



**UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
ACATLÁN**

***Efectos de las políticas públicas en el Servicio de Transporte del
Gobierno del Distrito Federal 2001-2005 (Sistema de Transporte
Colectivo “Metro”)***

SEMINARIO TALLER EXTRACURRICULAR

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADA EN CIENCIAS POLÍTICAS

Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

P R E S E N T A

MARÍA DEL ROSARIO CARRILLO SANTOS

ASESOR

JOSÉ ALBINO HERNANDEZ ESCOBEDO

Noviembre de 2006



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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 esta 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.

Agradecimiento:

Ante todo a Dios por todas las bendiciones recibidas a mi familia y a mí en todos los ámbitos de mi vida.

A mis padres Luis Carrillo y Lucía Santos por ser el modelo invaluable de moral, esfuerzo y responsabilidad en mí caminar por la vida.

A mis hermanos por su apoyo incondicional, especialmente a mi hermana María Lucía por todas sus atenciones y motivaciones, así como tolerarme y escucharme en las buenas y en las malas.

A mis sobrinos Patricia, Jesús, Pedro, Luis Antonio y Miguel Ángel por sus palabras de aliento.

A la Universidad Nacional Autónoma de México, especialmente a la Facultad de Estudios Superiores "Acatlán".

A mi asesor el Lic. José Albino Hernández Escobedo por su confianza y paciencia, así como, sus conocimientos, recomendaciones y comentarios para la realización de este trabajo.

A mis maestros la Dra. Araceli Parra, el Lic. Juan Montes de Oca, al Lic. Enrique Bailleres y al Lic. Martín de Jesús Díaz Vázquez por compartirme sus conocimientos.

A todos los que de forma directa o indirecta han contribuido en mi formación laboral, profesional y académica.

ÍNDICE

Introducción	1
Capítulo I: Marco teórico conceptual.	6
I.1. Estado y sociedad.	8
I.2. Administración pública.	10
I.2.1. Elementos de la administración.	11
I.3. Diseño y formulación de Políticas Públicas.	14
Capítulo II. Una política de gobierno puesta en práctica.	19
II.1. Origen y evolución del Sistema de Transporte Colectivo “Metro”.	19
II.2. Marco legal.	24
II.3. Estructura orgánica y funciones.	29
II.4. Parque vehicular y capacidad ofrecida.	33
Capítulo III: Proyecto para mejorar la calidad del servicio del “Metro”.	38
III.1. Programas y proyectos.	38
III.2. Evaluación de la demanda y la política tarifaria.	45
III.3. Actores y arenas de poder.	49
III.4. Perspectiva de evaluación de la política pública del Sistema de Transporte Colectivo “Metro” y transporte urbano	54
III.4.1. Perspectiva.	54
III.4.2. Transporte urbano sustentable.	58
Conclusiones.	60
Bibliografía.	64
Apéndices.	74

INTRODUCCIÓN

Desde tiempos remotos las personas han tenido la necesidad de desplazarse de un lugar a otro, para ello se han inventado diversos medios de transporte ya sea terrestres, marítimos, aéreos tales como: los aviones, barcos, coches entre otros; tal a sido el desarrollo del transporte, que cuenta con infraestructura, que movilizan diariamente a miles de habitantes ya sea a su domicilio, trabajo, escuela, etc..., uno de ellos es el Sistema de Transporte Colectivo del Metro (STCM) ubicado en el gobierno del Distrito Federal (DF).

La siguiente investigación analiza los efectos de las políticas públicas en el Servicio de Transporte Colectivo Metro del Gobierno del Distrito Federal 2001-2005; así como la importancia que reviste la gestión gubernamental para la administración pública en un país como México y aun más en el panorama actual de avances de integración en las ciencias sociales, de tecnología, de globalización del mercado económico aunado a lo político y la escasez de recursos que conlleva a políticas públicas nacionales e internacionales que enmarcan la gestión de los diferentes actores; así como el principal elemento, el humano que aspira a una mejor calidad de vida.

Ya que en los últimos años se ha hecho presente la participación más activa de la sociedad en los asuntos del gobierno conllevando al Estado a modificar su función, en la toma de decisiones en forma coordinada dando apertura a; los ciudadanos, las organizaciones, los académicos y los industriales.

Ante estos cambios es importante obtener bases fundamentales que orienten la investigación, es decir, desarrollar e impulsar el estudio y métodos para el análisis de políticas públicas en la gestión gubernamental ya sea federal, local o municipal en

nuestro país, la actualización y destreza en el manejo de nuevas tecnologías a todo interesado en coadyuvar en el mejoramiento de la administración pública, en casos prácticos que requiere el sector público y la sociedad en general.

Por lo que la gestión de los gobernantes es dar respuesta a las demandas de los ciudadanos; funcionarios públicos de nivel gerencia, transparencia de recursos, y productividad; que conlleve a una administración pública eficiente, en los diferentes poderes y ordenes.

Para lo cual se implementan políticas públicas en el sector servicios el Programa General de Desarrollo del Gobierno del Distrito Federal; la capacidad de gestión del transporte, de la vialidad, del medio ambiente y los recursos naturales es inminente en la megalópolis de la Ciudad de México; en virtud de la explosión demográfica, de la necesidad de traslado y el tiempo invertido para el mismo, del aumento excesivo del uso de carros y unidades privadas de transportación, del diseño de las vías de comunicación y acceso a la ciudad, y de los altos índices de contaminación.

Por lo anterior el presente trabajo toma como base las políticas públicas contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, para la prestación de Servicios Públicos. Considerando que del Plan se derivan objetivos y metas las cuales quedan incluidas en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal, y las de éste circunscriben el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006, que se establecen en las distintas entidades que controla la Secretaría de Transporte y Vialidad.

Siendo que el aspecto principal fue revisar y analizar los efectos de las políticas públicas en el servicio de transporte del gobierno del Distrito Federal de 2001 a 2005 en el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo "Metro"

El presente análisis se orienta bajo el objetivo general de un estudiar las políticas públicas establecidas por el Gobierno del Distrito Federal, medidas de racionalización

que conllevan a una asignación restringida de recursos y en consecuencia ineficiencia en el servicio proporcionado.

Lo anterior a fin de proponer alternativas para la toma de decisión de políticas públicas que contribuyan a una asignación presupuestal de recursos suficientes destinados al mantenimiento de la red del transporte público de pasajeros y a proyectos de obras de ampliación, y así alcanzar un servicio de calidad que coadyuve a una mejor calidad de vida de los ciudadanos.

La hipótesis que condujo el presente estudio fue la siguiente: a fin de evitar el deterioro del sistema de transporte masivo, la red más grande en la ciudad de México, es imprescindible incrementar los recursos económicos para garantizar la seguridad operativa y el funcionamiento de la actual infraestructura del "Metro".

Ya que en el México moderno es indispensable que el servicio de transporte de pasajeros que proporciona el Gobierno del Distrito Federal sea, eficiente, de calidad, y que no contamine; implementado políticas públicas y estrategias que conlleven al proceso de modernización del parque vehicular, su mantenimiento y a las vías de la infraestructura del sistema.

El marco teórico y conceptual de referencia expuesto se realizó a fin de contar con elementos teóricos de juicio que contribuyan al análisis de políticas públicas, así mismo, para estar en posibilidades de dar una explicación razonable del fenómeno de estudio de este trabajo, que es el caso concreto del Sistema Colectivo de Transporte "Metro".

Para lo cual, se llevo a cabo la aplicación metodológica de investigación deductiva, partiendo de la abstracción teórica general a lo particular de: la sociedad, por ser quien demanda servicios; al Estado, porque fue creado para satisfacer las necesidades de la sociedad; la administración pública, que es el gobierno en acción; y las políticas públicas, que permitan evaluar la acción aplicada y su correspondencia

para dar solución a las demandas sociales, se descendió en forma tal que sirva de base para poder llegar al servicio de transporte urbano ofrecido por el Metro como una entidad del Gobierno del Distrito Federal que tiene a su cargo esta actividad.

En lo jurídico, se hace referencia a la normatividad aplicable para el caso de México, tal como: la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal entre otras.

Así como, de algunos instrumentos: técnicos, de planificación de objetivos y metas que en forma explícita o implícita contienen las políticas del gobierno de Estado, en los planes o programas de trabajo, que enmarcan las directrices de la administración tanto a nivel federal como local y sectorial en: el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa General de Desarrollo del Gobierno del Distrito Federal, y el Programa Integral de Transporte y Vialidad, respectivamente.

Para cumplir con tales fines el presente trabajo se integra de la siguiente manera, en el capítulo I se abordarán los conceptos teóricos de estado y sociedad, administración pública federal y local, además, en ésta última su gestión en el ámbito del transporte, así como políticas públicas, con el propósito de establecer el sustento teórico de análisis.

En el capítulo II se da a conocer el perfil de uno de los Organismos Públicos Descentralizados de la Administración Pública Paraestatal del Distrito Federal denominado Sistema de Transporte Colectivo "Metro", considerando el origen y evolución del mismo, marco legal en que se fundamentan; sus atribuciones, estructura orgánica y funciones principales, así como de su capacidad instalada, es decir del parque vehicular e instalaciones fijas con que cuenta para ofrecer un servicio a la ciudadanía.

Posteriormente en el capítulo III se analizarán los efectos de las políticas públicas en dicha entidad en los programas y proyectos, evaluación de la demanda y la

política tarifaria, actores y arenas de poder, además, se presenta una perspectiva de la evaluación de la política pública, considerando elementos de sustentabilidad en el Sistema de Transporte Colectivo "Metro",

Finalmente se plantean las conclusiones derivadas del análisis y reflexión durante el proceso de investigación, así como la bibliografía consultada, referencias electrónicas y apéndice.

CAPITULO I: MARCO TEORICO CONCEPTUAL.

A fin de explicar este estudio, en este capítulo se citarán conceptos generales sobre el Estado y Sociedad, Administración Pública, Políticas Públicas, Gobierno del Distrito Federal y el Transporte Público, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, Plan Nacional de Desarrollo, Programa de Desarrollo del Gobierno del Distrito Federal y Programa Integral de Transporte y Vialidad, presentando así el entorno del Gobierno del Distrito Federal, el cual es dirigido a; la Prestación de los Servicios Públicos del Distrito Federal del Transporte Público del Organismo Público Descentralizado, que forma parte de la Administración Pública del Gobierno del Distrito Federal, el Sistema de Transporte Colectivo “Metro”

Para conceptualizar el tema que nos ocupa, es importante considerar aspectos para conllevar al desarrollo integral de cualquier país:

- Las crisis, la democratización y la pérdida de legitimidad, que dan la oportunidad para reestructurar a las naciones, principalmente a los países en vías de desarrollo, en lo político, económico, social y cultural, en donde el elemento humano es el principal actor que en forma individual o colectiva, aspira alcanzar una mejor forma de vida.
- Las experiencias de los países occidentales que han aportado diferentes concepciones acerca del Estado, toda vez que han contribuido con la teoría ideológica o partidista que fundamenta las funciones del Estado, las ciencias sociales, políticas y económicas, que en su momento histórico participaron con sus postulados.

- Los avances científicos de la era moderna; así como, el desarrollo de las capacidades humanas, “el hombre se convierte en el factor clave del desarrollo económico”¹, a nivel internacional las teorías tradicionales no aplican en la práctica, a efecto de alcanzar el desarrollo integral de la mayoría de los países, por lo que se hace necesario “replantear las funciones del Estado como entes organizadores de la sociedad”².
- Bases fundamentales que orienten la investigación, es decir, desarrollar e impulsar el estudio y métodos para el análisis de políticas públicas en la gestión gubernamental, “Es así que dentro del campo que abarca la administración pública como actividad de gobierno, como ciencia y como actividad teórica, en la actualidad han tomado especial importancia las políticas públicas entendidas como una tecnología de gobierno y como una opción de mejoramiento permanente de la función del Estado”.³

Derivado de lo anterior se podría decir que el gobierno del Estado requiere de especialistas en el análisis de políticas públicas en; su implementación ejecución y evaluación para la toma de decisiones, y así proporcionar elementos que permitan una elección racional de los recursos debido a la complejidad de la sociedad y de la administración pública actual.

Considerando los aspectos citados se desarrollara el marco teórico y conceptual que sirva de referencia para el análisis teórico-práctico y evaluación de los efectos de las políticas públicas instrumentadas para el servicio de transporte.

¹ MONTES DE OCA Malvaez, Juan, Seminario de Titulación Políticas Públicas para Asuntos de Gobierno, Modulo I, México, UNAM, Acatlán, Abril 2005, p. 3, (próximo a publicarse).

² Idem., p. 1.

³ Idem., p.1.

I.1 Estado y sociedad.

El origen de la sociedad inicia con la existencia del hombre como nómada, posteriormente en la etapa de la barbarie se instituyó como “hens” forma de organización familiar primitiva de grupos humanos que utilizaron principios de orden, conformando el aspecto jurídico que norma la interrelación sociedad-Estado como, base del orden social de la mayoría de los pueblos.

Se considera que la sociedad está formada por un grupo de individuos que demanda necesidades y es ella misma la que da origen al Estado, toda vez que es, “...el punto de inicio y el fin de las acciones que realiza el gobierno sustentada en la visión del Estado,...”⁴ que lo legitima al facultarlo con poder a través del voto, mismo que es regulado por medio de la Constitución y demás Leyes, normando la relación entre el Estado y los ciudadanos.

Existen varias definiciones acerca del Estado; la sociológica, la política, el derecho y la economía, cada una de ellas ofrecen aportaciones del Estado y como es su relación con la sociedad. Por lo que el Estado es la primera institución jurídica que representa la voluntad política de los ciudadanos, al constituirse como Estado independiente soberano con derechos y obligaciones se materializa su personalidad jurídica y es el gobierno quien ejerce la autoridad a través de los órganos que lo componen, poder que lo faculta para ejercer la soberanía nacional tanto al interior gobernados como al exterior con otros países.

Al respecto Jiménez Castro, nos dice que, las características comunes del Estado son: “Un cierto número de hombres unidos entre sí; una relación permanente entre una nación y un territorio determinados; una unidad o lazo común, tanto en el interior como con respecto a otros pueblos extranjeros; una diferenciación entre gobernantes (autoridad) y gobernados; una vida social como resultado de que el Estado no es un

⁴ Montes de Oca, Juan, op. cit., p. 3.

mecanismo sino un organismo viviente; la existencia de una personalidad estatal propia -institucional- con inteligencia y moral.”⁵

En un sentido amplio el Estado es la nación con un territorio determinado, costumbres, lenguaje e intereses que identifican a la sociedad con una nacionalidad específica. Y sus elementos son: a) pueblo, b) territorio, y c) el poder real; y la voluntad estatal radican en el pueblo.

Con el enfoque teológico de Santo Tomás, se establece la relación comunitaria con su ley moral “Ordenación de la razón, para el bien común, promulgada por quien tiene el cuidado de la comunidad.”⁶ En donde el precedente relevante es la relación del hombre con el Estado y que la ley y autoridad están hechas en función del bien común.

Luego entonces la relación del Estado con la sociedad tiene su origen desde la misma evolución del hombre, siendo esta una realidad social la cual históricamente se puede identificar en los grupos humanos, comunidades, pueblos o sociedades que se establecen en un territorio determinado, un espacio físico en el cual se interrelacionan los hombres entre sí, y necesitan ser administrados, con ciertos fundamentos jurídicos, una soberanía, ejercida a través de ciertos órganos de gobierno. En México la soberanía radica en el pueblo (Art. 39, 40 y 41 de la Constitución) y el poder, el cual es indivisible, en el Ejecutivo, Legislativo, y Judicial (Art. 49, 73, 80, 94 de la Constitución).

Está relación simbiótica se presenta en México entre el Estado y la sociedad, misma que “...en recientes décadas hay una participación más activa de los ciudadanos en los asuntos públicos,”⁷ ya sea de demandante u oponente, por su parte el gobierno considera las diferentes necesidades e intereses de los diversos grupos de la sociedad para la toma de decisiones y plantea sus estrategias y cursos de acción.

⁵ JIMÉNEZ Castro, Wilburg, Administración Pública para el Desarrollo Integral, México, FCE, 1975 (2ª), p. 152.

⁶ Gutiérrez Sáenz, Raúl, Historia de las Doctrinas Filosóficas, México, Esfinge, S.A., 1977 (8ª), pp. 91y 92.

⁷ Montes de Oca, Juan, op. cit., p. 4.

Se da por hecho que el fin de estos poderes es; regular la conducta de los ciudadanos, así como, satisfacer sus demandas en un contexto de paz y armonía, para el beneficio fundamentalmente de la comunidad. En México, se lo ha otorgado la sociedad a través del voto, éste derecho esta estipulado en la Constitución Política en el Art. 35 fracción I y la obligación de todo ciudadano de votar en el artículo 36 fracción III.⁸

I.2. Administración pública.

Lo que da origen a la implantación y ejecución de la administración pública es la necesidad del Estado para cumplir con el objetivo de "...asegurar que los fines del bien común sean cumplidos,..."⁹ siendo ésta una actividad del Estado que se materializa a través de sus actos, operaciones y tareas que efectúa.

Por lo que, la administración pública es la forma en que se organiza el Estado para el logro de sus objetivos, el cual establece instituciones o unidades administrativas, las cuales tienen funciones y facultades específicas para el despacho de los asuntos gubernamentales de acuerdo al ámbito que les compete, por lo tanto, "la Administración Pública es parte del Estado,"¹⁰ es decir, el gobierno en acción.

Omar Guerrero dice que el Estado Moderno realiza cinco funciones: administración del servicio exterior, la defensa, hacienda, justicia y administración interna.

Para el logro de esas funciones en el siglo XX, surge en Estado Unidos la idea de la aplicación necesaria de la metodología del análisis de políticas públicas que se basa en los procesos gubernamentales, permitiendo una mejor orientación para la toma de

⁸ Véase Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, México, Porrúa, 2005, pp. 49 y 50.

⁹ Montes de Oca, Juan, op. cit., pp. 10 y 11.

¹⁰ Jimenez Castro, Wilburg, op. cit., p. 143.

decisiones, asumiendo la pluralidad y complejidad que presenta la sociedad, y las instituciones gubernamentales que deben ser eficientes, eficaces y oportunas.

Al respecto Jiménez Castro nos dice: La concepción contemporánea de administración pública se presenta con -criterio interdisciplinario e interprofesional-, a efecto de que coadyuve en el proceso de desarrollo integral, ya que el Estado es el que tiene la responsabilidad del desarrollo del país.

I.2.1. Elementos de la administración

Se considera que los elementos esenciales de la aplicación administrativa en el funcionamiento de todo sistema político son: “1. *Planificación*: la formulación de programas, especialmente la integración del plan a largo plazo de todo gobierno, incluyendo la formulación de presupuestos y las funciones relacionadas de administración financiera; 2. *Administración de personal*: la selección, educación y dirección de las personas que han de participar en las tareas gubernamentales proporcionando el factor más decisivo de toda situación administrativa, la calidad humana; con especial referencia a los problemas de relaciones humanas en el trabajo; 3. *Organización y métodos*: la ordenación de las estructuras institucionales, desde los puntos de vista de la división de trabajo, las jerarquías y relaciones de autoridad, los controles, los grados de centralización y descentralización, la coordinación, la sistematización de los procedimientos, y otros asuntos conexos; 4. *Relaciones de la rama ejecutiva con el público* y con las ramas legislativa y judicial; el sistema de gobierno en su significación total, incluyendo consideraciones específicas sobre las relaciones de sus diversas partes y la responsabilidad de los administradores ante el pueblo”¹¹

De lo anterior se desprende que, “la administración pública es la fase del gobierno que consta de la ordenación cooperativa de personas, mediante la planificación

¹¹ Muñoz Amato, Pedro, Introducción a la Administración Pública, México, FCE, 1983 (7ª), p. 25.

organización, educación y dirección de su conducta para la realización de los fines del sistema político.”¹²

La organización de la administración pública en México; se divide en centralizada y paraestatal, la primera comprende la Presidencia de la República, las Secretarías de Estado y Departamentos administrativos y la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal, la segunda esta conformada por los organismos descentralizados, las empresas de participación estatal, las instituciones nacionales de crédito, las organizaciones auxiliares nacionales de crédito, las instituciones nacionales de seguros y de fianzas y los fideicomisos¹³.

Jurídicamente el gobierno mexicano está a cargo del poder federal y local en los términos que establece la Constitución, y la administración de la ciudad de México está a cargo del Jefe de Gobierno del Distrito Federal.

Las autoridades locales del Distrito Federal se constituyen por los órganos: de la Asamblea Legislativa (AL), el Jefe de Gobierno y el Tribunal Superior de Justicia, la forma de organizarse y su funcionamiento del gobierno del Distrito Federal está normado por el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, en éste se contemplan los principios estratégicos de la organización política y administrativa del Distrito Federal.

El Gobierno local tiene a su cargo la prestación de los servicios públicos, y para el logro de sus fines el Jefe de Gobierno determina los lineamientos y distribución de atribuciones entre los órganos centrales, desconcentrados y paraestatales que conforman la administración pública local, jurídicamente la organización de ésta se fundamenta en la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal y el Reglamento Interior de la misma Ley, en estos instrumentos se delimitan las funciones y facultades para el despacho de los asuntos administrativos del Jefe de Gobierno.

¹² Ídem., p. 26.

¹³ Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, México, Porrúa, 2005, pp. 7 y 8.

Las actividades y la forma de organizarse del gobierno federal, toda vez que, el ejecutivo quien tiene la responsabilidad del desarrollo del país, se establecen en la Ley de Planeación, en la que se insertan los objetivos, metas, estrategias y prioridades para el logro de un desarrollo integral nacional en un contexto democrático, así como, su evaluación.

Uno de los instrumentos que ocupa la administración del gobierno es el “Plan Nacional de Desarrollo” con las prioridades, objetivos y estrategias; documento al que deben sujetarse los programas de la Administración Pública Federal. Su formulación constituye un mandato establecido en la Constitución y con él se cumple una responsabilidad del Ejecutivo de la Unión; sus objetivos son determinados por los fines del proyecto nacional que define la Constitución, en el cual se establecen las políticas que determinan y orientan la acción del gobierno, las cuales constituyen la respuesta a las aspiraciones y demandas de la sociedad.¹⁴

El Plan Nacional de Desarrollo enmarca las directrices de acción del gobierno federal, del que se derivan los programas de las dependencias y entidades que conforman la administración, así como, en el caso del gobierno del Distrito Federal como entidad federativa (artículo 43 de la Constitución), instrumenta el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal (PGDDF) y de este el Programa Integral de Transporte y Vialidad de la Secretaría de Transporte y Vialidad.

