y Presupuesto a través del Departamento del Distrito Federal.

Salvo lo previsto en los Artículos 11 y 28 de este Decreto no se autorizarán adecuaciones a los calendarios de gasto que tengan por objeto anticipar la disponibilidad de recursos, en consecuencia, las Unidades Administrativas y Entidades del Sector deberán observar un cuidadoso registro y control de su ejercicio presupuestal, sujetándose a los compromisos reales de pago.

ARTICULO 8o.- Para que el Departamento del Distrito Federal y sus Entidades Coordinadas Sectorialmente puedan ejercer créditos externos destinados a financiar proyectos o programas específicos, será necesario que la totalidad de los recursos a ejercer, se encuentren incluidos en sus respectivos presupuestos aprobados o se cuente con la autorización previa y expresa de la Secretaría de Programación y Presupuesto. Los recursos que se prevean ejercer por este concepto, serán intransferibles y sólo podrán aplicarse en los proyectos para los cuales fueron contratados.

En los créditos externos que contraten las entidades paraestatales, se deberá establecer la responsabilidad de éstas para que cubran el servicio de la deuda que los créditos generen.

Cuando la contratación de estos créditos, tratándose de fideicomisos públicos pueda redundar en incrementos de los patrimonios fideicomitidos, se requerirá de la autorización previa de la Secretaría de Programación y Presupuesto.

ARTICULO 10o.- El Departamento del Distrito Federal, en el ejercicio del presupuesto, vigilará que no se adquieran compromisos que rebasen el monto del gasto que se haya autorizado y no reconocerá adeudos ni pagos por cantidades reclamadas o erogaciones efectuadas en contravención a lo dispuesto en este Artículo.

Será causa de responsabilidad del Jefe del Departamento del Distrito Federal, así como de los Directores, Vocales Ejecutivos, Administradores o Gerentes de los Organismos

Descentralizados u Organos de Gobierno de las Empresas de Participación Estatal Mayoritaria del mencionado Departamento, contraer compromisos que rebasen los montos presupuestales autorizados para las Unidades Administrativas y Entidades a su cargo; aprobar erogaciones que no permitan la atención de los servicios públicos y el cumplimiento de las metas durante el ejercicio presupuestal.

ARTICULO 12.- Todas las cantidades que se recauden por cualesquiera de las Unidades Administrativas y Organos Desconcentrado del Departamento del Distrito Federal no podrán destinarse a fines específicos, y deberán ser enterados a la Tesorería del Departamento del Distrito Federal, salvo los casos que expresamente determinen las leyes y hasta por los montos que establezca la Secretaría de Programación y Presupuesto, en función de las necesidades de los servicios a los cuales estén destinados.

ARTICULO 13.- El Ejecutivo Federal efectuará las reducciones o ajustes de los importes de los presupuestos aprobados al Departamento del Distrito Federal y sus entidades coordinadas, en los supuestos y términos que establece el Artículo 14 del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para 1991, con excepción a lo dispuesto por el Artículo 15 de este Decreto.

Igualmente le son aplicables al Metro las disposiciones de racionalidad, austeridad y disciplina presupuestales, contenidas en el capítulo 2o. del Presupuesto de Egresos del Departamento del Distrito Federal, según el cual:

- El Transporte Colectivo, Metro y Tren Ligero se considera programa prioritario;

- El Metro no podrá crear nuevas plazas, debiendo promover, en su caso, el traspaso interno de las mismas. Asimismo, no podrá llevar a cabo conversiones de sus plazas, puestos y categorías autorizadas, salvo cuando se trate de casos debidamente justificados para lo cual se deberá recabar la autorización del Organismo de Gobierno, de la Junta de Administración y de la Secretaría de Programación y Presupuesto.

- En el ejercicio de sus erogaciones por concepto de servicios personales, deberá:

I. En las asignaciones de las remuneraciones a los trabajadores, apegarse estrictamente a los niveles establecidos en los tabuladores de sueldos, cuotas, tarifas y demás asignaciones autorizadas, conforme a las normas y lineamientos que expida la Junta de Administración conforme a los lineamientos que se emitan de acuerdo a la Ley Federal de Entidades Paraestatales;

II. Abstenerse de cubrir gastos por concepto de honorarios y salarios al personal eventual que rebasen los montos autorizados por la S.P.P., o bien que en cualquier forma supongan el incremento del número de los contratos relativos celebrados en el ejercicio de 1990;

III. Observar la normatividad que emita la S.P.P. en materia de remuneraciones a título de consejeros en los Organos de Gobierno o sus equivalentes de Entidades Paraestatales;

IV. Abstenerse de realizar traspasos de recursos que en cualquier forma afecten las asignaciones para el capítulo de servicios personales.

Igualmente, el Metro no podrá efectuar adquisiciones o nuevos arrendamientos de bienes inmuebles, con excepción de las erogaciones indispensables que para su erogación autorice la S.P.P., o de vehículos terrestres aéreos o marítimos salvo los considerados en los programas prioritarios previamente autorizados por aquella dependencia del Ejecutivo.

También deberá este Organismo reducir sus erogaciones por los siguientes conceptos: gastos de ceremonial y de orden social; comisiones de personal extranjero; contrataciones y asesorías, estudios e investigaciones; publicidad, propaganda, publicaciones oficiales y en general los relacionados con actividades de comunicación social; gastos relativos a congresos, convenciones, exposiciones; servicios bancarios; otorgamiento de becas; y donativos.

Por otra parte y para los efectos del artículo 57 de la Ley de Obras Públicas, los montos máximos de contratación directa y los de adjudicación mediante convocatoria a cuando menos tres personas, que reúna los requisitos a que dicha disposición se refiere, de las obras que podrá realizar durante el año de 1991, serán los fijados en el artículo 32 del Decreto del Presupuesto de Egresos del Departamento del Distrito Federal, el cual dispone que las entidades coordinadas sectorialmente al Departamento del Distrito Federal se abstendrán de formalizar o modificar contratos de obras públicas y de servicios relacionados con ellas, cuando no hubiese saldo disponible en la correspondiente partida presupuestal.

La función presupuestaria en el Sistema de Transporte Colectivo está encomendada también al Consejo de Administración, quien conforme al inciso J) del artículo 6o. del Decreto de Creación Reformado le corresponde aprobar los presupuestos de ingresos y egresos, oyendo previamente la opinión del Departamento del Distrito Federal, y al Director General, quien para el desempeño de sus funciones en este rubro cuenta con la facultad de preparar y someter al Consejo los presupuestos de ingresos y egresos de la institución y las modificaciones que se hagan a los mismos (artículo 9o.

inciso G), Decreto de Creación Reformado), y tiene el auxilio de la Dirección de Programación y Presupuesto del Sistema de Transporte Colectivo.

Indica el artículo 52 de la Ley Federal de Entidades Paraestatales que cada entidad paraestatal manejará y erogará sus recursos propios por medio de sus órganos, pero precisa que los subsidios y transferencias los recibirá de la Tesorería de la Federación en los términos que señale el presupuesto de egresos respectivo, que tratándose del Metro será el del Departamento del Distrito Federal.

A la entidad paraestatal le corresponde manejar y administrar por medio de sus órganos esos subsidios y transferencias, y el manejo de éstos así como el ejercicio de sus presupuestos, concertación y cumplimiento de compromisos, registro de operaciones, rendimiento de informes sobre estados financieros, integración de datos para efecto de Cuenta Pública, se ajustará a lo que dispone la Ley Federal de Entidades Paraestatales y su Reglamento y en todo lo no previsto en éstos a los lineamientos y obligaciones consignadas en la Ley de Presupuesto Contabilidad y Gasto Público y su Reglamento (Art. 52 y 55 LFEP).

El Reglamento de la Ley Federal de Entidades Paraestatales establece en su artículo 23 que corresponde al Organismo de Gobierno, en la especie que nos ocupa al Consejo de Administración del Sistema de Transporte Colectivo, establecer los criterios de racionalidad, austeridad y disciplina conforme a los cuales la entidad paraestatal correspondiente deberá ejercer su presupuesto autorizado, en concordancia con los lineamientos de los presupuestos de egresos de la Federación y del Departamento del Distrito Federal, en su caso.

En cuanto a la fijación de las tarifas del Servicio Público que presta el Metro rige el artículo 26 del Reglamento de la Ley Federal de Entidades Paraestatales, el cual dispone que éstas se fijarán conforme a los criterios de eficiencia económica y saneamiento financiero. Como se trata de un servicio que no es susceptible de comercializarse en el mercado internacional rigen tanto la fracción II Y III del mismo artículo, en las cuales se precisa:

a) Que las tarifas se fijarán considerando el costo de producción que se derive de una valuación de los insumos a su costo real de oportunidad;

b) Que no podrán establecerse tarifas diferenciales en la prestación de los servicios, sino cuando dichas tarifas respondan a estrategias de comercialización y se otorguen de manera general.

La Ley de Presupuesto Contabilidad y Gasto Público dispone en relación al ejercicio del gasto una serie de normas que pueden aplicarse en el Sistema de Transporte Colectivo, estas normas pueden sintetizarse en los siguientes puntos:

a) El gasto debe ajustarse al monto autorizado para los programas y partidas presupuestales;

b) Todas las entidades a que se refiere el artículo 2o. de la Ley, dentro de las que queda comprendido el Sistema de Transporte Colectivo, informarán a la Secretaría de Programación y Presupuesto antes del día último de febrero de cada año, el monto y características de su deuda pública flotante o pasivo circulante al fin del año anterior.

c) Concluido el ejercicio de un presupuesto sólo procederá a hacer pagos con base en él por los conceptos efectivamente devengados en el año que corresponda y siempre que se hubieren contabilizado debida y oportunamente las operaciones correspondientes, y además se hubiere rendido el informe sobre deuda;

d) La acción para exigir el pago de las remuneraciones del personal, prescribirán en un año contado a partir de la fecha en que sean devengados o se tenga derecho a percibir la prestación. (artículos 25 a 38 de la LPCGP).

Por lo que respecta a la contabilidad, a falta de previsión en la Ley Federal de Entidades Paraestatales y su reglamento, rige la Ley de Presupuesto Contabilidad y Gasto Público según la cual:

a) Cada entidad llevará su propia contabilidad, la cual incluirá las cuentas para registrar tanto los activos, pasivos, capital o patrimonio, ingresos, costos y gastos, como las asignaciones, compromisos, y ejercicios correspondientes a los programas y partidas de su propio presupuesto;

b) La Secretaría de Programación y Presupuesto autorizará los catálogos de cuentas de las Entidades Paraestatales, consecuentemente también los del Sistema de Transporte Colectivo.

c) La contabilidad se llevará con base acumulativa para determinar costos y facilitar la formulación, ejercicio y evaluación de los presupuestos y sus programas con objetivos, metas y unidades responsables de su ejecución;

d) Las entidades paraestatales, en nuestro caso el Sistema de Transporte Colectivo, suministrarán a la Secretaría de Programación y Presupuesto periódicamente la información presupuestal, contable, financiera y de otra índole que requiera;

e) La SPP establecerá la forma y términos en que se llevarán a cabo los registros auxiliares y contabilidad;

f) En las entidades paraestatales se establecerán órganos de auditoría interna, que dependerán del titular respectivo y cumplirán los programas mínimos que fije la Secretaría de Programación y Presupuesto.

El artículo 90. del Decreto de Creación Reformado, en su inciso e) establece que es facultad del Director General del Sistema de Transporte Colectivo administrar los negocios y bienes de la Institución, celebrando los convenios y contratos y ejecutando los actos que requiera la marcha ordinaria de la Institución. De aquí concluimos que el ejercicio del gasto en el S.T.C. corresponde al Director General quien, para tales efectos debe ajustarse a las resoluciones que sobre ésta materia haya dictado o dicte el Consejo de Administración. Igualmente al Director General le corresponde llevar la contabilidad del gasto. Ambas funciones las lleva a cabo a través de las Subgerencias de Contabilidad y de Control Presupuestal.

Finalmente, por lo que toca al desarrollo del Sistema de Transporte Colectivo tenemos que referirnos al financiamiento. Este requiere de programas que se formulan conforme a los lineamientos generales que dicta la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. El programa financiero debe expresar los fondos propios, aportaciones de capital, contratación de créditos con bancos nacionales y extranjeros, o con cualquier otro intermediario financiero así como el apoyo financiero que pueda obtenerse de los proveedores de insumos y servicios y de los suministradores de los bienes de producción. Este programa es la base para el endeudamiento de una entidad paraestatal y debe formularse por el Director General para ser sometido a la autorización del Organismo de Gobierno respectivo, para que una vez aprobado se remita a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en su parte correspondiente a la suscripción de créditos externos para su autorización y registro en los términos de la Ley General de Deuda Pública. (26)

Examinaremos ahora lo referente a la operación del Organismo denominado Sistema de Transporte Colectivo. Tal temática implica precisar las reglas relativas al funcionamiento de los órganos, las atribuciones que ellos tienen y la realización del objeto de la entidad.

Las atribuciones de los órganos del Sistema de Transporte Colectivo están precisadas en los artículos 60., 60.Bis, 70. y 90 del Decreto de Creación reformado, y de su detalle nos hemos ocupado en la parte relativa a la estructura del Organismo.

Regla básica del funcionamiento de la Junta de Administración es la contenida en el artículo 20 de la Ley Federal de Entidades Paraestatales el cual señala que ésta debe reunirse con la periodicidad que señala el estatuto orgánico sin que pueda ser menor de cuatro veces al año, y que sus sesiones serán válidas con la asistencia de por lo menos la mitad más uno de sus miembros y siempre que la mayoría de los asistentes sean representantes de la Administración Pública Federal. Las resoluciones entonces deben tomarse por la mayoría de los miembros presentes teniendo el presidente voto de calidad para caso de empate.

En cuanto a la realización del objeto social precisa el artículo 57 de la Ley Federal de Entidades Paraestatales, aplicable al Metro, que la Junta de Administración para el logro de sus objetivos y metas de sus programas, ejercerá sus facultades con base en las políticas lineamientos y prioridades que conforme a lo dispuesto por la misma ley establezca el Ejecutivo Federal; y, podrá acordar la realización de todas las operaciones inherentes al objeto de la entidad con sujeción a las disposiciones de la misma ley y salvo aquellas facultades a que se contrae el artículo 58 del mismo ordenamiento, podrá delegar discrecionalmente sus facultades en el director general.

3.3.2. Sobre su control y evaluación.

La Ley Federal de Entidades Paraestatales no nos proporciona una definición de control, que nos permita determinar que se entiende por tal para efectos de la misma. Sin embargo, podemos considerar que la función de control comprende por una parte el seguimiento de la forma en que los objetivos son alcanzados y la manera en que las estrategias básicas son conducidas, de manera que, el órgano correspondiente esté en posibilidades de sugerir y en su caso implantar las medidas correctivas que sean necesarias. Consecuentemente, tal función requiere del establecimiento de un sistema, que dentro del Organismo Público que estudiamos corresponde a la Gerencia de Programación y Presupuesto que tiene, entre otras, la función de coordinar la evaluación del avance de los programas que se desarrollan en el Organismo, proponiendo las medidas correctivas a las desviaciones que se detecten.

La responsabilidad del control interno de los organismos descentralizados, en otras palabras, del auto control, debe sujetarse a los siguientes lineamientos:

- Corresponderá a los órganos de gobierno controlar la forma en que los objetivos sean alcanzados y la manera en que las estrategias básicas sean conducidas;

- Al director general le corresponderá definir las políticas de instrumentación de los sistemas de control, tomar las acciones correspondientes para corregir las deficiencias y

presentar al Órgano de gobierno informes periódicos sobre el cumplimiento de los objetivos del sistema de control;

- Los restantes servidores públicos del organismo responderán en el ámbito de sus competencias del funcionamiento adecuado del sistema que controle las operaciones a su cargo;

- Los órganos internos de control formarán parte de la estructura del Organismo, y sus acciones tendrán por objeto apoyar la función directiva y promover el mejoramiento de gestión del organismo, razón por la cual:

a) Dependerán del director general del organismo;

b) Realizarán sus actividades de acuerdo a reglas y bases que les permitan cumplir su cometido con autosuficiencia y autonomía;

c) Examinarán y evaluarán los sistemas mecanismos y procedimientos de control; efectuarán revisiones y auditorías, vigilarán que el manejo y aplicación de los recursos públicos se efectúe conforme a las disposiciones aplicables, presentarán al director general, al órgano de gobierno y a las demás instancias internas de decisión, los informes resultantes de las auditorías, exámenes y evaluaciones realizados.

La función de control no puede separarse de la de evaluación pues ambas permiten rescilar la información para ajustar los programas de mediano y largo plazo. La evaluación comprende una estimación de los resultados de los correspondientes programas a fin de determinar su viabilidad y conveniencia.

Independientemente de las funciones de control y evaluación internos que corresponde llevar al órgano ejecutivo de un organismo descentralizado, también debe funcionar la vigilancia que será el vínculo entre el control interno y el control externo del Organismo.

El artículo 60 de la Ley Federal de Entidades Paraestatales dispone que el órgano de vigilancia en éstas entidades de la Administración Pública esté integrado por un comisario público propietario y un suplente, designados por la Secretaría de la Contraloría General de la Federación. El artículo 60. Bis. del Decreto de Creación Reformado dispone que como órgano de vigilancia de la Entidad, habrá un comisario designado por la Contraloría General de la Federación, con voz, pero sin voto, que tendrá; además de las que concedan las leyes; Reglamentos y disposiciones administrativas a los Comisarios las siguientes atribuciones:

a) Representar a la Secretaría de la Contraloría al más alto nivel ante el Organismo;

b) Vigilar que se lleve a cabo la planeación, organización y coordinación del Sistema de Control y Evaluación del propio Organismo;

c) Vigilar que el Organismo cumpla con las disposiciones reglamentarias, normativas y de política general que emitan las Secretarías de la Contraloría, de Hacienda y Crédito Público, de Programación y Presupuesto y el Departamento del Distrito Federal como Coordinador Sectorial;

d) Informar periódicamente a la Secretaría de la Contraloría sobre los resultados obtenidos de su actuación, así como de los análisis y evaluaciones realizadas al mencionado Organismo. (27).

La función de control y evaluación no es exclusiva del Poder Ejecutivo, sino que también corresponde al Poder Legislativo, particularmente a la Cámara de Diputados. El Sistema de Transporte Colectivo, como organismo descentralizado sujeto a control presupuestal, también es controlado y evaluado a través del examen de la Cuenta Pública del D.D.F.

El artículo 74 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos precisa las funciones exclusivas de la Cámara de Diputados, entre las que se encuentran las de revisar la Cuenta Pública del D.D.F., del año anterior. Esta revisión tiene por objeto conocer los resultados de la gestión financiera, comprobar si se ha ajustado a los criterios señalados por el presupuesto y el cumplimiento de los objetivos contenidos en los programas. Tal examen le corresponde realizarlo a la Contaduría Mayor de Hacienda, órgano técnico de la Cámara de Diputados, que en el supuesto de que aparezcan discrepancias entre las cantidades gastadas y las partidas respectivas del presupuesto, o no existiere exactitud o justificación en los gastos hechos, debe determinar las responsabilidades de acuerdo con la Ley.

El control y la evaluación de los organismos descentralizados también compete a la Contaduría Mayor de Hacienda que es el órgano técnico de la Cámara de Diputados que tiene a su cargo la revisión de la Cuenta Pública del Gobierno Federal y de la del Departamento del Distrito Federal.

Con tal motivo ejerce funciones de contraloría y tiene las siguientes atribuciones conforme al artículo 3o. de su Ley Orgánica:

1. Verificar si las entidades a que se refiere el artículo 2c. de la Ley de Presupuesto Contabilidad y Gasto Público Federal, comprendidas en la Cuenta Pública:

a). Realizaron sus operaciones, en lo general y en lo particular, con apego a las Leyes de Ingresos y a los Presupuestos de Egresos de la Federación y del Departamento

del Distrito Federal y cumplieron con las disposiciones respectivas de las Leyes General de Deuda Pública, de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal, Orgánica de la Administración Pública y demás ordenamientos aplicables en la materia;

b). Ejercieron correcta y estrictamente sus presupuesto conforme a los programas y subprogramas aprobados.

c). Ajustaron y ejecutaron los programas de inversión en los términos y montos aprobados y de conformidad con sus partidas; y

d). Aplicaron los recursos provenientes de financiamientos con la periodicidad y forma establecidas por la ley.

II. Elaborar y rendir:

a). A la Comisión de Presupuestos y Cuenta de la Cámara de Diputados, por conducto de la Comisión de Vigilancia, el informe previo, dentro de los diez primeros días del mes de noviembre siguiente a la presentación de la Cuenta Pública del Gobierno Federal y de la del Departamento del Distrito Federal. Este informe contendrá, enunciativamente, comentarios generales sobre:

1) Si la Cuenta Pública está presentada de acuerdo con los principios de contabilidad aplicables al sector gubernamental;

2) Los resultados de la gestión financiera;

3) La comprobación de si las entidades se ajustaron a los criterios señalados en las Leyes de Ingresos y en las demás leyes fiscales, especiales y reglamentos aplicables en la materia, así como en los Presupuestos de Egresos de la Federación y del Departamento del Distrito Federal;

4) El cumplimiento de los objetivos y metas de los principales programa y subprogramas aprobados;

5) El análisis de los subsidios, las transferencias, los apoyos para operación e inversión, las erogaciones adicionales y otras erogaciones o conceptos similares; y

6) El análisis de las desviaciones presupuestales;

b). A la Cámara de Diputados el informe sobre el resultado de la revisión de la Cuenta Pública del Gobierno Federal y de la del Departamento del Distrito Federal, el cual remitirá por conducto de la Comisión de Vigilancia en los diez primeros días del mes de septiembre del año siguiente al de su recepción. Este informe contendrá, además, el señalamiento

de las irregularidades que haya advertido en la realización de las actividades mencionadas en este artículo.

III. Fiscalizar los subsidios, al Departamento del Distrito Federal, a los Estados, a los organismos de la administración pública paraestatal, a los Municipios, a las instituciones privadas, o a los particulares, cualesquiera que sean los fines de su destino, así como verificar su aplicación al objeto autorizado.

En el caso de los Municipios, la fiscalización de los subsidios se hará por conducto del gobierno de la entidad federativa correspondiente.

IV. Ordenar visitas, inspecciones, practicar auditorías, solicitar informes, revisar libros y documentos para comprobar si la recaudación de los ingresos se ha realizado de conformidad con las leyes aplicables en la materia y, además eficientemente.

V. Ordenar visitas, inspecciones, practicar auditorías, solicitar informes, revisar libros y documentos, inspeccionar obras para comprobar si las inversiones y gastos autorizados a las entidades, se han aplicado eficientemente al logro de los objetivos y metas de los programas y subprogramas aprobados y, en general, realizar las investigaciones necesarias para el cabal cumplimiento de sus atribuciones.

VI. Solicitar a los auditores externos de las entidades, copias de los informes o dictámenes de las auditorías por ellos practicadas y las aclaraciones, en su caso, que se estimen pertinentes.

VII. Establecer coordinación en los términos de esta ley, con la Secretaría de Programación y Presupuesto, a fin de uniformar las normas, procedimientos, métodos y sistemas de contabilidad y las normas de auditoría gubernamentales, y de archivo contable de los libros y documentos justificativos y comprobatorios del ingreso y del gasto públicos.

VIII. Fijar las normas, procedimientos, métodos y sistemas internos para la revisión de la Cuenta Pública del Gobierno Federal y de la del Departamento del Distrito Federal.

IX. Promover ante las autoridades competentes el fincamiento de responsabilidades, y

X. Todas las demás que le correspondan de acuerdo con esta ley, su reglamento y disposiciones que dicte la Cámara de Diputados.

La revisión de la cuenta pública del Departamento del Distrito Federal precisará el ingreso y el gasto públicos, determinará el resultado de la gestión financiera, verificará

si el ingreso deriva de la aplicación de las Leyes de Ingresos y de las leyes fiscales, especiales y los reglamentos que rigen en la materia, comprobará si el gasto público se ajustó a los Presupuestos de Egresos de la Federación y del Departamento del Distrito Federal y si se han cumplido los programas y subprogramas aprobados.

La revisión no sólo comprenderá la conformidad de las partidas de ingresos y egresos, sino que se extenderá a una revisión legal, económica y contable del ingreso y del gasto públicos y verificará la exactitud y la justificación de los cobros y pagos hechos, de acuerdo con los precios y tarifas autorizados o del mercado, y de las cantidades erogadas.

Si de la revisión aparecieren discrepancias entre las cantidades gastadas y las partidas respectivas de los presupuestos, o no existiere exactitud o justificación en los gastos hechos, o en los ingresos percibidos, se determinarán las responsabilidades procedentes y se promoverá su fincamiento ante las autoridades competentes.