Los programas mencionados forman parte de las políticas públicas del Estado por lo que en el siguiente apartado se ahondara en la conceptualización de las políticas públicas.

¹⁴ Véase Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, México, Diario Oficial, 30 de mayo de 2001, volumen, número, (Segunda Sección), pp. 2-128.

I.3. Diseño y formulación de Políticas Públicas.

Los diseños y la formulación de las políticas públicas son importantes ya que indican los cursos a seguir que establece el gobierno, sustentadas en un marco normativo y con recursos del Estado que servirán para el beneficio de la sociedad.

Por lo que es necesario conocer un marco de referencia de lo que son las políticas públicas, al respecto, Juan Montes de Oca nos dice que; la política pública como una tecnología de gobierno es un proceso racional de servir de método para la ejecución, implementación y evaluación de políticas, así como una opción de crear funcionarios públicos eficientes, con un enfoque interdisciplinario de política pública, ya que el objetivo general es promover el mejoramiento de la ejecución de la administración pública del Estado a través del análisis de políticas públicas con profesionalismo.

Aguilar Villanueva, por su parte establece: Una política propone una intervención para alterar alguna circunstancia o un modo de conducta, ya que el objeto de cualquier propuesta de política es controlar y dirigir cursos futuros de acción, que es la única acción sujeta a control¹⁵

Entonces si concebimos a la política pública como tecnología y proceso racional, tenemos que comprender lo que es el conocimiento y metodología para la formulación de las políticas públicas. Al respecto del uso del conocimiento en la formulación de las políticas públicas Aguilar Villanueva, nos dice: Debe reconocerse que el conocimiento es un fin y un medio y que su relación con las políticas públicas tiene cabida en el mundo real ya que se convierte en un diálogo sin trabas, la razón no esta exenta de valores y conlleva, en efecto, un compromiso político.

Por lo que la metodología aplicada en políticas públicas debe comprender el conocimiento de y en la sociedad existiendo un sentido original de la política, en el

¹⁵ Aguilar Villanueva, Luis F., El Estudio de las Políticas Públicas, México, Porrúa, 2003 (3ª), 1ª Antología, p.278.

cual el conflicto se complementa con la discusión abierta y racional de los asuntos públicos, entendiéndose también que el papel activo del Estado está determinado en las políticas y acciones que implementa para conducir al país, por consecuencia Laswell “considera la importancia de la orientación contextual, enfatiza la participación del investigador en el mundo humano. ... Visualizó una profesión que pudiera promover tanto la educación de la población como la amplia participación dentro de un proceso político democrático. Lo que observamos... es una convergencia político-metodológica hacia la participación”.¹⁶

Y teniendo en cuenta que la meta del analista es resolver problemas prácticos “La política pública, vasta y complicada como ha llegado a ser, se extiende a cualquier área de la vida. ...”¹⁷ debiendo de construirse sobre un dominio definido y no restringido en el campo de la indagación y especialización.

Consideramos conveniente que “el análisis de políticas tenga sentido, sería bueno concebirlo como ciencia social aplicada en la que se van a aplicar los resultados de una ciencia teórica. Que va a estar acompañada de riesgo e incertidumbre, es decir pertenecen a las proposiciones no verificadas o sea son hipótesis”.¹⁸

Además que “Con frecuencia los debates sobre políticas parecen discusiones sustantivas, pero solo se trata de discrepancias semánticas, luego entonces el análisis de políticas es más científico (cognoscitivo) en su atavió que en la sustancia, por eso debe tener el dominio operativo de la ciencia política, incluir todas las ciencias sociales e incorporar la tecnología”.¹⁹

Por consiguiente el investigador podrá obtener esa unión político-metodológica hacia la participación, a través del análisis de las políticas públicas, que consiste en: “... las actividades dirigidas a desarrollar conocimiento que sea relevante para la

¹⁶ *idem.*, p. 213.

¹⁷ *idem.*, p.276.

¹⁸ *idem.*, pp. 277 y 278.

¹⁹ *idem.*, p. 276.

formulación e implementación de las políticas públicas”²⁰; es una herramienta útil que proporciona alternativas para la toma de decisiones y selección de la más racional.

Derivado de lo anterior destaca que “El análisis es relevante, ya que se alimenta del gobierno y también de las fundaciones y, además de políticas visto como un subconjunto del concepto de lo político, o como idéntico sin más a lo político, como incluso de otras dimensiones (interdisciplinario) o como medio para atacar de manera integrada los problemas sociales. Para algunos la política es un asunto de valor –una declaración de principios básicos, otros restringen su significado a estrategias, diseño o programa y para otros abarca valores, objetivos y medios”.²¹

Luego entonces en el diseño y formulación de políticas públicas se considera que existen dos tipos de personas que intervienen, el analista de políticas y el político:

El primero fundamenta su criterio en la premisa de que los resultados de una política pública son la base adecuada para evaluar sus logros, su interés es teórico, propone objetivos jerarquizados y medibles utilizando técnicas basadas en modelos matemáticos abstractos y complejos, es optimista tomando en cuenta el criterio de utilidad y la eficiencia económica o beneficio social. Los que evalúa, a partir de cuanto se obtiene de un presupuesto por programa, el cual considera que ayuda para la toma de decisiones del gasto público y los únicos costos que cuentan son los costos de oportunidad, ignorando los problemas de distribución.

El segundo toma la mayoría de las decisiones importantes que encuentran significativo el criterio de beneficio social para sus objetivos más limitados, ponen interés en la negociación, transacción y compromiso, es el funcionario público que busca autopromoverse, derrochando recursos en la comunidad electoral que más pueda beneficiarlo.

²⁰ *Ídem.*, p. 198.

²¹ *Ídem.*, pp. 275 y 276.

Por eso Aguilar Villanueva nos afirma “Decir cuál es la manera menos costosa de deshacerse de los impedimentos políticos para la adopción de una propuesta política -y si vale la pena pagar este precio- es una responsabilidad tanto analítica como política.”²²

Luego entonces el analista político tiene el compromiso identificar y evaluar a los grupos electorales, que se beneficiarán o que perderán con cada propuesta, para construir comunidades electorales, ya que “... lograr que los que toman las decisiones con autoridad, ejecutivos y legislativos, adopten una medida política no sólo exige generar apoyo político para la alternativa considerada superior desde el punto de vista analítico, también exige modificar alternativas para atraer partidarios y calmar a los oponentes”.²³

Por lo que se necesita al analista político multidisciplinario, además es preciso pasar una y otra vez de lo analítico a lo político y viceversa para elegir políticas públicas y lograr que se adopten y se implanten.

Asimismo, “... Sólo el analista de políticas completo que sabe que compromisos puede contraer para lograr el apoyo o neutralizar a la oposición y que sacrificios no deben aceptar a cambio de ganancias políticas insuficientes, ganará la confianza...”²⁴ de los políticos clave y se convertirá en elaborador de las políticas.

Por lo tanto todas las políticas contienen alguna probabilidad de error y no pueden aceptarse apriori como correctas. Por eso cuando una propuesta de política se formula cuidadosa y completamente se puede tomar como teoría.²⁵ Luego entonces el análisis de políticas es la búsqueda del error a lo largo de todo el camino de la organización gubernamental política administrativa, es identificar la relación del Estado con la sociedad conocer cual es su fundamento jurídico, es confirmar las fuerzas que influyen a nivel nacional e internacional.

²² *Idem.*, p. 271.

²³ *Idem.*, p. 273.

²⁴ *Idem.*, p. 274.

²⁵ *Idem.*, p. 278.

En las últimas décadas, en México, la acción del gobierno y la sociedad ha contribuido a alcanzar mejores niveles de vida para la mayoría de la población, por eso se vuelve necesario conocer el marco ideológico político del Estado y las políticas públicas.²⁶

²⁶ Véase Montes de Oca, Juan, op. cit., p. 5.

CAPITULO II: UNA POLÍTICA DE GOBIERNO PUESTA EN PRÁCTICA.

II.1. Origen y evolución del Sistema de Transporte Colectivo “Metro”

Con el objetivo de describir la estructura institucional del Sistema de Transporte Colectivo (STC) ²⁷ y con el propósito de valorar los resultados del servicio que proporciona a los usuarios, a continuación se desarrolla el presente inciso.

El 19 de abril de 1967 se decreto la creación del STC, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de abril de 1967, mismo que ha tenido modificaciones y adiciones: publicadas en los Diarios Oficiales de la Federación el 4 de enero de 1968, 21 de junio de 1984 y del 17 de junio de 1992, y en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 26 de septiembre de 2002.

Con una población de 8.6 millones de habitantes en el Distrito Federal (DF) y otros 9.2 millones de personas en los municipios conurbados de la Zona Metropolitana²⁸, la Ciudad de México constituye el más grande conglomerado humano y económico del país y de América Latina y se cuenta entre las mayores urbes del planeta, en la que diariamente se realizan 30 millones de tramos de viaje²⁹

Como en cualquier otra concentración de estas dimensiones, se requiere contar con una importante dotación de servicios para garantizar el desarrollo cotidiano de sus habitantes, lo que significa considerables presiones sobre los recursos públicos tanto para la preservación de la infraestructura urbana como para responder las demandas ciudadanas.

²⁷ Véase, Anteproyecto de Egresos, Programa Operativo Anual 2003 y 2005, 33 y 35 Aniversario, STC.

²⁸ INEGI. XII Censo General de Población y Vivienda 2000. www.inegi.gob.mx/est/librerias/tabulados.asp

²⁹ Estimación en base a la Encuesta Origen Destino 1994, realizada por el INEGI.

La creación de una entidad de transporte público, de rutas confinadas sin interferencias de otros medios de transporte y de una alta capacidad de carga, era necesaria en la Ciudad de México desde la segunda mitad del siglo pasado, en la que el acelerado crecimiento del transporte motor empezaba a saturar las principales vialidades, con el consecuente incremento de los tiempos de traslado además del creciente deterioro ambiental.

En este sentido, el Metro resultó el mayor esfuerzo que se haya realizado en el país en materia de transporte urbano, al coordinar las acciones de distintas instancias gubernamentales tanto para su planeación, como para el financiamiento, construcción y adquisición de trenes y equipos para la operación, convirtiéndose en la principal empresa de transporte público del país.

En 35 años de operación el Metro de la Ciudad ha logrado convertirse en el tercer operador de transporte masivo del mundo por el número de personas que transporta anualmente, tan sólo detrás de los Metros de Moscú y Tokio, y por arriba de los de Nueva York y París.

En poco más de tres décadas del Metro pasó de 12.6 a 201.4 kilómetros, de 10 a 307 trenes y de 16 a 175 estaciones, dinámica que puede caracterizarse en dos fases que se definen por la estructura institucional y financiera que las hizo posible. (Cuadros III, IV, V, V.1, VI-VI.2).

La primera fase de desarrollo inició con la entrada en operación de la Línea 1 en 1969 y concluyó a inicios de los años 90³⁰. Durante este lapso, la construcción y operación se caracterizó por el apoyo de acciones y políticas de los gobiernos local y Federal, que permitieron crecer a un ritmo de 7 kilómetros anuales y alcanzar una afluencia promedio de 4.7 millones de persona por día laborable en 1989.

³⁰ Se observa diferencia en los Anteproyectos de Egresos, Programas Operativos Anuales de referencia, según Cuadro III se inauguró el último tramo Pantitlán-Zaragoza en 1984.

La segunda fase, en la que el ritmo de crecimiento disminuyó a 4.6 kilómetros anuales, se ha caracterizado por el menor apoyo del Gobierno Federal en materia de financiamiento y en la coordinación de políticas en materia de transporte metropolitano,³¹ la reducción en el ritmo de crecimiento y la inversión, además, del cargo exclusivo del funcionamiento al presupuesto del DF. Durante este lapso se ha registrado la reducción en el número de viajes que se realizan en el metro en alrededor de 300 mil viajes por día laborable.

No obstante, en 2004 con 175 estaciones distribuidas en los 201.4 kilómetros de vías dobles, un parque vehicular de 307 trenes y una plantilla ocupada de más de 14 mil trabajadores, el STC continúa reuniendo las cualidades necesarias para la articulación del transporte en la ciudad.

Actualmente, el STC se encuentra en un contexto caracterizado por instalaciones y equipos que en varios casos ya han cubierto su vida útil (Cuadro VI-VI.2), además de que se empieza a resentir rezagos tecnológicos que limitan su capacidad de respuesta para adaptarse a las nuevas condiciones de la demanda de transporte y un escenario de recursos limitados por los menores ingresos propios.

La disyuntiva actual consiste en iniciar una nueva fase de desarrollo a partir de 2005, en la que se sustituyan equipos obsoletos y se renueven equipos, instalaciones y procesos de trabajo para ampliar y modernizar el servicio, teniendo como premisas garantizar la seguridad de la operación e incrementar la calidad del servicio que se presta a la ciudad.

La modernización del Sistema tiene como objeto fundamental, recuperar la capacidad de atracción de nuevos usuarios, alcanzando en el mediano plazo un promedio de 5.2 millones de pasajeros en día laborable. Para ello, será necesario modificar la manera de funcionar y concebir el servicio. La idea de modernidad no

³¹ Anteproyecto de Egresos, Programa Operativo Anual 2003, 33 Aniversario, STC "...situación que no ha permitido la creación de un marco institucional que defina responsabilidades entre los gobiernos del DF y el Estado de México para compartir el costo de un servicio que beneficia a los habitantes de ambas entidades." En consecuencia la falta de consenso entre los actores

significa el restablecimiento de las condiciones de funcionamiento con que inició el servicio en 1969, o el reacomodo de viejos sistemas y procesos a nuevos equipos; por el contrario se busca reestructurar los paradigmas de operación y servicio.

El STC en el Transporte Urbano de la Ciudad de México, durante los primeros años de operación el crecimiento de la afluencia permitió que los viajes diarios en Metro representaran cerca del 25% del total de tramos de viaje realizados en la ciudad. A partir de 1990 el número de usuarios transportados empezó a reducirse hasta que en 1997 la participación llegó a 13%, cuando se registró la menor afluencia de los últimos 15 años.

La dinámica observada en la afluencia puede explicarse por cambios registrados en la movilidad urbana desde mediados de la década de los años 80, el crecimiento del transporte concesionado tanto en el DF como en la zona conurbana y por la inflexibilidad tecnológica del STC para responder rápidamente a las modificaciones de los patrones de viaje de los capitalinos, ya que mientras descendió el número de habitantes en la zona centro de la ciudad, se registró una mayor densidad de población en los municipios de Nezahualcóyotl, Ecatepec y Coacalco.

De acuerdo con la Secretaría de Transporte y Vialidad, “el proceso de concentración de la población en las áreas externas de la ciudad, ha provocado cambios importantes en los patrones de viaje, mientras que en 1983 los viajes con origen y destino en las delegaciones del DF representaban el 62%, en 1994 su participación se redujo a menos del 57%. Por su parte, los viajes metropolitanos (los que cruzan el límite y el Estado de México), pasaron del 17% a casi el 22%.”³²

De esta forma, los hábitos de desplazamiento urbano se modificaron, incrementándose el número de viajes entre los municipios del Estado de México y las

provocó “El menor ritmo de crecimiento ha generado el desfase entre la expansión de la red y lo proyectado en el Plan Maestro del Metro y Trenes Ligeros que para 2003 contemplaba una extensión de 232 kilómetros y 12 líneas en operación.

³² Secretaría de Transporte y Vialidad, Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006, Gaceta Oficial del DF, No. 146, 5 de noviembre de 2002, p.10.

delegaciones del DF, con lo que el trazo de la red quedo fuera de los nuevos derroteros de transporte.

El transporte concesionado tendió a fragmentarse y careció de un marco que regulará su crecimiento y lo obligará a la complementariedad con el transporte masivo, por lo que el incremento en el número de viajes prestados por esta modalidad de transporte ha sido posible por la disminución de los viajes captados por el transporte masivo.

Adicionalmente, a inicios de los años 90, el Organismo empezó a enfrentar distintas dificultades para conseguir los recursos necesarios para la construcción de nuevas líneas y la renovación de sus equipos. A partir de 1992, el Gobierno Federal dejó de participar activamente en el financiamiento y el Gobierno del Estado de México no ha aceptado compartir el costo de operación.

Por otra parte, la conformación tecnológica del Metro, que se refiere a la forma en que están integrados entre si los equipos de alimentación, de control de tráfico y los trenes mismos, corresponde a tecnologías adecuadas a la movilidad de los años 70, por lo que requieren ser modificadas para responder no tanto a las condiciones actuales como las futuras.

La renovación del paradigma de operación tiene como eje elevar la calidad del servicio al usuario, modificando en el corto plazo la apreciación de un medio de transporte saturado e incómodo, para recuperar la imagen de un sistema que responde eficientemente a la demanda de transporte de los capitalinos.

Por lo que podemos observar la necesidad imprescindible del servicio para los ciudadanos, así como recursos humanos, financieros y tecnología para el logro de objetivo para el cual fue creado el Metro.

II.2. Marco legal.

A continuación se establece una reflexión sobre el aspecto jurídico en que se enmarcan las actividades del STC y las Relaciones Intergubernamentales (RIG) entre los poderes federales, locales y el STC dentro de la “autonomía de gestión” de su operación y organización administrativa para cumplir con su objetivo.

Esta política fue implementada y puesta en marcha por el presidente Gustavo Díaz Ordaz con las facultades constitucionales del artículo 53, fracción VI primera base, “El Gobierno del Distrito Federal (GDF) estará a cargo del Presidente de la República, quien lo ejercerá por conducto del órgano u órganos que determine la ley respectiva.” La Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, la Ley para el Control por parte del Gobierno Federal de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal, función encargada al Jefe del DDF para establecer nuevos sistemas de transporte público.

Quien a su vez encomienda la operación al organismo público descentralizado STC, el cual utilizaría los recursos asignados por el DDF y patrimonio propio que adquiriría para el desarrollo de su actividad. Conformándose su infraestructura del numerario, los inmuebles, los muebles y las facilidades del uso de la propiedad de: vías públicas, de la superficie o del subsuelo, para la realización de sus actividades.

El Ejecutivo Federal (EF) expidió el 19 de abril de 1967, un decreto mediante el cual se instituyó un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se denominó STC y cuyo objetivo sería la construcción, operación y explotación de un tren rápido con recorrido subterráneo y superficial para el transporte colectivo en el DF para satisfacer las necesidades de la población de un sistema de transporte de pasajeros en forma segura, rápida y cómoda.

El STC se ha regido por una diversidad de leyes, reglamentos, estatutos, decretos, acuerdos, circulares, lineamientos etc., y sus modificaciones (Cuadro I), producto de

la ideología política y reformas político-administrativa del Estado, cuya normatividad corresponde a lo dictado por la APF.

Por lo que el STC entidad paraestatal primero pertenece a la APF, en el ámbito orgánico del DDF siendo el titular el Jefe del Departamento del Distrito y actualmente pertenece a la Administración Pública del Gobierno del Distrito Federal (APGDF) derivado de las reformas constitucionales al artículo 122, dando origen a la institución del GDF a partir de diciembre de 1997 (D.O. 22 de agosto de 1996) con personalidad jurídica y patrimonio propio, constituyéndose así en una entidad federativa, sin embargo su gestión se circunscribe a ciertas atribuciones de los poderes Ejecutivo y Legislativo del Gobierno Federal.

Dada esta descentralización político-administrativa el STC fue transferido a la APDF (artículo octavo transitorio D.O. 4 de diciembre de 1997), por lo antes mencionado la actuación operativa y administrativa del STC esta regulada por el GDF y por el Gobierno Federal (GF) en sus respectivas jurisdicciones, ya que la ciudad de México es el DF y sede de los Poderes de la Unión y capital de los Estados Unidos Mexicanos.

En consecuencia son "...de observancia general en el DF: la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, la Ley Federal del Trabajo, la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, la Ley General de la Deuda Pública, la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado y, la Ley de Expropiación."³³

De este modo, tenemos que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, es la base fundamental de la que emanan las leyes y decretos que rigen al país, misma que delimita las acciones de los diferentes poderes y órdenes de

³³ <http://www.setravi.df.gob.mx/legislación>

gobierno en sus respectivas esferas, siendo que para este caso de estudio le corresponde al gobierno local la prestación del servicio de transporte público.

Entendiéndose por servicio público acorde con Acosta Romero, la actividad organizada que se realice conforme a las leyes, reglamentos, etc., con el fin de satisfacer en forma continúa, uniforme, regular y permanente, necesidades de carácter colectivo, siendo que la prestación de estos servicios es de interés público, por lo que se hace referencia a ellos en el Plan Nacional de Desarrollo, en el Programa General de Desarrollo del Gobierno del DF y en el Programa Integral de Transporte y Vialidad, considerando el ámbito de acción federal, local y sectorial respectivamente.

Enseguida se mencionan los ordenamientos que regulan la APDF y delimitan las relaciones entre el Jefe de Gobierno y las entidades paraestatales, o entre éstas y las secretarías para fines de congruencia global de la administración pública paraestatal con el sistema de planeación y los lineamientos generales en materia de gasto, financiamiento, control y evaluación, artículo 102 del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal (EGDF).

Teniendo que el EGDF es el que regula la organización y funcionamiento del gobierno del DF, del cual se derivan las diversas leyes y demás, como la LOAPDF en la que se establece la organización, distribución de los negocios del orden administrativo y la asignación de facultades para el despacho de los mismos a cargo del Jefe de Gobierno y los órganos que forman parte de su estructura orgánica, es decir de la gestión administrativa local. Por su parte el STC, además se rige por su propio Estatuto Orgánico.

Por lo que se refiere a los recursos asignados y propios del STC, describiremos bajo que normatividad se regula la gestión de los recursos financieros, materiales, tecnológicos y humanos de este organismo.

Recursos financieros, el STC como organismo descentralizado de la APGDF se hace llegar de ellos, por los rubros del techo presupuestal y que son: los ingresos propios, por la venta de boletos, renta de espacios y otros; aportaciones del GDF; transferencias del GF; y financiamiento, los cuales serán administrados con eficiencia, eficacia y honradez para satisfacer los objetivos a los que estén destinados, conforme al artículo 134 constitucional y artículo 12 del EGDF.

En función de lo anterior el Organismo esta regulado por la Ley de Ingresos del Distrito Federal, el Decreto de Presupuesto de Egresos del Distrito Federal para el ejercicio presupuestal correspondiente, el Código Financiero del Distrito Federal y demás reglamentación de la materia, así como dar cumplimiento a las normas y lineamientos de carácter técnico presupuestal que emita la Secretaría de Finanzas dadas las facultades que le otorga la LOAPGDF en su artículo 30, entre otras, la programación, presupuestación y evaluación del gasto público del DF.

De tal modo que para el ejercicio del presupuesto asignado con respecto a los recursos materiales y técnicos el STC esta regulado además por la Ley de Adquisiciones para el Distrito Federal, la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, y sus respectivos Reglamentos; a efecto de llevar a cabo los actos administrativos para la adquisición bienes y contratación de servicios, así como de obras que requiera el organismo para el funcionamiento de la operación, incluyendo el mantenimiento del parque vehicular, instalaciones, equipos, etcétera.

Por otra parte el Congreso de la Unión aprueba anualmente los montos de endeudamiento que se incluyen en la Ley de Ingresos, para la ejecución de obras públicas, que en su caso requiera el GDF y sus entidades, por lo que, el EF informará anualmente del ejercicio de este tipo de recursos. Para tal efecto el Jefe de Gobierno del Distrito Federal (JGDF) enviará su informe correspondiente al EF y ante la AL, al rendir la cuenta pública, artículo 73, fracción VIII constitucional, ya que los empréstitos son para la ejecución de obras que directamente produzcan un incremento en los ingresos públicos.

En lo referente a las relaciones laborales entre el STC y sus trabajadores se establecieron por decreto presidencial el 2 de agosto de 1967, publicado en el Diario Oficial el día 15 del mismo mes y año, en el cual se estableció que se registrarían por la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, reglamentaria del apartado B del artículo 123 constitucional, y la Ley que el Congreso de la Unión emita sobre la materia, artículo 13 del EGDF y en materia de justicia laboral por la Junta Local de Conciliación y Arbitraje del DF, artículo 14 del mismo estatuto.

Por lo que respecta a la seguridad social en el decreto del 24 de octubre de 1967, publicado el 10 de noviembre del propio año, se dispuso que los trabajadores del STC, quedaran incorporados al régimen establecido por la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores al Servicio del Estado, con fundamento en el artículo 123 ya mencionado, así como del Reglamento que fija las condiciones Generales de Trabajo en el STC, además por la parte sindical el Estatuto del Sindicato Metropolitano de Trabajadores.

Por último, además para la organización administrativa y operativa el STC cuenta con una diversidad de normas, lineamientos y manuales institucionales que enmarcan las atribuciones y competencias de los servidores públicos involucrados en las diferentes áreas y actividades para la gestión y funcionamiento del organismo, teniendo de ellos como principal el Estatuto Orgánico del STC y el Manual de Organización Institucional.

Por lo que en el siguiente apartado se hace mención de las funciones generales de algunos mandos superiores que conforman la estructura orgánica del STC, considerando como fuente de información el propio Estatuto publicado el 23 de mayo de 2005 en la G.O.

II.3. Estructura orgánica y funciones

La estructura orgánica y funciones del STC a tenido modificaciones, toda vez que su objetivo para el cual fue creado ha sufrido cambios acorde a las políticas y atribuciones por el gobierno en turno como ya se ha mencionado. Siendo que el organismo tiene como objetivo principal: la realización de actividades determinadas como prioritarias por las leyes aplicables; la prestación de servicios públicos prioritarios para el funcionamiento de la Ciudad y la satisfacción de las necesidades colectivas; y el auxilio operativo en el ejercicio de funciones tecnológicas o técnicas del Jefe de Gobierno, artículo 99 del EGDF.

Y toda vez que el director general del organismo tiene facultades para establecer y organizar las oficinas, proponiendo al Consejo los nombramientos y remociones de funcionarios y apoderados, artículo 9 inciso d) del decreto de creación.

Tenemos que “la estructura orgánica del STC ha observado un desarrollo ordenado y congruente en función del crecimiento de la red de servicio, basado en la aplicación de criterios de funcionalidad y eficacia operativa, así como en los lineamientos de racionalidad y disciplina señalados por el Sector Coordinador y el Consejo de Administración.”³⁴

Dando inicio el STC el 4 de septiembre de 1969, con la inauguración de la línea 1 en su tramos Zaragoza- Chapultepec, con una extensión de 12.6 kilómetros y 16 estaciones en servicio, el Organismo contaba con una estructura básica conformada por 5 unidades orgánicas, representadas por un Dirección General, una Subdirección General, una Subcontraloría y dos Gerencias.³⁵

En 2002 la estructura orgánica del STC era “...de 144 unidades orgánicas, representadas por una Dirección General, dos Subdirecciones Generales, cuatro

³⁴ Manual de Organización Institucional, 14 de abril de 2003, pp. 8 y 9.

³⁵ Ídem., p. 9.

Direcciones de Área, una Contraloría Interna, 17 Gerencias, 35 Subgerencias y 84 Coordinaciones. Precisa señalar que las adecuaciones de la referida estructura tienen por objeto, conseguir que la administración del Organismo cumpla con eficiencia su importante papel en la promoción de los objetivos sectoriales, particularmente de aquellos que se refieren al desarrollo integral de los medios de transporte puestos a disposición de los habitantes del DF y zonas conurbanas.”³⁶

Con referencia a la plantilla orgánica se tiene que esta conformada por trabajadores de base, confianza y eventuales, los cuales hacen un total de 14,697 en 2002 que considera 11,573, 2906 y 218; en 2003 de 14,697, 11,785, 2978 y 138; y en el año 2004 de 13,727, 10,963, 2968 y 96 respectivamente, observándose que en promedio el 79% son de base, 20% de confianza y 0.01% eventuales, no obstante varíen los totales en dichos periodos.³⁷

Actualmente y dadas la reforma administrativa en el GDF y con fundamento en el artículo 70 fracción VIII de la LOAPDF, el H. Consejo de Administración del Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública Paraestatal del Distrito Federal denominado STC, mediante acuerdos en sus sesiones aprueba las reformas de su Estatuto Orgánico que contiene la estructura básica de su Organización con objeto de adecuarlo a las Leyes aplicables en la materia, publicado el 23 de mayo de 2005 en la Gaceta Oficial del DF.

Y una vez obtenido el dictamen favorable emitido por la Oficialía Mayor a partir el 1 de junio de 2005 se reestructura el organismo quedando conformada por 183 unidades orgánicas, representadas por una Dirección General, tres Subdirecciones Generales, cinco Direcciones de Área, una Contraloría Interna, 17 Gerencias, 35 Subgerencias, 86 Coordinaciones, 9 Subdirecciones y 26 Jefaturas de Unidad Departamental (ver organigrama).

³⁶ *Ídem.*, p. 9.

³⁷ Datos Relevantes del Metro de la Ciudad de México de 2002-2004, Agendas elaboradas por la Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos.

Además se tiene en la cúspide de la pirámide organizacional el Consejo de Administración como órgano de gobierno del STC, quien lo administra y controla la forma en que los objetivos sean alcanzados, y la manera en que las estrategias básicas sean conducidas.

Por lo que dentro de las atribuciones indelegables esta; establecer las políticas generales y definir las prioridades relativas a la productividad, comercialización, finanzas, investigación, desarrollo tecnológico y administración en general; aprobar los programas y presupuestos, precios o ajustes a los bienes y servicios conforme a los lineamientos del GDF, la concertación de los préstamos para el financiamiento, los programas institucionales, por lo tanto una gestión y objetivos en congruencia con los programas del Sector Coordinador y con el PGDDF.

Enseguida solo se hace mención a las unidades de mayor jerarquía de las cuales descienden las ordenes y funciones hacia los niveles administrativos y operativos, como son la Dirección General; la Subdirección General de Operación e Infraestructura; la Subdirección General Jurídica y de Seguridad Institucional; y la Subdirección General de Administración y Finanzas (Cuadro II).

El Director General tiene a su cargo la conducción, organización, control y evaluación del organismo, a fin de que todas las actividades se realicen con eficiencia, eficacia y productividad, para lo cual dentro de sus facultades y atribuciones están la ejecución de los acuerdos y resoluciones del Consejo de Administración, así como administrar y representar legalmente al Organismo en todos los actos que requiera su intervención.

Así como formular los programas institucionales, el operativo anual y los presupuestos de ingresos y egresos, y modificaciones para presentarlos al Consejo...; establecer sistemas de control para alcanzar las metas u objetivos; sistemas eficientes para la administración del personal, de los recursos financieros y de los bienes y servicios que aseguren la prestación del servicio; proponer al

Consejo las políticas y estrategias para la operación y desarrollo del Organismo... y demás que le señalen las disposiciones administrativas vigentes. Por lo que el Director General para el ejercicio de sus funciones se auxilia por los Subdirectores Generales, Directores de Área, el Contralor Interno y demás servidores públicos determinados en la estructura orgánica aprobada por su Órgano de Gobierno.

De tal modo que el Director General delega facultades en los Subdirectores Generales y dentro de las obligaciones de estos es apoyar en la promoción, conducción, coordinación, vigilancia y evaluación del desarrollo del STC, en congruencia con el PGDDF, los Programas Sectoriales e Institucionales y demás programas aplicables, así como administrar los recursos asignados al área de su responsabilidad.

En cuanto a las actividades de control y evaluación de la gestión pública del STC están a cargo de la Contraloría Interna, misma que esta adscrita técnica y funcionalmente a la Contraloría General del Gobierno del DF; con base en las facultades establecidas en la LOAPDF y su Reglamento y demás instrumentos jurídicos.

Por lo antes expuesto se deduce que en la gestión del STC la toma de decisión desciende desde el GDF a través de sus órganos administrativos; y a su vez al Director General, ya que en cada nivel se asigna y delegan facultades a los funcionarios públicos en función de las políticas gubernamentales.

A continuación para concluir este capítulo se hace referencia a la infraestructura de transporte del organismo público descentralizado para proporcionar el servicio de transporte masivo de pasajero; iniciando con los antecedentes de factibilidad del diseño; inauguración, ampliaciones y estaciones de la red, el parque vehicular y afluencia de usuarios; para lo cual se considero la información obtenida en la investigación.

II.4. Parque vehicular y capacidad ofrecida.

El estudio del problema comprendió los siguientes aspectos: análisis estadísticos que incluían al censo de población del DF, medios de transporte, autobuses locales, autobuses suburbanos y foráneos, soluciones del transporte masivo en otras grandes ciudades; obras viales en la ciudad de México y problemas de transporte en el futuro; vías de superficie elevadas y subterráneas de mucha o poca profundidad; estaciones tipo, equipos tradicionales, nuevos equipos, equipos de llantas neumáticas, sistemas de vía, sistema eléctrico, control de estaciones, sistemas de telecomunicación y telemando.

En cuanto a las características del subsuelo de la ciudad el estudio de: abatimiento de los mantos freáticos, análisis de las calles, sistema de construcción para túneles y profundidad de las estaciones, longitud de los convoyes y talleres de mantenimiento, edificio central administrativo, y zona de mantenimiento y limpieza de trenes en su operación diaria.

Además los estudios económicos y financieros, análisis de costos de todas las posibles instalaciones, análisis de los gastos de equipos móviles, planteamiento de las diversas tesis para la recuperación de las inversiones, costos del Sistema en funcionamiento, gastos de energía eléctrica, costos de personal, amortización de equipos e instalaciones, entre otros.³⁸

Ahora bien la construcción de la Red del STC se ha llevado a cabo en seis etapas, la primera del 19 de junio de 1967 al 10 de junio de 1972, la segunda del 7 de septiembre de 1977 a finales de 1982, la tercera a principios de 1983 hasta finales de 1985, la cuarta inicia en 1985 y concluye en 1987, la quinta inicio en 1988 y se terminó en 1994, y la sexta se inicio en 1994 y se término en 2000.³⁹

³⁸ Manual de Organización Institucional, *op. cit.*, p. 8.

³⁹ <http://www.metro.df.gob.mx/stcmetro/construcción>, 30 de enero de 2006.

De lo anterior y considerando los datos de inauguración y ampliaciones de las instalaciones (Cuadro III) se tiene que desde la inauguración de la primera línea el 4 de septiembre de 1969 hasta la actual del 30 de noviembre de 2000, la red esta conformada por 175 estaciones y 201.38 kilómetros de vías (Cuadro III y IV), que en orden secuencial se concretaron como sigue: 48 (0.28%) y 41.41 (0.21%), 32 (0.18%) y 38.03 (0.19%), 25 (0.14%) y 35.29 (0.18%), 13 (0.07%) y 16.36 (0.08%), 36 (0.20%) y 46.56 (0.23%), 21 (0.12%) y 23.72 (0.11%) respectivamente.

Por lo tanto la primera etapa fue la obra con el mayor número de estaciones y kilómetros de longitud y la cuarta la menor seguida por la sexta etapa. En donde ésta última solo se concluyó ya que con la descentralización del gobierno local en diciembre de 1997, "... el Gobierno del Distrito Federal recibió 178 kilómetros de red de Metro en operación y en proceso de construcción la Línea B, de Buenavista a Ecatepec, con un avance del 49%."⁴⁰ y hasta la fecha no se ha llevado a cabo este tipo de obras.

Las líneas que conforman la Red del Metro son 11 y corren como a continuación se señala: la 1 de Pantitlán a Observatorio, la 2 de Cuatro Caminos a Tasqueña, la 3 de Indios Verdes a Universidad, la 4 de Santa Anita a Martín Carrera, la 5 de Politécnico a Pantitlán, la 6 del Rosario a Martín Carrera, la 7 del Rosario a Barranca del Muerto, la 8 de Garibaldi a Constitución de 1917, la 9 de Pantitlán a Tacubaya, la "A" de Pantitlán a La Paz, y la "B" de Ciudad Azteca a Buenavista (Mapa de la Red); con 175 estaciones.

En 2002 se inicia la modernización del Metro en gran parte de su infraestructura por lo que "... la administración del STC puso en marcha 16 proyectos prioritarios a fin de renovar y depurar equipos e instalaciones obsoletas de toda su área técnica. La cual incluye la compra de 45 nuevos trenes; 68 convoyes de su actual parque vehicular se someterán a diversos programas de fiabilización (modernizar su sistema de tracción-frenado), rehabilitación y mantenimiento mayor, además de adaptar cabinas a carros

⁴⁰ Ídem., 30 de enero de 2006.

para convertir 37 trenes de nueve vagones, en 56 de seis vagones.”⁴¹ Así como la adquisición de refacciones para el mantenimiento del parque vehicular; ampliación y modernización del sistema de video vigilancia y realización de obras civiles para garantizar la operación.

El parque vehicular del STC esta compuesto por dos tipos de trenes neumáticos y férreos, con una capacidad total por tren de 1530 pasajeros, si esta conformado por 9 carros y 1020 por 6 carros. El número de trenes ha variado del 2002 al 2005 en función: del avance al programa de conversión, así como de la llegada y puesta en circulación de los nuevos trenes; teniendo que el parque estaba conformado por los siguientes trenes y carros: 302 y 18 en 2002, 302 y 18 en 2003, 306 y 18 en 2004 respectivamente (Cuadros VI, VI.1 y VI.2); en este último año llego el primer nuevo tren, y para junio de 2005 ya circulaban 13 de los 45.

Por lo tanto se deduce que son 308 trenes a esa fecha en 2005, mismos que se les da mantenimiento menor o mayor preventivo a trenes y carros en sus modalidades sistemático y cíclico; y aunado a esto los trabajos de mantenimiento a las vías de la red, entre otros, que forman parte de los equipos e instalaciones fijas; si son días laborables, sábados, domingos y festivos, luego entonces el servicio ofrecido por el STC esta en función de diversas variables (Cuadros VII, VII.1, VII.2 y VII.3).

Considerando un total de 302 trenes en 2002, de éstos circularon el 81.46% en día laborable, el 64.90% en día sábado y el 56.30% en día domingo o festivo; asimismo con los trenes en operación se efectuó un total 3541, 3100 y 2541 vueltas por día respectivamente, por lo que en ese año se realizaron 1'213,825 vueltas en la Red.

En 2003 se tienen los mismos porcentajes de circulación de trenes en operación, ya que se considera los 302 trenes, y en cuanto a las vueltas realizadas fueron 1'228,024. En 2004 que del total de 306 trenes circulo el 82.35%, el 64.05% y el 57.51%; se realizaron 3633, 3104 y 2576 vueltas en la Red; por día laborable,

⁴¹ <http://www.metro.df.gob.mx/comunicados/detalle>, 12 de diciembre de 2005.

sábado, domingo y festivo respectivamente, y un total anual de 1'240,337 vueltas. De lo cual se deriva que el porcentaje de trenes en circulación y la cantidad de vueltas realizadas, sin considerar el cierre de tramos de Líneas por trabajos de mantenimiento.

Siendo que de 2001 a octubre de 2005 la longitud de vías y trenes en servicio, como pasajeros transportados fue en promedio de la siguiente forma por día: 200 km., 264 y 3,927.7 miles en 2001; 199 km., 255 y 3,825.0 miles en 2002; 193 km., 247 y 3,769.8 en 2003; 201 km., 258 y 3,939.0 miles en 2004; y 201 km., 266 y 3,576.7 miles en 2005⁴², respectivamente, en donde el porcentaje de variación es de -2.60, -1.53 y 4.82 entre un año y otro de afluencia de usuarios (Cuadro IX) apreciándose una captación positiva en este último periodo (Gráfica).

De lo cual se deriva que en 2002 hubo una afluencia de pasajeros del 97% en relación con 2001, la variación de 2003 con relación al 2002 se alcanzó el 98.47%; y por último en 2004 con respecto al 2003 incremento en un 4.84%.

Dicha afluencia se clasifica en dos tipos de acceso, el que es por la venta de boletos y los de cortesía, éstos últimos en apoyo a los adultos mayores, personas discapacitadas y niños menores de 3 años, por lo que, del total de usuarios transportados en 2002 en términos de ingresos el 93.47% correspondió a lo realmente captado, en 2003 el 91.99%, en 2004 el 90.71%, y hasta noviembre de 2005 fue del 90.01% (Cuadros VIII, VIII.1, VIII.2 y VIII.3).

Siendo que las líneas 1, 2 y 3 son las de mayor afluencia, ya que en ellas se transportaron el mayor número de pasajeros, las cuales representan el 33.18% de longitud de la Red y donde circula el mayor porcentaje de los trenes en operación, toda vez que, durante 2001 fueron 804.59 millones de usuarios, es decir el 56.12%

⁴² Nota: Los datos se tomaron de las Principales características del STC en la página del INEGI, sin embargo se aprecia diferencia en cuanto a la cantidad de pasajeros transportados al comparar los datos de la agenda (Cuadro IX). Por lo que el porcentaje de variación entre un año y otro son del cuadro de referencia, además se hace la aclaración de que esta no es presentada entre 2004 y 2005 por ser una proyección. <http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/cgi-win/bdieintsi.exe/Consultar>, 4 de febrero de 2006. Sin embargo en el (Cuadro X) se presenta la afluencia de 2005 actualizada a noviembre del mismo año.

del total de los mismos; en el 2002, 792.46 millones que representa el 56.75% y donde circula el 44.37% de los trenes en operación; en el 2003, 805.03 millones que es el 56.25% y el 44.21% de trenes; y en el 2004, 810.95 millones que es el 56.25% y el 46.56% de trenes respectivamente (Cuadros XI y XI.1).

Una vez presentado el anterior panorama sobre el origen, funciones administrativas y capacidad técnica instalada con que cuenta el STC para proporcionar el servicio de transportación a los usuarios, a continuación se hace referencia de las principales políticas gubernamentales que marcan los objetivos de los programas y proyectos a efecto de ofrecer un servicio de calidad por el Metro.

CAPITULO III. PROYECTO PARA MEJORAR LA CALIDAD DEL SERVICIO DEL “METRO”

Con el objeto de analizar los efectos de las políticas públicas del transporte a través de su puesta en marcha para mejorar la calidad del servicio a continuación se describen algunas de las políticas de gestión federal y local inmersas en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) y en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal, respectivamente, a fin de presentar las directrices que enmarcan el Programa Integral de Transporte y Vialidad y en este las gestiones del STC para su operación y funcionamiento.

III.1. Programas y proyectos

En la globalización en la que vivimos, es evidente aplicar la descentralización responsable, basada en criterios de eficacia y respeto a la autonomía y equidad. Entonces el Ejecutivo Federal está comprometido a la justa redistribución del gasto, así como al poder de decisión y de ejecución de obras y prestación de servicio públicos, habilitándolos para su desarrollo.

Bajo este contexto la rendición de cuentas “...exige un sistema de planeación que, basado en el PND, defina las prioridades, actividades y metas de cada área de gobierno, así como un sistema de indicadores que mida su cumplimiento y los evalúe en relación con los objetivos del desarrollo nacional. Esto facilitará la adopción de las acciones correctivas en los casos en que sean necesarias y la adecuación de procesos y proyectos, así como las acciones que permitan fortalecer y consolidar los éxitos obtenidos con la acción del gobierno y la participación de la sociedad.”⁴³

⁴³ Véase Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, México, Diario Oficial, 30 de mayo de 2001, volumen, número, (Segunda Sección), p. 34.

Señala el PND que para "... hacer más congruente la acción del gobierno con las necesidades de la sociedad, se necesita un sistema para captar las opiniones de los ciudadanos sobre las obras y los servicios que requiere del gobierno, así como de la calidad que demanda de los servicios públicos que recibe." ⁴⁴ A través de los grupos sociales.

Siendo que el ejercicio de la política es una tarea de responsabilidad compartida: del gobierno con los ciudadanos y de la transferencia de responsabilidades, atribuciones y recursos de la Federación a las entidades federativas y municipios, constituye una redistribución del poder, que reconoce su espacio a las autoridades locales y fomenta las oportunidades en las distintas regiones del país, unidad nacional y eficacia.

Por su parte el Ejecutivo del Gobierno del Distrito Federal en su PGDDF propone el impulso al desarrollo de los servicios técnicos especializados para la administración y los servicios, a efecto de una mayor eficiencia en la atención a los ciudadanos.