En síntesis, en virtud de que el Sistema de Transporte Colectivo es un organismo descentralizado de la Administración Pública y que se encuentra sujeto a control presupuestal, su control y evaluación le corresponde tanto al Ejecutivo Federal como a la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión. La función de control así como la de evaluación son una etapa del proceso de la planeación, y por lo tanto deberían quedar reguladas por la misma Ley de Planeación, desafortunadamente en esta materia existe tal dispersión normativa que se hace complicado tener una precisión sobre las reglas que deben aplicarse a los organismos descentralizados.

En las anteriores líneas se encuentra un punto de vista, lo que quiere decir que es probable que algunas de las precisiones normativas antes expuestas no sean aplicables tan textualmente pues como sabemos varios artículos de la Ley Federal de Entidades Paraestatales y de la L.P.C.G.P. nos remiten a los lineamientos que deben dictar tanto la Secretaría de Programación y Presupuesto como la Secretaría General de la Contraloría de la Federación. Es más, existen opiniones en el sentido de que es exclusivamente la Cámara de Diputados a quien corresponde el control de la administración pública y de que la Contraloría está invadiendo un campo que no es de la competencia del Ejecutivo.

Hecha la salvedad anterior, convendría formular una recopilación de las normas que en materia de control y evaluación deben aplicarse al Metro, que contará con el visto bueno tanto de la S.P.P. como de la Contraloría, dependencias del Ejecutivo a las cuales se les asigna funciones de interpretación jurídica para efectos administrativos.

En cuanto a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, el Sistema de Transporte Colectivo se somete a las disposiciones del Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, expedido por el Presidente Manuel Avila Camacho, y que se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 14 de abril de 1942.

De conformidad con dicho reglamento el transporte local de pasajeros en el Distrito Federal, es un servicio público, cuya prestación es facultad del Departamento de dicha entidad, al que en ejercicio de esta facultad corresponde decidir si en vista de las necesidades del público la prestación de dicho servicio debe hacerse por el mismo Departamento, o si esa prestación puede encomendarse a empresas o particulares.

Para la creación del Sistema de Transporte Colectivo se aplicaron los artículos 1o., 5o. y 36 de este Reglamento.

Cabe destacar que según el artículo 36 del mismo ordenamiento el Departamento del Distrito Federal está facultado:

- a) Permitir el establecimiento de nuevos sistemas de transporte de pasajeros en el Distrito Federal.
- b) Permitir el establecimiento de nuevas líneas de transporte.
- c) Permitir ampliaciones de líneas de recorrido existentes.
- d) Exigir que la capacidad de líneas y vehículos en servicio esté en relación con las necesidades del público.
- e) Exigir que se aumente la capacidad de los vehículos en servicio en sistemas y líneas existentes, hasta los límites compatibles con las características de las calles por donde ser hacen los recorridos.
- f) Fijar itinerarios, horarios, especificaciones y tarifas;
- g) Redistribuir las líneas de acuerdo con las necesidades impuestas por la planeación del tránsito.
- h) Permitir el establecimiento de una nueva línea que opere sobre una ya existente en los casos previstos por este Reglamento; y
- i) Disminuir en las corrientes de tránsito el número de vehículos destinados al servicio de transporte público que circulen de vacío.

NOTAS DEL TERCER CAPITULO.

(1) Burgoa Orihuela, Ignacio. Diccionario de Constitucional Garantías y Amparo, 2ª edición, Porrúa, México 1989.

(2) Serra Rojas, Andrés. Derecho Administrativo tomo 1, Porrúa México 1985, págs. 471 a 681.

(3) Ibid. págs. 662 a 667.

(4) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, título tercero, capítulo II, sección III, artículo 73, fracción VI, base I; capítulo 3, artículo 89, fracción I y II, artículos 90, 92 y 93.

Diario Oficial 05-II-17.

Reformar Diario Oficial 02-XI-83

(5) Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, capítulo único, artículo 1º, 3er. párrafo; Artículos 3º y 9º título segundo; capítulo 1º, artículos 21 y 32 fracciones XII a XVI; artículos 34 fracciones XVII y XIX; título tercero; capítulo único; artículos 45 y 46 fracciones a, b, c; artículos 50 a 54.

Diario Oficial 29-XII-76.

Reformas Diario Oficial 18-IV-64.

(6) Ley Federal de Entidades Paraestatales.

Diario Oficial 14-V-86.

Reglamento de la Ley Federal de Entidades Paraestatales.

Diario Oficial 26-I-90.

(7) Ley de Planeación.

Diario Oficial 05-I-83.

Reformas Diario Oficial 01-V-83.

(8) Ley General de Deuda Pública, capítulo primero, artículo 1º, fracción III, artículo 2º, fracciones I a V; artículo 3º; capítulo segundo, artículo 4º, fracciones I, II a VII; capítulo tercero artículos 9º a 16; capítulo 4º artículos 17 y 18, capítulo 5º, artículos 19 a 22; capítulo 6º, artículos 23 a 26; capítulo 7º, artículos 27 a 29; capítulo octavo, artículo 30, fracciones a y b; artículos 31 y 32, fracciones I a VII.

Diario Oficial 21-XII-76.

(9) Ley de Presupuesto Contabilidad y Gasto Público Federal.

Diario Oficial 30-12-76.

Reformas Diario Oficial 01-I-82.

Reglamento de la Ley de Presupuesto Contabilidad y Gasto Público Federal. Diario Oficial 18-XI-81.

(10) Ley Orgánica de la Tesorería de la Federación, Diario Oficial 24-XII-53.

(11) Ley General de Bienes Nacionales. Artículo 2º, fracciones I, IV, V y X; Artículo 9º; Artículos 11 y 12, fracciones I, II, III y IV; Artículos 14 y 15; Artículos 16 y 17, fracciones III y V; Artículos 18 y 19, fracciones I a VIII; Artículos 20 a 28, Artículos 33 y 34, fracción VI, Artículos 35 y 36, Artículo 59; Artículos 60 a 63, fracciones I, II y III, V a VII; Artículos 64 a 74, fracción III; Artículos 75 y 76; Artículos 83, 84 y 85 fracciones I a VIII; Artículos 87 a 90, fracción III; Artículos 91 y 92; Artículos 96 a 99. Diario Oficial 08-I-82.

(12) Ley de Obras Públicas, Artículo 1º, fracción V; Artículo 2º, fracciones I a III, Artículo 3º, fracciones III, IV y V; Artículos 4º a 11; Artículo 12, fracciones I a VII; Artículos 13 y 14, fracciones I a IV; Artículos 16 y 17, fracciones I a VIII; Artículo 26, Artículos 28 y 29, fracciones I, II y III; Artículos 30 y 31, fracciones I a VI, Artículos 32 a 37, fracciones I y II, Artículos 38 a 48, 50 a 57; Artículos 59, 64, fracciones I, II y III; Artículos 70, 71 y 72; Artículo 73, fracciones I a VIII; Artículo 74, fracciones I, II y III. Diario Oficial 30-XII-80.

Reformas Diario Oficial 31-XII-84.

Reglamento de la Ley de Obras Públicas, Diario Oficial 13-II-85.

(13) Ley de Expropiación, Diario Oficial 05-XI-36.

Reformas Diario Oficial 30-XII-49.

(14) Ley General de Asentamientos Humanos, Diario Oficial 26-V-76.

Reformas Diario Oficial 07-II-84.

(15) Ley del Desarrollo Urbano del Distrito Federal, Diario Oficial 07-I-76.

(16) Ley de Adquisiciones Arrendamientos y Prestación de Servicios Relacionados con Bienes Muebles, Diario Oficial de la Federación 08-II-85.

Reglamento de la Ley de Adquisiciones Arrendamientos y Prestación de Servicios Relacionados con Bienes Muebles, Diario Oficial de la Federación 13-II-90.

(17) Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, Diario Oficial 31-XII-82.

(18) Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, Artículo 23, fracción I inciso 2º. Diario Oficial 29-XII-78. Reformas Diario Oficial 16-XII-83.

(19) Decreto de Creación del Sistema de Transporte Colectivo, 29-IV-67.

Reformas y Adiciones Diario Oficial 04-I-68 y 21-VI-84.

(20) Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal.

Diario Oficial 14-IV-42.

Reformas Diario Oficial 26-VII-45, 10-IV-48 y 25-V-49.

(21) De conformidad con la Ley que la regula, la Tesorería de la Federación es la institución pública encargada del resguardo de los valores monetarios propiedad del Gobierno Federal y sus entidades paraestatales. Tal función la desempeña por disposición de la Ley el Banco de México.

(22) La expropiación, que etimológicamente significa fuera de la propiedad, es un instrumento administrativo de Derecho Público, un modo que tiene el Estado para adquirir el dominio de ciertos bienes por causas de utilidad pública. Serra Rojas, Andrés. Op. Cit., T II, páginas 324 a 331.

(23) Para los efectos de la Ley del Desarrollo Urbano del Distrito Federal se entiende por estructura vial y sistema de transporte, el conjunto de elementos necesarios para el traslado de personas y bienes dentro del Distrito Federal.

(24) Acuerdo del Consejo de Administración del Sistema de Transporte Colectivo, donde fija una nueva administración descentralizada por líneas.

(25) La obligatoriedad de los instrumentos de la planeación nacional deriva tanto del artículo 47 de la Ley Federal de Entidades Paraestatales como de los Arts. 2o., 9o., 10, 22, 24, 27, 28 y 32 de la Ley de Planeación.

Por Planeación Nacional del Desarrollo se entiende legalmente la ordenación racional y sistemática de acciones que en base al ejercicio de las atribuciones del Ejecutivo Federal en materia de regulación y promoción de la actividad económica, social, política y cultural, tiene como propósito la transformación de la realidad del país, de conformidad con las normas, principios y objetivos que la propia Constitución y la Ley de Planeación establece.

(26) El artículo 6o. de la Ley General de Deuda Pública dispone: " Las entidades del sector público feder requerirán la autorización previa de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para efectuar negociaciones oficiales, gestiones informales o exploratorias sobre la posibilidad de acudir al mercado externo de dinero y capital.

Para obtener esta autorización deberán proporcionar a dicha secretaría sus programas financieros anuales y de mediano y

largo plazo, así como la demás información que se les solicite, a fin de determinar sus necesidades de crédito.

Para la contratación de financiamientos internos, en cuanto a las entidades a que se refieren las fracciones III a VI del artículo primero de esta Ley, bastará la autorización de sus respectivos órganos de gobierno. En éstos casos, el Director General de la entidad de que se trate o equivalente informará sobre el particular a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público."

En el artículo 7o. de la misma ley se dispone que: "El manejo que hagan las entidades de recursos provenientes de financiamientos contratados en los términos de ésta ley, será supervisado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la que podrá coordinarse con la Secretaría de Estado o Departamento Administrativo al que corresponda el sector respectivo."

(27) Con base en el artículo 32 Bis de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal a la Secretaría de la Contraloría General de la Federación le corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I. Planear, organizar y coordinar el sistema de control y evaluación gubernamental. Inspeccionar el ejercicio del gasto público federal y su congruencia con los presupuestos de egresos;

II. Expedir las normas que regulen el funcionamiento de los instrumentos y procedimientos de control de la administración pública federal.

III. Vigilar el cumplimiento de las normas de control y fiscalización, así como asesorar y apoyar a los órganos de control interno de las dependencias y entidades de la administración pública federal;

IV. Establecer las bases generales para la realización de auditorías en las dependencias y entidades de la administración pública federal, así como realizar las auditorías que se requieran a las dependencias y entidades en sustitución o apoyo de sus propios órganos de control;

V. Comprobar el cumplimiento, por parte de las dependencias y entidades de la administración pública federal de las obligaciones derivadas de las disposiciones en materia de planeación, presupuestación, ingresos, financiamiento, inversión, deuda, patrimonio y fondos y valores de la propiedad o al cuidado del Gobierno Federal;

VI. Realizar, por sí o a solicitud de las Secretarías de Hacienda y Crédito Público, de Programación y Presupuesto o de la coordinadora del sector correspondiente, auditorías y

evaluaciones a las dependencias y entidades de la administración pública federal con el objeto de promover la eficiencia en sus operaciones y verificar el cumplimiento de los objetivos contenidos en sus programas;

VII. Inspeccionar y vigilar directamente o a través de los órganos de control que las dependencias y entidades de la administración pública federal cumplan con las normas y disposiciones en materia de: sistemas de registro y contabilidad contratación y pago de personal, contratación de servicios, obra pública, adquisiciones, arrendamientos, conservación, uso, destino, afectación, enajenación, y baja de bienes muebles e inmuebles, almacenes y demás activos y recursos materiales de la administración pública federal;

VIII. Opinar, previamente a su expedición, sobre los proyectos de normas de contabilidad y de control en materia de programación, presupuestación, administración de recursos humanos, materiales y financieros que elabore la Secretaría de Programación y Presupuesto, así como sobre los proyectos de normas en materia de contratación de deuda y de manejo de fondos y valores que formule la Secretaría de Hacienda y Crédito Público;

IX. Designar a los auditores externos de las entidades y normar y controlar su actividad;

X. Proponer la designación de comisarios o sus equivalentes en los órganos de vigilancia en los consejos o juntas de gobierno y administración de las entidades de la administración pública estatal;

XI. Opinar sobre el nombramiento, y en su caso, solicitar la remoción de los titulares de las áreas de control de las dependencias y entidades. Tanto en este caso, como en las de las dos fracciones anteriores, las personas propuestas o designadas deberán reunir los requisitos que establezca la Secretaría;

XII. Coordinarse con la Contaduría Mayor de Hacienda para el establecimiento de los procedimientos necesarios que permitan a ambos órganos el cumplimiento de sus respectivas responsabilidades;

XIV. Informar anualmente al titular del Ejecutivo Federal sobre el resultado de la evaluación de las dependencias y entidades de la administración pública federal que hayan sido objeto de fiscalización, e informar a las autoridades competentes, si así fuere requerida, el resultado de tales intervenciones.

CONCLUSIONES.

PRIMERA. La expansión de los espacios urbanos de las sociedades dificulta la prestación de servicios tales como agua, luz, drenaje, vivienda, escuelas. Obviamente la prestación del servicio urbano también es cada vez más difícil de proporcionarse ya que la demanda crece a un ritmo más acelerado que la oferta de transporte urbano.

SEGUNDA. En la ciudad de México sea privilegiado el transporte privado, el uso del automóvil, sobre los medios colectivos de transportación. Esto ha generado una fisionomía urbana de avenidas, bulevares, circuitos, viaductos, puentes y subterráneos que alientan el uso del transporte privado en un asentamiento humano sobre poblado.

TERCERA. La preeminencia del transporte privado generó un cúmulo de problemas que a la fecha no han encontrado solución: La contaminación ambiental, el congestionamiento vehicular, la reducción de los espacios recreativos en beneficio de los equipamientos vehiculares, el consumo irracional de la gasolina, etc.

CUARTA. Desde la creación del Sistema de Transporte Colectivo, la Ciudad de México inició un período de transformación del servicio metropolitano de transporte. El Metro constituye el medio de transporte fundamental de la ciudad, y su desarrollo y ampliación permitirá que el mejor sistema de transporte que tiene la ciudad desaliente el uso del automóvil y, con ello, se inicie la solución de los problemas que genera el transporte privado.

El Sistema de Transporte Colectivo, Organismo Descentralizado de la Administración Pública nace por Decreto Presidencial publicado el 29 de abril de 1967.

El Decreto de su creación, como acto jurídico-administrativo cumple los requisitos de legalidad que establece el artículo 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, según el cual todo acto de autoridad debe ser:

- a) Expedido por autoridad competente;
- b) Motivado; y
- c) Fundamentado.

El Decreto de Creación es expedido por el Presidente de la República en el ejercicio de las facultades que le otorgan los artículos 89 fracción I y 73 fracción V base primera de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 5º, 23 fracción I inciso 3º y 24 de la Ley

Orgánica del Departamento del Distrito Federal, 2º de la Ley para el Control por parte del Gobierno Federal de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal.

La motivación para crear el Sistema de Transporte Colectivo es la de dar pronta, adecuada y efectiva satisfacción a las necesidades de transportación de la población del Distrito Federal, mediante los medios y sistemas de transporte de pasajeros que lo realicen en forma segura, rápida y cómoda.

QUINTA. El Sistema de Transporte Colectivo tiene la naturaleza jurídica de un organismo descentralizado de la administración pública, atendiendo a lo que dispone el vigente artículo 45 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, que señala que son organismos descentralizados las entidades creadas por ley o por decreto del Congreso de la Unión o por Decreto del Ejecutivo Federal, con personalidad jurídica y patrimonio propios, cualquiera que sea la estructura legal que adopte.

SEXTA. Atendiendo a lo que dispone el artículo 14 de la Ley Federal de Entidades Paraestatales, el objeto de este Organismo Público Descentralizado, es la prestación de un servicio público de transporte de pasajeros mediante un sistema neumático en el Distrito Federal.

SEPTIMA. Siguiendo la opinión de Andrés Serra Rojas, el Derecho Administrativo es la rama del Derecho Público Interno, constituido por el conjunto de estructuras y principios doctrinales, y por las normas que regulan las actividades directas o indirectas, de la Administración Pública como órgano del Poder Ejecutivo Federal, la organización, funcionamiento y control de la cosa pública; sus relaciones con los particulares, los servicios públicos y demás actividades estatales.

De aquí desprendemos que siendo el Sistema de Transporte Colectivo un Organismo Descentralizado de la Administración Pública del Distrito Federal, que por disposición constitucional está encomendada al Presidente de la República, su régimen jurídico administrativo está constituido por el conjunto de las normas que regulan la organización, funcionamiento, control y evaluación del organismo así como la prestación del servicio público que tiene a su cargo.

Este régimen jurídico administrativo está compuesto de las disposiciones tanto de índole constitucional, de leyes secundaria, reglamentos, decretos y acuerdos que se analizan o que se analizaron en el capítulo tercero de este trabajo. De cuyo estudio establecemos la conveniencia de simplificar en un solo cuerpo normativo y de reducir las estructuras administrativas de la prestación del servicio público de

transporte de pasajeros que llevan a cabo organismos descentralizados como el Sistema Urbano de Transporte "Ruta 100", el Sistema de Transportes Eléctricos y el Sistema de Transporte Colectivo.

Dentro de la nueva estructura jurídica y administrativa pública que pudiera crearse, el Metro ocuparía el nivel central, el medio de transporte en torno al cual girarían los restantes. De esta manera, podría simplificarse la estructura administrativa del Departamento del Distrito Federal, de la cual desaparecería la llamada Coordinación del Transporte Urbano, pudiéndose planear el transporte urbano público a través de un solo organismo.

transporte de pasajeros que llevan a cabo organismos descentralizados como el Sistema Urbano de Transporte "Ruta 100", el Sistema de Transportes Eléctricos y el Sistema de Transporte Colectivo.

Dentro de la nueva estructura jurídica y administrativa pública que pudiera crearse, el Metro ocuparía el nivel central, el medio de transporte en torno al cual girarían los restantes. De esta manera, podría simplificarse la estructura administrativa del Departamento del Distrito Federal, de la cual desaparecería la llamada Coordinación del Transporte Urbano, pudiéndose planear el transporte urbano público a través de un solo organismo.

B I B L I O G R A F I A

ACOSTA Romero, Miguel. Derecho Bancario. Panorama del Sistema Financiero Mexicano 3ª Edición, Editorial Porrúa, México, 1986, XXXVIII, 823 páginas.

ACOSTA Romero, Miguel. Teoría General del Derecho Administrativo. 1er. Curso 9ª Edición, Editorial Porrúa XXXIV, 897 páginas.

ACOSTA Romero, Miguel. Segundo Curso de Derecho Administrativo, Editorial Porrúa, México 1989 XLIV, 955 páginas.

ACOSTA Romero, Miguel y Martínez Morales Rafael: Catálogo de Ordenamientos Jurídicos de la Administración Pública Federal. Panorama de la Legislación Administrativa 3ª Edición actualizada, Editorial Porrúa, México, 1989, 263 páginas.

BURGOA, Ignacio. Derecho Constitucional Mexicano 7ª Edición, Editorial Porrúa, México, 1989, 1058 páginas.

BURGOA, Ignacio. Diccionario de Derecho Constitucional Mexicano Garantías y Amparo, 2ª Edición, Editorial Porrúa, México, 1989, 459 páginas.

CARPISO, Jorge. La Constitución Mexicana de 1917. 7ª Edición, Editorial Porrúa, México 1986, 615 páginas.

FRAGA, Gabino. Derecho Administrativo. 29ª Edición, Editorial Porrúa, México, 1990, 506 páginas.

GARCIA Sagui, Gerardo. Tesis, Propuesta para un Departamento de Personal en una Empresa Descentralizada 222 páginas.

MUJICA Montoya, Emilio. Corriendo las Bases, Ediciones el Caballito, México, 1990, 154 páginas.

OLIVERA Toro, Jorge Manuel. Manual de Derecho Administrativo, Editorial Porrúa, México, 1988, 382 páginas.

SERRA Rojas, Andrés. Ciencia Política. La Proyección de la Teoría General del Estado. 9ª Edición, Editorial Porrúa, México, 1988, 798 páginas.

SERRA Rojas, Andrés. Derecho Administrativo tomo I, Editorial Porrúa, México, 1985, 773 páginas.

SERRA Rojas, Andrés. Derecho Administrativo. 2 tomos. Doctrina, Legislación y Jurisprudencia. 14ª Edición. Editorial Porrúa, 1988, 853 y 765 páginas.

SERRA Rojas, Andrés. Derecho Económico. 2ª Edición con la colaboración del Lic. Andrés Serra Rojas Belari. Editorial Porrúa, México 1990. XXIII, 750 páginas.

TENA Ramírez, Felipe, Leyes Fundamentales de México 1908-1989, Editorial Porrúa, México 1989 XXIV.

TENA Ramírez, Felipe. Derecho Constitucional Mexicano 24ª Edición, Editorial Porrúa, México 1990 XI, 651 páginas. 1053 páginas.

VALERO, Calvete Francisco Javier. Transportes Urbanos, Editorial Dossat, S.A. de C.V., México, 1979, 187 páginas.

R E V I S T A S

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL. Programa Integral de Transporte, México, 1990, 35 páginas.

DEPARTAMENTO DE RELACIONES PUBLICAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO. Más Allá de Trenes y Andenes, México Distrito Federal, 1990, 23 páginas.

GERENCIA DE INGENIERIA Y DESARROLLO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO. El Metro de la Ciudad de México es Algo Más. Boletín Técnico Informativo trimestral número 4 junio de 1989. Departamento de Ingeniería y Desarrollo Tecnológico, Coordinación de Información y Difusión Técnica del Sistema de Transporte Colectivo, México, D.F., 1989, 23 páginas.

REYNOSO GOMEZ ANDRES, Un Metro que Crece. Boletín Técnico Informativo trimestral número 3 diciembre de 1988, Departamento de Ingeniería y Desarrollo Tecnológico, Coordinación de Información y Difusión Técnica del Sistema de Transporte Colectivo, México, D.F., 1988, 21 páginas.

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO. El Metro de la Ciudad de México, Anuario de 1982, Editorial Racsy, S.A. de C.V., México, D. F., 1982, 107 páginas.

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO. Informe Anual de 1989, Editorial Litho Offset Andina, S.A. de C.V., México, D.F. 1990, 58 páginas.

OSORIO CORPI ISAAC. Coordinación General del Transporte. El Transporte Urbano y el Sistema Vial de la Ciudad de México, Tijuana, Baja California Norte, 1988, 74 páginas.

ZAMUDIO RAMIREZ EDUARDO, La Planeación del Metro de la Ciudad de México, ISTME, S.A. de C.V., México, Distrito Federal, 1990, 53 páginas.

F U E N T E S .

LEGISLACION

CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Prestación de Servicio Relacionados con Bienes Muebles.

Ley del Desarrollo Urbano del Distrito Federal.

Ley de Expropiación.

Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos.

Ley General de Asentamientos Humanos.

Ley General de Bienes Nacionales.

Ley General de Deuda Pública

Ley General de Entidades Paraestatales.

Ley de la Institución Descentralizada de Servicio Público "Servicio de Transportes Electricos" del Distrito Federal.

Ley de Obras Públicas.

Ley Orgánica de la Administración Pública.

Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal.

Ley Orgánica de la Tesorería de la Federación.

Ley de Planeación.

Ley de Presupuesto Contabilidad y Gasto Público.

R E G L A M E N T O S

Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal.

Reglamento de la Ley de Adquisiciones Arrendamiento y Prestaciones de Servicios Relacionados con Bienes Muebles.

Reglamento de la Ley de Obras Públicas.

Reglamento de la Ley de Presupuesto Contabilidad y Gasto Público.

Reglamento de la Ley de Planeación.

D E C R E T O S

Decreto Presidencial, por el que se crea el Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo (Metro).