En cuanto al transporte urbano señala el panorama de los retos ante la sociedad es: "...el crecimiento de la demanda, el aumento continuo del uso de automóviles, la obsolescencia acelerada de medios como los peseros y microbuses, el declive de los sistemas no contaminantes como el metro y los transportes eléctricos, la saturación de la vialidad y la reducción de la velocidad circulación y el mantenimiento de altos índices de contaminación atmosférica." ⁴⁵

Teniendo que "En el mediano y largo plazo, se impone la reforma global del sistema de transporte urbano que incluiría: el desestímulo al uso del automóvil individual y su racionalización; el adecuado mantenimiento, la integración y expansión, con mayor calidad del servicio, de los transportes públicos menos contaminantes (metro, transporte eléctrico y grandes camiones);..." ⁴⁶

⁴⁴ *Ídem.*, p.34.

⁴⁵ Véase Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2000-2006, México GODF, No.141, 4 de diciembre de 2001, p.22

⁴⁶ *Ídem.*, p.22.

Ante esta situación la estrategia del GDF con base en el principio de desarrollo sustentable "...es satisfacer las necesidades de las presentes generaciones sin comprometer el bienestar de las futuras, poner en marcha medidas para crear condiciones de bienestar y vida digna, asegurando a la vez un medio ambiente sano."⁴⁷

Luego entonces "...el criterio que orientará la coordinación de las políticas ambientales, urbanas, de obras, servicios de agua y drenaje, de transporte y desarrollo económico. Con ese propósito se recurrirá a la planeación integral a mediano y largo plazo."⁴⁸ Teniendo como objetivo prioritario atender las demandas inmediatas de la población más necesitada en dichos servicios; aunado la protección del medio ambiente a mediano plazo se plantea el desarrollo de un transporte público seguro, eficiente y de bajo impacto ambiental.

Ya que la ciudad "...ha sufrido una crisis generalizada en su sistema de transporte y vialidad. Esto produce un consumo creciente de combustible, uso inadecuado de la jornada de trabajo y grandes derroches económicos."⁴⁹ Siendo que para afrontar esta situación el Ejecutivo del GDF expone una política de modernización, organización y coordinación de los diferentes medios de transporte público. Por lo que respecta al Metro indica que se replanteará la estrategia de su expansión en función de las nuevas necesidades y que se adapte al modelo de desarrollo sustentable, así como hacer más eficiente el uso de sus recursos actuales.

Toda vez que "El transporte constituye un factor de desarrollo en el DF. Actualmente, la estructura, distribución y operación del transporte y la vialidad de la Ciudad enfatizan los desequilibrios sociales existentes y constituyen una de las principales restricciones al ordenamiento urbano y a la preservación del medio ambiente."⁵⁰

⁴⁷ *Idem.*, p.26.

⁴⁸ *Idem.*, pp.26 y 27.

⁴⁹ *Idem.*, p.27.

⁵⁰ *Idem.*, p.65.

Teniendo que los patrones de traslado son el uso de transporte individual y de baja capacidad sobre los de mayor capacidad, siendo que de los más de treinta millones de tramos de viaje que se realizan en la ciudad "...el Metro, trolebuses, tren ligero y autobuses en conjunto, sólo absorben el 17% de los traslados. Estos medios, que deben constituir la oferta vertebral del transporte, atienden una proporción decreciente de los traslados, a lo cual se suma un acentuado deterioro de los equipos, las instalaciones y el parque vehicular."⁵¹

Y toda vez que se estima para el 2020 se realizarán más de 50 mil viajes por día, siendo el 85% en la zona metropolitana. Entonces las acciones serán orientadas hacia un sistema de calidad aprovechando los recursos como: la inversión, infraestructura y equipo disponible a fin de una apropiada articulación entre los modos de transporte, fundada en el transporte de gran capacidad, por lo que el Metro en este diseño "...deberá recuperar su importancia en la transportación pública, ofreciendo a los habitantes del Distrito Federal una red que represente una alternativa atractiva frente al uso del vehículo individual o a los medios más contaminantes..."⁵²

Para lo cual el JGDF delega las facultades de la formulación y conducción de las políticas y programas para el desarrollo del transporte en la SETRAVI, siendo que el 5 de noviembre de 2002 se publica el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006, en el cual el objetivo principal es garantizar la movilidad de las personas de la Ciudad de México, así como facilitar la accesibilidad en su entorno urbano, dentro de un marco sustentable.

La SETRAVI, entre otras, es la encargada de mantener actualizado el PITV; planear, conducir, coordinar, vigilar y evaluar el desarrollo del STC, STE y RTP, en congruencia con el PND, el PGDDF y demás programas que deriven de éste; proponer al EGDF las normas, políticas y medidas en apoyo al desarrollo de los organismos descentralizados; así como participar en la elaboración de los programas

⁵¹ Ídem., p.66.

⁵² Ídem., p.70.

institucionales, en su análisis, su dictaminación, y ajustes normativos, operativos y presupuestales de los mismos (Artículos 16 y 31 de la LOAPDF).

Por lo que, la SETRAVI para alcanzar el objetivo de la política en materia de transporte y vialidad, en el PITV señala dentro de su diagnóstico la situación actual a fin de diseñar las estrategias de solución de los factores que afectan la movilidad de la población de la Ciudad de México y de su zona conurbana, en donde la metrópoli ha crecido verticalmente, ampliándose las distancias para la movilidad promedio de personas, bienes y prestación de servicios.

Luego entonces la población en los últimos veinte años se ha desplazado hacia la periferia, zonas con escasas vialidades y sin una infraestructura de transporte de pasajeros masivo como el Metro, siendo esta la base más importante física, técnica y humana con que cuenta el GDF para enfrentar la demanda de servicios de transporte.

Asimismo, el uso de la red del Metro ayuda al desahogo de las cargas viales, al no haber tantos automóviles en circulación, aunado a esto el Metro no contamina por lo que contribuye a aminorar el impacto ambiental por pasajero transportado.

Y dice que, el STC con sus 200 km. de vías dobles, 11 líneas y 175 estaciones efectúa 175 mil 940 vueltas anuales con 201 trenes que operan diariamente, lo que significa una oferta de servicio de 3.4 millones de lugares anuales.

Además que, con la puesta en marcha de la Línea "B" que va desde la estación Buenavista hasta Ciudad Azteca permitió unir al centro de la Ciudad de México con dos zonas de alta densidad de población en el Estado de México: Ecatepec y Nezahualcóyotl, sin embargo al sur y al poniente de la ciudad el STC no cuenta con instalaciones para atender la demanda de servicio de esta área, en la cual hay una tendencia ascendente poblacional.

Siendo el usuario el elemento central de cualquier sistema de transporte urbano, es importante entender el estilo de vida de los habitantes de los centros de población a fin de determinar la demanda de servicio, en donde concurren diferentes perspectivas reales a efecto de lograr un transporte más humano.

Luego entonces, el pasajero es el usuario más numeroso por atender, ya que el 82.4% de los viajes diarios se dan a través de los sistemas de transporte público de la ciudad, por lo que los esfuerzos y acciones del GDF se deben orientar a disminuir los tiempos de viaje, en condiciones de seguridad, buen trato, eficiencia y confort; a efecto de que el usuario tenga más tiempo de convivencia con su familia, de una mayor productividad en el trabajo, el descanso y/o la recreación, es decir en una mejor calidad de vida.

Además nos dice que, desde febrero de 2000 el STC emitió criterios para la adecuación de estaciones y trenes para el acceso y traslado de personas con discapacidad, destacando las siguientes acciones:

- Discapacidad motora, se contemplaron 24 equipos salva-escaleras y 2 elevadores verticales, rampas de acceso a la estación y ampliación de las puertas de cortesía.
- Se instalaron 4 salvaescaleras en la estación Centro Médico, que es una estación de transbordo en donde hacen correspondencia las Líneas 3 y 9 y está en proceso la instalación de salvaescaleras en las estaciones Indios Verdes, Universidad, Tacubaya y Pantitlán. Lo anterior como parte del proyecto Facilidades de Acceso y Traslado a las personas con Discapacidad el cual contempla, además adecuaciones como: construcción de rampas en el interior y exterior, ampliación de puertas de cortesía y otros implementos para la ayuda de personas con discapacidad.

- Discapacidad visual, ranuras en el piso, placas con señalización en alto relieve y su significado en sistema Braille, línea de pintura en huella de escalón y rasurado o cambio de textura al inicio y/o final de escalera.
- Discapacidad auditiva: teléfonos de teclas, diagramas de la red y mapas de barrio y alarmas luminosas.
- Discapacidad intelectual: logotipos más grandes en planos de la red, cambio de mensajes de paletones de las estaciones y ubicación de teléfonos de tarjetas.

En cuanto a seguridad menciona que el STC es el único organismo descentralizado que cuenta con un sistema de seguridad propio, de hecho éste realiza tareas auxiliares en cooperación con la Policía Preventiva y el Ministerio Público.

Las políticas y Estrategias enmarcadas en el PITV en cuanto a los sistemas de transporte, entre otras, son: Impulsar el transporte masivo de mejor calidad y amigable con el ambiente, mejorar la infraestructura para el transporte, promover el respeto al señalamiento instalado en el transporte que indique su exclusividad para personas con discapacidad.

Por lo que se refiere a sistemas de apoyo son: el fomentar y promover la educación, capacitación, el desarrollo tecnológico y la investigación en materia de transporte y vialidad, así como optimizar la accesibilidad de las personas con discapacidad, impulsar actividades de educación vial, dirigidos a sensibilizar a la población respecto al conocimiento y respeto a las reglas de urbanidad y vialidad relacionadas con las personas con discapacidad.

Las acciones concretas son el mantenimiento y modernización de las instalaciones de los servicios de transporte del GDF, para incrementar el índice de calidad del servicio del Metro se rehabilitaran los trenes que ya han cubierto el periodo de vida útil.

El proyecto incluye 37 trenes, en cuanto a la fiabilización de los motores de tracción frenado de 11 trenes del modelo NM 73 A, la conversión de 26 carros motrices sin cabina a motriz con cabina y la reconstrucción de los 11 trenes NM 73 A y los 26 trenes NM 73 B, lo que permitirá incrementar la disponibilidad de trenes en las líneas 4, 5 y 6 de 37 a 50 trenes.

Por otra parte se aplicarán de manera permanente diversos trabajos como el mejoramiento de los Sistemas de Mando Centralizado, Pilotaje Automático, Regulación de Trenes y Señalización, y la remodelación de estaciones.

Entonces tenemos que las acciones prioritarias en el PITV en materia de transporte masivo operado por el GDF, entre otras, para el Metro son la adquisición de 45 trenes, modernización de los sistemas de peaje, mantenimiento y modernización de las instalaciones, mantenimiento mayor a 150 trenes, y mantenimiento de sistemas electromecánicos, a corto, mediano y largo plazo (Cuadro XII), mismos que a su vez enmarcan los programas operativos, así como, su control y seguimiento programático presupuestal de acuerdo a la normatividad en la materia, lo cual de forma enunciativa se puede apreciar en los Cuadros XIII y XIV.

III.2. Evaluación de la demanda y la política tarifaria

La demanda del servicio esta en función de diversas variables, entre otras, la movilidad social, la tendencia del crecimiento poblacional, teniendo que según datos del PITV, en el 2002 "...la población total de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) es de 18 millones 335 mil 427 habitantes, (18% de la población total del país), de los cuales 8.6 millones corresponden a la población del DF..."⁵³ sin embargo, es de considerar la población que viene a la ciudad para trabajar formal o

⁵³ Véase Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006, México GODF, No.146, 5 de noviembre de 2002, p.8.

informalmente, adquirir bienes o usar servicios públicos, la cual esta calculada en más de 4 millones de personas.

Por lo que se refiere al crecimiento poblacional en el PITV se menciona que al 2002, fue del 1.7% anual para la ZMVM, siendo que, fue más rápido en los municipios conurbados representando el 2.8% con respecto al de las delegaciones del DF el 0.6% anual, no obstante, algunas de éstas presentaron decrementos en su población. Siendo que si esta tendencia continua para el 2025, en los municipios conurbados sería de 14.4 millones de habitantes y para la ZMVM de 23.14 millones (Cuadro XV).

Luego entonces, de acuerdo con el PITV se observa un contraste decreciente en el comportamiento de la población en el DF, principalmente en las delegaciones Cuauhtémoc, Benito Juárez, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza desde 1970, entonces la perspectiva, por ejemplo para el 2025 en la segunda de ellas es de 309 mil 639 habitantes, siendo que actualmente cuenta con 360 mil 478 habitantes, es decir un 14.10% menos.

En materia de obra pública en el primer Gobierno del DF "... se busco detener el deterioro del equipamiento y los servicios urbanos. ... Se construyeron más obras para mejorar la vialidad en la Ciudad, fomentar un transporte público eficiente, seguro, ordenado y con costos accesibles a los usuarios; en ese marco, se creó la Red de Transporte de Pasajeros y se logró poner en operación la Línea B del Metro...."⁵⁴

En 1997 durante el primer gobierno la tarifa ha permanecido en 1.50 pesos y siendo que la prestación del servicio es de orden social y una de las prioridades gubernamentales es instrumentar políticas de apoyo para los sectores de escasos recursos económicos, toda vez que el gasto por transporte incide en los hogares de menores ingresos.

⁵⁴ Véase Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2000-2006, México GODF, No.141, 4 de diciembre de 2001, p. 9.

El GDF a fin de garantizar que el transporte público de pasajeros se proporcione de manera uniforme, regular y permanente, en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia, con el uso de tecnologías ambientales sustentables, se propone hacerlo mediante la renovación del parque vehicular. Teniendo que la excesiva utilización del parque vehicular, el GDF determina incentivar la sustitución de unidades obsoletas por otros modelos recientes que garanticen la comodidad y seguridad de los usuarios.⁵⁵

Y con base en el proceso de revisión de tarifas que prevé la Ley de Tarifas del Distrito Federal y el Reglamento para el Servicio del Transporte de Pasajeros en el DF y atendiendo a los estudios técnicos correspondientes, la SETRAVI emite el dictamen de tarifas para el año 2002.

Y dice que en atención a las condiciones actuales de los servicios públicos de transporte de pasajeros, y las expectativas de la ciudadanía en la solución de la problemática vinculada con dicho sector, es necesario aportar políticas públicas en materia de tarifas que coadyuven a corregir las actuales deficiencias que afectan sensiblemente la correcta operación del servicio, ya que en los dos últimos años no se ha registrado incremento de tarifas de los sistemas de transporte público en los organismos descentralizados.

Entonces en este contexto es necesario proceder a la modificación de las tarifas aplicables a los modos de transporte que operan en el DF, correspondiente al servicio que presta directamente el Gobierno de la Ciudad, con la finalidad de ajustar dichas tarifas a los incrementos registrados en los costos de operación, buscándose en la medida de lo posible, la mínima afectación en el poder adquisitivo de las personas, sobre todo tratándose de la gente de escasos recursos económicos.

⁵⁵ Véase Aviso por el que se da a conocer el incremento en el importe de las tarifas aplicables al servicio público de transporte de pasajeros en el DF, en las modalidades del Sistema de Transporte Colectivo "Metro", del Servicio de Transportes Eléctricos del DF y de la Red de Transporte de Pasajeros, GODF, No. 154, 27 de diciembre de 2001.

Y ya que una política pública del GDF es instrumentar acciones que den solución a los problemas que impiden el buen funcionamiento del sistema de transporte de pasajeros del STC “Metro”, el Sistema de Transportes Eléctricos, y la Red de Transporte de Pasajeros, a fin de satisfacer el nivel de calidad y eficiencia que demandan los usuarios de dicho servicio.

Por lo que la política prioritaria del GDF es la modernización del servicio público de los organismos descentralizados, las acciones son renovar el actual parque vehicular que permitirá mejorar sustancialmente el nivel de calidad y seguridad en la prestación del servicio.

Entonces se da a conocer el 27 de diciembre de 2001 la tarifa que aplicará al servicio público de transporte de pasajeros en el DF, en los organismos descentralizados STC, STE y RTP, quedando en \$2.00 a partir del 1° de enero de 2002, exentando de pago a personas discapacitadas, personas de la tercera edad y niños menores de tres años.

De lo cual se desprende que la política tarifaria del transporte público de pasajeros ha sido consistente, ya que el precio de \$2.00 en toda la red ha continuado y seguirá hasta el 2006, en apoyo a los usuarios que utilizan el servicio que prestan los organismos descentralizados como el STC, en el cual los usuarios pueden recorrer grandes distancias por el mismo costo del boleto.

Siendo esta una de las acciones del GDF en apoyo a las familias de escasos y a otros sectores de la población, a través del subsidio por parte del mismo gobierno, en virtud de que el costo por pasajero transportado en el Metro sería de \$5.40 el costo por boleto, considerando los gastos anuales entre el número de pasajeros transportados en un año, de acuerdo a la referencia tomada del PITV, sin embargo es de mencionar que según indicadores financieros del STC,⁵⁶ el costo total del mismo fue como sigue: en el 2001 \$6.20, en 2002 \$6.16, en 2003 de \$6.39, y para el

⁵⁶ Datos Relevantes del Metro de la Ciudad de México de 2002 y 2004, Agenda elaborada por la Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos.

2004 de \$5.71, luego entonces durante este periodo de servicio fue en promedio de \$6.13, lo cual en relación con los \$2.00 que se cobran representa un 206.5% menos de su costo .

Lo cual se puede apreciar haciendo por ejemplo una comparación del costo del boleto considerando viaje sencillo del servicio, teniendo en la ciudad de México \$2.00; en Monterrey, Metrorrey \$4.50; otros países, ACI-Alternate Concepts Inc., en San Juan de Puerto Rico 1.00 US (\$10.80); en el Metropolitano de Lisboa E.P. 0.65 € (\$8.23); en el Metro Madrid, S.A. 1.15€ (\$14.57); y en F.G.V. Metro de Valencia 1.00 € (\$12.67).⁵⁷

De lo antes expuesto se podría decir que el precio del boleto que paga el usuario por el servicio de transportación, no cubre los costos por pasajero transportado en la Red, entre otros, los programas de operación y mantenimiento, los servicios personales administrativos y operativos, y el de energía eléctrica, así como los de inversión para su modernización y obras de nuevas líneas, en su caso.

III.3. Actores y arenas de poder

En el ámbito político México ha tenido trascendentales cambios “En 1994 el 1º de diciembre, Ernesto Zedillo Ponce de León, del PRI, ocupa la presidencia de la república. Durante su gobierno se realizan importantes reformas institucionales, entre ellas las del sistema electoral.”⁵⁸ que fortalecen las elecciones y el voto de los ciudadanos a nivel federal, estatal y municipal; en los ordenes ejecutivos y legislativos, como a continuación se describe.

Siendo relevante conocer los antecedentes de las primeras elecciones del Jefe de Gobierno de la ciudad de México; de diputados; y los resultados del computo electoral “El 6 de julio de 1997 se realizan elecciones para Gobernador del Distrito

⁵⁷ Nota: Tipo de cambio del dólar americano \$10.80 del 6 de Marzo de 2006; y el Euro a \$12.6660 del 23 de febrero de 2006.

⁵⁸ Véase <http://www.clad.org.ve/siare/innova/cronologia/mexico.html>, 11 de diciembre de 2005.

Federal y miembros del Congreso Federal. Cuauhtémoc Cárdenas, líder del centroizquierdista Partido de la Revolución Democrática (PRD), ocupa la Gobernación del Distrito Federal, tras obtener un 47.7% de los votos, de acuerdo con el 81% de los sufragios computados por el Instituto Federal Electoral, dejando a Alfredo del Mazo, candidato del PRI, con el 25.5%. En las elecciones del Congreso, el PRI obtiene un 39% de los votos válidos para la Cámara de Diputados, mientras que el Partido Acción Nacional (PAN) obtiene un 26% y el PRD un 25.7%.”⁵⁹

Teniendo que “Este proceso electoral es fundamental para la historia política electoral de México por cuanto ha sido la primera vez que se elige democráticamente el Gobernador del Distrito Federal, y primera vez que el cargo, antes Regente, no es ocupado, por un miembro del PRI. De similar forma, el PRI no obtiene mayoría absoluta en el Congreso Federal, constatándose el nivel más bajo de apoyo que ha tenido el partido desde 1929.”⁶⁰

Este trance político da apertura a coyunturas como “El 2 de julio de 2000, Vicente Fox, candidato del PAN y apoyado por una coalición denominada Alianza por el Cambio, gana la presidencia, lo cual significa que el PRI, partido oficial, pierde el poder luego de 71 años de gobierno ininterrumpido.”⁶¹

Ese mismo año, además “En el proceso electoral también se elige al Gobernador del Distrito Federal y a los representantes a las cámaras de Senadores y Diputados al Congreso Federal. Andrés Manuel López Obrador, del PRD, gana las elecciones en la Gobernación. Para el Congreso Federal, el PRI obtiene un 45.31% de los escaños para la cámara de Senadores y un 42% para la cámara de Diputados. La Alianza por el Cambio obtuvo 41.4% y 44.8%, respectivamente.”⁶² Observándose que PRD se mantiene para gobernar en el GDF; y un ligero equilibrio entre el PRI y La Alianza por el Cambio en el poder legislativo.

⁵⁹ ídem.

⁶⁰ ídem.

⁶¹ ídem.

⁶² ídem.