Decreto Presidencial, por el que las relaciones de trabajo entre el Organismo Público Descentralizado que se denomina Sistema de Transporte Colectivo y sus trabajadores y empleados se regirán por la Ley General de los Trabajadores al Servicio del Estado, reglamentaria del Apartado "B" del Artículo 123 Constitucional.

C I R C U L A R E S.

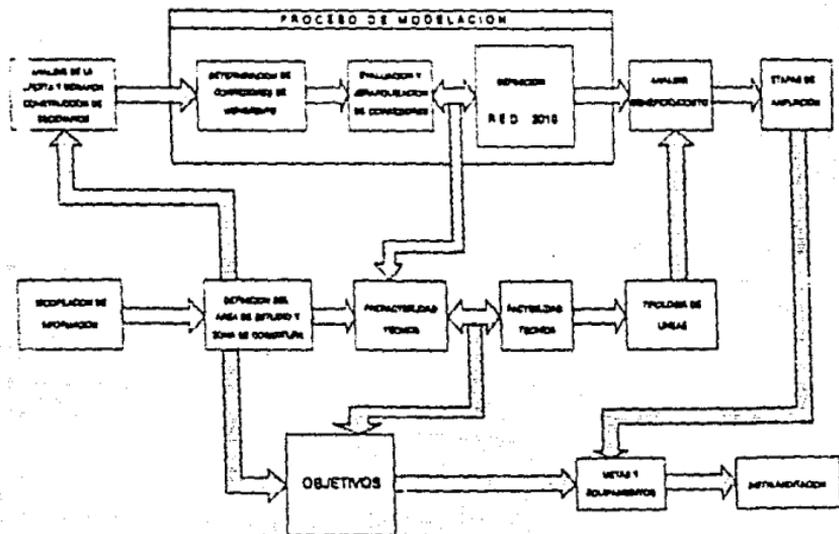
Dirección General del Sistema de Transporte Colectivo. Circular DG/064, 14 de marzo de 1991, mediante la cual se comunica al personal de base y de confianza el acuerdo de descentralización del Metro que adoptó la Junta de Gobierno de la Paraestatal en su asamblea del 30 de enero de 1991.

DIAGRAMAS

CUADROS

ANEXOS

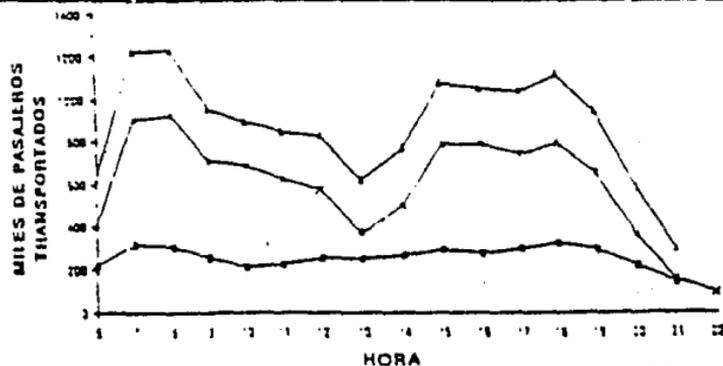
PROGRAMA MAESTRO DEL METRO DIAGRAMA DE ACTIVIDADES



DISTRIBUCION DE VIAJES POR CAUSA EN HORAS PICO

MOTIVO DEL VIAJE	Millones de personas.	%
TRABAJO	7.38	25.0
ESCUELA	5.15	17.5
OTROS	2.5	8.5
REGRESO	14.43	49.0
TOTAL	29.45	100.0

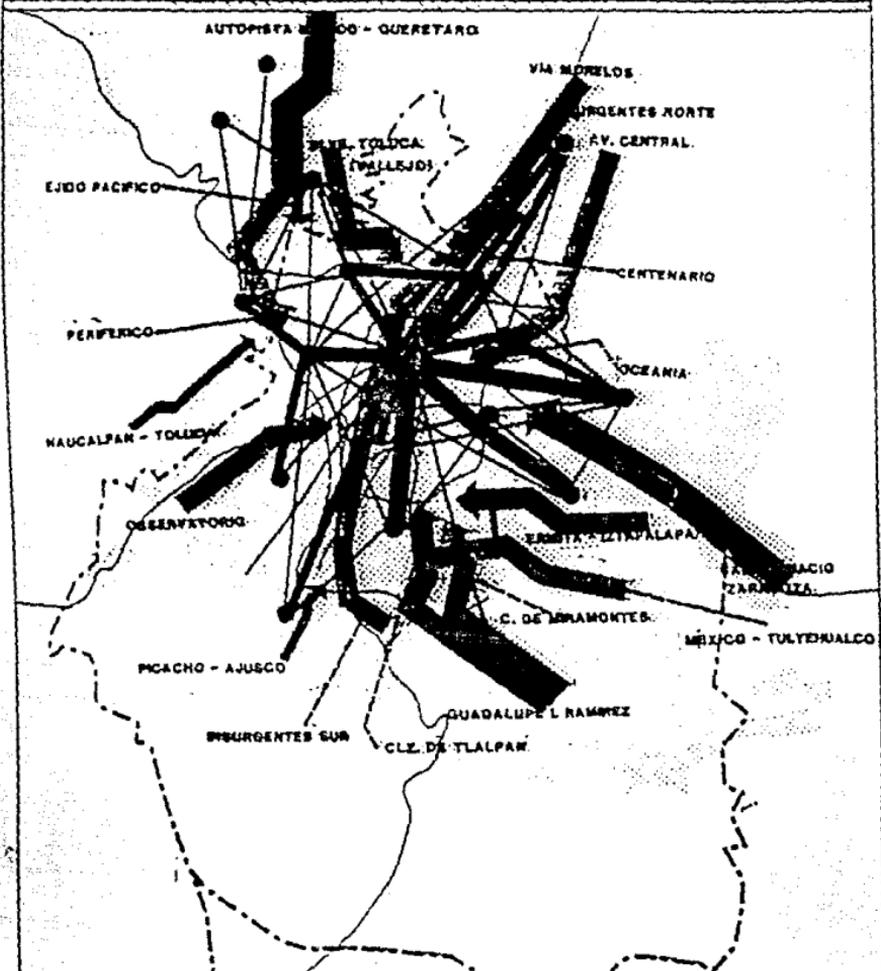
VARIACION HORARIA DE LA DEMANDA EN TRANSPORTE PUBLICO



↓ ↓ ACUMULADO
 ↓ ↓ AUTOBUSES Y COMBIS
 ↓ ↓ METRO

FUENTE: ESTUDIO DE ORIGEN Y DESTINO A BORDO DE
 AUTOBUSES Y TROLEBUSES Y EN ESTACIONES DEL
 METRO. CGT. 1987.

MOVIMIENTO DE POBLACION Y CORREDORES DE TRANSPORTE



SIMBOLOGIA

Miles de Viajes/Hora

▬ De 5 a 15

▬ De 16 a 30

▬ De 31 a 45

▬ Mayor de 45

▬ = Corredores de Transporte

DISTRIBUCION DE VIAJES POR MEDIO DE TRANSPORTE

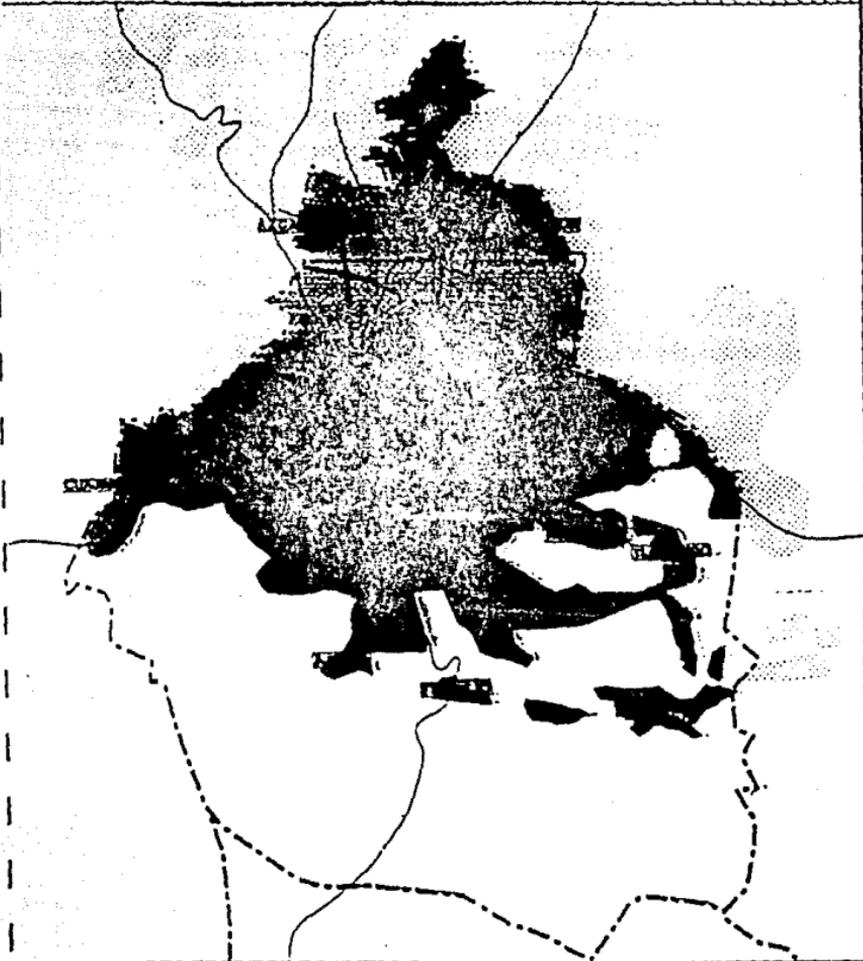
		No. de Vehículos (1)		Personas Transportadas en día laborable. (2)		
Medio						
Distrito Federal	Metro	2,269	0.09%	139,282	4.8	16.30%
	Ruta 100	3,500	0.15%		4.2	14.26%
	STE	450	0.02%		0.535	1.82%
	Combis	50,000	1.99%		7.2	24.45%
	Minibuses					
	Taxis	50,000	1.99%		1.0	3.40%
Estado de México	Autobuses	7,000	0.28%	5.56%	5.5	18.66%
	Combis	19,561	0.78%		1.8	6.11%
	Minibuses					
	Taxis	6,502	0.26%		0.02	0.07%
D.F.	Automóviles Particulares	1'572,180	62.59%	2'372,180	3.3	11.21%
EDO	Automóviles Particulares	800,000 (3)	31.85%		94.44%	1.10
MEX						14.94%
TOTAL		2'511,462		29.45		

(1) Unidades susceptibles de operación.

(2) En Millones

(3) Datos estimados G.E.M.

COBERTURA DEL TRANSPORTE POR ZONAS DE LA CIUDAD



SIMBOLOGIA

-  Zonas con servicio consistente
-  Zonas con servicio deficiente
-  Metro

-  Vialidad Principal
-  Mancha Urbana

EMISIONES POR CONTAMINANTE Y POR SECTOR %						
CONTAMINANTE (1)	Sector					TOTAL
	Transporte	Energía	Industria	Servicios	Suelo	
Oxidos de nitrógeno NOx	65	25	19	1	0	100
Hidrocarburos HC	83	5	12	0	0	100
Óxido de Azufre SO ₂	12	43	42	3	0	100
Partículas Suspendidas PST	12	15	16	1	56	100
Monóxido de Carbono CO	88	1	1	0	0	100
Plomo Pb	100	0	0	0	0	100

(1) El Ozono, contaminante que alcanza recientemente las concentraciones más elevadas, es un contaminante secundario que no es emitido directamente, se forma en la atmósfera a través de complejas reacciones en las que intervienen los NOx, los HC y en cierta medida el CO mediante la intervención de la luz solar.

SECTOR TRANSPORTE ZMCM (1) (2)

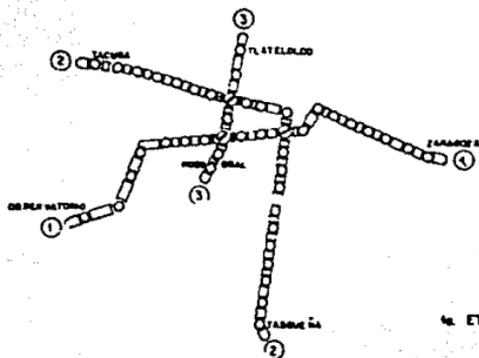
CONSUMO ENERGETICO Y CARGA CONTAMINANTE

MEDIO DE TRANSPORTE	Personas Transportadas en día laborales.	CONSUMO ENERGETICO	EMISIONES CONTAMIN.	CONSUMO DE ENERGIA	CARGA CONTAMINANTE
		$\frac{KCAL \times 10}{DIA}$	$\frac{TON (1)}{DIA}$	$\frac{KCAL}{Personas transportadas}$	$\frac{GRAMOS}{Personas transportadas}$
AUTOS PRIVADOS	4'400.000	8.00	7,430.8	20.000.0	1,857.5
COMBIS Y TAXIS	10'070.000	2.30	1,640.8	2,100.3	174.8
R-100	4'200.000	0.45	213.3	1,071.5	50.7
AUTOBUSES EDO. MEX.	5'500.000	1.03	538.2	1,872.7	96.0
METRO	4'800.000	0.15	13.1	319.2	2.78
TROLEBUS Y TREN LIGERO	535.000	0.01	1.0	212.8	2.12
TOTALES	29'450.000	11.94	10,038.3	4,072.8	341.5

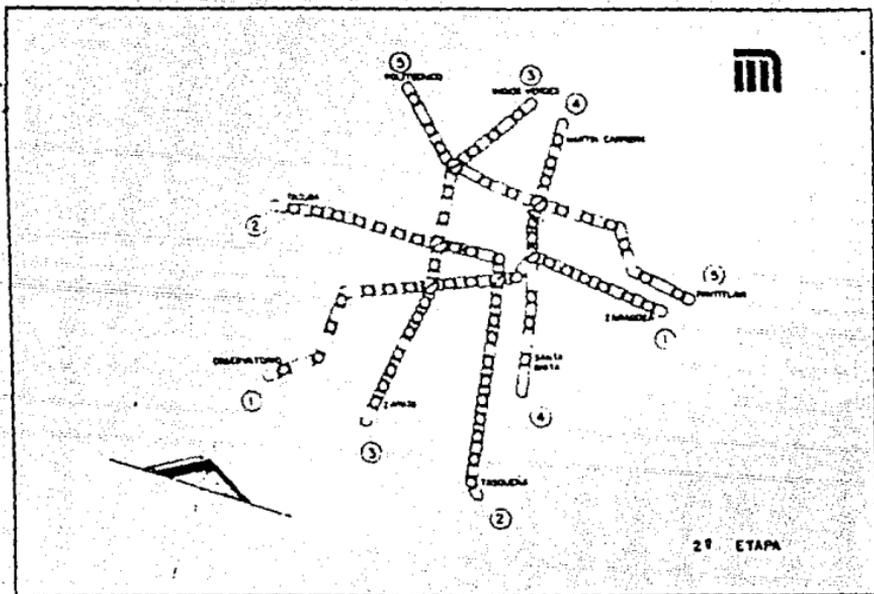
(1) NO INCLUYE TRANSPORTE DE CARGA .

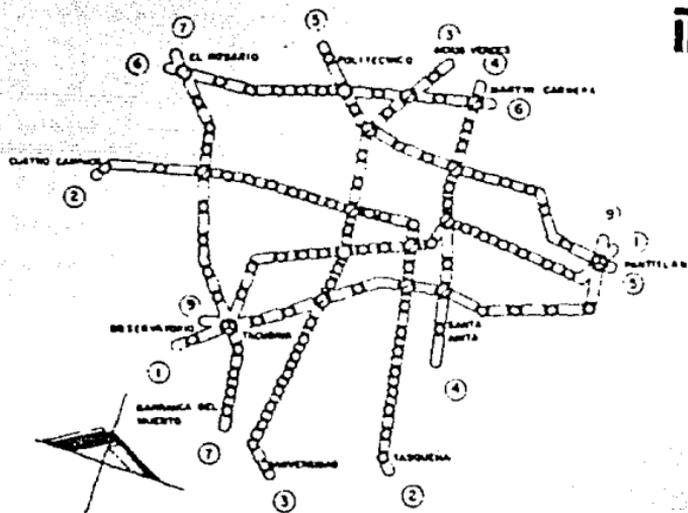
(2) FUENTES: CGT, SEMIP Y ESTIMACIONES DE LA DGRUPE

(3) INCLUYE: NOx ,HC,SO2,PBT,CO Y Pb.



4. ETAPA





49 ETAPA

DIAGRAMAS, CUADROS Y ANEXOS

ANEXO UNO: ESTRUCTURA ORGANICA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

CONSEJO DE ADMINISTRACION.

El Consejo de Administración tiene por objetivo orientar el desarrollo del Sistema de Transporte Colectivo, mediante la definición de políticas y lineamientos que posibiliten una administración y operación congruente de sus actividades y objetivos con los programas del Sector Coordinador y con el Plan Nacional de Desarrollo.

Sus funciones son:

- Dictar las normas y lineamientos para la administración y operación del Sistema.
- Fijar las políticas del Organismo en materia de planeación de la prestación del servicio de transporte masivo.
- Aprobar y someter a la consideración del Sector Coordinador, con la intervención que corresponda de la Secretaría de Programación y Presupuesto, las propuestas de organización de la Institución conforme a las disposiciones aplicables.
- Analizar y aprobar el programa financiero del Sistema y contratar toda clase de créditos y financiamientos que se consideren necesarios para el cumplimiento de las atribuciones y objetivos conferidos con la autorización del Sector Coordinador.
- Evaluar las funciones realizadas por el Organismo y verificar que la aplicación del gasto se realice conforme a los planes y programas establecidos.
- Dictar los lineamientos y directrices necesarias para promover el mejoramiento técnico-administrativo y del servicio del Sistema de Transporte Colectivo en su conjunto.
- Representar legalmente al Sistema en toda clase de juicios civiles mercantiles, penales, laborales y administrativos en los que la Institución sea parte o tercero.
- Realizar los actos y celebrar los contratos y convenios que se requieran para mantener en operación al Sistema.
- Nombrar y remover al Director General del Sistema y en su caso, a los Subdirectores y acordar las bases sobre los nombramientos de los demás funcionarios y personal de confianza.

- Delegar la autoridad y responsabilidad al Director General y demás funcionarios del Organismo, para el cumplimiento de los planes, programas y metas establecidas.

DIRECCION GENERAL.

La Dirección General tiene por objetivo contribuir al mejoramiento del servicio de transporte masivo que requiere la comunidad a través de la ejecución de las atribuciones y facultades conferidas por el Consejo de Administración para dirigir, organizar y controlar los recursos humanos, materiales, financieros y técnicos necesarios para la operación del Sistema de Transporte Colectivo.

Sus funciones son:

- Planear, programar, organizar, dirigir, controlar y evaluar el funcionamiento del sistema en su conjunto, conforme con las directrices emanadas del Consejo de Administración y del Sector Coordinador.

- Dirigir la administración del Sistema de Transporte Colectivo, conforme a las políticas y lineamientos que emita el Consejo de Administración a las normas y disposiciones de carácter legal o administrativo aplicables a su ámbito de operación.

- Representar legalmente a la Institución en los asuntos legales y administrativos que se requieran para dar cumplimiento a las atribuciones y facultades conferidas por el Consejo de Administración.

- Acordar los nombramientos de los funcionarios del Organismo y ordenar a las unidades competentes su expedición.

- Resolver sobre las proposiciones que los funcionarios hagan, para la designación o remoción de su personal de confianza.

- Proponer al Consejo de Administración y al Sector Coordinador, la creación transformación, fusión o extinción de las unidades orgánicas que conforman el Sistema.

- Expedir el Manual de Organización General del Organismo y los demás manuales de organización, de procedimientos y de servicios al público necesarios para su mejor funcionamiento.

- Aprobar el programa financiero del Sistema de Transporte Colectivo y someterlo a la consideración y autorización del Consejo de Administración y del Departamento del Distrito Federal respectivamente.

- Contratar toda clase de créditos y financiamientos que se consideren necesarios para el cumplimiento de las facultades conferidas con la autorización del Sector Coordinador.

- Definir y promover la instrumentación de las medidas necesarias para el mejoramiento técnico-administrativo y del servicio del Sistema de Transporte Colectivo en su conjunto.

Proporcionar la información, los datos o la cooperación que le sean requeridas por el Sector coordinador y demás dependencias del Ejecutivo Federal.

- Analizar y dictaminar sobre los programas institucionales y promover los ajustes que se requieran a los mismos.

- Suscribir los documentos relativos al ejercicio de sus funciones aquellos que le sean señalados por delegación del Consejo de Administración.

DEPARTAMENTO DE RELACIONES PUBLICAS.

El Departamento de Relaciones Públicas tiene por objetivo proporcionar al público usuario información y orientación para el uso de las instalaciones y participar en la organización de eventos nacionales e internacionales en los que intervenga el Sistema de Transporte Colectivo.

Sus funciones son:

- Establecer y mantener comunicación permanente con las instituciones públicas y privadas, nacionales e internacionales que se requieran para difundir y fomentar la imagen del Sistema.

- Proporcionar a la Dirección General y demás funcionarios del Sistema, asesoría en materia de relaciones públicas.

- Establecer y mantener comunicación permanente con la Dirección General de Relaciones Públicas del Departamento del Distrito Federal a efecto de captar las políticas que al respecto se emitan.

- Participar con el Departamento de Comunicación Social en la realización de eventos institucionales de conformidad con los lineamientos marcados por la Dirección General.

- Supervisar la atención que se brinda a los visitantes distinguidos oficiales o privados, así como a los representantes de medios masivos de comunicación, durante su permanencia y recorrido por las instalaciones del Sistema.

- Apoyar a las dependencias del Sistema, instituciones públicas y privadas y medios masivos de comunicación en la distribución de publicaciones dirigidas al público usuario.
- Analizar y canalizar las quejas y sugerencias presentadas por los usuarios.
- Participar en coordinación con el Departamento de Comunicación Social en el mejoramiento de la imagen y las relaciones del Sistema con respecto al público usuario, instituciones públicas y privadas y medios masivos de comunicación.

DEPARTAMENTO DE COMUNICACION SOCIAL.

El Departamento de Comunicación Social tiene por objetivo diseñar y aplicar conforme a las innovaciones tecnológicas en la materia, sistemas de comunicación e información destinados a reafirmar el prestigio del Organismo.

Sus funciones son:

- Elaborar con la participación del Departamento de Relaciones Públicas el material de difusión e información impreso dirigido al público usuario y trabajadores del Sistema.
- Diseñar y mantener actualizado el material de difusión destinado a apoyar las campañas de educación enfocadas al público usuario.
- Participar con el Departamento de Relaciones Públicas en la planeación y realización de campañas de difusión, comunicación y eventos tendientes a sensibilizar al usuario, para lograr su participación en la conservación del equipo y mejoramiento del servicio de transporte.
- Elaborar la síntesis informativa de todos los diarios.
- Elaborar los boletines de prensa.
- Informar a la Dirección General de los cambios de actitud y opinión del público usuario y de las dependencias relacionadas con el servicio que proporciona el Sistema.

CONTRALORIA INTERNA.

La Contraloría Interna tiene por objetivo diseñar, organizar, implantar, establecer y mantener el Sistema Integrado de Control del Organismo para contribuir al óptimo cumplimiento de los programas autorizados, de conformidad con las políticas, normas, lineamientos y demás disposiciones establecidas por la Secretaría de la Contraloría General de la Federación, la Contraloría General del Departamento del Distrito Federal y por la Dirección general.

Sus funciones son:

- Vigilar el cumplimiento del Sistema Integrado de Control, observando que las operaciones financieras y administrativas, los ingresos y egresos que realice el Organismo se ajusten al marco normativo vigente, analizando y evaluando las desviaciones que se presenten, haciéndolas del conocimiento de las áreas competentes para su corrección e informar a la Dirección General y a la Contraloría General del Departamento del Distrito Federal.

- Verificar el estricto cumplimiento de contratos y convenios de obras, de adquisiciones de bienes y de prestación de servicios que celebre el Sistema, así como de las enajenaciones y transacciones de los bienes muebles e inmuebles, mediante la verificación física y pruebas selectivas, con fundamento en las disposiciones legales en vigor.

- Elaborar el Programa Anual de Actividades de la Contraloría, sometiéndolo a la consideración de la Contraloría General del Departamento del Distrito Federal y de la Dirección General del Sistema de Transporte Colectivo.

- Supervisar las auditorías e investigaciones a las áreas del Sistema, revisando y verificando que cumplan con las normas y disposiciones legales aplicables en materia de programación, presupuestación, ingresos y egresos, control y evaluación del gasto público, así como las relativas al financiamiento, inversión, patrimonio, fondos y valores y por lo dispuesto en las normas de racionalidad y disciplina del Gasto Público Federal.

- Cumplir con las disposiciones normativas, de políticas generales y sectoriales que emitan las Secretarías de Hacienda y Crédito Público y Programación y Presupuesto, Contraloría General de la Federación y el Departamento del Distrito Federal.

- Comunicar a la Contraloría del Departamento del Distrito Federal, los hechos que impliquen la comisión de un delito o falta administrativa por los servidores públicos del Organismo.- Participar en los comités técnicos y administrativos de otras dependencias, cuando la actividad a la que se dediquen infiera en el desarrollo y funcionamiento del Sistema.

- Vigilar que las denuncias presentadas por los usuarios en contra de los servidores públicos del Organismo, sean atendidas con oportunidad y de manera apropiada, deslindando responsabilidades.

- Compilar y difundir las normas y recomendaciones que establezca la Secretaría de la Contraloría General de la Federación y la Contraloría General del Departamento del Distrito Federal sobre el control y evaluación de las operaciones del Organismo.

DEPARTAMENTO DE DENUNCIAS Y RESPONSABILIDADES.

El Departamento de Denuncias y Responsabilidades tiene por objetivo recibir, oír y tramitar las quejas y denuncias que presenten los usuarios, así como por el personal del Sistema en relación a las irregularidades administrativas; deslindando responsabilidades de acuerdo a la normatividad vigente.

Sus funciones son:

- Diseñar e implantar los procedimientos necesarios para la recepción y atención de denuncias sobre irregularidades administrativas detectadas entre el personal del Organismo.

- Efectuar el análisis sobre las denuncias de irregularidades administrativas captadas para la delimitación de responsabilidades de acuerdo a la normatividad vigente.

- Levantar actas administrativas en las que se hagan constar las responsabilidades cuando se determinen daños o perjuicios en contra del Sistema y hacerlos del conocimiento de la Dirección General por conducto del Contralor.

- Recibir y atender las quejas y denuncias que se formulen en contra de servidores públicos del Organismo por incumplimiento de sus obligaciones.

- Investigar la veracidad de las denuncias a efecto de recabar e integrar el soporte documental jurídico.

- Emitir comentarios, apegados a derecho, cuando éstos sean requeridos acerca de los diversos actos contractuales en que interviene el Sistema de Transporte Colectivo.

- Evaluar y canalizar hacia las áreas competentes las denuncias sobre irregularidades administrativas a efecto de que se tomen las medidas preventivas o correctivas que procedan.

SUBGERENCIA DE CONTROL.

La Subgerencia de Control tiene por objetivo supervisar la adaptación, organización, implantación y mantenimiento del Sistema Integrado de Control del Organismo, con el objeto de que las acciones del Sistema de Transporte Colectivo se ajusten a la normatividad vigente y contribuir al cumplimiento de los programas autorizados por la Contraloría General y la Dirección General del Organismo.

Sus funciones son:

- Supervisar el cumplimiento de la normatividad aplicable al Sistema de Transporte Colectivo.

- Verificar en coordinación con las áreas competentes, que el Sistema Integrado de Control sea oportuno y confiable a la evaluación de los objetivos programáticos y la correcta utilización de los recursos asignados.

- Vigilar el estricto cumplimiento de las políticas establecidas por la Dirección General del Sistema.

- Proponer las adecuaciones necesarias en las actividades que realiza el Sistema de Transporte Colectivo, acordes con los objetivos del Programa de Simplificación Administrativa.

- Opinar sobre los programas correlativos destinados a lograr una productividad óptima en las actividades desarrolladas por el Sistema.

- Vigilar el estricto cumplimiento de los contratos y convenios de obra, de adquisición de bienes y de prestación de servicios que celebre el Sistema, con organismos públicos y privados.

- Vigilar que las enajenaciones y transacciones de bienes muebles e inmuebles que realice el Sistema, se efectúen de conformidad con las normas y disposiciones aplicables.

- Examinar que el ejercicio del gasto sea congruente con el presupuesto de egresos autorizado.

- Verificar que la información de los estados financieros, presenten razonablemente la situación financiera y, si el uso de los recursos humanos, materiales y financieros se han aplicado adecuadamente.

DEPARTAMENTO DE NORMATIVIDAD

El Departamento de Normatividad tiene por objetivo integrar y difundir las disposiciones que en materia de control interno emita la Coordinadora de Sector, la Secretaría de la Contraloría de la Federación y la Dirección General del Sistema de Transporte Colectivo.

Sus funciones son:

- Compilar, analizar y difundir la normatividad relativa al control en materia de fondos, ingresos y egresos, de registro e información contable, financiera y programática que se requieran para el desarrollo de las actividades del Organismo.

- Investigar y determinar en consideración con las áreas competentes, los requerimientos básicos para el diseño y establecimiento de los sistemas de información sobre normatividad que requiera el control, análisis y evaluación del Organismo.

- Adaptar e implantar el Sistema Integrado de Control, dándole un adecuado seguimiento con el fin de contribuir al cumplimiento de los objetivos programáticos y la adecuada aplicación de los recursos asignados.

- Elaborar y mantener actualizado el Manual de Normas, Políticas, Guías y Procedimientos de Auditoría.

- Vigilar la aplicación de los manuales e instructivos vigentes en el Organismo.

- Evaluar los sistemas de información establecidos.

- Vigilar el cumplimiento de las disposiciones legales aplicables en el desarrollo de las actividades que tienen encomendadas las dependencias del Sistema.

- Difundir las disposiciones que en materia de control expidan o emitan, tanto la Coordinadora de Sector, como las Entidades Normativas correspondientes.

- Verificar el cumplimiento del Programa de Simplificación Administrativa y darle el respectivo seguimiento.

DEPARTAMENTO DE OBRAS Y SERVICIOS.

El Departamento de Obras y Servicios tiene por objeto verificar que las obras y servicios se realicen de acuerdo a los contratos y convenios establecidos y que se adjudiquen de acuerdo a los resultados de los concursos correspondientes, garantizando su cumplimiento mediante la constitución de las fianzas y depósitos que se requieran.

Sus funciones son:

- Vigilar el estricto cumplimiento de contratos y convenios de obras y de prestación de servicios que celebre el Sistema, con organismos públicos y privados.

- Verificar las estimaciones de obra que se presentan para su pago, comprobando que los precios unitarios aplicados estén debidamente autorizados y de acuerdo a las especificaciones y que las deducciones efectuadas sean las marcadas por la ley respectiva.

- Verificar que la celebración de concursos se realice de acuerdo a la normatividad vigente y en caso de no realizarse se justifique plenamente.

- Intervenir en la recepción de las obras terminadas a fin de verificar que éstas, se hayan realizado con los requerimientos y condiciones estipuladas en el contrato y/o convenio.

- Verificar que los servicios que otorga el Sistema, tanto a sus trabajadores como al público en general, sean prestados con la oportunidad y calidad requeridas.

- Verificar que se hayan otorgado las fianzas y depósitos para garantizar el cumplimiento de los contratos y convenios.

- Verificar que las obras por administración directa, se realicen de acuerdo con las disposiciones legales vigentes.

SUBGERENCIA DE AUDITORIA.

La Subgerencia de Auditoría tiene por objetivo la elaboración de los programas de auditorías financieras de resultado de programas, operacionales, técnicas y de legalidad para verificar el cumplimiento de los sistemas y procedimientos financieros, administrativos y de operación, apegados al marco jurídico establecido en el Sistema.

Sus funciones son:

- Revisar la eficiencia obtenida por el Organismo en la asignación y utilización de los recursos a través del diseño y desarrollo de programas de auditoría financiera, de resultado de programas operacionales, técnicas y de legalidad.
- Elaborar los informes de las auditorías que se practiquen, dándolos a conocer a la Dirección General por conducto del Contralor Interno, a efecto de adoptar las medidas correctivas al control interno y corregir desviaciones y deficiencias que se detecten.
- Vigilar el cumplimiento de las observaciones y recomendaciones derivadas de las auditorías, constando el cumplimiento de las medidas correctivas que se hayan acordado.
- Efectuar el seguimiento de las recomendaciones aprobadas.
- Verificar que se tomen las medidas correctivas pertinentes, a fin de corregir las desviaciones y deficiencias derivadas de las auditorías.
- Examinar y evaluar la eficiencia del control interno de las áreas con programas de trabajo a realizar en materia financiera.
- Examinar el aspecto financiero que interviene en la producción de boletos del metro.
- Auxiliar a la auditoría externa, proporcionándole la información que requiera.
- Verificar que en el ejercicio de los recursos presupuestales autorizados se hayan aplicado los criterios de racionalidad, austeridad y disciplina del gasto público.
- Verificar que el sistema contable proporcione información veraz y oportuna.

DEPARTAMENTO DE AUDITORIA FINANCIERA.

El Departamento de Auditoría Financiera tiene por objetivo examinar las operaciones del Sistema, cualquiera que sea su naturaleza para verificar si los estados financieros presentan razonablemente la situación financiera, a efecto de comprobar si la utilización de los recursos se ha realizado de conformidad con las disposiciones legales vigentes.

Sus funciones son:

- Examinar e interpretar los estados financieros del Sistema, así como los registros y la comprobación de sus operaciones.
- Examinar por medio de auditorías financieras a todas las dependencias que integran el Sistema.
- Analizar los informes de auditoría financieras a todas las dependencias que integran el Sistema.
- Analizar los informes de auditoría externa, para atender las sugerencias que competen a Auditoría Financiera y tomarlos en cuenta en la elaboración de los programas a ejecutar.
- Formular las observaciones y recomendaciones tendientes a mejorar la operación de los recursos financieros asignados al Sistema de Transporte Colectivo.

DEPARTAMENTO DE AUDITORIA OPERACIONAL.

El Departamento de Auditoría Operacional tiene por objetivo realizar auditorías operacionales y de legalidad en base al cumplimiento de los sistemas y procedimientos administrativos implantados, y la correcta observancia del marco jurídico establecido en el Sistema, para obtener de su análisis, el grado de eficiencia en la asignación y utilización de los recursos financieros, humanos y materiales.

Sus funciones son:

- Elaborar los programas anuales de trabajo ajustándolos al programa mínimo que fija la Secretaría de la Contraloría General de la Federación, y en su caso efectuar las adecuaciones necesarias.
- Examinar por medio de auditorías operacionales y de legalidad a todas las áreas administrativas que integran el Sistema, así como los procedimientos y operaciones establecidos en las mismas.
- Examinar y evaluar la eficiencia del control interno de las áreas y diagramas operacionales conforme a lo establecido en los programas de trabajo a realizar en las auditorías.
- Vigilar la aplicación de las observaciones y recomendaciones derivadas de la auditoría, para efectuar las medidas correctivas que se hubiere acordado.
- Proveerse de la asesoría técnica especializada necesaria para realizar las revisiones especiales.

- Analizar los informes de auditoría externa, para implementar las sugerencias que competan al Departamento de Auditoría Operacional y tomarlos en cuenta para la elaboración de los programas de trabajo a ejecutar.

- Evaluar que los sistemas operativos contengan los procedimientos necesarios para el desarrollo de sus actividades.

- Verificar que se utilicen los recursos en cantidad y calidad requerida.

GERENCIA JURIDICA.

La Gerencia Jurídica tiene por objetivo representar al Organismo, en todos los actos judiciales y administrativos en que sea parte, así como defender sus intereses y su patrimonio y proporcionar el apoyo requerido por las demás unidades administrativas, en la definición y aplicación de las normas y disposiciones jurídicas.

Sus funciones son:

- Dirigir y coordinar la asesoría legal requerida por las áreas del Organismo, para que sus actividades se realicen conforme a las normas y disposiciones legales aplicables, desahogando las consultas que se le formulen al efecto.

- Coordinar y representar al Sistema en toda clase de juicios civiles, mercantiles, penales, laborales y administrativos en los que el Organismo sea parte o tercero, formulando las promociones que a dicho efecto se requieran, los cuales deberán ser firmadas por quienes tengan las facultades necesarias, para el ejercicio de acciones judiciales y contencioso-administrativas que competan al Sistema y representar al titular del mismo en los juicios respectivos.

- Autorizar los programas de guardias permanentes de abogados.

- Coordinar la participación de la Gerencia en los actos relativos a la revisión del Reglamento de las Condiciones Generales de Trabajo.

- Proponer soluciones por parte del Sistema a la Comisión Mixta de Escalafón en los casos que se requieran.

- Participar en la elaboración de proyectos de los contratos de Orden Civil, Mercantil o de cualquier otro orden que le sean requeridos por las diferentes áreas del Organismo, en los que éste sea otorgante.

- Tramitar y decidir en su caso, sobre sanciones administrativas a trabajadores del Organismo, en lo relativo a faltas cometidas por éstos conciliatorias de las Condiciones Generales de Trabajo.
- Informar a la Dirección General sobre el avance y cumplimiento de las metas y programas encomendados.

DEPARTAMENTO DE RELACIONES LABORALES.

El Departamento de Relaciones Laborales tiene por objetivo asesorar y representar al Sistema de Transporte Colectivo en todos los asuntos de materia laboral ante los tribunales correspondientes, así como sancionar a los trabajadores conforme a las Condiciones Generales de Trabajo.

Sus funciones son:

- Asesorar a las distintas áreas del Sistema en toda clase de asuntos laborales.
- Representar al Sistema en toda clase de asuntos laborales ante el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje o cualquier otra autoridad en la materia.
- Investigar e instrumentar actas administrativas y en su caso, determinar las sanciones por infracciones a las Condiciones Generales de Trabajo.
- Levantar actas por pérdidas o extravío de credenciales de identificación de trabajadores del Sistema.
- Participar en la elaboración de las actas relativas a la revisión anual del Reglamento que fija las Condiciones Generales de Trabajo en el Organismo.
- Representar al Organismo ante la Comisión Mixta de Escalafón.
- Representar al Organismo ante la Comisión de Seguridad e Higiene y cualquier otra que se forme con objeto de atender asuntos del orden laboral.
- Dictaminar los accidentes de trabajo en el Sistema de Transporte Colectivo.
- Revisar, clasificar y tramitar la correspondencia que le sea turnada por las áreas del Organismo en materia laboral.
- Atender las relaciones obrero patronales con el Sindicato del Sistema de Transporte Colectivo.

- Intervenir en la elaboración o modificaciones de los diversos reglamentos que regulen las relaciones laborales del Organismo.
- Participar en la elaboración de los instrumentos técnico-administrativos necesarios para orientar las actividades del Departamento.
- Las demás que sean afines a las antes descritas que le encomiende al titular del área.

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS JURIDICOS.

El Departamento de Servicios Jurídicos tiene por objetivo representar al Sistema, brindar defensoría a los trabajadores de acuerdo a lo que establecen las Condiciones Generales de Trabajo y proporcionar asesoría en materia jurídica a las unidades administrativas y del mismo, para que sus actos se ajusten a derecho.

Sus funciones son:

- Asesorar a las distintas áreas del Sistema en toda clase de asuntos penales y al personal del mismo, de acuerdo a lo establecido en las Condiciones Generales de Trabajo.
- Representar al Sistema, como denunciante, querellante agravante o como acusado en toda clase de asuntos de materia penal. Tramitar y controlar la correspondencia del Sistema relacionada con la rama penal, así como formular los proyectos de contestación de la misma.
- Atender los problemas que se presentan con motivo de accidentes y/o incidentes que afecten a los usuarios o bienes del sistema, siempre que se trate de asuntos de naturaleza contenciosa.
- Levantar actas de hechos delictuosos que afecten los intereses del Sistema y realizar las investigaciones y seguimientos correspondientes.
- Dar trámite a las órdenes judiciales y de autoridad administrativa que deban cumplirse por parte de las áreas del Sistema.
- Revisar y dar seguimiento a las gestiones ante las autoridades administrativas, relacionadas con la operación e intereses del Sistema.
- Participar en la elaboración de los instrumentos técnico-administrativos necesarios para orientar las actividades del Departamento.

- Las demás que sean afines a los antes descritos, que le encomiende el titular del área.

DEPARTAMENTO DE LO CONTENCIOSO.

El Departamento Lo Contencioso tiene por objetivo asesorar a las unidades administrativas del Sistema de Transporte Colectivo, cuando así se requiera, en asuntos de materia civil y mercantil a efecto de que sus actos se ajusten a las normas y disposiciones de carácter legal aplicables.

Sus funciones son:

- Representar al Sistema en los términos de los mandatos que se expidan, en toda clase de asuntos y litigios de carácter civil, administrativo, mercantil y/o fiscal.

- Desempeñar la delegación que el titular le otorgue en materia de amparo o en su caso, la autorización para intervenir en los procedimientos constitucionales en los que el Sistema sea quejoso o tercero perjudicado.

- Tramitar la correspondencia del Sistema en materia civil, administrativa, mercantil y/o fiscal y formular los proyectos de contestación de la misma.

- Efectuar la reclamación, en la vía administrativa, para hacer efectivas las garantías que se hayan otorgado en favor del Sistema.

- Revisar y dictaminar los contratos que en materia civil o mercantil elaboren otras áreas, incluyendo los contratos de obra pública, que sean puestos a su consideración.

- Revisar las fianzas que presentan los contratistas y proveedores, al contratar con el Sistema de Transporte Colectivo.

- Participar en la elaboración de los instrumentos técnico-administrativos para orientar las actividades del Departamento.

- Las demás que sean afines a las antes descritas, que le encomiende el titular del área.

DEPARTAMENTO CONSULTIVO Y DE LEGISLACION.

El Departamento Consultivo y de Legislación tiene por objetivo compilar las leyes, reglamentos, decretos, tesis jurisprudenciales y en general todas las disposiciones de carácter legal, relacionadas con la esfera de competencia del Organismo, así como dar la asesoría requerida por las unidades administrativas del mismo.

Sus funciones son:

- Proporcionar la asesoría requerida por las distintas áreas del Sistema en toda clase de asuntos de carácter administrativo, civil, mercantil y de legislación.
- Participar la asesoría requerida por las distintas áreas del Sistema en toda clase de asuntos de carácter administrativo, civil, mercantil y de legislación.
- Participar en las reuniones, concursos, juntas y demás eventos relacionados con la Gerencia Jurídica.
- Gestionar los asuntos de carácter administrativo relacionados con los bienes muebles e inmuebles que constituyen el patrimonio del Sistema.
- Realizar las labores de compilación legislativa, jurisprudencial y en general de todas las disposiciones de carácter legal, que tengan incidencia con la operación del Sistema de Transporte Colectivo.
- Elaborar los contratos en materia administrativa en que el Sistema sea parte y le sean requeridos.
- Organizar, actualizar y custodiar la biblioteca jurídica del Sistema.
- Realizar trámites administrativos migratorios en los casos que se requiera, en favor de los técnicos extranjeros que presten asistencia técnica al Sistema.
- Participar en la elaboración de los instrumentos técnico-administrativos necesarios para orientar las actividades del Departamento.
- Las demás que sean afines a las antes descritas, que les encomiende el titular del área.

GERENCIA DE VIGILANCIA.

La Gerencia de Vigilancia tiene por objetivo coordinar y supervisar la vigilancia permanente de los edificios e instalaciones; estableciendo sistemas y dispositivos de seguridad que permitan garantizar la salvaguardia del patrimonio del Organismo, así como la integridad física de los usuarios.

Sus funciones son:

- Diseñar los dispositivos necesarios de seguridad y someterlos a la consideración y aprobación del Subdirector.

- Supervisar los servicios de vigilancia que presta al Sistema el personal de Policía Bancaria e Industrial y de Policía Auxiliar comisionado en las diversas áreas del mismo.

- Coordinar la custodia de fondos y valores del Organismo, así como de los bienes e instalaciones que por su naturaleza lo requieren, mediante el establecimiento de escoltas y grupos especiales de vigilancia.

- Aprobar los programas relacionados con la prestación de servicios de protección y vigilancia para los funcionarios y visitantes oficiales del Sistema en el desempeño de sus actividades.

- Supervisar y aprobar los programas de vigilancia en las rutas de pago de salarios al personal del Sistema.

- Autorizar los programas de vigilancia a las taquillas de venta de boletos del Sistema.

- Realizar investigaciones administrativas en casos de pérdidas o daños a los bienes del Sistema.

- Efectuar la remisión de los usuarios, a las agencias investigadoras del Ministerio Público en los casos de infracción de los reglamentos del Departamento del Distrito Federal, y del Sistema de Transporte Colectivo.

- Proporcionar al personal de las policías Bancaria e Industrial, Auxiliar del Distrito Federal y Auxiliar del Estado de México los reglamentos emitidos por el Departamento del Distrito Federal para el uso del servicio del Metro.

DEPARTAMENTO DE VIGILANCIA.

El Departamento de Vigilancia tiene por objetivo proporcionar seguridad a las instalaciones, al personal y al público usuario del Sistema de Transporte Colectivo a fin de evitar daños y perjuicios que afecten los intereses y funcionamiento del Organismo.

Sus funciones son:

- Vigilar las instalaciones del Sistema, mediante recorridos programados y guardias permanentes en puestos fijos.
- Custodiar el efectivo destinado a las remuneraciones del personal del Sistema, así como al personal encargado de su distribución durante su recorrido en las fechas de pago.
- Custodiar las taquillas de venta de boletos del Sistema.
- Establecer los dispositivos de seguridad y someterlos a consideración y aprobación del Subgerente.
- Realizar investigaciones administrativas en casos de pérdidas o daños a los bienes del Sistema.
- Efectuar la remisión de los usuarios a las instancias que correspondan, en los casos de infracción a los Reglamentos del Departamento del Distrito Federal.
- Elaborar los programas de adiestramiento y capacitación del personal de seguridad.
- Elaborar el informe diario de novedades.

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS EXTERNOS DE VIGILANCIA.

El Departamento de Servicios Externos de Vigilancia tiene por objetivo proporcionar los servicios de protección y vigilancia a las instalaciones del Sistema, mediante el control del personal de la Policía Bancaria e Industrial y Policía Auxiliar asignado, gestionando la corrección de posibles deficiencias del servicio de acuerdo a las disposiciones jurídicas acordadas.

Sus funciones son:

- Elaborar y coordinar los programas de recorridos y de guardias permanentes en puestos fijos.
- Participar en la custodia de las taquillas de venta de boletos del Sistema.

- Implementar, coordinar y supervisar el servicio de escolta para el resguardo de fondos y valores del Sistema, proponiendo lo necesario en cuanto a operadores, vehículos, armamento y sistemas de comunicación por superficie cuando así se requiera.

- Coordinar con el Departamento de Vigilancia, investigaciones administrativas en casos de pérdidas o daños a los bienes del Sistema.

- Dar a conocer al personal de la Policía Bancaria e Industrial, Policía Auxiliar del Estado de México los Reglamentos vigentes, establecidos para el uso del servicio de transporte público.

- Verificar el cumplimiento de las cláusulas contractuales para los servicios externos de protección.

- Verificar que los elementos de la Policía Bancaria e Industrial conozcan y se apeguen al Reglamento Interior del Sistema.

- Hacer del conocimiento de las autoridades correspondientes las irregularidades en el servicio, así como las pérdidas o daños a las instalaciones del Sistema.

DEPARTAMENTO DE PARADEROS.

El Departamento de Paraderos tiene por objetivo realizar las acciones que faciliten la afluencia ágil, ordenada y segura de los usuarios del Sistema, mediante la administración de los Paraderos y la coordinación con otros prestadores de servicio de transporte colectivo, la Policía Auxiliar del Departamento del Distrito Federal y Policía Auxiliar del Estado de México.

Sus funciones son:

- Mantener en buenas condiciones de operación las áreas destinadas a los paraderos, a efecto de permitir la circulación ágil y segura de los usuarios.

- Coordinar con los diferentes prestadores de servicio de transporte público la utilización de las zonas de ascenso y descenso de pasajeros, así como el acceso de vehículos a los paraderos a fin de garantizar una circulación ágil y segura.

- Coordinar con las dependencias correspondientes del Departamento del Distrito Federal y del Estado de México la utilización de las áreas destinadas a los paraderos para ascenso y descenso de pasajeros.

- Coordinar y supervisar las actividades de vigilancia, mantenimiento, utilización de espacios comerciales y demás actividades que realicen otras áreas del Sistema y que incidan en la operación de los Paraderos.
- Participar en la elaboración y actualización de los Reglamentos que regulen el uso de los Paraderos vigilando su adecuado cumplimiento.
- Atender los incidentes y accidentes que se presenten dentro de los Paraderos.
- Orientar al público sobre el uso de las áreas destinadas a Paraderos.

DIRECCION DE OPERACION.

La Dirección de Operación tiene por objetivo proporcionar a los usuarios del Sistema, el servicio de transporte colectivo en las mejores condiciones de seguridad, mediante la operación, mejoramiento y mantenimiento de los equipos e instalaciones del Organismo.