Siendo que para “El 6 de julio de 2003 se realizan los comicios electorales para elegir los representantes a la Cámara de Diputados del Congreso Federal. El PAN sufre un retroceso de más de 8 puntos porcentuales, al conseguir un 30.6% de los votos, contra un 36.4% del PRI, sin contar, por tercera vez consecutiva, con mayoría absoluta.”⁶³

Luego entonces la gestión del primer Jefe de Gobierno electo democráticamente en el DF inició su gestión el 5 de diciembre de 1997 el cual “Heredó una administración y una estructura organizativa diseñada como parte de la APF para dar cumplimiento a las modificaciones del Artículo 122 de la Constitución, por lo que el GDF se dio a la tarea de construir la normatividad jurídica y su estructura administrativa necesaria para dar continuidad a los servicios básicos y gobernar.”⁶⁴

Siendo que “El entorno político del nuevo gobierno se caracterizó por los constantes ataques de algunos sectores de los medios de comunicación que vieron amenazados sus intereses con el triunfo del candidato del PRD y por el inicio prematuro de la campaña presidencial del año 2000. Al día siguiente de ganar el ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas las elecciones para Jefe de Gobierno, se auto postuló Vicente Fox como candidato presidencial del PAN y aumentó la agresividad del PRI y su gobierno en contra de la administración perredista electa. Uno de los efectos fue que el gobierno y el Congreso de la Unión le redujeron a la ciudad el techo de endeudamiento para 1999 y que ese año y el 2000, lo excluyeran de los fondos federales para el fortalecimiento municipal y la lucha contra la pobreza, lo que redundó en una fuerte restricción presupuestal....”⁶⁵

Teniendo que “Las finanzas públicas del DF, constituidas mayoritariamente por ingresos propios, se enfrentan a los límites derivados de las funciones que sobre ellas tienen el Ejecutivo y el Legislativo federales, sobre todo en la fijación de la capacidad de endeudamiento en; la caída de las aportaciones y la exclusión de las

⁶³ Ídem.

⁶⁴ Programa General de Desarrollo del Distrito Federal, op. cit., p. 7.

⁶⁵ Ídem., p.8.

transferencias de algunos de los fondos federales; a ello se suma el peso del servicio de la deuda pública contraída hasta 1997 por el Ejecutivo federal a nombre de la capital para obras metropolitanas como el Metro.”⁶⁶

Con referencia a las relaciones intergubernamentales entre el gobierno federal y estatal, estructuralmente el “... proceso de reforma política para el Distrito Federal, iniciado hace más de una década, no ha resuelto los problemas de la desigualdad con las demás entidades federativas y de la gobernabilidad local. Sus ciudadanos siguen teniendo derechos políticos restringidos, y la soberanía local y las funciones de sus poderes estatales siguen estando en parte subordinadas a las de los poderes federales...”⁶⁷ en consecuencia se aprecia un proceso de contrapesos de poder.

De tal modo que en el Congreso de la Unión por lo que se refiere al GDG, entre otras, las facultades exclusivas de la Cámara de Diputados es: el declarar si ha o no lugar a proceder penalmente contra los servidores públicos entre otros, de los diputados de la AL del Distrito Federal, al JGDF, el Procurador de Justicia del DF, el Procurador General de Justicia del DF, los Magistrados y Jueces del Fuero Común del DF, los Consejeros de la Judicatura del DF, y los Directores Generales de los organismos descentralizados, artículo 74, fracción V, Constitucional, correlacionado con el artículo 110, del mismo instrumento, que señala quienes podrán ser sujetos de juicio político.

Así como, conocer de las imputaciones a dichos servidores y fungir como órgano de acusación en los juicios políticos en lo primeros tres mencionados y siendo la declaración de la Cámara por mayoría absoluta de los presentes en la sesión, en caso de proceder penalmente contra dichos servidores, en correlación con el artículo 111 de la Constitución. Por lo que la cámara de diputados esta instituida a efecto de vigilar los actos de función pública local.

⁶⁶ *Ídem.*, p. 15.

⁶⁷ *Ídem.*, p. 15.

En relación a lo anterior por su parte la Cámara de Senadores tiene la facultad exclusiva de erigirse en Jurado de sentencia para conocer en juicio político de las faltas de los servidores públicos en perjuicio de los intereses públicos fundamentales y su buen despacho, la sentencia se aplicará mediante resolución de las dos terceras partes de los miembros presentes en la sesión, artículo 76, fracción VII, en correlación con el 110, además, esta Cámara nombra y remueve al JGDF con fundamento en los supuestos previstos en la Constitución.

De tal modo que “El régimen jurídico y político vigente para el Distrito Federal establece un conjunto de disposiciones que lo hacen depender y estar sujeto a una coordinación y supeditación forzada con el Presidente de la República y el Congreso de la Unión.”⁶⁸

En cuanto a comisiones que a efecto de dar atención a las necesidades de los ciudadanos, así como representarlos en las instancias gubernamentales, en el primer gobierno del DF “Se busco avanzar en el establecimiento de mecanismos e instituciones de coordinación con las entidades federativas vecinas y sus principales municipios, lográndose la formación de la Comisión Ejecutiva de Coordinación Metropolitana y la inclusión en ella de los Jefes Delegacionales y los Presidentes Municipales de la Zona Metropolitana;...”⁶⁹

En cuanto a la comisión que evalúa en materia de transporte y vialidad en la AL, en la cual estructuralmente la Comisión de Gobierno es el órgano interno de gobierno permanente encargado de optimizar el ejercicio de las funciones, misma que de conformidad con la normatividad aplicable es la que propone al pleno de la Asamblea a los integrantes de comisiones ordinarias y comités, en donde los primeros son electos y los segundos son designados por el mismo pleno.

Considerando el Acuerdo de la Comisión de Gobierno aprobado en el pleno el día 8 de noviembre de 2005, las comisiones que trabajan de forma integral en los asuntos del servicio de transporte incluyendo; la Comisión de Gobierno y la de

⁶⁸ Ídem., p. 53.

⁶⁹ Ídem., p. 8.

Participación Ciudadana a efecto de presentar quienes la integran y a que partido pertenecen los mismos (Cuadro XVI).

Así tenemos a la Comisión de Gobierno, a la de Administración Pública Local, a la de Ciencia y Tecnología, a la de Desarrollo Metropolitano, a la de Participación Ciudadana, a la de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica, a la de Transporte y Vialidad y por último a la de Uso y Aprovechamiento de Bienes y Servicios Públicos, obteniendo que el partido que predomina es el PRD con 61%, seguido por el PAN con 21% y el PRI con 6.5% al igual que el PVEM con 6.5% y por último están los integrantes que no pertenecen a algún partido (Cuadro XVII).

Y específicamente en cuanto al tipo de elección de los integrantes de la Comisión de Transporte y Vialidad, se tiene que de nueve de ellos, seis fueron por mayoría relativa y sólo tres fue por representación proporcional, los cuales no corresponden a algún Distrito Electoral (Cuadro XVIII).

III.4. Perspectiva de evaluación de la política pública del Sistema de Transporte Colectivo “Metro” y transporte urbano

III.4.1. Perspectiva

El argumento aquí plasmado plantea una perspectiva de evaluación hacia los resultados de la política implementada (1967) por el gobierno de México en el periodo de 2001-2005, Sistema de Transporte Colectivo (STC), para satisfacer las necesidades de transportación de los ciudadanos en el Distrito Federal y áreas conurbanas, para lo anterior, se parte del concepto de que en la evaluación de una política pública debe haber un consejo a nivel gobierno en el aspecto del transporte, teniendo como actores: el gobierno, en los distintos poderes y ordenes; la sociedad, organizaciones no gubernamentales, que demandan sus necesidades a fin de una mejor calidad de vida; los académicos que dan luz al hacer el análisis; y los empresarios que son el motor de la economía.

Asimismo, en función de la metodología implementada por las Naciones Unidas para temas de políticas públicas, así como, de gobernabilidad, se consideran los siguientes parámetros de evaluación: legalidad, es legal que participe en la cámara de diputados los empresarios; legitimidad, derecho a participar de los ciudadano; y funcionalidad de la política pública, en virtud de que, la política pública esta orientada a la participación de la sociedad en la toma de decisiones.

Con base en lo anterior se procedió a la búsqueda de información a nivel nacional e internacional sin obtener elementos que sustentaran que el servicio de transporte masivo que presta el Gobierno del Distrito Federal fuera una política pública, porque no hay una participación de la sociedad en la evaluación de los resultados, la cual no esta regulada en la constitución; no existen consejos en el poder legislativo que evalúen los resultados; ni de parámetros a fin de hacer una comparación.

Así como tampoco esta contemplado tanto en los objetivo del milenio a nivel internacional, como en los puntos más importantes del consenso de Washington. Por lo anterior, se concluye que el servicio que ofrece el STC es un programa como consecuencia de un diseño con deficiencias, que se le da seguimiento sólo en cuanto a su operación y aplicación de recursos.

Derivado de lo anterior, se propone utilizar los métodos de encuestas considerando como parámetro de evaluación la satisfacción de los usuarios de un servicio de calidad, ya que, “Los indicadores de desempeño son instrumentos que permiten medir los insumos, procesos, productos, resultados y efectos de los proyectos, programas o estrategias de desarrollo. ...”⁷⁰ Que permiten dar seguimiento de los progresos, demostrar los resultados y, en su caso, tomar medidas correctivas. Así mismo, que se incluya el análisis de costos-beneficios para determinar si los costos del servicio están justificados o no por los resultados en el servicio de transporte, por el Gobierno del Distrito Federal (GDF), como ejecutor del gasto, a fin de orientar la

⁷⁰ Evaluación, seguimiento y mejora de la calidad (Banco Mundial): <http://www.workbank.org/evaluation/Desarrollo> de la capacidad de seguimiento y evaluación: <http://www.worldbank.org/oed/ecd/Noticias> Sobre seguimiento y la evaluación: <http://www.mande.co.uk/>

toma de decisión sobre la asignación de recursos en el presupuesto de egresos que autoriza la AL para el STC.

Debemos considerar que los enfoques para evaluar el rendimiento de los servicios públicos en Europa se centran principalmente en las mejoras del servicio y en las características internas de las organizaciones públicas que prestan los servicios. Aunque esta perspectiva es dominante en los países escandinavos y en el Reino Unido, hay algunas corporaciones locales que están buscando fórmulas, como los cuadros comunitarios de mando integral, para incluir indicadores importantes para los ciudadanos que reflejen la calidad de vida de una ciudad y no sólo la calidad de los servicios municipales.

Sin embargo, hay renuencia a emplear estas evaluaciones orientadas hacia y por las comunidades y a incluir indicadores de calidad de vida y de temas transversales a varias políticas públicas. Esto se debe en parte a que los políticos y directivos públicos locales no se responsabilizan de cuestiones locales sobre las que tienen una influencia indirecta, porque corresponde a otros niveles de gobierno.

Respecto al sistema de transporte público hay varias aristas que se tendrían que evaluar entre ellas se encuentran: ambiente urbano, desarrollo sustentable, calidad de vida y calidad del servicios publico de transporte.

De los principales elementos que se necesitarían para evaluar las acciones de los gobiernos son:

a) Consejos. Se forman consejos consultivos, no pocas veces en forma corporativa, a través de los cuales algunas organizaciones recomiendan políticas o discuten soluciones a ciertos problemas.

b) Denuncia Popular. Ciudadanos y grupos tienen la posibilidad de interponer denuncias populares como un mecanismo jurídicamente reconocido por la ley para

anteponer quejas o informar a la autoridad de irregularidades en el desempeño de personas físicas o morales.

c) Derecho a la información.⁷¹

Los anteriores incisos apuntan a una mayor participación por parte de todos los actores, instituciones y organizaciones, que culmine en la gestión urbana sustentable, en cada una de las funciones que se realicen en la urbe.

Para constituir un marco que sirva de orientación en las decisiones de gestión cotidianas, son necesarias una visión clara y una estrategia global, así como un plan de acción, que permitan perseguir los objetivos acordados. Tales decisiones deben considerarse una función fundamental de la administración local, y no una tarea adicional que se suma a sus responsabilidades normales. Es necesario flexibilizar la toma de decisiones de forma que se rompan las barreras tradicionales que separan municipios colindantes, o departamentos administrativos dentro de una misma administración local, logrando de esta manera una mayor integración en la toma de decisiones. Asimismo hay que cambiar las actitudes, aumentar la participación pública y el papel desempeñado por los ciudadanos, aumentar la transparencia y la responsabilidad en la toma de decisiones, como elementos fundamentales de una gestión urbana sustentable.

De los aspectos relacionados con la salud y la calidad de vida en general que se genera por el uso de transportes son: las emisiones de gases, los residuos derivados de aceites, el ruido, la calidad del aire, la movilidad en poco tiempo. De acuerdo con una mejor gobernanza, estos planes de gestión medioambiental aumentarían la cooperación entre diferentes niveles de gobierno (local, estatal y nacional).

⁷¹ DELGADO Peralta, Martha, Mecanismos de participación de la Sociedad Civil en el procedimiento de Evaluación del Impacto Ambiental. www.union.org.mx

III.4.2. Transporte urbano sustentable

También trataremos el aspecto del transporte urbano sustentable. Actualmente los sistemas de transporte son elementos fundamentales, ellos permiten garantizar que la población tenga acceso a bienes, servicios, empleo y actividades de ocio, que las mercancías circulen de forma eficaz y que las economías locales florezcan.

Sin embargo, aunque las ciudades se caracterizan por la densidad poblacional, de las edificaciones, por el alto volumen de tráfico que por ellas circula, la congestión cada vez mayor pone en peligro la movilidad, lo que acarrea grandes costes a la economía.

El alto nivel de uso del automóvil contribuye también a formas de vida cada vez más sedentarias, lo que tiene una serie de efectos negativos sobre la salud y la esperanza de vida, sobre todo por lo que a las enfermedades cardiovasculares se refiere, además de enfermedades en vías respiratorias. Usar la bicicleta 30 minutos al día reduce el riesgo enfermedades cardiovasculares a la mitad; sin embargo, más de la mitad de los viajes inferiores a cinco km. se efectúan en coche.

Aludiendo a una visión de transporte urbano sustentable la Unión Europea (UE), señala:

1. "sustenta la libertad de movimiento, la salud, la seguridad y la calidad de vida de los ciudadanos de la generación actual y las futuras.
2. es ecológicamente eficiente; y
3. sostiene una economía dinámica e integradora que da acceso a todos los servicios y oportunidades, incluyendo a los menos favorecidos, los ancianos y los minusválidos, urbanos o no urbanos"⁷².

⁷² Comisión de Comunidades Europeas, *Hacia una estrategia temática sobre el medio ambiente urbano*, Bruselas, DOL, 11/02/2004.

Estos objetivos se logran a través de:

- promoviendo una utilización más racional del automóvil, y favoreciendo los vehículos limpios, silenciosos y con bajo consumo de energía propulsados por combustibles alternativos o renovables;
- ofreciendo una red de transportes públicos regulares, frecuentes, cómodos, modernos, a precios competitivos y con buenas correspondencias;
- reforzando la parte de los transportes no motorizados (a pie y en bicicleta);
- garantizando el máximo aprovechamiento del suelo
- gestionando la demanda de transporte con ayuda de instrumentos económicos y planes para la modificación de los comportamientos y la gestión de la movilidad;
- competitivos en cuanto a precios, especialmente teniendo en cuenta consideraciones a largo plazo, como los costes de mantenimiento, la durabilidad y el precio de reventa.

Si nosotros realizáramos una evaluación sobre la satisfacción de las necesidades del transporte de la ciudadanía, encontraríamos la realidad por medio de la aplicación de métodos de encuestas y así podríamos proyectar y realizar programas sobre transporte urbano que nos ayudarán a tener un transporte urbano sustentable.

Por último hemos de mencionar que el desarrollo de toda urbe, requiere una visión a largo plazo, limitando al máximo los impactos negativos en las zonas urbanas, haciendo de las ciudades lugares más sanos, formando los anteriores aspectos la gestión urbana sustentable, la cual se centra en la conservación del medio ambiente natural en su contexto socioeconómico.

CONCLUSIONES

Derivado de la investigación realizada para sustentar El Estudio de los Efectos de las Políticas Públicas en el Servicio de Transporte del Gobierno del Distrito Federal 2001-2005 (Sistema de Transporte Colectivo "Metro"), identificamos lo siguiente:

Al analizar las políticas públicas del Gobierno del Distrito Federal en materia del servicio de transporte se comprobó que estas pertenecen al planteamiento del programa derivado del Plan Nacional de Desarrollo, el cual a su vez comprende políticas que se retoman para la elaboración del Programa General de Desarrollo del Gobierno del Distrito Federal y junto con las estrategias de este último fue formulado el Programa Integral de Transporte y Vialidad, el cual por mediación de la Secretaría de Transporte y Vialidad el STC atiende las funciones que le son inherentes a su objetivo de transporte público de pasajero, así como a los proyectos, de renovación, rehabilitación y mantenimiento del parque vehicular y de la Red.

De la identificación mencionada emitimos las siguientes consideraciones:

En el sexenio de Ernesto Zedillo Ponce de León se aprueban importantes políticas constitutivas en relación con el DF en el ámbito político-administrativo (D.O. 22 de agosto de 1996), instituyéndose los gobiernos locales legislativo, ejecutivo y judicial así como su organización y atribuciones y campo de acción, además de su relación con los poderes de la federación, en consecuencia se da una descentralización política del poder del Estado, siendo una de las más importantes que el JGDF ya no es nombrado por el presidente sino que será elegido por votación democrática.

En la formulación de dichas políticas no participan grupos civiles, como consecuencia el único que participa es el gobierno.

En las directrices que cita el Programa General de Desarrollo del Gobierno de Distrito Federal menciona que la formulación de los programas atiende y se derivan de las encuestas realizadas a los ciudadanos a efecto de identificar cuales son sus

necesidades y prioridades, al respecto se observó que los proyectos contenidos en el programa no alcanzan a cubrir del todo las necesidades de la población.

Respecto a la ineficiencia en la administración pública del país tenemos que es derivada de administraciones pasadas. En relación a esto se identifica plenamente que los ciudadanos han perdido credibilidad en la gestión gubernamental, porque las acciones no han dado respuesta del todo a las necesidades de la sociedad, ya que como se puede apreciar en la actualidad los ciudadanos están tomando iniciativas a través de sus manifestaciones públicas.

Los retos presentes y futuros a enfrentar son: la construcción de una administración pública con capacidad de cambio, por lo que el sistema de administración del DF será objeto de una reforma global diseñada para modernizar sus funciones y mejorar la atención a los ciudadanos.

Respecto al transporte público se identificó que en el Programa Integral de Transporte y Vialidad no se consideraron las necesidades de los ciudadanos, ya que muestra este programa criterios de una política distributiva e incrementalista, porque los objetivos no comprenden la totalidad de las necesidades a cubrir para satisfacer las necesidades del servicio.

Respecto a la necesidad de replantear las funciones del Estado como ente organizador de la sociedad. Al respecto consideramos que el hombre es el recurso clave del desarrollo de un país, y por consecuencia se necesita que en la relación Estado-sociedad, ambos participen de forma activa en el diseño, implementación y evaluación de políticas públicas.

Respecto a la creación del "Metro" cuyo objetivo es el transporte masivo de pasajeros, queda comprendido como una política de gobierno puesta en práctica, misma que está plenamente sustentada en un marco legal, sin embargo, esta política gubernamental no fue tan bien proyectada ya que como se puede observar al 2005

no logra cubrir las necesidades de transporte masivo de población de las zonas más pobladas del área conurbana.

Además, la falta de proyección del crecimiento ordenado de la población en la Zona Metropolitana, misma que se encuentra en una situación de vulnerabilidad que es traducida en sobreexplotación de los recursos naturales y degradación del medio ambiente.

Con respecto a la distribución de los recursos públicos, provenientes del Estado al GDF la asignación es restringida, ya que son partidos políticos de oposición los que gobiernan en estos niveles federal y local, como consecuencia no es factible cubrir en su totalidad los servicios, incluso realizar proyectos a futuro.

Al respecto concluimos de acuerdo a nuestra hipótesis planteada que: no necesariamente el incremento del presupuesto garantiza; la seguridad operativa, el funcionamiento del servicio, el mantenimiento a la infraestructura y evitar el deterioro del STC, si no que lo anterior esta en función de la implementación de las diversas políticas y, aplicación de estrategias administrativas y técnicas que los funcionarios públicos ejecutan en su gestión en la toma de decisión para resolver estos problemas.

Con respecto a los actores políticos en las comisiones de la AL se identifico que el partido predominante tiene mayor control en la toma de decisión, ya que los criterios para aprobar acuerdos son por mayoría de votos, por lo que se aprecia un débil apoyo de quienes representan los grupos sociales, lo cual provoca que no se consideren la demandas de los ciudadanos en la elaboración de políticas.

En cuanto al entorno político es importante hacer referencia a la perdida del poder del partido institucional en el orden federal y local, en este hecho se identifica una participación activa de los ciudadanos; la formación de coaliciones entre partidos para alcanzar el poder; y cambios en el predominio de un solo partido en el Congreso de la Unión, en este último punto se aprecia una tendencia al equilibrio en la

representación de partidos, sin embargo, lo más relevante sería que en la toma de decisión, predomine el criterio del bienestar de la sociedad.

Con respecto a la política tarifaria se identifica que efectivamente beneficia a la población con menos recursos, sin embargo, se considera que la consecución de esta política es para obtener mayor número de votos para el candidato del partido en turno, ya que el costo del boleto no es suficiente para cubrir los gastos de operación del sistema, y en consecuencia no es posible pensar en un organismo autosuficiente que genere sus propios recursos para su mantenimiento, o ampliación de la Red.

Cabe destacar que la participación de la sociedad, organismos, instituciones, y académicos ayudará no solo a la evaluación del servicio público, sino también a intercambiar puntos de vista y sugerencias que contribuyan al diseño y elaboración de políticas públicas.

El tener una visión de transporte público sustentable, entendido como un proceso a largo plazo que armonice el medio ambiente y las actividades socioeconómicas de sus habitantes, incrementará en definitiva la calidad de vida de la población.

Por último hemos de mencionar que el incremento de infraestructura vial para resolver problemas de embotellamiento, no apunta a ser la más viable, ya que desplaza a un número menor de habitantes, en comparación a los medios de transporte masivo como el Sistema de Transporte Colectivo Metro que traslada a un mayor número de ciudadanos en menos tiempo.

BIBLIOGRAFÍA

- ABRUCH LINDER, Miguel, (comp.) Metodología de las Ciencias Sociales, México, UNAM, ENEP Acatlán, 1983.
- ACOSTA ROMERO, Miguel, Teoría General del Derecho Administrativo, México, Porrúa, 1986 (7ª edición actualizada).
- AGUILAR VILLANUEVA, Luis F., El Estudio de las Políticas Públicas, (Estudio Introdutorio y Edición), México, Porrúa, 1ª Antología, 2003 (1ª reimpresión de la 3ª edición 2000).
- AGUILAR VILLANUEVA, Luis F., La Hechura de las Políticas, (Estudio Introdutorio y Edición), México, Porrúa, 2ª Antología, 2003 (1ª reimpresión de la 3ª edición 2000).
- AGUILAR VILLANUEVA, Luis F., Problemas Públicos y Agenda de Gobierno, (Estudio Introdutorio y Edición), México, Porrúa, 3ª Antología, 2003 (1ª reimpresión de la 3ª edición 2000).
- AGUILAR VILLANUEVA, Luis F., La Implementación de las Políticas, (Estudio Introdutorio y Edición), México, Porrúa, 4ª Antología, 2003 (1ª reimpresión de la 3ª edición 2000).
- BAENA PAZ, Guillermina, Manual para Elaborar Trabajos de Investigación Documental, México, Editores Mexicanos Unidos, 1983 (3ª).
- BOBBIO, Norberto y Matteucci, Nicola, Diccionario de Política, (Raúl Crisapio, Alfonso García, Mariano Martín, Jorge Tula), México, Siglo XXI, (4ta. Edición 1985).
- BOZEMAN, Barry, La Gestión Pública. Su Situación Actual, (Trad. Mónica Utrilla de Neira), México, CNCPAP, FCE, 2000 (1ª Reimpresión de la 1ª ed. 1998).
- CARBONELL, Miguel, Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, México, Editorial Porrúa, 2005.
- CROSSMAN, R.H.S., Biografía del Estado Moderno, México, FCE, 1978.
- DUVERGER, Maurice, Instituciones Políticas y Derecho Constitucional, México, Editorial Ariel, S.A.- Barcelona, (1978).
- DWIGHT, Waldo, Administración Pública. La Función Administrativa, Los Sistemas de Organización y otros Aspectos, México, Trillas, 1985 (8ª).
- ECO, Humberto, Cómo se hace una tesis, (Trad. Lucía Baranda y Alberto Clavería Ibáñez), Barcelona (España), Editorial Gedisa, S.A., 2005 (6ª).
- GIDDENS, Anthony, La Tercera Vía. La renovación de la Socialdemocracia, (Trad. Pedro Cifuentes Huertas), México, Taurus, 2002.
- GONZÁLEZ UNZAGA, Ricardo, La Desincorporación de Empresas Públicas en México 1982-2000. Un Análisis de Política Pública. Seminario Taller Extracurricular que para obtener el Título de: Licenciado en Ciencias Políticas y Administración Pública, Universidad Nacional Autónoma de México, 2004.
- GRAMSCI, Antonio, Notas Sobre Maquiavelo, sobre Política y sobre el Estado Moderno, (Trad. José M. Aricó), México, Editorial Juan Pablo, 1986 (2ª).
- GUERRERO, Omar, Teoría Administrativa de la Ciencia Política, México, UNAM, 1982.
- HERNÁNDEZ SAMPIERI, Roberto; FERNÁNDEZ COLLADO, Carlos y BAPTISTA Lucio, Pilar, Metodología de la Investigación, México, Mc. Graw-Hill, 2004 (3ª).
- HELLER, Herman, Teoría del Estado, México, Fondo de Cultura Económica, 1985.
- JIMENEZ CASTRO, Wilburg, Administración Pública para el Desarrollo Integral, México, FCE, 1975 (2ª).
- KELSEN, Hans, Teoría General del Estado, México, Coyoacán, 2004.
- LINDBLOM, Charles E., Democracia y Sistema de Mercado, (Trad. José Esteban Calderón), México, CNCPAP, FCE, 2000 (1ª reimpresión de la 1ª edición 1999).
- LYNN, Naomi B., Administración Pública. El Estado Actual de la Disciplina, (Trad. Eduardo L. Suárez), México, CNCPAP, FCE, 2001, (1ª reimpresión de la 1ª edición 1999).
- MAJONE, Giandomenico, Evidencia, Argumentación y Persuasión en la Formulación de Políticas, (Trad. de Eduardo L. Suárez), México, CNCPAP, FCE, 2005 (2ª).

MARTNER, Gonzalo, Planificación y Presupuesto por Programas, México, Siglo XXI, 1986 (15ª).

MARTÍNEZ CHÁVEZ, Víctor Manuel, Fundamentos Teóricos para el Proceso del Diseño de un Protocolo en Investigación, México, CNCPAP Plaza y Valdés, 2004, (1ª reimpresión de la 2ª edición 2000).

MUÑOZ AMATO, Pedro, Introducción a la Administración Pública, México, FCE, 1983 (7ª).

PRESSMAN, Jeffrey L., Wildavsky, Aarón, Implementación. Cómo Grandes Expectativas Concebidas en Washington se Frustran en Oakland, (Trad. Antonio Guzmán Balboa), México, FCE, 1998.

RUIZ SÁNCHEZ, Carlos, Manual para la Elaboración de Políticas Públicas, México, UIA Plaza y Valdés, 1996, (Reimpresión actualizada 2002).

ROSANVALLON, Pierre, La Nueva Cuestión Social, Argentina, Manantial, 1995, (Reimpresiones: 1998, 2001,2004).

SERRA ROJAS, Andrés, Derecho Administrativo, México, Porrúa, S.A., 1985, (13ª), Tomo I y II.

SERRA ROJAS, Andrés, Ciencia Política La Proyección Actual de la Teoría General del Estado, México, Porrúa, S.A., 1985 (8ª).

WRIGHT, Deil S., Para Entender las Relaciones Inter gubernamentales, (Trad. María Antonia Neira Bigorra) México, CNCPAP, FCE, 1977.

REVISTAS

Aguilar Villanueva, Luis, Los Objetivos de Conocimiento de la Administración Pública, Revista de Administración Pública, núm. 54, abril-junio, México, INAP, 1983, pp. 361-384.

d'Iribarne, Philippe, Administración y Culturas Políticas, Gestión y Política Pública, vol. X. núm. 1, primer semestre de 2001. pp. 7-29, disponible en:

http://www.inap.gov.do/docpdf/biblioteca_virtual/ensayos/gestion_politica_publica.pdf

Fernández González, Eduardo y Navarro Castillo, Jorge, Modelo y Sistema de Apoyo a la Decisión para Problemas de Cartera de Proyectos con Relevancia Social, Gestión y Política Pública, vol. X. núm. 1, primer semestre de 2004. pp. 31-49, disponible en:

http://www.inap.gov.do/docpdf/biblioteca_virtual/ensayos/gestion_politica_publica.pdf

Lindblom, Charles, Cómo Adecuar la Política en el Análisis de las Políticas Públicas, Gestión y Política Pública, vol. VI. núm. 2, II semestre de 1997. pp. 239-255, disponible en:

http://www.inap.gov.do/docpdf/biblioteca_virtual/ensayos/gestion_politica_publica.pdf

Lindblom, Charles E., La Investigación Social para la Elaboración de Políticas: quién la necesita y para qué, Revista de Gestión y Política Pública, vol. III, núm. 2, México, CIDE 1994, pp. 253-291. Material proporcionado en el seminario Modulo I.

La Reforma del Estado, Prospectiva, Temas de Gobierno y Administración Pública, Año 10 núm. 29, Julio de 2005. Material proporcionado en el seminario Modulo II.

Rivera Urrutia, Eugenio, Teorías de la Regulación de la Perspectiva de las Políticas Públicas, Gestión y Política Pública, vol. XIII. núm. 2, II semestre de 2004. pp. 309-372, disponible en:

http://www.inap.gov.do/docpdf/biblioteca_virtual/ensayos/gestion_politica_publica.pdf

MATERIAL PROPORCIONADO EN EL SEMINARIO

Bailleres Helguera, José Enrique, Las Relaciones Intergubernamentales en la Implementación de las Políticas Públicas: Hacia la Modernización de la Gestión Pública, Modulo III, México, pp. 1-18.

Díaz, Cristina, El Ciclo de las Políticas Públicas: Notas para su Abordaje y Reconstrucción, en Políticas Públicas y Desarrollo Local, Venecia, Juan Carlos (comp.), Modulo V, 1998, pp. 67-107.

Emmert, Mark A., Crow, Michael y Shangraw, R.F. Jr., La Gestión Pública en el Futuro: La Postortodoxia y el Diseño de la Organización, en Bozeman, Barry, La Gestión Pública, Su Situación Actual, (Trad. Mónica Utrilla de Neira), México, CNCPAP, FCE, 2000 (1ª Reimpresión de la 1ª ed. 1998).

Forester, John, La Racionalidad Limitada y la Política de Salir del Paso, en Aguilar Villanueva, Luis F., El Estudio de las Políticas Públicas, (Estudio Introductorio y Edición), México, Porrúa, 1ª Antología, 2003 (1ª reimpresión de la 3ª edición 2000), Modulo II, pp.339-340.

Kelly, Janet, Procesos y prácticas: El Ciclo de las Políticas Públicas, en Políticas Públicas en América Latina, Teoría y Práctica, Janet Kelly, (coord.) Caracas, IESA, 2003, pp. 59-86.

Lífschitz, Roberto Miguel, Planificación y Estrategia: La Experiencia de Rosario, en Políticas Públicas y Desarrollo Local, Venecia, Juan Carlos (comp.), Modulo V, 1998, pp. 159-187.

Méndez M., José Luis, La Política Pública como Variable Dependiente: Hacia un Análisis más Integral de las Políticas Públicas, en Foro Internacional, vol. XXXIII, núm. 1, enero-marzo, El Colegio de México, Modulo V, 1993, pp. 111-144.

Montes De Oca Malvaez, Juan, Seminario de Titulación Políticas Públicas para Asuntos de Gobierno, México, UNAM, Acatlán, Modulo I, Abril 2005, pp.1-68.

Piñango, Ramón, Políticas Públicas para Orientar el Rumbo de un País, pp. 249-273.

Reese, Eduardo, El Plan Estratégico de Córdoba. La Construcción de un Proyecto Programático de Transformación de la Ciudad, en Políticas Públicas y Desarrollo Local, Venecia, Juan Carlos (comp.), Modulo V, 1998, pp. 189-214,

Ruiz Sánchez, Carlos, El Cólera, ¿Problema de Policy Pública?, en Estudios Políticos, Revista de las Especialidades de CPAP, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, núm. 1, Modulo II, 1993, pp.107-120.

Tapia Fonllem, Elena, Mujeres y Políticas Públicas, Documentos de Trabajos, Fundación Friedrich Ebert, núm. 18, Modulo V, México, 1989, pp. 1-71.

Velasco Sánchez, Ernesto, Políticas Públicas Basadas en Evidencia, Experiencias, Modulo II.

El Contexto Decisorio de la Administración Pública, en Harmon Michael y Mayer Richard, Teoría de la Organización para la Administración Pública, México, CNCP y FCE, México 1999, pp. 33-43.

Los Indicadores y la Evaluación, en Medina Giopp, Alejandro y Mejía Lira José, Control en la Implantación de la Política Pública, México, Plaza y Valdes, 1993, pp. 157-178.

Teoría Moderna de las Relaciones Humanas: Integración de Individuos y Organizaciones, pp.240-285.

Enlace, Boletín del Colegio Nacional de Ciencias Políticas y Administración Pública, A.C., Año III, segunda época, núm. 2, Febrero/Marzo de 1989, pp.1-48.

HEMEROGRAFÍA

Acuerdo por el que se Ordena la Publicación del Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006; GODF, No. 146, 5 de noviembre de 2002.

Aviso por el que se da a conocer el incremento en el importe de las tarifas aplicables al servicio público de transporte de pasajeros en el DF, en las modalidades del Sistema de Transporte Colectivo "Metro", del Servicio de Transportes Eléctricos del DF y de la Red de Transporte de Pasajeros, GODF, No. 154, 27 de diciembre de 2001.

Código Financiero del Distrito Federal 2005, GODF, Edición 2005 (Edición Especial), Enero de 2005.

Circular UNO OM/0666/2003, Normatividad en Materia de Administración de Recursos; GODF, No. 44-TER, 3 de junio de 2003.

Circular UNO OM/0530/2004, Normatividad en Materia de Administración de Recursos; GODF, No. 43-BIS, 19 de Mayo de 2004.

Clasificador por Objeto del Gasto del Gobierno del Distrito Federal para el Ejercicio Fiscal 2004; GODF, No. 102-BIS, 30 de diciembre de 2003.

Datos Relevantes del Metro de la Ciudad de México, correspondiente al año 2002, Edición 2003, Elaborada por: Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos.

Datos Relevantes del Metro de la Ciudad de México, correspondiente al año 2003, Edición 2004, Elaborada por: Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos.

Datos Relevantes Metro de la Ciudad de México, correspondiente al año 2004, Edición 2005, Elaborada por: Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos.

Decreto de Presupuesto de Egresos del Distrito Federal para el Ejercicio Fiscal 2005, GODF, No. 101-BIS, 26 de diciembre de 2003.

Decreto de Presupuesto de Egresos del Distrito Federal para el Ejercicio Fiscal 2005, GODF, No. 138, 27 de diciembre de 2004.

Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, Agenda de la Administración Pública del Distrito Federal 2003; Ediciones Fiscales ISEF.

Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo; GODF, No. 58 y 95, 11 de mayo de 1999 y 17 de septiembre de 2004.

Ley de Adquisiciones para el Distrito Federal, vigente.

Ley de Austeridad para el Gobierno del Distrito Federal; GODF, 30 de diciembre de 2003.

Ley de Ingresos del Distrito Federal, para el Ejercicio Fiscal 2004, GODF, No. 101-Bis, 26 de diciembre de 2003.

Ley de Ingresos del Distrito Federal para el Ejercicio Fiscal 2005, GODF, No. 138, 27 de diciembre de 2004.

Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, Agenda de la Administración Pública del Distrito Federal 2003; Ediciones Fiscales ISEF.

Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal; Agenda de la Administración Pública del Distrito Federal 2003; Ediciones Fiscales ISEF.

Lineamientos para la Elaboración del Programa Anual de Anual de Adquisiciones, Arrendamientos y Prestación de Servicios Año 2004; Dirección General de Recursos Materiales y Servicios Generales del Gobierno del Distrito Federal.

Manual de Normas y Procedimientos para el Ejercicio Presupuestal de la Administración Pública del Distrito Federal 2004, GODF, No. 6-Bis, 22 de enero de 2004.

Oficio Circular No. 0004; Procedimiento para la Autorización de Bienes o Servicios Restringidos y su Clasificador 2004, Dirección General de Recursos Materiales y Servicios Generales de la Oficialía Mayor del Gobierno del Distrito Federal, 26 de julio de 2004.

Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, 2-128. Diario Oficial, año, volumen, número, (Segunda Sección), 30 de mayo de 2001, México,

Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2000-2006, GODF, No.141, 4 de diciembre de 2001.

Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, Agenda de la Administración Pública del Distrito Federal 2003, Ediciones Fiscales ISEF.

DIRECCIONES ELÉCTRONICAS

Título	Dirección
¿Por qué Alamys?	http://www.alamys.org/
¿Quién es Martha?	http://www.martha.org.mx
Aguirre anuncia el inicio inmediato de las obras a la T4 con una inversión de 52 millones	http://www.metromadrid.es/actualidad/0302061.htm
Aguirre sitúa a Metro en referente mundial de tecnología punta al servicio de los ciudadanos	http://www.metromadrid.es/actualidad/2002061.htm
Billetes y abonos.	http://www.metromadrid.es/01_billetes_abonos.asp
Bus, Skytrain and seabus fares	http://www.translink.bc.ca/Transportation_Services/Fares_Passes/
CIAC, Centro interactivo de atención al cliente.	http://www.metromadrid.es/03_atencion_sugerencias.asp#
Civilización de la ciudad por Meter F. Druker	http://www.pdf.org/leaderbooks/L2L/winter98/druker.html
Líder al Líder 1998 del No. 7	Versión traducida
Crisis (teoría de la): Habermas/Offe, Muñoz Blanca	http://www.rebelion.org/cultura/munoz071101.htm
Conferencias de la Dirección las 2001 y de la Gerencia, Extractos de la dirección 2001 de la fundación de Druker y de la conferencia de la Gerencia	http://www.pdf.org/conferences/druker0.1.html Versión traducida de
Departing from 32 communities every few minutes	http://www.translink.bc.ca/Transportation_Services/SkyTrain/
El Nuevo Pluralismo por Peter F. Drucker, Líder al líder, caída 1999 del No. 14	http://www.pdf.org/leaderbooks/L2L/fall99/new-pluralism.html Versión traducida de
Gestión y Política Pública	http://www.inap.gov.do/docpdf/biblioteca_virtual/ensayos/gestion_politica_publica.pdf
Getting around on bus, rail and marine services	http://www.translink.bc.ca/Transportation_Services/default.asp
Hay tres clases de equipos por Meter F. Drucker	http://www.pdf.org/leaderbooks/druker/three_teams.html Versión traducida de
Del manejo en una época del gran cambio	
Informe de avance programático-presupuestal enero-junio 2002	http://www.finazas.df.gob.mx/documentos/IAPP
Integración de Comisiones y Comités	http://www.asambleadf.gob.mx
La disciplina de la innovación, por Meter F. Drucker, Noticias de la Fundación de Drucker, Ed. 4, Vol. 5, 1998	http://www.pdf.org/publications/news/march_98/news3.html Versión traducida de
La estación de Mar de Cristal acoge un nuevo bibliometro	http://www.metromadrid.es/actualidad/2812051.htm
La línea 3 de Metro incrementa su capacidad de transporte en un 60%	http://www.metromadrid.es/actualidad/200206.htm
Linking Vancouver, the northeast sector and Mission with commuter rail	http://www.translink.bc.ca/Transportation_Services/West_Coast_Express/
Los robos en metro han descendido en más de un 23%	http://www.metromadrid.es/actualidad/0902061.htm
Los trenes de la línea 3 tendrán la mayor frecuencia de paso de toda la red.	http://www.metromadrid.es/actualidad/2202062.htm

Las obras permitirán reducir la llegada a estación en 90 segundos las horas puntas. Los andenes serán un 50% más amplios y todas las estaciones tendrán ascensores y escaleras mecánicas

Metro de Madrid también llega hasta Fitur	http://www.metromadrid.es/actualidad/2301062.htm
Manejando para los resultados, planeando para la sucesión, Una entrevista con Peter F. Drucker de José Maciariello	http://www.leadertoleader.org/leader_books/drucker/results_succession.html Versión traducida
Brille una luz, resorte 2005	
Metro es el medio de transporte público mejor valorado por los madrileños	http://www.metromadrid.es/actualidad/0702061.htm
Es considerado el más rápido y el más moderno	
Metro prorrogará el contrato con Metromatic durante dos años más	http://www.metromadrid.es/actualidad/2301061.htm
México, Cronología Política	http://www.clad.org.ve/siare/innova/cronologia/mexico.html , 11 de diciembre de 2005
Notas de prensa emitidas por la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid, Acto de reapertura de esta estación incluida en el proyecto de remodelación de la L3 de Metro	http://www.metromadrid.es/actualidad/0203061.htm
ONGS como fuentes informativas de los medios de comunicación, Castillo Esparza, Antonio,	http://www.portalcomunicación.com
Política Ambiental	http://www.metromadrid.es/acc_resources/pdef
Política y políticas públicas	http://www.cepal.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones
Presenta Martha Delgado iniciativa de reformas a la Ley Orgánica de la ALDF para regular diputaciones independientes, 15 de octubre de 2004	http://www.martha.org.mx/boletines
Safety an security on skytrain	http://www.translink.bc.ca/Transportation_Services/SkyTrain_Safety.asp
Sistema de Transporte Colectivo "Metro"	http://www.metro.gob.df.mx/
Subsidiaries and partners deliver services	http://www.translink.bc.ca/Operatin_Companies/default.asp
Tran Link's Light-rail transit line gets a name	http://www.translink.bc.ca/About_TransLink/News_Releases/news1270501.asp

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Actividad del Estado: “La actividad del Estado está constituida por el conjunto de actos, operaciones y tareas que conforme a la legislación debe de ejecutar para la realización de sus fines.” (MOMJ p.10)

Actividad estatal: Se refiere a las atribuciones propias del Estado que designa cualquiera de sus tareas.

Alternativa: Una de las varias políticas posibles. (Ruiz Sánchez Carlos)

Análisis de proposiciones: El uso de la razón y la evidencia para seleccionar la mejor política entre un número de alternativas. (Ruiz Sánchez Carlos)

Atribuciones del Estado: “cualquier tarea atribuida al Estado para la realización de sus fines.” (MOMJ p.11)

Competencia: Facultad concreta que se otorga a un órgano para ejecutar los actos que integran la capacidad genérica del Estado, facultad que puede ser dividida entre dos o más órganos para realizar uno solo de los actos del Estado. (MOMJ. p.11)

Competencia: La facultad que puede ser dividida entre dos o más órganos para una actividad específica. (Montes de Oca Juan, p. 11)

Convergencia: Coincidencia de objetivos entre dos o más políticas seleccionadas. (Ruiz Sánchez Carlos)

Decreto: Es una decisión de un órgano del Estado que crea situaciones jurídicas concretas o individuales y que requiere de cierta formalidad (publicidad), a efecto de que sean conocidas por aquellos a quien va dirigida.” ARM p. 668.

Estrategia: Es “el arte o traza para dirigir un asunto” (OPS-OMS). “Una estrategia involucra el tacto, la oportunidad, el compromiso en los aspectos en que es admisible, el convencimiento, la persuasión, la alianza, además de diversos grados de coerción -acción de contener, refrenan o sujetar- que son patrimonio de la autoridad política” (OPS-OMS). (Ruiz Sánchez Carlos)

Factibilidad: Conjunto de los recursos reales que se pueden utilizar para solucionar el problema. (Ruiz Sánchez Carlos)

Funciones de producción: “El volumen de las actividades requeridas para el cumplimiento de objetivos o acción a que se refiere la política pública ... por la cantidad y calidad de los factores productivos e insumos necesarios. La determinación de funciones de producción conlleva la elección de la tecnología correspondiente y es el instrumento esencial para el análisis de factibilidad técnico-administrativo esencial de las proposiciones políticas” (OPS-OMS). (Ruiz Sánchez Carlos)

Funciones: “...designa la forma de la actividad del Estado, no el contenido de la misma ejm., funciones legislativa, administrativa y judicial, las cuales pueden concurrir para realizar una sola de las tareas encomendadas al Estado.” (MOMJ p.11)

Funciones: La forma de la actividad delegada en cada uno de los organismos de la administración pública.