Sus funciones son:

- Dirigir y coordinar la operación de trenes y estaciones, vigilando que se obtenga seguridad y rapidez en el transporte.
- Dirigir y coordinar las actividades de mantenimiento al material rodante, a las instalaciones mecánicas, eléctricas, electrónicas y civiles del sistema.
- Coordinar el servicio de transporte que presta el Sistema con otros servicios de transporte colectivo de la Ciudad.
- Participar con los organismos y empresas competentes en la planeación de las ampliaciones de la Red del Sistema de Transporte Colectivo, de acuerdo a las directrices señaladas por la Dirección General.
- Aprobar y promover el desarrollo de estudios e investigaciones para la incorporación de innovaciones tecnológicas en la operación y mantenimiento del Sistema.
- Establecer relaciones con otras dependencias oficiales para coordinar las actividades de carácter técnico operativo en las que el organismo participa a nivel institucional.

GERENCIA DE ESTACIONES Y TRANSPORTES.

La Gerencia de Estaciones y Transportes tiene por objetivo establecer los lineamientos operativos necesarios para programar y controlar la circulación de trenes y el funcionamiento de las estaciones, a fin de otorgar el servicio de transporte a los usuarios del Metro.

Sus funciones son:

- Aprobar los programas de movimientos de los trenes de acuerdo con los polígonos de carga determinados.
- Determinar en coordinación con las áreas correspondientes, los mecanismos que mejoren la seguridad de las estaciones, instalaciones de las líneas y del material rodante.
- Definir las políticas para verificar la corrección de las averías en las instalaciones fijas y material rodante, así como la operación adecuada de los equipos de seguridad en las estaciones, a fin de evitar accidentes.
- Participar en las gestiones administrativas y jurídicas que se requieran, por accidentes ocurridos durante el servicio en las áreas de competencia de esta Gerencia.
- Coordinar con las áreas competentes del Sistema las campañas de orientación al público usuario, para concientizarlos sobre el buen uso de las estaciones, instalaciones y trenes en servicio.
- Coadyuvar con las demás Gerencias de la Dirección de Operación de la puesta en servicio de las nuevas líneas, ampliaciones de líneas, estaciones y equipos en general.
- Proporcionar el apoyo técnico necesario para la operación de los equipos instalados en las áreas a su cargo.
- Coordinar periódicamente la actualización y optimización de los documentos necesarios para regular el funcionamiento de estaciones maniobras y dosificación de la afluencia de usuarios.

SUBGERENCIA DE ESTACIONES.

La Gerencia de Estaciones tiene por objetivo coordinar las actividades de operación, conservación y seguridad de las estaciones de la Red, a fin de mantenerlas en funcionamiento.

Sus funciones son:

- Determinar las políticas de operación de las estaciones del Metro.
- Implementar los sistemas de dosificación de usuarios en las estaciones, de acuerdo a la capacidad de transporte disponible.
- Proponer las acciones para atender las emergencias que se presenten en las estaciones.
- Notificar a las dependencias del Sistema que corresponda las averías de los equipos instalados en las estaciones.
- Procesar y evaluar la información de los accidentes y averías técnicas que generan las actividades en las estaciones, a fin de tomar las previsiones correspondientes.
- Coordinar con el Departamento de Relaciones Públicas las acciones que correspondan para la atención al público.
- Colaborar en las pruebas de puesta en operación de nuevas estaciones.
- Controlar la implantación de sistemas tendientes a mejorar la seguridad en las estaciones del Metro.
- Coordinar con las dependencias correspondientes, los requerimientos de personal de la Policía Bancaria e Industrial y de las compañías de limpieza, necesarios para la seguridad y conservación de las estaciones.

DEPARTAMENTO DE ESTACIONES LINEAS 1,5,7 y 9.

El Departamento de Estaciones Líneas 1,5,7 y 9 tiene como objetivo realizar las actividades que permitan el funcionamiento y uso de las estaciones de las Líneas 1,5,7, y 9 observando los lineamientos contenidos en los instrumentos jurídico-administrativos correspondientes.

Sus funciones son:

- Supervisar el funcionamiento de los equipos instalados en las estaciones de las Líneas , 1, 5, 7 y 9 reportando las averías a las dependencias correspondientes.
- Participar en la solución de las emergencias que se presenten en las estaciones y trenes de las líneas 1,5,7 y 9
- Participar con el personal de la Policía Bancaria e Industrial en las actividades de vigilancia y en maniobras de dosificación de usuarios en las estaciones.

- Contribuir con el Departamento de Relaciones Públicas en la atención al público usuario en los casos que se requiera.
- Colaborar con el Departamento de Recursos Adicionales y Cobranzas para verificar que los arrendatarios de locales comerciales y áreas publicitarias cumplan con los reglamentos y normas de seguridad establecidas.
- Elaborar el informe diario de los incidentes y averías técnicas que se presenten en las estaciones, reportándolo a la Gerencia de Transportes y Departamento Central de Comunicaciones.
- Elaborar diariamente los informes referentes a la limpieza de las estaciones.
- Participar en las pruebas de puesta en operación de nuevas estaciones.

DEPARTAMENTO DE ESTACIONES LINEAS 2,3,4 y 6.

El Departamento de Estaciones Líneas 2,3,4 y 6 tiene por objetivo realizar las actividades que permitan el funcionamiento y uso de las estaciones de las Líneas 2,3,4 y 6 observando los lineamientos contenidos en los instrumentos jurídico-administrativo correspondientes.

Sus funciones son:

- Supervisar el funcionamiento de los equipos instalados en las estaciones de las Líneas 2,3,4 y 6 reportando las averías a las dependencias correspondientes.
- Participar en la solución de las emergencias que se presenten en las estaciones y trenes de las líneas 2,3,4 y 6.
- Participar con el personal de la Policía Bancaria e Industrial en las actividades de vigilancia y en las maniobras de dosificación de usuarios en las estaciones.
- Contribuir con el Departamento de Relaciones Públicas en la atención al público usuario en los casos que se requiera.
- Colaborar con el Departamento de Recursos Adicionales y Cobranzas para verificar que los arrendatarios de locales comerciales y de áreas publicitarias cumplan con los requerimientos y normas de seguridad establecidas.
- Elaborar el informe diario de los incidentes y averías técnicas que se presenten en las estaciones reportándolo a la Gerencia de Transportes y al Departamento de Central de Comunicaciones.

- Elaborar diariamente los informes referentes a la limpieza de las estaciones.
- Participar en las pruebas de puesta en operación de nuevas estaciones.

SUBGERENCIA DE TRANSPORTES

La Gerencia de Transportes tiene por objetivo coordinar los recursos relacionados con la conducción de los trenes a fin de lograr la prestación de un servicio de transporte seguro que satisfaga la demanda de los usuarios.

Sus funciones son:

- Programar la operación de los trenes para cada una de las líneas de la Red del Metro.
- Coordinar con la Gerencia de Material Rodante el número de trenes requeridos de acuerdo al programa de operación de trenes.
- Regular la oferta del servicio de acuerdo a la capacidad de transporte disponible.
- Proponer mecanismos que mejoren la seguridad en el funcionamiento de las instalaciones de las líneas y del material rodante.
- Coordinar con las diversas áreas del Sistema, actividades para incrementar la eficiencia en la operación de trenes.
- Participar en las campañas de orientación al público usuario, en coordinación con el Departamento de Relaciones Públicas.
- Evaluar la información generada en el desarrollo de las actividades de conducción de los trenes y tomar las medidas preventivas y correctivas necesarias.
- Colaborar en las pruebas de puesta en operación de las nuevas líneas, ampliaciones de línea, nuevo material rodante y equipo en general.

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES LINEAS 1,5,7 y 9.

El Departamento de Transportes Líneas 1,5,7 y 9 tiene por objetivo efectuar la conducción de los trenes de las líneas 1,5,7 y 9 de acuerdo a los programas de trabajo establecidos.

Sus funciones son:

- Atender las emergencias relacionadas con la circulación de los trenes en las Líneas 1,5,7 y 9, manteniendo informadas a las autoridades correspondientes.
- Mantener comunicación con el Puesto Central de Control para informar los acontecimientos que ocurran durante la operación de los trenes.
- Proponer mejoras a los mecanismos de seguridad de las instalaciones fijas y del material rodante.
- Procesar la información generada por las Jefaturas de Línea.
- Elaborar los informes diarios de los acontecimientos relacionados con la operación de trenes.
- Participar en las pruebas de puesta en operación de nuevas líneas ampliaciones de líneas, nuevo material rodante y equipos en general.

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES LINEAS 2,3,4 y 6.

El Departamento de Transportes Líneas 2,3,4, y 6. tiene por objetivo efectuar la conducción de los trenes de las líneas 2,3,4 y 6. de acuerdo a los programas de trabajo establecidos.

Sus funciones son:

- Atender las emergencias relacionadas con la circulación de trenes en las líneas 2,3,4 y 6 manteniendo informadas a las autoridades correspondientes.
- Mantener comunicación con el Puesto Central de Control para informar los acontecimientos que ocurran durante la operación de los trenes.
- Proponer las mejoras a los mecanismos de seguridad de las instalaciones y del material rodante.
- Procesar la información generada por las Jefaturas de Línea.
- Elaborar los informes diarios de los acontecimientos relacionados con la operación de los trenes.
- Participar en las pruebas de puesta en operación de nuevas líneas ampliaciones de líneas, nuevo material rodante y equipos en general.

SUBGERENCIA DE CONTROL CENTRAL.

La Subgerencia de Control Central tiene por objetivo coordinar la operación de los equipos de comunicaciones y de control de tráfico y audiometro a efecto de mantener el servicio y evaluar su funcionamiento.

Sus funciones son:

- Supervisar los sistemas para la operación y funcionamiento de los equipos instalados en los tableros de Control Optico y en el Centro de Comunicaciones, así como los del Audiometro.

- Supervisar la recepción y análisis de la información que se genere en las estaciones y en las líneas, en relación a la operación y a las averías de los trenes, instalaciones fijas y de la Red de Audiometro.

- Vigilar que se establezca en los departamentos de Control de Tráfico y de Central de Comunicaciones, un sistema de comunicación rápido para los casos de accidentes en líneas.

- Mantener informadas a las autoridades superiores, sobre los incidentes relevantes que ocurran en la operación de la Red del Metro.

- Evaluar el registro de las averías referentes al material rodante y a las instalaciones fijas del Sistema.

- Evaluar la programación musical y anuncios socio-culturales que se transmiten a través de la Red de Audiometro.

- Coordinar las pruebas necesarias a los nuevos equipos instalados en el Puesto Central de Control.

- Proponer la implantación de mecanismos que mejoren la seguridad de los equipos de Puesto Central de Control.

- Participar en la Subgerencia de Transportes en la elaboración de los programas de circulación y regulación de los trenes.

- Participar con la Gerencia de Transportes en la elaboración de los programas de circulación y regulación de los trenes.

- Participar con las Gerencias de Estaciones y Transportes en la elaboración de estudios de afluencia de usuarios, así como en los proyectos de control y retención de trenes.

- Participar en la elaboración de programas para las campañas de orientación a los usuarios en coordinación con el Departamento de Relaciones Públicas.

DEPARTAMENTO CENTRAL DE COMUNICACIONES.

El Departamento Central de Comunicaciones tiene por objetivo operar los equipos de Comunicaciones de Audiometro, concentrando la información relativa a la operación de la Red del Metro.

Sus funciones son:

- Procesar la información obtenida por los reguladores.
- Informar a las autoridades correspondientes, sobre los incidentes que ocurran en la operación de la Red del Metro.
- Elaborar los informes diarios de los acontecimientos relacionados con la operación de la Red del Metro.
- Vigilar que la operación de las líneas, se realice cumpliendo con las disposiciones reglamentarias, así como con las normas de seguridad establecidas.
- Participar en los programas de pruebas de nuevos equipos que se instalen en el Puesto Central de Control.
- Verificar durante las 24 horas el funcionamiento de los equipos instalados en el Centro de Comunicaciones y Audiometro.

SUBGERENCIA DE CONTROL CENTRAL.

La Gerencia de Control Central tiene como objetivo coordinar la operación de los equipos de comunicaciones y de control de tráfico y audiometro a efecto de mantener el servicio y evaluar su funcionamiento.

Sus funciones son:

- Supervisar los sistemas para la operación y funcionamiento de los equipos instalados en los tableros de Control Optico y en el Centro de Comunicaciones, así como los del Audiometro.
- Supervisar la recepción y análisis de la información que se genere en las estaciones y en las líneas, en relación a la operación y a las averías de los trenes, instalaciones fijas y de la Red de Audiometro.
- Vigilar que se establezca en los departamentos de Control de Tráfico y de Central de Comunicaciones un sistema de comunicación rápido para los casos de accidentes en Línea.

- Mantener informadas a las autoridades superiores, sobre los incidentes relevantes que ocurran en la operación de la Red del Metro.

Participar en las pruebas de puesta en operación de nuevas líneas ampliaciones de líneas, nuevo material rodante y equipos en general.

DEPARTAMENTO DE CONTROL DE TRAFICO Y COMUNICACIONES LINEAS
1,5,7 y 9.

El Departamento de Control de Tráfico tiene por objetivo operar los equipos de control óptico y el manejo de las consolas de regulación de tráfico.

Sus funciones son:

- Elaborar y aplicar los programas de regulación de trenes, de acuerdo a los polígonos de carga.

- Observar durante las 24 horas el funcionamiento de los tableros de control óptico y las consolas de regulación de tráfico.

- Vigilar y controlar la operación de los equipos instalados, a través de los tableros de control óptico, para detectar las averías e incidentes relacionados con la circulación de trenes.

- Procesar la información relacionada con el tráfico y las averías de los trenes.

- Informar a las autoridades correspondientes sobre los aspectos técnicos e incidentes que se susciten relativos a la operación de la Red del Metro

- Transmitir la programación del Audiometro.

- Registrar y tramitar los reportes de averías del material rodante.

- Colaborar con las diferentes áreas del Sistema en la solución de problemas que se presenten en la operación de la Red del Metro.

- Participar en los programas de pruebas de nuevos equipos que se instalen en el Puesto Central de Control, por ampliaciones de la Red del Metro.

GERENCIA DE MATERIAL RODANTE.

La Gerencia de Material Rodante tiene como objetivo establecer los lineamientos operativos necesarios para posibilitar la programación y control del mantenimiento al material rodante y de la fabricación de trenes, así como determinar la estrategia para el desarrollo de estudios enfocados al perfeccionamiento de nuevos métodos y técnicas de trabajo que permitan mejorar los servicios de mantenimiento.

Sus funciones son:

- Aprobar los programas de mantenimiento preventivo y correctivo para el material rodante.
- Proponer a las autoridades correspondientes, mediante los análisis previos de la ingeniería del material rodante, las innovaciones a los mecanismos de los trenes que se consideren convenientes.
- Participar en la verificación de normas y requerimientos técnicos relacionados con las ampliaciones de la Red del Metro en las áreas de su competencia.
- Participar con las áreas correspondientes, en las pruebas de los nuevos trenes adquiridos por el Sistema, así como de los equipos de pilotaje automático instalados de acuerdo a los parámetros establecidos.
- Promover la realización de estudios de distribución de planta relacionados con el mantenimiento al material rodante.
- Promover la realización de estudios y pruebas al material rodante y sus partes, así como para la supervisión de su fabricación y control de calidad y promover la incorporación de las modificaciones y mejoras que procedan.

SUBGERENCIA DE MANTENIMIENTO AL MATERIAL RODANTE.

La Subgerencia de Mantenimiento al Material Rodante tiene como objetivo coordinar la elaboración y ejecución de los programas de mantenimiento preventivo y correctivo al material rodante a fin de conservar a los trenes en condiciones de servicio.

Sus funciones son:

- Supervisar la ejecución de los programas de mantenimiento preventivo y correctivo al material rodante.

- Coordinar con la Gerencia de Ingeniería al Material Rodante, las adaptaciones y modificaciones al equipo, así como la aplicación de nueva tecnología para mejorar los procesos de mantenimiento de los trenes.

- Coordinar el desarrollo de estudios sobre las deficiencias de los materiales y equipos relacionados con el material rodante, proponiendo alternativas para llevar a cabo las correcciones y mejoras necesarias.

- Supervisar los trámites relacionados con el suministro de herramientas, material y equipo a los talleres de material rodante.

DEPARTAMENTO DE MANTENIMIENTO AL MATERIAL RODANTE ZARAGOZA-TASQUEÑA.

El Departamento de Mantenimiento al Material Rodante Zaragoza-Tasqueña tiene como objetivo ejecutar los programas de mantenimiento al material rodante de acuerdo a las políticas y procedimientos de trabajo establecidos.

Sus funciones son:

- Elaborar, desarrollar y supervisar la ejecución de los programas de mantenimiento preventivo y correctivo al material rodante.

- Participar con la Gerencia de Ingeniería al Material Rodante en el análisis del comportamiento de los equipos en talleres y trenes, resolviendo los problemas de carácter técnico que se presenten.

- Comunicar al Departamento de Supervisión de Fabricación de Trenes las fallas técnicas detectadas en el material rodante a fin de solucionarlas.

- Determinar los equipos, herramientas y materiales necesarios para proporcionar el mantenimiento al material rodante.

- Elaborar informes, registros y estadísticas sobre los mantenimientos efectuados.

DEPARTAMENTO DE MANTENIMIENTO AL MATERIAL RODANTE TICOMAN-EL ROSARIO.

El Departamento de Material Rodante Ticomán-El Rosario tiene como objetivo ejecutar los programas de mantenimiento al material rodante, de acuerdo a las políticas y procedimientos de trabajo establecidos.

Sus funciones son:

- Elaborar, desarrollar y supervisar la ejecución de los programas de mantenimiento preventivo y correctivo al material rodante.
- Participar con la Gerencia de Ingeniería del Material Rodante en el análisis del comportamiento de los equipos en talleres y trenes resolviendo los problemas de carácter técnico que se presenten.
- Comunicar al Departamento de supervisión de Fabricación de Trenes, las fallas técnicas detectadas en el material rodante a fin de solucionarlas.
- Determinar los equipos, herramientas y materiales necesarios para proporcionar el mantenimiento al material rodante.
- Elaborar informes, registros y estadísticas sobre los mantenimientos efectuados.

SUBGERENCIA DE INGENIERIA AL MATERIAL RODANTE.

La Subgerencia de Ingeniería al Material Rodante tiene como objetivo coordinar la elaboración de estudios y proyectos técnicos de ingeniería al material rodante para asesorar a las áreas de Supervisión de la Fabricación de Trenes y Mantenimiento de Material Rodante con el fin de posibilitar el mejoramiento de los procedimientos y procesos de trabajo.

Sus funciones son:

- Supervisar la elaboración de estudios que determinen las deficiencias de los materiales y equipos que componen el material rodante, proponiendo las innovaciones y correcciones necesarias.
- Coordinar la actualización de los manuales de procedimientos técnico-administrativos empleados en los talleres y de los utilizados en el diseño de fabricación del material rodante.

Controlar la realización de estudios de distribución y redistribución de planta, de maquinaria y equipo relacionados con el mantenimiento al material rodante.

- Participar en la elaboración de los contratos de suministro de nuevos equipos y trenes.
- Coordinar la elaboración de prototipos de equipo efectuando el análisis y las pruebas necesarias.

- Coordinar la supervisión de la fabricación de trenes, equipos y piezas, cuidando que se realice de acuerdo a las especificaciones y calidad establecidas.

- Coordinar con la Gerencia de Mantenimiento al Material Rodante las adaptaciones y modificaciones aprobadas a los trenes.

- Investigar los avances tecnológicos de ingeniería de material rodante y realizar estudios de factibilidad para su incorporación.

Controlar la supervisión de control de calidad de los equipos, modificados o integrados y de las refacciones del material rodante.

DEPARTAMENTO DE SUPERVISION DE FABRICACION DE TRENES.

El Departamento de Supervisión de Fabricación de Trenes tiene como objetivo supervisar que los materiales usados y los equipos instalados en la fabricación de trenes que se apeguen a las especificaciones y normas de calidad establecidas.

Sus funciones son:

- Vigilar el cumplimiento de los procedimientos e instructivos del constructor para el manejo de normas y especificaciones de calidad de las partes y equipos instalados en el nuevo material rodante.

- Vigilar la incorporación de los avances tecnológicos, piezas y componentes de manufactura nacional en la fabricación de trenes.

- Supervisar las pruebas estáticas y dinámicas que se aplican a los trenes.

- Supervisar en las instalaciones del constructor y en las de sus proveedores el proceso de fabricación y de control de calidad del material que adquiera el Sistema.

- Supervisar el envío de trenes de la planta del constructor a los talleres del Sistema.

- Participar en la elaboración de los contratos de suministro de nuevos carros y equipos.

DEPARTAMENTO DE INGENIERIA AL MATERIAL RODANTE.

El Departamento de Ingeniería al Material Rodante tiene por objetivo desarrollar estudios sobre ingeniería del material rodante que contribuyan a mejorar la fabricación y el mantenimiento de los trenes.

Sus funciones son:

- Elaborar los estudios para determinar deficiencias en los materiales y equipos, a fin de proponer las innovaciones y correcciones convenientes.
- Elaborar y actualizar los procedimientos técnico-administrativos empleados en los talleres de mantenimiento al material rodante.
- Identificar y evaluar las causas que originan las fallas de mantenimiento en los equipos y trenes.
- Analizar e incorporar los avances tecnológicos relacionados con el material rodante.
- Elaborar prototipos de equipos efectuando el análisis y las pruebas necesarias.
- Proporcionar a la Gerencia de Ingeniería y Desarrollo, la información necesaria para la integración de partes y equipos relacionados con el material rodante.
- Determinar las especificaciones y normas de calidad de los materiales, equipos y refacciones modificados e integrados, relacionados con el material rodante.
- Analizar, en coordinación con los departamentos de Transportes los sistemas de conducción de trenes y proponer las medidas que correspondan para mejorar la utilización del material rodante.

GERENCIA DE INSTALACIONES FIJAS.

La Gerencia de Instalaciones Fijas tiene como objetivo establecer los lineamientos operativos para programar el mantenimiento y la incorporación de innovaciones tecnológicas a las vías, red contra incendios, aparatos, equipos y sistemas instalados a fin de mantenerlos en condiciones de funcionamiento y operatividad.

Sus funciones son:

- Aprobar los programas de operación y del mantenimiento de los sistemas eléctricos, electrónicos y mecánicos del Sistema.

- Definir las políticas para la ejecución de los trabajos de mantenimiento, conservación y modernización de los aparatos y equipos responsabilidad de la Gerencia.

- Participar en las actividades relacionadas con la incorporación de modificaciones que se realicen con motivo de las ampliaciones de la Red del Metro en las áreas de su competencia.

- Evaluar los avances tecnológicos en la materia y promover los estudios de factibilidad para su aplicación en las instalaciones fijas.

- Aprobar los métodos de trabajo para las funciones de mantenimiento.

- Participar en las pruebas de recepción de nuevas instalaciones y equipos relacionados con su ámbito de competencia.

- Brindar la asesoría técnica que se requiera en lo relativo a la utilización y mantenimiento de las instalaciones fijas.

DEPARTAMENTO DE INGENIERIA DE MANTENIMIENTO.

El Departamento de Ingeniería de Mantenimiento tiene como objetivo mejorar el funcionamiento y los procesos de mantenimiento a las instalaciones fijas, a través del estudio y aplicación de innovaciones tecnológicas en la materia.

Sus funciones son:

- Realizar los estudios y proyectos que permitan la adopción de nuevas tecnologías.

- Desarrollar los estudios de ingeniería sobre los equipos eléctricos, electrónicos y mecánicos utilizados en la operación del Sistema.

- Elaborar y analizar nuevos métodos de trabajo para ser aplicados en los talleres y en la fabricación de los equipos, que integran las instalaciones fijas del Sistema.

- Atender y participar en la solución de problemas específicos de mantenimiento a las instalaciones fijas cuando así se requiera.

- Analizar y evaluar el comportamiento de las instalaciones fijas en operación.

- Identificar y evaluar las causas que originan fallas en las instalaciones fijas.
- Elaborar prototipos de equipos, efectuando el análisis y las pruebas necesarias.
- Proporcionar a la Gerencia de Ingeniería y Desarrollo la información para la integración de partes y equipos relacionados con las instalaciones fijas.
- Determinar las especificaciones y normas de calidad, equipos y refacciones modificadas e integradas relacionadas con las instalaciones fijas.

GERENCIA DE INSTALACIONES ELECTRONICAS.

La Gerencia de Instalaciones Electrónicas tiene por objetivo coordinar la elaboración y supervisar el cumplimiento de los programas de mantenimiento de incorporación de innovaciones tecnológicas para las instalaciones electrónicas a fin de mantenerlas en condiciones de servicio.

Sus funciones son:

- Supervisar la elaboración de los programas de mantenimiento y reparación para el equipo electrónico de su competencia.
- Supervisar que los mantenimientos preventivo y correctivo que se efectúen en los equipos electrónicos, se realicen de acuerdo a los procedimientos establecidos.
- Supervisar el desarrollo de los proyectos tendientes a mejorar los aparatos y equipos electrónicos de automatización y control, para regular la marcha de los trenes, así como a los de comunicaciones y torniquetes.
- Supervisar que las nuevas instalaciones electrónicas sean ejecutadas de acuerdo con los procedimientos establecidos.
- Participar en la recepción de nuevos equipos de comunicaciones y torniquetes, así como de automatización y control.
- Coordinar con el Departamento de Ingeniería de Mantenimiento el establecimiento y desarrollo de los estudios tendientes a mejorar el servicio de mantenimiento a las instalaciones electrónicas.
- Coordinar con las Gerencias correspondientes, la solución a los problemas que surjan en la operación y manejo de los equipos del Puesto Central de Control, de regulación automática de trenes y computadoras.

DEPARTAMENTO DE AUTOMATIZACION Y CONTROL.

El Departamento de Automatización y Control tiene por objetivo conservar en condiciones de operación los sistemas de automatización y control de la Red del Metro a través de la ejecución de los programas de trabajo aprobados.

Sus funciones son:

- Elaborar y ejecutar los programas de mantenimiento a los aparatos, equipos y sistemas de mando centralizado, para automático, señalización y computadoras.
- Mantener en condiciones de operación los sistemas de automatización y control que permitan el control del movimiento de trenes en línea y en las zonas de maniobra.
- Vigilar y coordinar que la ejecución de los programas de mantenimiento se apeguen a las especificaciones, normas y reglamentos vigentes.
- Participar en la recepción de nuevas instalaciones de la especialidad del Departamento, en coordinación con las áreas correspondientes.
- Elaborar los informes estadísticos sobre los trabajos que se realicen.

DEPARTAMENTO DE COMUNICACIONES Y PEAJE.

El Departamento de Comunicaciones y Peaje tiene por objetivo proporcionar mantenimiento al equipo de comunicaciones y torniquetes de acuerdo a los lineamientos y métodos de trabajo establecidos, así como incorporarles las innovaciones tecnológicas aprobadas a fin de conservarlos en condiciones de operación y servicio.

Sus funciones son:

- Mantener en condiciones de operación, los sistemas de teléfonos automáticos, telefonía de trenes, telefonía directa, llamada general; y el equipo que permite el control de acceso del público usuario a la Red del Metro.
- Ejecutar los programas de mantenimiento preventivo y correctivo a los equipos utilizados para la sonorización de las estaciones, a los de grabación de las comunicaciones telefónicas, al de intercomunicación de oficinas, talleres, taquillas y, a la red de radiocomunicaciones de frecuencia modulada.

- Efectuar las instalaciones de tipo electrónico que se requieran de acuerdo a los procedimientos establecidos.
- Vigilar y coordinar que la ejecución de los programas de mantenimiento se apeguen a las especificaciones, normas y reglamentos vigentes.
- Participar en la recepción de nuevos equipos de comunicaciones y torniquetes en coordinación con las áreas correspondientes.
- Elaborar los informes estadísticos sobre los trabajos que se realicen.

GERENCIA DE INSTALACIONES ELECTROMECHANICAS Y VIAS.

La Gerencia de Instalaciones Electromecánicas y Vías tiene por objetivo coordinar la elaboración y supervisar el cumplimiento de los programas de mantenimiento de incorporación de innovaciones tecnológicas relacionadas con las vías de la Red del Metro y los equipos mecánicos y eléctricos a fin de mantenerlos en condiciones de servicio.

Sus funciones son:

- Supervisar la elaboración de los programas de mantenimiento preventivo y correctivo a equipos mecánicos, eléctricos y vías de la Red del Metro.
- Controlar el mantenimiento a los sistemas de recepción, transformación y distribución de energía eléctrica, así como a los equipos auxiliares electromecánicos, hidráulicos, neumáticos, de ventilación, vías, vehículos y red contra incendios.
- Supervisar las pruebas a los equipos y sistemas en operación, así como participar en la recepción de las instalaciones de su competencia.
- Verificar que la ejecución de los programas de mantenimiento para instalaciones y equipos se apeguen a las especificaciones, normas y reglamentos vigentes.
- Aprobar la incorporación de innovaciones tecnológicas propuestas para la modernización y rehabilitación de equipos y sistemas electromecánicos.

DEPARTAMENTO DE PROYECTOS.

El Departamento de Proyectos tiene como objetivo realizar estudios y proyectos de las obras a ejecutar, cumpliendo con los requerimientos arquitectónicos y estructurales de calidad y funcionalidad, con el fin de que satisfagan las necesidades del Sistema.

Sus funciones son:

- Intervenir durante la ejecución de las obras para efectuar las modificaciones a los proyectos que corresponda.
- Realizar proyectos y modificaciones de obra civil para la instalación de equipos electromecánicos, eléctricos, hidráulicos y sanitarios.
- Supervisar los proyectos efectuados por las empresas contratadas.
- Analizar las necesidades y determinar los estudios de factibilidad de obra.
- Verificar los levantamientos topográficos y trazos al inicio de la obra, checando los niveles durante su ejecución.
- Coordinar con las áreas del Organismo que corresponda, la ejecución de las obras autorizadas a fin de no entorpecer sus actividades normales de operación.
- Revisar las estimaciones y presupuestos de obra, responsabilizándose de que éstas correspondan al avance que se indica.
- Aplicar en su caso y de acuerdo con el contrato o convenio correspondiente las multas a que se hayan hecho acreedores los contratistas por retrasos injustificados en la ejecución de las obras.
- Coordinar la realización de concursos de obra de acuerdo a las políticas y lineamientos legales establecidos.
- Coordinar la evaluación de los avances de obra, y en caso de desviación plantear las medidas correctivas correspondientes.

DEPARTAMENTO DE INSTALACIONES ELECTROMECHANICAS.

El Departamento de Instalaciones Electromecánicas tiene por objetivo mantener en condiciones de operación los equipos e instalaciones eléctricas y mecánicas, mediante la aplicación de los programas de mantenimiento con el fin de asegurar la continuidad de su servicio.

Sus funciones son:

- Proporcionar el mantenimiento a las instalaciones eléctricas de alta y baja tensión y a los sistemas hidráulicos, neumáticos y de ventilación, así como las máquinas y herramientas y equipos auxiliares de talleres.
- Vigilar que la operación y mantenimiento de las instalaciones y equipos electromecánicos se realice conforme a los programas y procedimientos establecidos.
- Recopilar información sobre las innovaciones tecnológicas necesarias para la modernización o rehabilitación de equipos y sistemas electromecánicos.
- Incorporar a los equipos e instalaciones las innovaciones tecnológicas que se aprueben.
- Formular los informes estadísticos del mantenimiento suministrado.

DEPARTAMENTO DE VIAS.

El Departamento de Vías tiene por objetivo mantener en condiciones de operación las vías de la Red del Metro y los equipos auxiliares, así como la red contra incendios a través de la aplicación de los programas de mantenimiento para asegurar la continuidad de su servicio.

Sus funciones son:

- Elaborar los programas de mantenimiento vigilando que se realicen de acuerdo a las especificaciones, normas y reglamentos vigentes.
- Efectuar el mantenimiento a las vías, red contra incendios, vehículos auxiliares de vía, y demás equipos auxiliares.
- Incorporar al sistema de vías de la Red del Metro las innovaciones tecnológicas que se aprueben.
- Participar en la recepción de nuevas instalaciones de vías, en coordinación con las áreas correspondientes.

- Elaborar los informes estadísticos sobre el mantenimiento suministrado a los diversos sistemas de vías de la Red del Metro.

GERENCIA DE OBRAS.

La Gerencia de Obras tiene por objetivo establecer los lineamientos operativos para la elaboración de los programas de construcción, remodelación y mantenimiento de los edificios estaciones, talleres y demás instalaciones del Organismo para mantenerlos en condiciones de funcionamiento.

Sus funciones son:

- Aprobar los programas de construcción y mantenimiento de obra civil.

- Prever y establecer prioridades de obra, para desarrollar los proyectos autorizados.

- Encomendar la ejecución de las obras a los contratistas que corresponda, de acuerdo con los lineamientos establecidos por la Dirección General, la Subdirección de Operación y por las disposiciones legales vigentes.

- Analizar los costos de las obras encomendadas a la Gerencia.

- Vigilar que las obras se realicen conforme a la calidad, cantidad y programas de ejecución establecidos.

- Definir lineamientos para la ejecución de las obras en coordinación con las áreas del Sistema y con los contratistas.

- Vigilar que se comunique a las dependencias del Sector Público correspondientes, los aspectos que le soliciten sobre el avance de las obras que se realizan en el Sistema.

- Definir las políticas y lineamientos para llevar a cabo la ejecución del mantenimiento preventivo y correctivo en las instalaciones de obra civil del Sistema.

- Aprobar la recepción de obra e instalaciones de su área de competencia.

SUBGERENCIA DE OBRAS.

La Subgerencia de obras tiene como objetivo coordinar la elaboración de los proyectos y programas de construcción y remodelación de los edificios, estaciones, talleres y demás instalaciones del Organismo, vigilando que se apeguen a los presupuestos autorizados y a las políticas y lineamientos vigentes.

Sus funciones son:

- Supervisar la ejecución de los proyectos de las obras que sean necesarias en el Sistema.
- Revisar los costos de obra de los proyectos entregados por la Gerencia de Obras.
- Certificar que los contratistas que ejecuten las obras, respeten los programas, proyectos, especificaciones y costos de las mismas.
- Coordinar con las diferentes áreas, los trabajos que se realizan, de manera que no interfieran con la operación del Sistema.
- Supervisar los trámites que se realizan ante las autoridades del Departamento del Distrito Federal, relativos los permisos de construcción y remodelación.
- Efectuar los registros que correspondan en las bitácoras de obras.
- Vigilar que la ejecución de las obras no rebasen los montos aprobados para cada una de ellas en el Programa de Inversiones Públicas.

DEPARTAMENTO DE SUPERVISION.

El Departamento de Supervisión tiene como objetivo elaborar y ejecutar los programas de supervisión de construcción, remodelación y mantenimiento de obra civil a los edificios, estaciones, talleres y demás instalaciones del Organismo.

Sus funciones son:

- Analizar los proyectos arquitectónicos y estructurales con objeto de determinar cantidades de obras y en su caso proponer las modificaciones que correspondan.

- Supervisar que los contratistas en la ejecución de las obras, cumplan con los requisitos y las especificaciones indicadas en el proyecto.

- Vigilar que la ejecución de las obras se realicen dentro de los programas indicados.

- Vigilar que la ejecución de las obras no rebasen los montos aprobados para cada una de ellas en el programa de inversiones públicas.

- Verificar la cantidad de obra ejecutada, para elaborar las estimaciones correspondientes.

- Verificar los levantamientos topográficos y trazos al inicio de la obra, checando los niveles durante su ejecución.

DEPARTAMENTO DE COSTOS Y PRESUPUESTOS.

El Departamento de Costos y Presupuestos tiene como objetivo efectuar, estimar y revisar los costos y presupuestos que presenten los contratistas, verificando que se apeguen a las especificaciones determinadas y a los ordenamientos legales establecidos.

Sus funciones son:

- Revisar las estimaciones de obra, verificando que los trabajos ejecutados correspondan a los contratos y convenios de obras, órdenes de trabajo y presupuestos aprobados.

- Efectuar el proceso para la celebración de concursos de contratistas.

- Revisar los presupuestos y estimaciones presentados por los contratistas, analizando los precios unitarios anexos, a fin de conciliarlos y aprobarlos.

- Estimar los proyectos de obra del siguiente año, a fin de elaborar el anteproyecto de presupuesto que sirva de base para la elaboración del presupuesto de inversiones.

- Revisar los programas de obra presentados por los contratistas y emitir su opinión con respecto a la factibilidad de los mismos.

- Establecer comunicación con las dependencias del Estado que tengan ingerencia sobre las obras ejecutadas, a fin de posibilitar los registros indicados por la Ley ante la Secretaría de Programación y Presupuesto y ante la Dirección de Bienes Nacionales de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología.

SUBGERENCIA DE MANTENIMIENTO DE OBRA CIVIL.

La Subgerencia de Mantenimiento de Obra Civil tiene por objetivo coordinar la elaboración y ejecución de los programas dirigidos a conservar en condiciones de funcionalidad e imagen la obra civil de las instalaciones del Sistema.

Funciones

- Supervisar los trabajos de mantenimiento y modernización de los túneles, estructuras, estaciones, talleres y edificios del Sistema.
- Coordinar la recepción de las instalaciones del área de competencia de la Gerencia.
- Verificar la aplicación de las políticas establecidas por la Gerencia de Obras para ejecutar el mantenimiento preventivo y correctivo a las instalaciones del Sistema.
- Coordinar con las áreas del Sistema los trabajos de mantenimiento que se realicen a fin de no entorpecer sus actividades.
- Controlar la realización de los trámites ante las autoridades del Departamento del Distrito Federal, relacionados con el mantenimiento de los inmuebles propiedad del Sistema.

DEPARTAMENTO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO.

El Departamento de Mantenimiento Preventivo tiene por objetivo proporcionar el mantenimiento preventivo de obra civil a los edificios e instalaciones del Sistema, conforme a los estudios y programas establecidos a efecto de conservarlos en condiciones de servicio.

Sus funciones son:

- Elaborar programas de mantenimiento preventivo para las instalaciones del Sistema.
- Realizar el mantenimiento preventivo de impermeabilización, electricidad, plomería y de obra civil en los edificios y demás instalaciones del Sistema que lo requieran.
- Coordinar con las áreas del Sistema los trabajos de mantenimiento que se realizan a fin de evitar entorpecer sus actividades.

DEPARTAMENTO DE MANTENIMIENTO CORRECTIVO.

El Departamento de Mantenimiento Correctivo tiene como objetivo proporcionar el mantenimiento correctivo de obra civil a los edificios e instalaciones del Sistema, conforme a los estudios y programas establecidos a efecto de conservarlos en condiciones de servicio.

Sus funciones son:

- Elaborar programas de mantenimiento correctivo para las instalaciones del Sistema.
- Realizar el mantenimiento correctivo de impermeabilización, electricidad, plomería y de obra civil en los edificios y demás instalaciones del Sistema que lo requieran.
- Coordinar con las áreas del Sistema los trabajos de mantenimiento que se realizan a fin de evitar entorpecer sus actividades.

GERENCIA DE INGENIERIA Y DESARROLLO.

La Gerencia de Ingeniería y Desarrollo tiene como objetivo establecer los lineamientos para la elaboración y ejecución de los programas de investigación dirigidos a promover el desarrollo tecnológico del Organismo a la recepción de nuevas instalaciones y a la verificación del control de calidad de los equipos y materiales utilizados.

Sus funciones son:

- Definir los lineamientos para la realización de estudios de innovaciones tecnológicas a fin de incorporarlas, en su caso, a los equipos, instalaciones y procesos de trabajo del Sistema.
- Definir los lineamientos para la realización de estudios de las instalaciones y equipos con objeto de detectar fallas y proponer las alternativas de solución que correspondan.
- Coordinar la supervisión de las obras de ampliación realizadas por la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano, verificando que se consideren las especificaciones de calidad de las materias primas y de los equipos que se utilicen.
- Participar en coordinación con la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano y las áreas del Organismo que correspondan en la recepción de las nuevas instalaciones y equipos, verificando que se cumplan los requisitos de calidad y seguridad establecidos.

- Establecer los programas de homologación de normas y especificaciones de los materiales y equipos de uso en el Sistema, así como los estudios de factibilidad para la integración de bienes de fabricación nacional y de desarrollo de nuevas tecnologías.
- Definir las políticas para el análisis de los requerimientos de calidad de aquellos materiales, equipos e instalaciones necesarios para la operación del Sistema.

DEPARTAMENTO DE COORDINACION DE AMPLIACIONES.

El Departamento de Coordinación de Ampliaciones tiene por objetivo participar en coordinación con la Comisión de Vialidad de Transporte Urbano en la elaboración y ejecución de los programas de ampliaciones de la Red del Metro, así como en los de verificación de los requerimientos técnicos necesarios para la recepción de nuevas instalaciones.

Sus funciones son:

- Participar en la realización de los estudios concernientes a las ampliaciones de la Red del Metro, en coordinación con las dependencias involucradas.
- Analizar los problemas relativos a las obras de ampliaciones a efecto de proponer alternativas de solución.
- Efectuar las pruebas de equipos e instalaciones a efecto de verificar su funcionamiento y en su caso, sugerir las adaptaciones que correspondan.
- Mantener comunicación entre las Gerencias involucradas en las obras de ampliación del Sistema a efecto de instrumentar los mecanismos de coordinación que correspondan.
- Mantener comunicación entre los diversos organismos y empresas que realizan las ampliaciones del Sistema, con el fin de definir los nuevos proyectos contando con los conocimientos y experiencias del personal técnico del Organismo.
- Mantener estrecha coordinación con la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano con el objeto de recopilar y analizar la información relativa a innovaciones, problemas, resoluciones, etcétera., que coadyuven al cumplimiento de los objetivos de ambos Organismos.
- Programar las energizaciones, permisos y libranzas solicitadas por la Comisión de Vialidad de Transporte Urbano para la realización de ampliaciones en las líneas y talleres.

- Efectuar los trámites de recepción de las distintas instalaciones que conforman las obras de ampliación de la Red del Metro.

- Participar en las reuniones que celebran los Organismos que intervienen en la aprobación de los proyectos de ampliación de la Red del Metro.

- Verificar que se ejecuten las correcciones detectadas en las obras de ampliación y los aspectos determinados como pendientes en las actas de entrega y de recepción.

DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS TECNICOS.

El Departamento de Estudios Técnicos tiene por objetivo realizar y documentar estudios técnicos mediante la investigación y diseño de alternativas que permitan responder al crecimiento de la demanda y al desarrollo de tecnologías que influyan en las condiciones de operación del Organismo.

Sus funciones son:

- Proponer y desarrollar planes tendientes a definir las características técnicas que deberían tener las instalaciones del Sistema previendo su crecimiento.

- Realizar estudios tendientes a incrementar la eficiencia de la operación del Sistema.

- Determinar las soluciones a los problemas de índole técnico que se presenten en coordinación con las áreas afectadas.

- Diseñar e implantar los métodos para la realización de pruebas a materiales y equipos en estudio.

- Realizar estudios que contribuyan a la automatización de procesos.

- Estudiar y analizar nuevas tecnologías que puedan adaptarse a las instalaciones del Sistema.

- Investigar y dictaminar, en base a las condiciones de operación los programas de reemplazo tanto de las instalaciones fijas como del material rodante.

- Recopilar, elaborar y clasificar informes sobre los aspectos técnicos y estadísticos relativos a la operación del sistema.

- Diseñar dispositivos y sistemas que incrementen la funcionalidad de las instalaciones fijas y del material rodante.

- Formular las especificaciones de los materiales y equipo que se utilicen en el Sistema.

SUBGERENCIA DE CONTROL DE CALIDAD.

La Subgerencia de Control de Calidad tiene por objetivo coordinar y supervisar el análisis y verificación de las normas y especificaciones de los materiales, refacciones y equipos necesarios para la operación del Sistema, así como desarrollar proyectos de investigación dirigidos a la integración de otros componentes.

Sus funciones son:

- Supervisar el desarrollo de los programas de control de calidad que se realizan en los materiales y componentes de los equipos e instalaciones del Sistema.
- Supervisar la realización de estudios dirigidos al mejoramiento y a la integración de los equipos e instalaciones necesarios para la operación del Organismo.
- Coordinar las actividades tendientes a la homologación de normas y especificaciones de los componentes, equipos e instalaciones utilizados.

DEPARTAMENTO DE LABORATORIO.

El Departamento de Laboratorio tiene como objetivo verificar la calidad de los materiales y refacciones que componen los equipos utilizados para la operación del Sistema, así como efectuar estudios para la incorporación de nuevos componentes e innovaciones técnicas a dichos equipos.

Sus funciones son:

- Realizar pruebas de funcionamiento en instalaciones y equipos a efecto de detectar fallas en su diseño, instalación o mantenimiento, proyectando o diseñando las modificaciones necesarias para evitarlas o corregirlas.
- Determinar a través de pruebas de laboratorio los efectos causados por el uso y desgaste en las instalaciones, materiales y equipos del Sistema, a efecto de establecer las especificaciones técnicas para operar su mantenimiento o reemplazo.
- Efectuar pruebas de materiales y componentes nacionales con el propósito de obtener la homologación de normas y especificaciones a efecto de fomentar su integración.

- Realizar pruebas de control de calidad a materiales, equipos, instalaciones y refacciones que adquiera el Sistema, verificando los niveles de calidad establecidos.
- Proporcionar apoyo técnico en el ámbito de su competencia a las áreas del Sistema que lo soliciten.

DEPARTAMENTO DE INTEGRACION Y NORMALIZACION.

El Departamento de Integración y Normalización tiene por objetivo realizar las actividades necesarias para sustituir los productos de importación por bienes de fabricación nacional, a través de la normalización de los materiales y equipos de uso del Sistema y de la realización de investigaciones sobre las correspondientes posibilidades de la Industria Nacional.

Sus funciones son:

- Realizar estudios sobre los materiales y equipos para promover su integración y normalización como productos de fabricación nacional.
- Llevar a cabo la normalización de los materiales y equipos en uso, estableciendo los catálogos de normas del Sistema.
- Proporcionar respaldo técnico a los Departamentos de Compras en el País y en el Extranjero, en lo relativo a características de los bienes sujetos a adquirir.
- Investigar en la Industria Nacional a fin de lograr, bajo condiciones favorables, la fabricación de productos requeridos por el Sistema.
- Realizar en coordinación con el Departamento de Laboratorio el control de calidad de los productos de fabricación nacional.

GERENCIA DE RECURSOS FINANCIEROS.

La Gerencia de Recursos Financieros tiene por objetivo coadyuvar en la administración financiera del Organismo, a través del registro y tramitación de sus ingresos y egresos de acuerdo a las normas y políticas establecidas.

Sus funciones son:

- Coordinar y controlar los ingresos y egresos del Sistema, presentando informes analíticos de los mismos.

- Coordinar el estudio y contratación de nuevos créditos, analizando las condiciones de los mercados de capitales a fin de lograr las mejores condiciones para el Sistema.
- Controlar las inversiones y los financiamientos del Sistema, considerando las repercusiones financieras de las importaciones y del mercado de Valores.
- Coordinar el arrendamiento de locales comerciales y espacios publicitarios propiedad del Sistema.
- Coordinar y controlar el manejo de fondos fijos asignados a cada una de las áreas del Sistema.
- Tramitar ante el Departamento del Distrito Federal y la Tesorería de la Federación de las suministraciones de fondos autorizados para el Organismo de acuerdo a los lineamientos y políticas establecidas.
- Coordinar la elaboración de estados de origen y aplicación de recursos.
- Contratar los servicios bancarios necesarios para facilitar las operaciones financieras que requiera realizar el Organismo.
- Enviar a la Subgerencia de Contabilidad la documentación comprobatoria correspondiente a las operaciones de ingresos y egresos.
- Coordinar y supervisar la operación y venta de boletos en las taquillas de las estaciones.

DEPARTAMENTO DE INGRESOS.

El Departamento de Ingresos tiene por objetivo participar en la captación y administración de los ingresos del Sistema, generados por venta de boletos en taquillas, y por el arrendamiento de locales comerciales y espacios publicitarios.

Sus funciones son:

- Controlar la venta de boletos en taquillas.
- Elaborar las cédulas de ingresos por los conceptos de venta de boletos en taquilla, publicidad y renta de locales comerciales.
- Efectuar los depósitos en bancos.
- Mantener los equipos y cajas de valores a su cargo en condiciones de operación.

- Verificar la recepción de boletaje de la fábrica y las entregas al banco correspondiente.
- Mantener la supervisión necesarias para el control de las taquilleras y para la venta de boletos.

DEPARTAMENTO DE EGRESOS.

El Departamento de Egresos tiene por objetivo atender los compromisos financieros del Organismo mediante el control y pago de las obligaciones que resulten de sus operaciones.

Sus funciones son:

- Efectuar pagos por diferentes conceptos.
- Recibir, clasificar y distribuir los sobres de sueldo y demás percepciones del personal, así como los gastos de oficina de todas las áreas del Sistema de Acuerdo a las fechas y rutas preestablecidas.
- Registrar los movimientos diarios de bancos, así como elaborar las conciliaciones bancarias mensuales.
- Custodiar y manejar fondos fijos de caja del Departamento.
- Concentrar la documentación comprobatoria de pagos para su envío a la Subgerencia de Contabilidad.
- Mantener comunicación con los bancos para verificar los movimientos de las cuentas de cheques.
- Renovar y modificar en su caso las finanzas otorgadas a los cajeros y personal que maneja valores.

DEPARTAMENTO DE RECURSOS ADICIONALES Y COBRANZAS.