Gobernabilidad: Capacidad de las instituciones para cumplir los objetivos consensualmente, es decir, que el gobierno funcione en la toma de decisiones, que sea eficaz institucionalmente del comportamiento político de las masas. Lara Ovando Juan José, Gobernabilidad y Democracia en el Estado Contemporáneo, [http://www.uaq.mx/voces/no7/gobernabilidad y democracia](http://www.uaq.mx/voces/no7/gobernabilidad_y_democracia)

Gobernanza: Los principios de gobernanza don transparencia, participación, cooperación, conducta justa y honesta... etc.

Gobierno: “Teóricamente es el conjunto de los órganos que ejercen el poder en toda la actividad de dicha entidad, o sea, los tres poderes, ejecutivo, legislativo y judicial”. Acosta Romero, Miguel, p.228

Gobiernos de Oposición: Se refiere a aquellos municipios o estados que no son controlados por el PRI. Notas del Módulo 3

Gobiernos divididos: (EU) se refiere a una situación en la cual la mayoría legislativa es controlada por un partido diferente al del partido que gana la presidencia. (Se enfoca más a la división de poderes, entre los distintos poderes constitucionales que conforman el gobierno – legislativo, ejecutivo y judicial-. Notas del Módulo 3

Gobiernos Negociados o de Coalición: Se refiere a una situación en la que el municipio es gobernado por un concejo municipal pluripartidista, es decir, conformado por miembros de diferentes partidos. Notas del Módulo 3

Ingobernabilidad: Incapacidad de dosificar las demandas sociales.

Ley Orgánica: es la que organiza y estructura a un órgano del Estado. Acosta Romero, Miguel, p.227

Ley reglamentaria: “Es la que desarrolla una norma constitucional o un principio dado en la constitución.” Acosta Romero, Miguel, Teoría General del Derecho Administrativo p. 521.

Ley: Acto creador de situación jurídica general; sus características son: su generalidad, abstracción, impersonalidad, y permanencia; dicho acto puede ser modificado siempre por otro acto de la misma naturaleza emanado del mismo órgano – poder legislativo- que le dio origen; existen diversas clasificaciones de las leyes, reglamentarias, orgánicas... Acosta Romero, Miguel, p.228

Magnitud: Tamaño del problema en cuanto a la población afectada, el área Geográfica abarcada y los recursos involucrados. (Ruiz Sánchez Carlos)

Meta: La expresión detallada de las etapas de cumplimiento de un objetivo, cuantificadas en actividad, tiempo y ámbito de aplicación (OPS-OMS). (Ruiz Sánchez Carlos)

Objetivo: Es la expresión de un fin en forma técnica, en lo posible cuantificado en términos de volumen, distribución y tiempo, y especificado en relación con el espacio al que se refiere. (OPS-OMS). (Ruiz Sánchez Carlos)

Organismos no gubernamentales: Las ONGS son asociaciones que manifiestan las inquietudes y pensamientos de los individuos de una sociedad, expresándose como la comunidad civil, a través de agrupaciones que defienden un ideal común a una serie de personas, defienden intereses no materiales o sus objetivos pueden ser altruistas; aparecen como una iniciativa privada como prueba de la espontaneidad individual, al margen de toda iniciativa gubernamental; se presentan como instrumentos de participación de los individuos, son actores que repercuten el sistema político y desarrollan un papel importante en la implementación de las demandas sociales, es decir interlocutores entre el sistema político y la sociedad; una de sus funciones es de sensibilización sobre problemas nuevos y el ofrecimiento de pautas de solución sobre problemas presentes y futuros. (Castillo Esparcia, Antonio, ONGS como Fuentes Informativas de los Medios de Comunicación)

Permisibilidad: Conjunto de las condiciones y factores externos que favorecen o entorpecen una política pública. (Ruiz Sánchez Carlos)

Política gubernamental: "Toda política gubernamental emanada de instituciones públicas tiene relación con la figura del Estado puesto que ella es producto de la orientación que en determinada materia se le da a las diversas demandas de la sociedad, las cuales busca satisfacer a través de acciones ejecutadas por el gobierno." (MOMJ p.9)

Política pública: "Aquello que el gobierno escoge hacer o no hacer" (Dye). (Ruiz Sánchez Carlos)

"Política pública se define como una 'decisión permanente' caracterizada por una conducta consistente y la repetitividad por parte, tanto de aquellos que la elaboran, como por aquellos que se atienen a ella" (Elau y Prewitt).

"Un curso de acción seleccionado que afecta significativamente a un gran número de personas" (Mac Rae y Wilde).

"Las normas y programas gubernamentales, esto es, las decisiones que surgen como resultado del sistema político", "Las leyes, ordenanzas locales, decisiones de la Corte, ordenanzas ejecutivas, decisiones de administración y hasta los acuerdos no escritos" (Plano).

"Es la ciencia social aplicada en varios sentidos; primero, en la identificación de la necesidad hacia la cual la política pública es dirigida (sic); segundo, en la investigación y en los resultados de las ciencias gubernamentales y tercero, en la evaluación de los programas públicos" (Lane).

"La nueva noción de política pública trasciende su connotación vulgar de curso de acción, para ser definida como una parte de un proceso general, junto con la clarificación de las metas, la definición de la situación del caso y la determinación de los medios óptimos para efectuar la acción decidida. (...) *un diseño para modelar el futuro bajo el influjo de fuerzas externas, bajo tendencias que fluyen del pasado hacia el presente*" (Easton Rothwell).

"Una política elaborada por el gobierno" (Mac Rae y Wilde).

"Una política pública es:

1. Una práctica social y no un evento singular o aislado,
2. Ocasionado por la necesidad de: 2.1. reconciliar demandas conflictivas o, 2.2. establecer incentivos de acción colectiva entre aquellos que comparten metas, pero encuentran irracional cooperar con otros" (Frohock).

Posibilidad: Es el resultado del análisis de políticas públicas. (Ruiz Sánchez Carlos)

Potenciación: Consiste en que la convergencia de dos o más políticas resulta en la consecución de un objetivo de mayor magnitud que el previsto. (Ruiz Sánchez Carlos)

Problema: Proposición dirigida a averiguar el modo de obtener un resultado, conociendo ciertos datos (Larousse). Un conjunto de hechos o circunstancias que dificultan la consecución de un fin (OMS-OPS). Necesidades humanas que además de estar identificadas, han generado una demanda para solucionarlas. Los actos humanos tienen consecuencias sobre otros, y algunos de ellos se perciben para crear necesidades, a tal grado que requieren la solicitud de alivio. (Jones). (Ruiz Sánchez Carlos)

Relaciones Internacionales y Estado Soberano: La expresión indica en términos generales el conjunto de relaciones que se establecen entre los estados entendidos ya sea como aparatos, comunidades o sociedades; implica por lo tanto la distinción de una esfera específica de relaciones internacionales con respecto de la esfera de las relaciones internas de los Estados. Bobbio Norberto, p.1269

Sinergia: Es la convergencia que complementa los objetivos de dos o más políticas. (Ruiz Sánchez Carlos)

Sistema de Información de Experiencias de Buen Gobierno: Un (SIEBG) permite identificar, exponer, compartir y replicar experiencias que se realizan a lo largo de la República Mexicana orientadas a la rendición de cuentas, al fomento de la legalidad, al control de la corrupción, a la provisión efectiva de los servicios públicos y al bien común de la sociedad.

Transparencia Mexicana busca crear un impacto positivo en la esfera pública y propiciar un desarrollo integral, sustentable y equitativo... Su objetivo es concertar la información sobre lo que funciona y compartirlo por la vía más eficiente.

El SIEBG, busca reducir los costos asociados con la gestión y difusión del conocimiento; es independiente y plural que

sistematiza y comparte experiencias de ciudadanos, organizaciones sociales, gobiernos y empresas.

El SIEBG, busca identificar las experiencias de buen gobierno y sistematizarlas..., reducir el costo de la innovación social, a través de identificación y posible replica de experiencias que han sido útiles para otras comunidades, municipios o ciudades, generar cadenas de conocimiento socialmente útil, convertir al buen gobierno en una práctica cotidiana en México.

Solución: Desarrollo de un plan, un método, una prescripción, para satisfacer alguna necesidad o actuar sobre un problema (Jones). Una combinación de ideas ya existentes (Subirats/Davis). (Ruiz Sánchez Carlos)

Trascendencia: Es el significado que tiene el problema, real o subjetivamente, entre la población afectada, los grupos involucrados, o según la apreciación de los expertos. (Ruiz Sánchez Carlos)

Viabilidad: Es la congruencia que tienen el problema y sus soluciones con el respaldo ideológico-político del gobierno. (Ruiz Sánchez Carlos)

APÉNDICES

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	D.O. 5-II-17	D.O. 12-XI-02
Leyes:		
Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, Reglamentaria del Apartado B del Artículo 123 Constitucional.	D.O. 28-XII-63	D.O. 23-I-98
Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.	D.O. 29-XII-76	D.O. 13-III-02
Ley General de Deuda Pública.	D.O. 31-XII-76	D.O. 21-XII-95
Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal.	D.O. 31-XII-95	D.O. 21-XII-95
Ley del Impuesto al Valor Agregado.	D.O. 29-XII-78	D.O. 31-XII-00
Ley del Impuesto sobre la Renta.	D.O. 30-XII-80	D.O. 30-XII-02
Ley General de Bienes Nacionales.	D.O. 08-I-82	D.O. 31-XII-01
Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos	D.O. 31-XII-82	D.O. 13-III-02
Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado.	D.O. 27-XII-83	D.O. 01-VI-01
Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.	D.O. 28-I-88	D.O. 07-I-00
Ley Federal sobre Metrología y Normalización.	D.O. 01-VII-92	D.O. 19-V-99
Ley de Seguridad Pública del D.F.	D.O. 19-VII-93	-o-
Ley para Personas Discapacitadas del D.F.	D.O. 19-XII-95	G.O. 01-VII-99
Ley de Procedimiento Administrativo del D.F.	D.O. 19-XII-95	-o-
Ley de Transporte del D.F.	D.O. 20-XII-95	G.O. 19-V-99
Ley de Desarrollo Urbano del D.F.	D.O. 07-II-96	G.O. 23-II-99
Ley del Régimen Patrimonial y Servicio Público.	D.O. 23-XII-96	D.O. 18-VI-97
Ley de Fomento para el Desarrollo Económico del D.F.	G.O. 26-XII-96	-o-
Ley de Adquisiciones para el D.F.	G.O. 24-XII-98	G.O. 11-VII-02
Ley de Obras Públicas del Distrito Federal.	G.O. 29-XII-98	G.O. 28-II-02
Ley Orgánica de la Administración Pública del D.F.	G.O. 29-XII-98	G.O. 31-I-02
Ley Orgánica de la Contaduría Mayor de Hacienda de la Asamblea Legislativa del D.F.	G.O. 08-II-99	G.O. 30-III-99
Ley Ambiental del D.F.	G.O. 13-I-00	G.O. 31-I-02
Ley de Planeación del Desarrollo del D.F.	G.O. 27-I-00	-o-
Ley del Instituto de Ciencia y Tecnología del D.F.	G.O. 28-III-00	-o-
Ley de Salvaguarda del Patrimonio Urbanístico Arquitectónico del D.F.	G.O. 13-IV-00	-o-
Ley General de Protección Civil.	D.O. 12-V-00	-o-
Ley del Servicio Público de Carrera de la Administración Pública del D.F.	G.O. 13-VI-00	-o-
Ley de Entrega Recepción de los Recursos de la Administración Pública del D.F.	G.O. 13-II-02	-o-
Ley de Ciencia y Tecnología.	D.O. 05-VI-02	-o-
Ley Orgánica del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.	D.O. 05-VI-02	-o-
Ley de Protección Civil para el D.F.	G.O. 23-VII-02	-o-
Ley de Ingresos del D.F. para el Ejercicio Fiscal del año correspondiente.	G.O. 31-XII-02	-o-
Códigos:		
Código Civil para el D.F.	D.O. 26-V-28	G.O. 30-V-00
Código Civil Federal.	D.O. 26-V-28	D.O. 30-V-00
Código Fiscal de la Federación.	D.O. 31-XII-81	D.O. 31-XII-99
Código Financiero del D.F.	D.O. 31-XII-94	G.O. 31-II-02
Reglamentos:		
Reglamento de la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal.	D.O. 18-XI-81	D.O. 20-VIII-96
Reglamento del Código Fiscal de la Federación.	D.O. 29-II-84	D.O. 02-VI-97
Reglamento de la Ley de Impuesto sobre la Renta.	D.O. 29-II-84	D.O. 30-XII-02
Reglamento de la Ley del Impuesto al Valor Agregado.	D.O. 29-II-84	D.O. 19-III-99
Reglamento de la Ley de Desarrollo Urbano del D.F.	D.O. 04-VI-97	-o-
Reglamento que fija las Condiciones Generales de Trabajo en el S.T.C...	2000	-o-
Reglamento de la Ley Ambiental del D.F.	D.O. 03-XII-97	-o-
Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.	D.O. 14-I-99	-o-
Reglamento Interior de la Contaduría Mayor de Hacienda de la Asamblea Legislativa del D.F.	G.O. 25-V-99	-o-
Reglamento de la Ley de Adquisiciones para el D.F.	G.O. 23-IX-99	-o-
Reglamento de la Ley de Obras Públicas del D.F.	G.O. 30-XII-99	G.O. 28-II-02
Reglamento Interior de la Administración Pública del D.F.	G.O. 28-XII-00	G.O. 26-IX-02
Reglamento de Impacto Ambiental.	G.O. 15-XII-00	G.O. 24-IX-02

¹ Fuente: Manual de Organización Institucional del Sistema de Transporte Colectivo, 2003, pp. 10 a 23.

Decretos:

Decreto por el que se crea el organismo público descentralizado S.T.C. "Metro".	D.O. 29-IV-67	G.O. 26-IX-02
Decreto de Presupuesto de Egresos del D.F. para el Ejercicio Fiscal del año 2003.	G.O. 31-XII-02	-0-
Decreto relativo a la Revisión de Cuenta Pública del gobierno del D.F. correspondiente al ejercicio 2001.	G.O. 28-II-02	-0-
Decreto sobre la propuesta para la Asignación de los Recursos Provenientes de los Remanentes Financieros del Ejercicio Fiscal 2001.	G.O. 23-VII-02	-0-
Decreto de Presupuesto de Egresos del D.F.	G.O. 31-XII-02	-0-

Acuerdos:

Acuerdo por el que se nombran representantes al Subsecretario de Hacienda y Crédito Público y al Director General de Crédito Público, para que intervengan en la negociación de créditos a cargo del Gobierno Federal y en la suscripción de los documentos relativos.	D.O. 20-I-00	-0-
Acuerdo que se establece el Consejo de Seguimiento a la Transparencia de las Finanzas Públicas del D.F.	G.O. 13-III-01	-0-
Acuerdo por el que se crea la Comisión Interdependencial de Protección Civil del D.F.	G.O. 26-III-01	-0-
Acuerdo por el que se crea el Comité del Sistema de Administración Ambiental de la Administración Pública del D.F.	G.O. 24-VII-01	-0-
Acuerdo por el que se integra el Consejo Técnico del Fondo Ambiental Público del D. F.	G.O. 11-VI-02	-0-
Acuerdo por el que se delega en la Secretaría de Finanzas, la facultad de modificar el Contenido Orgánico y Financiero de los Programas de las Dependencias, Órganos Desconcentrados, Delegaciones y Entidades.	G.O. 18-VI-02	-0-
Acuerdo por el que se ordena la Publicación del Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006.	G.O. 05-XI-02	-0-

Normas:

Manual de Normas y Procedimientos para el Ejercicio Presupuestal de la Administración Pública del D.F.	G.O. 18-VII-02	-0-
--	----------------	-----

Dictámenes:

Dictamen No. 31/2002 emitido por la Oficialía Mayor del Gobierno del D.F., comunicado a través de oficio OM/1790/2002 de fecha 15 de noviembre de 2002, mediante el cual se autoriza la reestructuración orgánica del S.T.C. con vigencia a partir del 16 de noviembre de 2002. Coordinación General de Modernización administrativa.	15-XI-02	-0-
---	----------	-----

Otras disposiciones:

Estatuto Orgánico del S.T.C...	G.O. 11-V-99	-0-
Lineamientos para determinar el grado de integración de los bienes o servicios de importación a que se sujetarán los convocantes y los criterios para la disminución u omisión del porcentaje de integración nacional.	G.O. 27-V-99	-0-
Programa de Protección Civil para el D.F.	G.O. 15-IX-99	-0-
Lineamientos de operación de los Centros de Transferencia Modal del D.F.	G.O. 11-IV-00	-0-
Lineamientos Generales para el Control del Acceso de Cortesía a la Red de Servicio del S.T.C.	G.O. 07-VIII-00	-0-
Aviso por el cual se da a conocer la circular número uno que contiene la normatividad en materia de administración de recursos.	G.O. 20-III-01	-0-
Programa de Obra Pública 2001	G.O. 29-III-01	-0-
Sistema Nacional de Seguridad Pública (Convenio de Coordinación 2001).	G.O. 05-VI-01	-0-
Aviso por el que se da a conocer el incremento en el importe de las tarifas aplicables al Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el D.F., en las modalidades del S.T.C. "Metro", del Servicio de Transportes Eléctricos del D.F. y de la Red de Transporte de Pasajeros.	G.O. 27-XII-01	-0-
Lineamientos para la inversión de los recursos provenientes de las Disponibilidades Presupuestales de las Dependencias y Entidades durante los Ejercicios Fiscales.	G.O. 26-III-02	-0-
Reglas de carácter general para el dictamen del cumplimiento de las obligaciones fiscales establecidas en el Código Financiero del D.F.	G.O. 06-VI-02	-0-
Guía de Compras Consolidadas y/o Centralizadas del Gobierno del D.F.	G.O.16-VIII-02	-0-
Lineamientos que las Dependencias, Órganos Desconcentrados y Entidades de la Administración Pública del D.F. deberán observar para la integración y remisión vía electrónica de carpetas, información o documentación con relación a los Órganos Colegiados, Comisiones o Mesas de Trabajo.	G.O.29-VIII-02	-0-

Cuadro II	Unidades Administrativas
-----------	---------------------------------

<p>Dirección General</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gerencia de Análisis y Seguimiento Interinstitucional • Contraloría Interna <ul style="list-style-type: none"> ● Subdirección General de Operaciones e Infraestructura <ul style="list-style-type: none"> - Dirección de Transportación <ul style="list-style-type: none"> • Gerencia de Líneas 1, 3 y 4 • Gerencia de Líneas 2, 5, 6 y "B" • Gerencia de Líneas 7, 8, 9 y "A" - Dirección de Mantenimiento de Material Rodante - Dirección de Ingeniería y Desarrollo Tecnológico <ul style="list-style-type: none"> • Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos • Gerencia de Instalaciones Fijas ● Subdirección General Jurídica y de Seguridad Institucional <ul style="list-style-type: none"> • Gerencia de Atención al Usuario • Gerencia Jurídica • Gerencia de Seguridad Institucional ● Subdirección General de Administración y Finanzas <ul style="list-style-type: none"> - Dirección de Administración <ul style="list-style-type: none"> • Gerencia de Salud y Bienestar Social • Gerencia de Recursos Humanos • Gerencia de Adquisiciones y Contratación de Servicios • Gerencia de Almacenes y Suministros - Dirección de Finanzas <ul style="list-style-type: none"> • Gerencia de Presupuesto • Gerencia de Recursos Financieros • Gerencia de Contabilidad
--

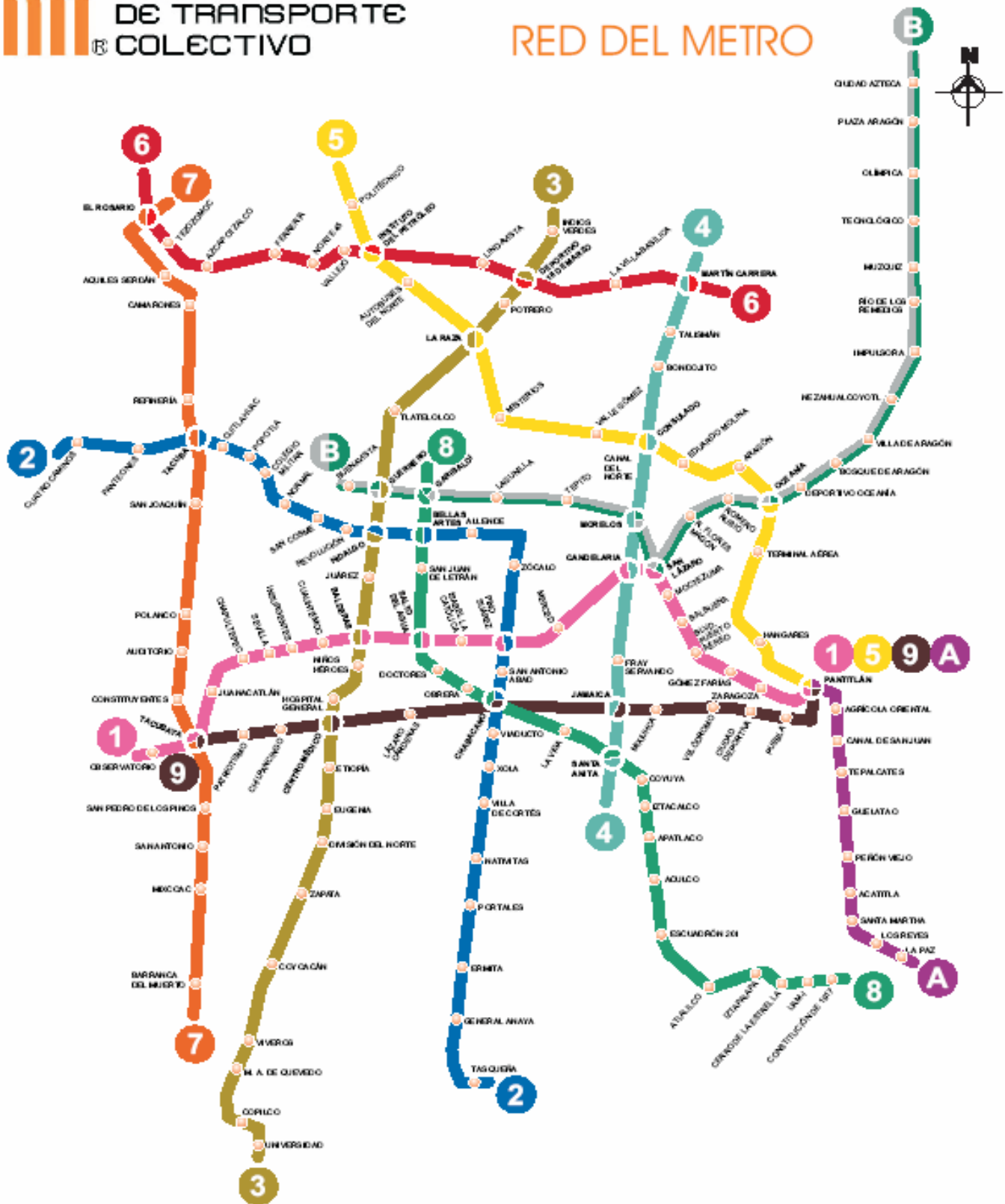
Fuente: Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo, G.O.D.F., No. 60, 23 de mayo de 2005.