El Departamento de Recursos Adicionales y Cobranzas tiene por objetivo elaborar y desarrollar los programas relativos al control, mantenimiento y promoción del arrendamiento y cobranza de locales comerciales y espacios publicitarios, así como realizar estudios sobre alternativas de financiamiento que permitan incrementar los ingresos del Sistema.

Sus funciones son:

- Efectuar y controlar el arrendamiento de los locales comerciales y espacios publicitarios.

- Verificar que los locales comerciales y espacios publicitarios rentados mantengan las condiciones estipuladas en el reglamento y en el contrato de arrendamiento.
- Otorgar, en coordinación con las gerencias respectivas, los permisos a arrendatarios para la adaptación de sus locales.
- Realizar estudios de viabilidad para la habilitación de nuevas áreas rentables en las estaciones y espacios propiedad del Sistema.
- Entrevistar y proporcionar información a los solicitantes de locales comerciales y de espacios publicitarios.
- Realizar y controlar las cobranzas que correspondan por renta de locales comerciales y espacios publicitarios.
- Tramitar ante la Secretaría de Programación y Presupuesto el apoyo financiero que otorga el Gobierno Federal del Sistema.
- Elaborar proyecciones de los ingresos por venta de boletos y arrendamiento de locales comerciales y espacios publicitarios.
- Gestionar ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, los recursos presupuestales erogados por el Sistema con cargo al Gobierno Federal.
- Realizar gestiones con Instituciones Nacionales de Crédito y Financieras.

DIRECCION DE ADMINISTRACION.

La Dirección de Administración tiene por objetivo proporcionar las diferentes áreas que integran el Sistema de Transporte Colectivo, el apoyo necesario en materia de recursos humanos, materiales y financieros requeridos para el funcionamiento del Organismo.

Sus funciones son:

- Dirigir y coordinar la integración y desarrollo de los recursos humanos del Organismo, así como la administración de los sueldos y salarios.
- Supervisar que se cumplan las normas de seguridad e higiene y coordinar que en las áreas del Sistema, se encuentre el equipo de seguridad adecuado.

- Establecer los lineamientos y políticas necesarios para la adquisición, control, suministro y resguardo de los materiales y equipos requeridos para la operación del Organismo.

- Supervisar el cumplimiento de los trámites gubernamentales para la importación de los bienes de fabricación extranjera que requiere el Sistema.

- Dirigir y coordinar el registro de las operaciones financieras relacionadas con los ingresos y egresos que genera el Sistema.

- Supervisar y controlar las inversiones y los financiamientos del Sistema considerando las repercusiones financieras de las importaciones y del mercado de valores.

- Desarrollar en coordinación con la Subdirección de Planeación y Evaluación los programas de modernización administrativa en el Organismo.

- Coordinar las relaciones entre el Sistema y su Sindicato gestionando los asuntos derivados de los mismos.

- Establecer relaciones con otras dependencias oficiales para coordinar las actividades de carácter administrativos, en que el Sistema participa.

GERENCIA DE RECURSOS HUMANOS.

La Gerencia de Recursos Humanos tiene como objetivo establecer los lineamientos para la integración de los recursos humanos necesarios para el desempeño de las actividades del Sistema, mediante su selección, contratación y capacitación; gestionando los servicios y prestaciones contenidas en los documentos jurídico administrativos vigentes, y promover la observancia de las normas de seguridad industrial e higiene.

Sus funciones son:

- Definir políticas y programas de selección, contratación y capacitación del personal.

- Emitir las políticas para que los sueldos, salarios, prestaciones y demás trámites administrativos y de control relacionados con el personal del Sistema, sean suministrados oportunamente.

- Definir los lineamientos de operación para realizar la contratación y movimientos del personal.

- Coordinar y supervisar la prestación de los servicios médicos, hospitalarios, alimentarios y de Estancia Infantil a los empleados del Sistema y sus derechohabientes.
- Supervisar que se cumpla con los programas académicos y de entrenamiento de habilidades dentro de la Estancia Infantil, establecidos por la Dirección General de Educación Inicial de la Secretaría de Educación Pública.
- Establecer y supervisar los programas para fomentar la cultura y el desarrollo en los trabajadores del Sistema.
- Definir las políticas para que se observen las normas de seguridad e higiene, así como proporcionar a las áreas del Sistema, el equipo de seguridad adecuado.

DEPARTAMENTO DE SERVICIO MEDICO.

El Departamento de Servicio Médico tiene por objetivo proporcionar los servicios médicos a los trabajadores del Sistema y a sus derechohabientes para mantenerlos en condiciones de salud.

Sus funciones son:

- Proporcionar a los trabajadores y derechohabientes los servicios de consultas, medicina general y de especialidad, visitas a domicilio, hospitalización, gabinetes y auxiliares de diagnóstico y tratamientos.
- Realizar los exámenes médicos de revisión periódica a los trabajadores del Sistema.
- Mantener actualizados los datos clínicos de los trabajadores y de los servicios médicos proporcionados.
- Realizar los exámenes médicos para diagnosticar el estado de salud a los aspirantes de nuevo ingreso al Sistema.
- Participar en las actividades de prevención de accidentes de trabajo con el Departamento de Seguridad Industrial e Higiene.
- Ejecutar los programas de medicina preventiva y de las actividades de educación para la salud.

DEPARTAMENTO DE ESTANCIA INFANTIL.

El Departamento de Estancia Infantil tiene por objetivo proporcionar los elementos necesarios para el desarrollo integral de los niños inscritos en la Estancia Infantil durante el tiempo que la madre trabaja de acuerdo a las evaluaciones médicas, psicológicas académicas que se realicen.

Sus funciones son:

- Proporcionar a los niños la atención y el afecto necesario para que sus necesidades de alimentación, higiene, salud física y emocional sean satisfechas.

- Vigilar que la alimentación proporcionada a los niños durante su permanencia en la Estancia Infantil sea balanceada, higiénica y variada.

- Cumplir los programas académicos y de entretenimiento de habilidades establecidos por la Dirección General de Educación inicial de la Secretaría de Educación Pública.

- Orientar a los padres respecto a su participación en el desarrollo integral de sus hijos.

- Desarrollar las actividades de la Estancia Infantil, dentro de un marco de relaciones humanas que propicien la identificación de los niños con el personal que labora en la misma.

- Mantener relación con otras estancias infantiles y organismos relacionados con las mismas; con el fin de actualizar métodos de trabajo que incrementen la eficiencia de la propia.

DEPARTAMENTO DE ACTIVIDADES SOCIALES Y DEPORTIVAS.

El Departamento de Actividades Sociales y Deportivas tiene por objetivo fomentar las actividades sociales y deportivas en el personal del Sistema, mediante la promoción y realización de eventos que les proporcionen recreación y esparcimiento y posibiliten la identificación entre ellos y la Empresa.

Sus funciones son:

- Destacar en todas las actividades promovidas por el Departamento, el interés que mantiene el Sistema hacia sus trabajadores, de proporcionarles medios para su desarrollo social y físico.

- Canalizar las inquietudes de tipo social y deportivas de los trabajadores del Sistema hacia la organización y realización de actividades que procuren su satisfacción.

- Fomentar la convivencia y el deporte en los trabajadores del Sistema a través de programas de actividades sociales y deportivas, así como de la publicidad interna necesaria que los dé a conocer.

- Mantener el interés de los trabajadores del Sistema en las actividades sociales y deportivas de los programas establecidos.

- Investigar permanentemente sobre nuevas actividades de tipo social y deportivas con el propósito de aumentar la participación el interés y desarrollo de los trabajadores.

- Mantener comunicación permanente con las instituciones públicas, privadas y escolares que puedan proporcionar o facilitar al Sistema, elementos humanos, materiales y técnicos, necesarios para el desarrollo de las actividades sociales y deportivas.

SUBGERENCIA DE ADMINISTRACION DE PERSONAL.

La Subgerencia de Administración de Personal tiene por objetivo coordinar el diseño y ejecución de los programas de integración y desarrollo de personal, pago de nómina y prestaciones, y de seguridad industrial e higiene

Sus funciones son:

- Supervisar que el avance de los programas de reclutamiento, selección y desarrollo de personal, se realicen de acuerdo a las políticas y lineamientos establecidos.- Supervisar y coordinar el registro de las incidencias del personal.

- Verificar que los sueldos, salarios, prestaciones y trámites administrativos relativos al personal del Sistema, sean suministrados oportunamente.

- Verificar que la contratación y movimientos de personal se realice de acuerdo a las políticas establecidas.

- Atender los asuntos de su competencia derivados de las relaciones, entre Empresa y Sindicato.

- Supervisar que los cursos de capacitación, promoción y actualización para el personal del Sistema, se realicen conforme a las normas y políticas establecidas.

- Vigilar que las campañas de difusión sobre aspectos de seguridad e higiene sean las adecuadas para orientar a los trabajadores y usuarios.

- Vigilar el cumplimiento de las normas de seguridad e higiene establecidas para que los trabajadores del Sistema realicen sus actividades en las mejores condiciones, verificando que dispongan de los equipos de seguridad necesarios

DEPARTAMENTO DE PERSONAL.

El Departamento de Personal tiene por objetivo efectuar el reclutamiento y la contratación del personal requerido por el Sistema y proporcionar los diferentes servicios que en materia de sueldos, salarios y prestaciones ha establecido el Organismo para sus trabajadores, mediante la aplicación de las políticas emitidas al respecto.

Sus funciones son:

- Realizar los trámites de contratación de personal, así como los relacionados con los movimientos de escalafón y prestaciones de los trabajadores.

- Controlar la asistencia y puntualidad del personal del Sistema.

- Elaborar las nóminas para el pago de los sueldos y salarios de los trabajadores del Sistema.

- Integrar y actualizar el archivo de los expedientes del personal del Sistema.

- Atender todas las quejas, reclamaciones o dudas presentadas por el personal, sobre los servicios que presta el Sistema.

INSTITUTO DE CAPACITACION Y DESARROLLO.

El Instituto de Capacitación y Desarrollo tiene por objetivo capacitar y promover el desarrollo de los trabajadores técnicos y administrativos del Sistema, para posibilitarlos al desempeño de sus labores, considerando los requerimientos que por la organización específica e innovaciones de los equipos presenten las diversas áreas.

Sus funciones son:

- Elaborar en coordinación con las diversas áreas del Organismo el establecimiento de los programas de capacitación, promoción y actualización para el personal del Sistema.
- Capacitar al personal seleccionado para ocupar puestos especializados, de acuerdo a los programas establecidos.
- Coordinar la elaboración, aplicación y calificación de los exámenes de promoción.
- Establecer, mantener y desarrollar relaciones con instituciones educativas para la obtención de recursos humanos calificados que impartan cursos de capacitación.
- Llevar a cabo los trámites establecidos para incorporar al Sistema a las personas que realizan prácticas profesionales o de servicio social.

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD INDUSTRIAL E HIGIENE.

El Departamento de Seguridad Industrial e Higiene tiene por objetivo proponer y verificar el cumplimiento de las normas de seguridad industrial e higiene, así como gestionar el suministro de los equipos necesarios al personal e instalaciones del Sistema con el fin de proporcionar a los trabajadores y usuarios un ambiente de seguridad e higiene.

Sus funciones son:

- Verificar que se contemplen las políticas y reglamentos establecidos referentes a la seguridad de las instalaciones y de los procedimientos y técnicas de trabajo, utilizados en las distintas áreas del Sistema.
- Determinar y proponer los equipos e implementos necesarios para la seguridad de los trabajadores y usuarios.
- Mantener actualizadas las normas y el Reglamento de Seguridad Industrial e Higiene, de acuerdo con lo estipulado por las asociaciones e instituciones oficiales del ramo.
- Desarrollar campañas de difusión sobre aspectos de seguridad e higiene, tendientes a orientar a los trabajadores y usuarios.
- Efectuar pruebas de verificación sobre el estado en que se encuentran los equipos de seguridad instalados en el Sistema.

- Realizar investigaciones de campo para detectar las posibles mejoras de seguridad en los sistemas y procedimientos de trabajo.
- Solicitar y mantener la asesoría médica necesaria para la realización de los estudios de higiene que se llevan a cabo.
- Elaborar y mantener actualizadas las estadísticas sobre incidentes, para facilitar los estudios e implantación de normas tendientes a incrementar la higiene y seguridad en el Sistema.

GERENCIA DE RECURSOS MATERIALES.

La Gerencia de Recursos Materiales tiene por objetivo la elaboración y ejecución de los programas de adquisición, recepción, custodia y aprovisionamiento de los materiales, equipos y servicios solicitados por las áreas que integran el sistema para el desarrollo de sus funciones.

Sus funciones son:

- Definir las políticas operativas para la adquisición de los materiales, equipos y herramientas que requieran las dependencias del Sistema para su funcionamiento.

Supervisar la observancia de los trámites gubernamentales para la importación de los bienes de fabricación extranjera que requiere el Sistema.

- Coordinar la realización de los contratos y convenios de prestación de servicio necesarios para la operación del Organismo, vigilando que se cumpla con la normatividad establecida.

- Fomentar en la Industria Nacional la integración y fabricación de equipos y refacciones que permitan al Sistema disminuir sus importaciones.

- Establecer las políticas y procedimientos para la recepción, custodia y distribución de los bienes solicitados por las áreas del Sistema.

- determinar los niveles máximos y mínimos de existencias de los bienes que son de uso constante y de aquellos que no deben faltar por ser vitales para la operación del Sistema.

- Controlar los bienes que integran el activo fijo del Sistema.

- Coordinar el suministro de los servicios generales inherentes al funcionamiento del Sistema, que permitan la conservación de sus edificios e instalaciones.

SUBGERENCIA DE ADQUISICIONES.

La Subgerencia de Adquisiciones tiene como objetivo coordinar y controlar las adquisiciones de materiales y equipos y las contrataciones de los servicios requeridos por las áreas del Sistema, atendiendo la normatividad establecida.

Sus funciones son:

- Coordinar y supervisar la adquisición de los materiales, equipos y herramientas para proveer a las dependencias del Sistema que los soliciten para posibilitar el desarrollo de sus funciones.
- Supervisar la realización de los trámites gubernamentales relacionados con la importación de los contratos y convenios para la adquisición de los bienes y servicios requeridos por el Sistema.
- Supervisar la elaboración de los contratos y convenios para la adquisición de los bienes y servicios requeridos por el Sistema.
- Vigilar que en la integración y actualización del catálogo de proveedores nacionales y extranjeros, se apliquen las normas y políticas establecidas.

DEPARTAMENTO DE COMPRAS EN EL PAIS.

El Departamento de Compras en el País tiene por objetivo realizar las acciones necesarias que garanticen la adquisición de los recursos materiales de procedencia nacional, requeridos por las diferentes áreas del Organismo en las mejores condiciones de compra.

Sus funciones son:

- Recibir y tramitar las requisiciones de material y equipo de fabricación nacional remitidas por las diferentes áreas.
- Controlar las requisiciones de material y equipo, solicitando cotizaciones y seleccionando a los proveedores que ofrezcan las mejores condiciones de precio, calidad, tiempo de entrega y forma de pago.
- Elaborar los pedidos oficiales del Sistema para formalizar las adquisiciones y tramitar su autorización interna y la afectación presupuestal correspondiente.
- Formular y autorizar las órdenes de compra relativas a la adquisición de bienes o servicios urgentes, conforme a las políticas establecidas.

- Llevar a cabo los controles necesarios para obtener información sobre las requisiciones recibidas, pedidos colocados y cumplimiento de entrega de los proveedores.
- Verificar que los proveedores realicen el suministro de los bienes de acuerdo a las condiciones de entrega estipuladas.
- Preparar las bases de las convocatorias para los concursos y someterlos a autorización del Comité de Compras.
- Integrar y actualizar el Catálogo de Proveedores Nacionales del Sistema de Transporte Colectivo y verificar su registro en el Padrón de Proveedores del Gobierno Federal.
- Elaborar los informes requeridos por las dependencias del Gobierno Federal de acuerdo a las normas y lineamientos en vigor.

DEPARTAMENTO DE COMPRAS EN EL EXTRANJERO.

El Departamento de Compras en el Extranjero tiene como objeto realizar las acciones necesarias que garanticen la adquisición de los recursos materiales de procedencia extranjera, requeridos por las diferentes áreas del Organismo, en las mejores condiciones de compra.

Sus funciones son:

- Recibir y tramitar las requisiciones de material y equipo de fabricación extranjera, remitidas por las áreas del Sistema.
- Seleccionar a los proveedores que ofrezcan las mejores condiciones de precio, calidad, tiempo de entrega y forma de pago.
- Efectuar los trámites gubernamentales necesarios para la importación de bienes.
- Elaborar los pedidos oficiales del Sistema para formalizar las adquisiciones, tramitando su autorización interna y la afectación presupuestal correspondiente.
- Fincan los pedidos gestionando los seguros y cartas de crédito respectivos.
- Verificar que los proveedores realicen el suministro de los bienes de acuerdo a las condiciones de entrega estipuladas.

- Llevar a cabo los controles necesarios de manera que se pueda obtener información sobre las requisiciones recibidas, tramitadas y sobre el cumplimiento de entrega de los proveedores.

- Integrar y actualizar el catálogo de proveedores extranjeros del Sistema de Transporte Colectivo.

- Elaborar los informes requeridos por las dependencias del Gobierno Federal de acuerdo con las normas y lineamientos en vigor.

SUBGERENCIA DE SUMINISTROS.

La Subgerencia de Suministros tiene por objetivo coordinar y supervisar la recepción, almacenamiento, control y suministro de los materiales, equipos y herramientas, así como de los servicios de apoyo administrativo requeridos por las diferentes áreas del Organismo.

Sus funciones son:

- Coordinar y supervisar la recepción, almacenamiento, control y suministro de los materiales, equipos y herramientas, así como de los servicios de apoyo administrativo requeridos por las diferentes áreas del Organismo.

Sus funciones son:

- Coordinar y supervisar la recepción, custodia y distribución de los bienes solicitados por las áreas del Sistema.

- Llevar el control del nivel de existencia máximo y mínimo de los bienes que no deben faltar por ser vitales para la operación del Sistema.

- Supervisar las actividades de mensajería, reproducción de documentos, mantenimiento de vehículos e inmuebles y demás apoyos administrativos requeridos en la operación del Organismo.

- Supervisar la integración y manejo del archivo general del Sistema.

- Supervisar la operación de recolección de boletos en las estaciones del Sistema.

DEPARTAMENTO DE ALMACENES.

El Departamento de Almacenes tiene por objetivo establecer y operar los sistemas y procedimientos referentes a la recepción, custodia y entrega de los materiales, herramientas y equipos que requieran las dependencias del Sistema.

Sus funciones son:

- Recibir y verificar el estado de los materiales adquiridos por el Sistema.
- Almacenar y custodiar los bienes recibidos, manteniendo la existencia de los materiales de acuerdo al programa establecido.
- Despachar, distribuir y entregar los bienes almacenados a las dependencias solicitantes.
- Efectuar todas las maniobras y transportes necesarios para el reparto y acomodo de los materiales.
- Realizar el levantamiento del inventario de los bienes muebles del Sistema.

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS GENERALES.

El Departamento de Servicios Generales tiene por objetivo proporcionar los servicios generales y de apoyo requeridos por las diferentes áreas del Sistema en el desarrollo de sus funciones.

Sus funciones son:

- Realizar las actividades de recepción control y distribución de correspondencia del Sistema.
- Manejar el Archivo General del Sistema de Transporte Colectivo.
- Proporcionar los servicios de mensajería y secretariales, que requieran las áreas del Sistema.
- Proporcionar el servicio de reproducción de documentos que requieran las diferentes áreas del Sistema.
- Controlar y mantener los vehículos del Sistema en condiciones de funcionamiento.
- Abastecer y controlar el suministro de gasolina a los vehículos del Sistema.

- Realizar la recolección del desperdicio de boletos en las diferentes estaciones del Sistema.
- Operar los estacionamientos pertenecientes al Sistema.
- Proporcionar los servicios de transporte a los trabajadores.

DIRECCION DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO.

La Dirección de Programación y Presupuesto tiene por objetivo proporcionar a las diferentes áreas que integran el Sistema de Transporte Colectivo, el apoyo necesario en la definición y desarrollo de los procesos de planeación, programación, presupuestación y evaluación de los programas de trabajo, en el análisis de la estructura y procedimientos de trabajo existentes, en el diseño y operación de sistemas de información y en el registro y control de la actividad contable.

Sus funciones son:

- Dirigir y coordinar la elaboración de los programas de trabajo, operativo anual y de mediano plazo, así como los informes de seguimiento y evaluación.
- Establecer y supervisar la aplicación de normas para la integración del presupuesto de ingresos y egresos, así como el control, seguimiento y evaluación del ejercicio presupuestal.
- Fomentar la optimización de recursos y el incremento en la eficiencia y la eficacia de la actividad del Organismo, mediante la integración, revisión y utilización de los manuales de organización, de procedimientos y de estudios de métodos de trabajo.
- Dirigir y coordinar el diseño, desarrollo y procesamiento de los sistemas de información del Organismo, estableciendo los lineamientos y políticas que en materia de informática deban seguir las áreas usuarias.
- Dirigir y coordinar el registro de la actividad contable del Organismo, así como el análisis de las actividades financieras efectuadas.
- Someter a la autorización del Director General, los estados financieros, informes, programas y manuales elaborados.

- Someter a la consideración del Director General, el dictamen de las propuestas de modificación a la estructura de las áreas que integran el Organismo.

- Mantener coordinación con las dependencias oficiales en el ámbito de su competencia para la integración de los informes y programas requeridos.

- Proporcionar la asesoría y apoyo técnico en los asuntos de su competencia que le sean solicitados por las diferentes áreas del Organismo.

- Supervisar, evaluar y corregir desviaciones en las acciones realizadas en materia de programación, presupuesto, organización, sistemas y contabilidad.

SUBGERENCIA DE CONTABILIDAD.

La Subgerencia de Contabilidad tiene por objetivo coordinar y supervisar el registro de las operaciones contables realizadas por el Organismo, la tramitación de los pagos a proveedores y a prestadores de servicios, así como la elaboración de los estados financieros del Sistema de Transporte Colectivo.

Sus funciones son:

- Coordinar que el registro de la contabilidad general se efectúe conforme a la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal.

- Coordinar la elaboración oportuna de las pólizas de ingresos, egresos y de diario.

- Supervisar que se tramite en forma ágil y oportuna la documentación referente a pagos a terceros sobre las transacciones efectuadas por el Sistema.

- Coordinar la elaboración de los cálculos y controles, así como la tramitación de los pagos de financiamientos internos y externos.

- Supervisar la elaboración de los reportes, informes y declaraciones para efectos de pago.

- Supervisar que se lleve a cabo la gestión y control de las pólizas de seguros contratadas por el Sistema.

- Coordinar mensualmente la depuración de las cuentas de mayor.

- Coordinar y controlar la elaboración de los estados financieros mensuales, así como los reportes e informes adicionales que se requieran.
- Coordinar la elaboración de la cuenta pública.

DEPARTAMENTO DE REGISTRO E INFORMACION CONTABLE

El Departamento de Registro e Información Contable tiene por objetivo glosar y registrar la documentación comprobatoria de las operaciones realizadas, así como elaborar los estados financieros de acuerdo a las disposiciones legales vigentes.

Sus funciones son:

- Registrar la contabilidad general, conforme a la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal y a los demás lineamientos que expida la Secretaría de Programación y Presupuesto.
- Elaborar los estados financieros mensuales, así como los reportes e informes que se requieran, de acuerdo a los procedimientos establecidos y a las disposiciones legales aplicables.
- Depurar permanentemente las cuentas de mayor.
- Elaborar el estado de variaciones de la cuenta de patrimonio y del estado de origen y aplicación de recursos.
- Conciliar mensualmente la cuenta de inventarios.
- Conciliar mensualmente las cuentas de cheques.
- Elaborar el reporte mensual de avance programático.
- Determinar y registrar la variación mensual del peso en relación con la moneda extranjera para analizar su impacto en las transacciones correspondientes.
- Gestionar y controlar las pólizas de seguros contratados por el Sistema.
- Preparar y verificar en su caso, los reportes, informes y declaraciones fiscales para efectos de pago.
- Elaborar el informe anual de la Cuenta Pública del Sistema de Transporte Colectivo.

DEPARTAMENTO DE TRAMITE DE PAGOS Y EXPEDICION DE POLIZAS.

El Departamento de Trámite de Pagos y Expedición de Pólizas tiene por objetivo establecer y operar los procedimientos para la recepción y trámite de pago de la documentación comprobatoria derivada de las transacciones efectuadas por el Organismo, mediante la expedición de las cuentas por pagar y las pólizas de egresos correspondientes.

Sus funciones son:

Elaborar las cuentas por pagar y las pólizas de egresos necesarias para liquidar los compromisos contraídos con los proveedores y prestadores de servicios.

- Tramitar en forma ágil y efectiva pagos a terceros, sobre las transacciones efectuadas por el Sistema.

- Efectuar el cálculo, control y trámite de pagos de financiamiento externos e internos.

- Participar en la contabilización de la nómina en coordinación con la Subgerencia de Informática.

- Elaborar las liquidaciones por concepto de baja de trabajadores del Organismo.

GERENCIA DE PRESUPUESTO.

La Gerencia de Presupuesto tiene por objetivo establecer los lineamientos para orientar el diseño y desarrollo de los procesos de planeación, programación y evaluación de las actividades del Organismo, así como formular, integrar y controlar el presupuesto del mismo.

Sus funciones son:

- Proponer las directrices y planes de desarrollo que en materia de programación y presupuesto se requieran para la elaboración de los respectivos programas.

- Coordinar y supervisar que la formulación e integración de los planes, programas de trabajo y los anteproyectos de presupuesto de las distintas áreas del Sistema, se realicen conforme a las normas y procedimientos establecidos por las autoridades competentes en materia de programación y presupuestación.

- Asesorar a las áreas del Sistema en la elaboración de sus programas de actividades y en la integración de sus anteproyectos de presupuesto.

- Organizar, integrar y controlar la información remitida por las distintas dependencias del Sistema, a fin de consolidar el Presupuesto Anual del Sistema.

- Coordinar la elaboración de los informes periódicos de avance programático y ejercicio presupuestal de cada una de las áreas del Sistema.
- Coordinar la evaluación del avance de los programas que se desarrollan en el Organismo, proponiendo las medidas correctivas a las desviaciones que se detecten.
- Supervisar la adecuada aplicación de las modificaciones aprobadas a los programas y presupuestos de las diversas dependencias del Organismo, gestionando en su caso las transferencias presupuestales que procedan de conformidad con las disposiciones vigentes en la materia.
- Captar, analizar e integrar y en su caso remitir a la Secretaría de Programación y Presupuesto en los términos que ésta establezca, la información de las dependencias del sistema, así como la documentación que fuese solicitada.

DEPARTAMENTO DE PROGRAMACION Y EVALUACION.

El Departamento de Programación y Evaluación tiene por objetivo elaborar e instrumentar el proceso de planeación, los programas de mediano plazo, operativo anual y de trabajo, así como verificar el avance y cumplimiento de los programas asignados a las diversas áreas del Sistema, determinando las causas de las desviaciones y proponiendo alternativas de solución que permitan mejorar la administración y operación del Organismo.

Sus funciones son:

- Integrar el Programa de Trabajo y los Programas de Mediano Plazo y Operativo Anual del Organismo.
- Recopilar y analizar la información sobre las actividades a realizar por las diferentes áreas del Organismo, integrando sus respectivos programas de trabajo.
- Asesorar a las diferentes áreas del Sistema en la formulación de sus programas de actividades y en la determinación de sus metas a corto y mediano plazo.
- Realizar los estudios que permiten definir las directrices y estrategias de desarrollo del Organismo de acuerdo a los lineamientos y políticas de planeación establecidos.
- Establecer las unidades de medida, prioridades y calendarización de las actividades a desarrollar en el Organismo, sometiéndolas a la Gerencia para su autorización.

- Instrumentar y desarrollar el proceso de planeación del Organismo en base a los lineamientos establecidos por la Secretaría de Programación y Presupuesto, el Departamento del Distrito Federal y la Dirección General.

- Instrumentar y desarrollar los documentos de apoyo para solicitar la información a las áreas del Sistema que sirva de base al proceso de planeación.

- Evaluar las actividades desarrolladas por las diferentes áreas del Organismo, determinando las desviaciones existentes y proponiendo las medidas correctivas correspondientes.

- Integrar en coordinación con las áreas correspondientes, los informes mensuales de avance programático y los informes de avance físico-financiero.

- Elaborar el documento de evaluación mensual de la operación del Sistema.

SUBGERENCIA DE CONTROL PRESUPUESTAL.

La Subgerencia de Control Presupuestal tiene por objetivo coordinar y supervisar la integración del presupuesto del Sistema de Transporte Colectivo, así como el registro y control de su ejercicio de acuerdo a las normas y políticas establecidas.

Sus funciones son:

- Coordinar a las diferentes áreas que integran el Organismo para la elaboración de los anteproyectos de presupuesto de acuerdo a sus necesidades y requerimientos.

- Supervisar la integración del presupuesto por programas del sistema, sometiéndolo a la consideración de la Gerencia.

- Supervisar el registro y control de las afectaciones presupuestales.

- Integrar los informes de avance presupuestal requeridos por las dependencias de la Administración Pública Federal.

- Coordinar la elaboración de los informes mensuales sobre el ejercicio presupuestal, proponiendo las modificaciones necesarias para corregir las desviaciones detectadas.

- Asesorar a las diferentes áreas del Organismo en la integración y ejercicio de sus presupuestos.

- Supervisar que la aplicación de los recursos presupuestales se apeguen a la normatividad emitida por la Secretaría de Programación y Presupuesto.

- Supervisar la elaboración de los estados mensuales de flujo de caja.

- Coordinar con la Subgerencia de Informática el registro mecanizado de los estados presupuestales mensuales.

DEPARTAMENTO DE INTEGRACION PRESUPUESTAL.

El Departamento de Integración Presupuestal tiene por objetivo desarrollar la integración del presupuesto por programas del Sistema, considerando los objetivos, metas y requerimientos contenidos en los programas de trabajo de las áreas y atendiendo los lineamientos y políticas establecidas.

Sus funciones son:

- Elaborar los anteproyectos de presupuesto de todas las áreas que conforman el Organismo.

- Integrar los presupuestos de ingresos y egresos del Sistema así como su calendarización de acuerdo a la normatividad vigente.

- Diseñar y establecer los instructivos y formatos necesarios para la integración de los presupuestos, asesorando a las áreas en el llenado de los mismos.

- Analizar, tramitar y registrar las modificaciones y ampliaciones autorizadas al presupuesto.

- Elaborar mensualmente cuadros comparativos del ejercicio del presupuesto, analizando el seguimiento del gasto, las variaciones que se detecten y las causas que las provocan.

DEPARTAMENTO DE REGISTRO Y CONTROL PRESUPUESTAL.

El Departamento de Registro y Control Presupuestal tiene por objetivo registrar y controlar el ejercicio del presupuesto por programas, así como de las afectaciones presupuestales autorizadas al Organismo.

Sus funciones son:

- Realizar la afectación presupuestal de los conceptos contenidos en pólizas de diario, egresos, ingresos y cuentas por pagar.

- Verificar que cada afectación presupuestal se asigne en la partida correspondiente.
- Registrar y controlar las transferencias presupuestales autorizadas a efecto de mantener un sistema de información veraz y oportuno.
- Registrar y controlar las transferencias presupuestales autorizadas a efecto de mantener un sistema de información veraz y oportuno.
- Registrar los pedidos de gasto corriente e inversión para efectos presupuestales.
- Registrar diariamente los ingresos y egresos, para elaborar los estados mensuales de flujo de caja que serían enviados a los organismos correspondientes.

GERENCIA DE ORGANIZACION Y SISTEMAS.

La Gerencia de Organización y Sistemas tiene por objetivo establecer los lineamientos para la elaboración e implantación de estudios de organización y métodos de trabajo, así como de sistemas automatizados de información enfocados a incrementar la eficiencia en la operación y administración del Organismo.

Sus funciones son:

- Coordinar el análisis permanente de la estructura orgánica y de los procedimientos técnico-administrativos utilizados, proponiendo las modificaciones necesarias para optimizar las actividades que se desarrollan.
- Supervisar la elaboración de los manuales de organización y de procedimientos de las distintas áreas del Organismo, sometiéndolos para su aprobación correspondiente.
- Supervisar la implantación de las mejoras técnico-administrativas, evaluando y corrigiendo en su caso las desviaciones que se detecten.
- Asesorar las áreas del Sistema en la selección de innovaciones administrativas y en la automatización de sus procesos.
- Coordinar el diseño e implantación de sistemas mecanizados de información.
- Supervisar que el procesamiento automatizado de datos en el Organismo, se realice en tiempo y forma de acuerdo a los compromisos establecidos.

- Aportar sugerencias para la solución de problemas planteados con respecto a organización y procesamiento de datos por las diferentes áreas del Sistema.
- Dirigir y coordinar la determinación de los lineamientos que en materia de organización y procesamiento de datos deban seguir las dependencias del Sistema.

UNIDAD DE ORGANIZACION Y METODOS.

La Unidad de Organización y Métodos tiene por objetivo elaborar métodos de trabajo enfocados a elevar la eficiencia y eficacia de las actividades desarrolladas por el Organismo, mediante el aprovechamiento de los recursos humanos, materiales, técnicos y financieros disponibles.

Sus funciones son:

- Elaborar y mantener actualizados los manuales de organización general y departamentales del Sistema.
- Integrar y mantener actualizados los manuales de procedimientos y de procesos técnicos de operación generales y específicos, correspondientes a las funciones que se desarrollan en el Organismo.
- Elaborar en coordinación con las áreas, otros instrumentos técnico-administrativos como los catálogos de puestos y de formas, tabuladores de sueldos y salarios, instructivos, reglamentos, etcétera. necesarios para normar la operación del Sistema.
- Analizar permanentemente la Estructura Orgánica General del Sistema y las específicas de las áreas que lo conforman con el fin de proponer las modificaciones que en su caso correspondan, considerando los criterios y lineamientos de organización vigentes.
- Diagnosticar y documentar en coordinación con las áreas que correspondan, los métodos de trabajo que desarrollan, considerando alternativas que permitan mejorarlos.
- Elaborar diagnósticos de productividad y de cargas de trabajo en las diversas áreas del Organismo.
- Asesorar a las áreas del Sistema que lo soliciten, en la interpretación y aplicación de los diversos instrumentos y técnicas administrativas.

SUBGERENCIA DE INFORMATICA.

La Subgerencia de Informática tiene por objetivo coordinar y supervisar el procesamiento electrónico de datos, así como el desarrollo de los sistemas de información necesarios en la administración del Sistema de Transporte Colectivo.

Sus funciones son:

- Coordinar el análisis, diseño e implantación de los sistemas mecanizados de información requeridos por el Organismo.
- Supervisar que el registro, captura y procesamiento de información se realice de acuerdo a los compromisos establecidos con las áreas usuarias.
- Administrar los recursos de cómputo asignados al Organismo, atendiendo los criterios de racionalidad vigentes.
- Establecer en coordinación con las áreas respectivas, el calendario de captura y proceso de datos, vigilando su adecuado cumplimiento.
- Fomentar la automatización de procedimientos administrativos que redunden en la agilización y optimización de los mismos.
- Establecer las normas y lineamientos que en materia de informática requiera el Organismo, sometiéndolo para su autorización correspondiente.
- Coordinar con la Unidad de Organización y Métodos el análisis y diseño de los sistemas de información para determinar su viabilidad operativa.
- Diseñar y desarrollar los elementos y mecanismos que permitan la integración y actualización del sistema de información del Organismo.

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO DE SISTEMAS.

El Departamento de desarrollo de sistemas tiene por objetivo diseñar e implantar los sistemas de procesamiento electrónico de información requeridos por las áreas del Organismo a fin de optimizar sus actividades.

Sus funciones son:

- Realizar los estudios necesarios para el diseño de los sistemas electrónicos de información que se requieran en el Organismo, así como determinar la viabilidad operativa de éstos.

- Elaborar los programas necesarios para la automatización de los procesos administrativos del Sistema.

- Analizar y diseñar en coordinación con la Unidad de Organización y Métodos, los sistemas electrónicos de información idóneos para el mejoramiento administrativo de las áreas que integran el Organismo.

- Asesorar en materia de diseño y desarrollo de sistemas de procesamiento electrónico de datos a las áreas del Organismo que así lo requieran.

- Verificar la elaboración de los programas de mantenimiento a los sistemas mecanizados en producción.

- Participar en la elaboración de los sistemas de información que apoyen la toma de decisiones.

- Analizar periódicamente los sistemas en operación con el fin de optimizarlos y actualizarlos de acuerdo a las características de los mismos.

ANEXO DOS.

TEXTO VIGENTE DEL DECRETO DE CREACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, QUE INCLUYE LAS REFORMAS Y ADICIONES PUBLICADAS EN LOS DIARIOS OFICIALES DEL 4 DE ENERO DE 1968 Y EL 21 DE JUNIO DE 1984.

Decreto por el que se crea el Organismo Público Descentralizado "Sistema de Transporte Colectivo" para construir, operar y explotar un tren rápido, con recorrido subterráneo y superficial, para el transporte colectivo en el Distrito Federal.

Al margen un sello con el Escudo Nacional que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

Gustavo Díaz Ordaz, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Con fundamento en los artículos 89 fracción I y XIII, fracción VI base 1a. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 5º, 23 fracción I inciso 3º y 24 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal, y

CONSIDERANDO:

I. Que en el orden de las necesidades de la población del Distrito Federal que requieren pronta, adecuada y efectiva satisfacción, se encuentra entre las de primer rango la de organizar y establecer medios y sistemas de transporte de pasajeros que lo realicen en forma segura, rápida y cómoda.

II. Que el Departamento del Distrito Federal ha llevado a cabo estudios de los que deduce la posibilidad y la conveniencia de establecer en la Ciudad de México, para dar satisfacción a la necesidad ya expresada, un tren rápido movido por energía eléctrica con recorridos subterráneos y superficiales, mediante el cual se efectúe el transporte colectivo de personas, aliviando así en gran parte los problemas originados por la saturación del tránsito en vías públicas.

III. Que de acuerdo con los artículos 23 fracción I, 58, y 59 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, 1º y 21 de la Ley del 31 de diciembre de 1943 que lo reglamenta, 1º, 2º, y 4º de la Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el Tránsito y los Transportes en el Distrito Federal, 1º, 5º y 36 del Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, el expresado Departamento tiene a su cargo el desenvolvimiento de este servicio público y está facultado

para establecer nuevos sistemas de transporte, para encomendar su operación a un organismo público descentralizado y para establecer las normas o bases conforme a las cuales debe efectuarse la prestación del servicio, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO:

Artículo 1º. Se instituye un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se denominará "Sistema de Transporte Colectivo" y cuyo objeto será la construcción, operación y explotación de un tren rápido con recorrido subterráneo y superficial, para el transporte colectivo en el Distrito Federal, principalmente en la Ciudad de México.

Artículo 2º. El patrimonio de "Sistema de Transporte Colectivo" se constituirá con los inmuebles, muebles y demás bienes que le destine y entregue el Departamento del Distrito Federal, así como los que el propio Organismo adquiera en el futuro.

Artículo 3º. "El Sistema de Transporte Colectivo" podrá utilizar las vías públicas y otros inmuebles cuyo uso le conceda el Departamento del Distrito Federal, ya sea en la superficie en el subsuelo, para sus instalaciones, servicios y actividades, acatando las disposiciones legales y reglamentarias a que está sujeto el régimen de dichos bienes.

Artículo 4º. La Dirección de Administración del "Sistema de Transporte Colectivo" estará a cargo de un Consejo de Administración que se integrará con los siguientes Consejeros Propietarios:

A) El jefe del Departamento del Distrito Federal, quien tendrá el carácter de Presidente del Consejo, y, en caso de empate, tendrá voto de calidad;

B) Un representante de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público;

C) Un representante de la Secretaría de Programación y Presupuesto;

D) Un representante de la Secretaría de Energía y Minas e Industria Paraestatal;

E) Un representante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

F) Un representante de la Nacional Financiera, S. A. y

G) Tres representantes del Departamento del Distrito Federal que designará el titular del mismo.

Por cada consejero propietario deberá designarse un suplente.

El Jefe del Departamento del Distrito Federal podrá delegar su representación en la persona que designe.

El Presidente del Consejo nombrará al Secretario del mismo.

Artículo 6º El Consejo de Administración tendrá las siguientes facultades:

A) La gestión de los negocios de la Institución, a cuyo efecto podrá adquirir los bienes que sean necesarios para su objeto, enajenarlos y gravarlos, efectuar los actos y celebrar los contratos o convenios que fueren necesarios, dada la naturaleza y objeto de la Institución; dirigir los negocios de la misma, decidiendo todo lo relativo a la adquisición, enajenación y administración de sus bienes;

B) Representar legalmente a la Institución, para lo cual tendrá todas las facultades de apoderado general para pleitos

y cobranzas, actos de administración y actos de dominio en los términos del artículo 2534 del Código Civil, incluyendo no solamente las facultades generales sino también las especiales que requieran cláusula expresa conforme a la Ley, sin limitación alguna, dentro de las cuales queden comprendidas enunciativa y no limitativamente todas las mencionadas en el artículo 2587 del mismo Código, las de promover juicios de amparo y desistirse de ellos formular denuncias y querellas de carácter penal, otorgar y suscribir títulos de crédito, aceptar conciliaciones o someterse al arbitraje en conflictos laborales, y las demás que conforme a cualquier Ley requieran poder o cláusula especial o expresa;

C) Otorgar poderes generales o especiales a las personas y con las facultades que estime conveniente, incluyendo la de sustituir el mandato;

D) Derogado.

E) Nombrar y remover al Director General y si lo estimare conveniente nombrar uno o mas Sub-Directores, aceptar las renunciaciones que presenten éstos y concederles licencias;

F) Designar las personas que deban firmar en nombre de la Institución;

G) Expedir y reformar los reglamentos interiores de la Institución.

H) Acordar la emisión de títulos de crédito en masa o en serie y designar a las personas que tengan poder general para suscribir y otorgar títulos de crédito, en los términos del artículo 9º de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito;

I) Designar y remover libremente a funcionarios y empleados de la Institución;

J) Aprobar los presupuestos de ingresos y egresos; oyendo previamente la opinión del Departamento del Distrito Federal;

K) Delegar facultades en uno o varios de sus miembros o en el Director General, determinándolas en forma precisa para que se ejerzan en los negocios o lugares que se designen, no serán delegables las facultades del Consejo relativas al nombramiento del Secretario, Director General y Subdirectores, ni las de acordar la emisión de títulos de crédito;

L) En general, desempeñar todas las atribuciones que están comprendidas en el objeto de la Institución, y que no estén expresamente reservadas por la Ley al Gobierno Federal o al Departamento del Distrito Federal.

6º Bis. Como Organo de Vigilancia de la Entidad, habrá un Comisario designado por la Secretaría de la Contraloría General de la Federación, con voz, pero sin voto, que tendrá además de las que concedan las Leyes; Reglamentos y disposiciones administrativas a los Comisarios, las siguientes atribuciones:

A) Representar a la Secretaría de la Contraloría al más alto nivel ante el Organismo;

B) Vigilar que se lleve a cabo la planeación, organización y coordinación del Sistema de Control y Evaluación del propio Organismo,

C) Vigilar que el Organismo cumpla con las disposiciones reglamentarias, normativas y de policía general que emitan las Secretarías de la Contraloría, de Hacienda y Crédito Público, de Programación y Presupuesto y el Departamento del Distrito Federal como Coordinador Sectorial;

D) Informar periódicamente a la Secretaría de la Contraloría sobre los resultados obtenidos de su actuación, así como de los análisis y evaluaciones realizadas al mencionado Organismo.

Artículo 7º El Presidente del Consejo de Administración podrá representar legalmente a la Institución y firmar documentos en su nombre, para lo cual tendrá por sí sólo todas las

facultades que se prevén en los incisos B) y C) del artículo 6º para dicho Consejo.

Artículo 8º Para ser Director General o Subdirector se requiere ser ciudadano mexicano en pleno ejercicio de sus derechos; tener reconocida rectitud, solvencia moral y capacidad, y no haber sido declarado en estado de quiebra o concurso ni haber sido condenado por delitos comunes o inhabilitado para el ejercicio del comercio.

Artículo 9º. El Director General tendrá las siguientes facultades:

A) Será encargado de ejecutar las resoluciones del Consejo;

B) Representará legalmente a la Institución, con todos los poderes de un mandatario general para actos de administración, pleitos y cobranzas, con todas las facultades generales y las especiales que requieran cláusula especial conforme a la Ley, en los términos de los dos primeros párrafos del artículo 2554 del Código Civil, y aquellas que de una manera expresa le asigne el Consejo en el poder que le otorgue;

C) Administrará los negocios y bienes de la Institución, celebrando los convenios y contratos y ejecutando los actos que requiera la marcha ordinaria de la Institución.

D) Se encargará del establecimiento y organización de las oficinas de la Institución, proponiendo al Consejo los nombramientos y remociones de funcionarios y apoderados.

E) Podrá asistir a las sesiones del Consejo con voz informativa y deberá ser citado para ellas;

F) Nombrar, remover, conceder licencias y toda clase de autorizaciones administrativas al personal de la Institución, en la forma y términos aprobados por el Consejo.

G) Preparar y someter al Consejo los presupuestos de ingresos y egresos de la Institución y las modificaciones que se hagan a los mismos; y

H) Las demás que el Consejo le señale.

Artículo 10. Las remuneraciones del Director General, Subdirectores y demás personal de dirección, administración e inspección, serán fijadas en el presupuesto anual de la Institución.

Artículo 11. El personal de dirección, administración e inspección que tenga responsabilidad directa o indirecta en el manejo de fondos y valores de "Sistema de Transporte

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA⁹

Colectivo", deberá caucionar debidamente su manejo, mediante fianza otorgada por institución de fianzas legalmente autorizada, por el monto que fije el Consejo de Administración.

Artículo 12. Bajo la responsabilidad del Director General se formulará el balance general anual y los estados mensuales de contabilidad con sus anexos; se entregarán al Consejo de Administración y al Departamento del Distrito Federal dentro de los treinta días siguientes a la terminación de los periodos respectivos, para su revisión y para la glosa de las cuentas; lo anterior sin perjuicio de las facultades que sobre la materia concede a la Secretaría de Patrimonio Nacional o la Ley para el Control por parte del Gobierno Federal de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal.

Artículo 13. A los rendimientos líquidos que se obtengan se les dará la siguiente aplicación:

A) Se formarán reservas de previsión que no podrán exceder el veinte por ciento de los rendimientos líquidos; y

B) Se destinarán las cantidades necesarias para la ampliación del servicio.

ANEXO TRES:

TEXTO ORIGINAL DEL DECRETO PRESIDENCIAL, POR EL QUE LAS RELACIONES DE TRABAJO ENTRE EL ORGANISMO PUBLICO DESCENTRALIZADO QUE SE DENOMINA SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO Y SUS TRABAJADORES Y EMPLEADOS SE REGISTRAN POR LA LEY GENERAL DE LOS TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO, REGLAMENTARIA DEL APARTADO B DEL ARTICULO 123 CONSTITUCIONAL.

DECRETO por el que las relaciones de trabajo entre el organismo público descentralizado que se denomina Sistema de Transporte Colectivo y sus trabajadores y empleados, se registrarán por la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, Reglamentaria del Apartado B) del Artículo 123 Constitucional.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

GUSTAVO DIAZ ORDAZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed.

Con fundamento en los artículos 89 fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 10. de la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, Reglamentaria del Apartado B) del Artículo 123 Constitucional, y

CONSIDERANDO.

I. Que por decreto fechado el 19 de abril del presente año, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación el 29 del mismo mes, se instituyó el organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propios, denominado Sistema de Transporte Colectivo.

II. Que el artículo 10. de la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado establece que la misma es de observancia general para los titulares y trabajadores de las dependencias de los Poderes de la Unión de los Gobiernos del Distrito y Territorios Federales, de las Instituciones que el propio artículo enuncia, así como de los organismos descentralizados similares a éstas que tengan a su cargo función de servicios públicos;

III. Que el Sistema de Transporte Colectivo es una institución similar a las que el citado precepto menciona y además, las actividades del mismo están consideradas como servicio público 10. de la Ley que fija las Bases Generales a que habrán de sujetarse el Tránsito y los Transportes en el D. F. y 10. del Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el D. F.; y que, por estas razones el organismo de que se viene hablando llena los extremos previstos en la parte final del citado artículo 10.

de la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado ha tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO

PRIMERO.- Las relaciones de trabajo entre el organismo público descentralizado que se denomina Sistema de Transporte Colectivo, y sus trabajadores y empleados instituidos por decreto expedido el 19 de abril del presente año, se regirán por la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, Reglamentaria del Apartado B) del Artículo 123 Constitucional.

SEGUNDO.- Publíquese este Decreto en el "Diario Oficial" de la Federación.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en México, Distrito Federal, a los dos días del mes de agosto de mil novecientos sesenta y siete.- Gustavo Díaz Ordaz.- Rúbrica.- El Jefe del Departamento del Distrito Federal. Alfonso Corona del Rosal. Rúbrica.- El Secretario de Hacienda y Crédito Público.- Antonio Ortiz Mena.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes.- Jose Antonio Padilla Segura. Rúbrica. El Subsecretario de Recursos no Renovables de la Secretaría del Patrimonio Nacional, Encargado del Despacho. Manuel Franco López. Rúbrica.