ORGANOGRAMA



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

RED DEL METRO



Fuente: <http://www.metro.df.gob.mx>

Cuadro III

Inauguraciones y Ampliaciones en Orden Cronológico

No.	Línea	Estaciones		Tramo Inaugurado	Fecha	Longitud (km)		
		Inauguradas	Acumuladas Red			Inaugurada	Acumulada Línea	Acumulada Red
1	1	16	16	Zaragoza-Chapultepec	04-Sep-69	12.660	12.660	12.660
2	1	1	17	Chapultepec-Juanacatlán	11-Abr-70	1.046	13.706	13.706
3	2	11	28	Pino Suárez-Tasqueña	01-Ago-70	11.321	11.321	25.027
4	2	11	39	Tacuba-Pino Suárez	14-Sep-70	8.101	19.422	33.128
5	1	1	40	Juanacatlán-Tacubaya	20-Nov-70	1.140	14.846	34.268
6	3	7	47	Tlatelolco-Hospital Gral.	20-Nov-70	5.441	5.441	39.709
7	1	1	48	Tacubaya-Observatorio	10-Jun-72	1.705	16.551	41.414
8	3	1	49	La Raza-Tlatelolco	25-Ago-78	1.389	6.830	42.803
9	3	3	52	Indios Verdes-La Raza	01-Dic-79	4.901	11.731	47.704
10	3	1	53	H. General-Centro Médico	07-Jun-80	0.823	12.554	48.527
11	3	4	57	Centro Médico-Zapata	25-Ago-80	4.504	17.058	53.031
12	4	7	64	Candelaria-M. Carrera	29-Ago-81	7.499	7.499	60.530
13	5	7	71	Consulado-Pantitlán	19-Dic-81	9.154	9.154	69.684
14	4	3	74	Santa Anita-Candelaria	26-May-82	3.248	10.747	72.932
15	5	3	77	La Raza-Consulado	01-Jul-82	3.088	12.242	76.020
16	5	3	80	Politécnico-La Raza	30-Ago-82	3.433	15.675	79.453
17	3	5	85	Zapata-Universidad	30-Ago-83	6.551	23.609	86.004
18	6	7	92	El Rosario-I. del Petróleo	21-Dic-83	9.264	9.264	95.268
19	1	1	93	Pantitlán-Zaragoza	22-Ago-84	2.277	18.828	97.545
20	2	2	95	Cuatro Caminos-Tacubaya	22-Ago-84	4.009	23.431	101.554
21	7	4	99	Tacubaya-Auditorio	20-Dic-84	5.424	5.424	106.978
22	7	2	101	Auditorio-Tacubaya	23-Ago-85	2.730	8.154	109.708
23	7	4	105	Tacubaya-B. del Muerto	19-Dic-85	5.040	13.194	114.748
24	6	4	109	I. del Petróleo-M. Carrera	08-Jul-86	4.683	13.947	119.431
25	9	9	118	Pantitlán-Centro Médico	26-Ago-87	11.669	11.669	131.100
26	9	3	121	Centro Médico-Tacubaya	29-Ago-88	3.706	15.375	134.806
27	7	4	125	El Rosario-Tacuba	29-Nov-88	5.590	18.784	140.396
28	"A"	10	135	Pantitlán-La Paz	12-Ago-91	17.192	17.192	157.588
29	8	19	154	Garibaldi-Const. de 1917	20-Jul-94	20.078	20.078	177.666
30	"B"	13	167	Villa de Aragón-Buenavista	15-Dic-99	12.139	12.139	189.805
31	"B"	8	175	Cd. Azteca-Nezahualcóyotl	30-Nov-00	11.583	23.722	201.388
Red	11		175					201.388

Fuente: Datos Relevantes del Metro de la Ciudad de México de 2002 al 2004, Agenda elaborada por la Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos.

Cuadro IV

Longitudes de las Líneas (Km.)

Línea	Subterráneo	Superficial	Elevado	Operación	Servicio	Total
1	16.786	0.916		17.702	16.654	18.828
2	12.550	9.456		22.006	20.713	23.431
3	18.145	4.449		22.594	21.278	23.609
4		1.312	9.435	10.747	9.363	10.747
5	4.951	10.724		15.675	14.435	15.675
6	11.858	1.146		13.004	11.434	13.947
7	17.754	0.646		18.400	17.011	18.784
8	14.301	5.073		19.374	17.679	20.078
9	9.531		4.913	14.444	13.033	15.375
"A"	2.041	15.151		17.192	14.893	17.192
"B"	5.380	12.680	4.185	22.245	20.278	23.722
Red	113.297	61.553	18.533	193.383	176.771	201.388

Fuente: Datos Relevantes del Metro de la Ciudad de México de 2002 al 2004, Agenda elaborada por la Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos.

Cuadro V

Estaciones y Acrónimos L-1, L-2, L-3 y L-4

Línea 1		Línea 2		Línea 3		Línea 4	
PAN	Pantitlán	CCA	Cuatro Caminos	INV	Indios Verdes	SAA	Santa Anita
ZAR	Zaragoza	PTN	Panteones	DMA	Deptvo. 18 de Marzo	JA	Jamaica
GOM	Gómez Farias	TAC	Tacuba	POR	Potrero	FRA	Fray Servando
BOU	Blv. Pto. Aéreo	CUI	Cuitláhuac	LRZ	La Raza	CAN	Candelaria
BAL	Balbuena	POP	Popotla	TLA	Tlatelolco	MOR	Morelos
MOC	Moctezuma	COL	Colegio Militar	GUE	Guerrero	CNT	Canal del Norte
SLA	San Lázaro	NOR	Normal	HID	Hidalgo	CON	Consulado
CAN	Candelaria	SCO	San Cosme	JUA	Juárez	BON	Bondoquito
MER	Merced	REV	Revolución	BAD	Balderas	TAL	Talismán
PIN	Pino Suárez	HID	Hidalgo	NHE	Niños Héroes	MAR	Martín Carrera
ISA	I. La Católica	BEL	Bellas Artes	HGN	Hospital General		
SAL	Salto del Agua	ALL	Allende	CME	Centro Médico		
BAD	Balderas	ZOC	Zócalo	ETI	Etiopía		
CUA	Cuahutémoc	PIN	Pino Suárez	EUG	Eugenia		
ONS	Insurgentes	SAN	San Antonio Abad	DNO	División del Norte		
SEV	Sevilla	CHB	Chabacano	ZAP	Zapata		
CHP	Chapultepec	VIA	Viaducto	COY	Coyoacán		
JNA	Juanacatlán	XOL	Xola	VIV	Viveros		
TCY	Tacubaya	VIL	Villa de Cortés	QUE	M.A. de Quevedo		
OBS	Observatorio	NAT	Nativitas	COP	Copilco		
		POR	Portales	UNI	Universidad		
		ERM	Ermita				
		GEN	General Anaya				
		TAS	Tasqueña				

Fuente: Datos Relevantes del Metro de la Ciudad de México de 2002 la 2004, Agenda elaborada por la Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos.

Cuadro V.1

Estaciones y Acrónimos L-5, L-6, L-7 y L-8

Línea 5		Línea 6		Línea 7		Línea 8	
POL	Politécnico	ROS	El Rosario	ROS	El Rosario	GAR	Garibaldi
IPE	Inst. del Petróleo	TEZ	Tezozomoc	AQU	Aquiles Serdán	BEL	Bellas Artes
TAN	Aut. del Norte	AZC	Azcapotzalco	CAM	Camarones	SJN	Sn. Juan de Letrán
LRZ	La Raza	FER	Ferrería	REF	Refinería	SAL	Salto del Agua
MIS	Misterios	NTE	Norte 45	TAC	Tacuba	DOC	Doctores
VGO	Valle Gómez	VAL	Vallejo	SJO	San Joaquín	OBR	Obrera
CON	Consulado	IPE	Inst. del Petróleo	POA	Polanco	CHB	Chabacano
EDU	Eduardo Molina	LIN	Lindavista	AUD	Auditorio	LVG	La Viga
ARA	Aragón	DMA	Deptvo. 18 de Marzo	COS	Constituyentes	SAA	Santa Anita
OCE	Oceanía	VBA	La Villa- Basílica	TCY	Tacubaya	CYA	Coyuya
TER	Terminal Aérea	MAR	Martín Carrera	SPE	Sn. Pedro de los P.	IZC	Iztacalco
HAN	Hangares			SAT	San Antonio	APA	Apatlaco
PAN	Pantitlán			MIX	Mixcoac	ACU	Aculco
				BAR	B. del Muerto	ESC	Escuadrón 201
						ATL	Atlalilco
						IZP	Iztapalapa
						CES	C. de la Estrella
						UAM	U.A.M. I
						COT	Const. de 1917

Fuente: Datos Relevantes del Metro de la Ciudad de México de 2002 la 2004, Agenda elaborada por la Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos.

Cuadro VI

Parque Vehicular a diciembre de 2002

Material	Procedencia	Tipo	M	N	R	Total
MP-68R93	Francesa	JH	52	104	78	234
MP-68R96	Francesa	JH	66	129	97	292
NM-73	Mexicana	JH	22	44	33	99
NM-73-B	Mexicana	JHR	54	105	78	237
NM-79	Mexicana	Choper	117	233	177	527
NC-82	Canadiense	Choper	40	80	60	180
MP-82	Francesa	Choper	50	100	75	225
FM-83	Mexicana	Choper	61	122	91	274
FM-83B	Mexicana	Choper	50	101	73	224
FM-86	Mexicana	Choper	40	40	40	120
NE-92	Española	Choper	33	65	49	147
FM-95	Mexicana	Asíncrono	26	26	26	78
		Totales:	611	1,149	877	2,637
Neumático:	trenes de 9 carros		269+ 18 carros			
Ferreo:	trenes de 6 carros		33			
			302			

Cuadro VI.1

Parque Vehicular a diciembre de 2003

Material	Procedencia	Tipo	M	N	R	Total
MP-68R93	Francesa	JH	52	104	78	234
MP-68R96	Francesa	JH	64	128	96	288
NM-73	Mexicana	JH	22	44	33	99
NM-73-B	Mexicana	JHR	56	88	72	216
NM-79	Mexicana	Choper	116	232	174	522
NC-82	Canadiense	Choper	40	80	60	180
MP-82	Francesa	Choper	50	100	75	225
FM-83	Mexicana	Choper	60	120	90	270
FM-83B	Mexicana	Choper	50	100	75	225
FM-86	Mexicana	Choper	40	40	40	120
NE-92	Española	Choper	32	64	48	144
FM-95	Mexicana	Asíncrono	26	26	26	78
		Subtotales:	608	1,126	867	2,601
Carros en proceso de conversión (trenes de 6 carros)						36
					Totales:	2,637
Neumático:	trenes de 9 carros		257	+ 18 carros		
	trenes de 6 carros		12			
	trenes de 96 carros		33			
Total de trenes en la red:			302			

Fuente: Datos Relevantes del Metro de la Ciudad de México de 2002 y 2003, Agenda elaborada por la Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos.

Cuadro VI.2

Parque Vehicular a diciembre de 2004

Material	Procedencia	Tipo	M	N	R	Total	Carros Tren	Total Trenes
MP-68R93	Francesa	JH	52	104	78	234	9	26
MP-68R96	Francesa	JH	64	128	96	288	9	32
NM-73-A	Mexicana	JH	20	40	30	90	9	10
NM-73-B	Mexicana	JHR	10	20	15	45	9	5
NM-79	Mexicana	Choper	116	232	174	522	9	58
NC-82	Canadiense	Choper	40	80	60	180	9	20
MP-82	Francesa	Choper	50	100	75	225	9	25
NM-83A	Mexicana	Choper	60	120	90	270	9	30
NM-83B	Mexicana	Choper	50	100	75	225	9	25
NE-92	Española	Choper	32	64	48	144	9	16
NM-02	Mexicana	Asíncrono	2	4	3	9	9	1
NM-73R	Mexicana	JH	4	4	4	12	6	2
NM-73B	Mexicana	JHR	46	46	46	138	6	23
FM-86	Mexicana	Choper	40	40	40	120	6	20
FM-95A	Mexicana	Asíncrono	26	26	26	78	6	13
Subtotales:			612	1,108	860	2,580		306
Carros de reserva y en proceso de conversión de R a PR						48		
Total de Carros de Reserva						18		
						Total de Carros:	2,646	
Neumático:	trenes de 9 carros		248	+	18 carros			
	trenes de 6 carros		25					
	trenes de 96 carros		33					
Total de trenes en la red:			306					

Fuente: Datos Relevantes del Metro de la Ciudad de México de 2004, Agenda elaborada por la Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos.

MP= Material Parisino.

Dos primeros dígitos = año de fabricación del tren

R = Rehabilitación del tren.

Dos segundos dígitos = año de rehabilitación del tren

NM= Neumático mexicano.

A o B = Línea de recorrido

NC-Neumático canadiense

NE= Neumático español

FM= Férreo mexicano

Material rodante férreo (línea "A"), control de frenado chopper o asíncrono

Material rodante neumático, tipo de frenado: reostático (eléctrico) y/o neumático

M= Motriz con cabina

R= Remolque

N= Motriz sin cabina

PR= Pilotaje automático

JH= Electromecánico de levas y contactos eléctricos.

JHR= Equipos más modernos frenado regenerativo y reostático

Choper= Tracción de frenado, contactores neumáticos, tarjeta electrónica

Asíncrono=

Cuadro VII

Servicio Ofrecido 2002

Línea	Carros por tren	Laborables		Sábados		Domingos y Festivos	
		Trenes	Vueltas	Trenes	Vueltas	Trenes	Vueltas
1	- o -	37	499	33	476	24	319
2	- o -	38	438	36	439	25	287
3	- o -	40	435	27	328	21	239
4	- o -	7	183	7	182	7	174
5	- o -	13	214	10	192	10	183
6	- o -	8	180	8	179	8	172
7	- o -	14	244	11	196	11	175
8	- o -	24	336	18	292	18	264
9	- o -	21	314	12	247	12	223
**A"	- o -	23	459	16	337	16	309
**B"	- o -	21	260	18	232	18	196
Red		246	3,562	196	3,100	170	2,541

Fuente: Datos Relevantes del Metro de la Ciudad de México 2002, Agenda elaborada por la Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos.

(*) Por mantenimiento se suspende temporalmente el servicio en algunas estaciones; los trenes y vueltas cambian en los tramos que quedan en servicio.

Por mantenimiento se cierran los tramos: Línea "A" de Peñón Viejo a La Paz el 24-Ago-02 y Línea 9 de Cd. Deportiva a Pantitlán el 21-Dic-02, por lo cual operarán temporalmente con los siguientes valores.

Cuadro VII.1

Servicio Temporal Ofrecido

Línea	Carros por tren	Laborables		Sábados		Domingos y Festivos	
		Trenes	Vueltas	Trenes	Vueltas	Trenes	Vueltas
9	- o -	16	330	10	267	9	226
"A"	- o -	10	351	6	258	6	240

Cuadro VII.2

Servicio Ofrecido 2003

Línea	Carros por tren	Laborables		Sábados		Domingos y Festivos	
		Trenes	Vueltas	Trenes	Vueltas	Trenes	Vueltas
1	9	37	499	35	476	24	319
2	9	38	438	36	439	25	287
3	9	40	435	30	328	27	239
4	6	10	232	8	200	8	189
5	9	13	214	10	192	10	183
6	9	8	180	8	179	8	172
7	9	14	244	11	196	11	175
8	9	24	336	18	292	18	264
9	9	21	314	12	247	12	223
"A"	6	23	459	16	337	16	309
"B"	9	21	260	18	232	16	196
Red		249	3,611	202	3,118	175	2,556

Fuente: Datos Relevantes del Metro de la Ciudad de México 2003, Agenda elaborada por la Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos.

Cuadro VII.3

Servicio Ofrecido 2004

Línea	Carros por tren	Laborables		Sábados		Domingos y Festivos	
		Trenes	Vueltas	Trenes	Vueltas	Trenes	Vueltas
1	9	37	499	33	468	24	319
2	9	38	438	34	410	25	287
3	9	40	435	27	328	27	239
4	6	10	203	8	182	8	174
5	9	13	214	10	192	10	183
6	6	11	231	9	220	9	207
7	9	14	244	11	196	11	175
8	9	24	336	18	292	18	264
9	9	21	314	12	247	12	223
"A"	6	23	459	16	337	16	309
"B"	9	21	260	18	232	16	196
Red		252	3,633	196	3,104	176	2,576

Fuente: Datos Relevantes del Metro de la Ciudad de México 2004, Agenda elaborada por la Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos.

Nota: Los totales presentados en sábados están corregidos, en virtud de que los de la fuente indican 203 trenes y 3141 vueltas.

Cuadro VIII

Afluencia por tipo de acceso en el 2002

Línea	Boleto Unitario		Cortesía		Total
1	255,091,127	91.84%	22,677,306	8.16%	277,768,433
2	255,934,107	93.34%	18,251,776	6.66%	274,185,883
3	225,037,336	93.57%	15,471,870	6.43%	240,509,206
4	24,677,869	92.11%	2,114,540	7.89%	26,792,409
5	70,175,742	94.83%	3,828,530	5.17%	74,004,272
6	36,687,010	93.65%	2,488,188	6.35%	39,175,198
7	74,202,481	94.83%	4,042,073	5.17%	78,244,554
8	105,930,369	94.66%	5,978,714	5.34%	111,909,083
9	99,610,144	95.38%	4,827,146	4.62%	104,437,290
"A"	61,935,247	89.61%	7,183,505	10.39%	69,118,752
"B"	96,006,716	95.75%	4,256,394	4.25%	100,263,110
Red	1,305,288,148	93.47%	91,120,042	6.53%	1,396,408,190

Fuente: Datos Relevantes del Metro de la Ciudad de México al 2002, Agenda elaborada por la Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos.

Cuadro VIII.1

Afluencia por tipo de acceso en el 2003

Línea	Boleto Unitario		Cortesía		Total
1	252,596,123	89.92%	28,312,782	10.08%	280,908,905
2	256,797,287	89.93%	28,747,800	10.07%	285,545,087
3	219,632,888	92.06%	18,944,532	7.94%	238,577,420
4	24,220,196	92.49%	1,965,668	7.51%	26,185,864
5	68,625,593	95.62%	3,141,324	4.38%	71,766,917
6	35,527,792	93.42%	2,500,796	6.58%	38,028,588
7	74,799,253	94.48%	4,369,183	5.52%	79,168,436
8	107,945,701	92.85%	8,312,865	7.15%	116,258,566
9	77,645,019	95.53%	3,631,440	4.47%	81,276,459
"A"	45,568,817	90.91%	4,558,249	9.09%	50,127,066
"B"	101,585,382	94.72%	5,660,743	5.28%	107,246,125
Red	1,264,944,051	91.99%	110,145,382	8.01%	1,375,089,433

Fuente; Datos Relevantes del Metro de la Ciudad de México al 2003, Agenda elaborada por la Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos.

Cuadro VIII.2

Afluencia por tipo de acceso en el 2004

Línea	Boleto Unitario		Cortesía		Total
1	246,818,072	89.11%	30,176,003	10.89%	276,994,075
2	256,130,953	88.61%	32,909,061	11.39%	289,040,014
3	221,379,879	90.39%	23,542,251	9.61%	244,922,130
4	23,147,689	91.07%	2,270,560	8.93%	25,418,249
5	57,090,427	95.36%	2,780,942	4.64%	59,871,369
6	35,340,939	92.35%	2,926,188	7.65%	38,267,127
7	75,971,222	92.46%	6,194,977	7.54%	82,166,199
8	107,619,471	90.73%	10,992,931	9.27%	118,612,402
9	99,559,908	93.94%	6,422,430	6.06%	105,982,338
"A"	76,157,805	91.36%	7,204,320	8.64%	83,362,125
"B"	108,450,391	92.67%	8,573,207	7.33%	117,023,598
Red	1,307,666,756	90.71%	133,992,870	9.29%	1,441,659,626

Fuente; Datos Relevantes del Metro de la Ciudad de México al 2004, Agenda elaborada por la Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos.

Cuadro VIII.3

Afluencia por tipo de acceso en el 2005 ⁽¹⁾

Línea	Boleto Unitario		Cortesía		Total
1	211,524,759	88.93%	26,335,593	11.07%	237,860,352
2	229,168,635	88.04%	31,121,695	11.96%	260,290,330
3	197,397,309	90.21%	21,411,686	9.79%	218,808,995
4	19,131,980	90.13%	2,094,720	9.87%	21,226,700
5	59,462,940	94.01%	3,790,300	5.99%	63,253,240
6	34,092,949	92.06%	2,939,743	7.94%	37,032,692
7	70,122,155	91.65%	6,385,639	8.35%	76,507,794
8	98,203,453	89.41%	11,635,288	10.59%	109,838,741
9	90,323,270	91.09%	8,837,199	8.91%	99,160,469
"A"	75,304,607	90.69%	7,733,169	9.31%	83,037,776
"B"	102,483,014	91.54%	9,473,068	8.46%	111,956,082
Red	1,187,215,071	90.01%	131,758,100	9.99%	1,318,973,171

Fuente: Elaboración propia con datos de <http://www.metro.df.gob.mx>, 30 de enero de 2006.

⁽¹⁾ Datos actualizados a Noviembre de 2005, Fuente: Coordinación de Desarrollo Tecnológico

Cuadro IX

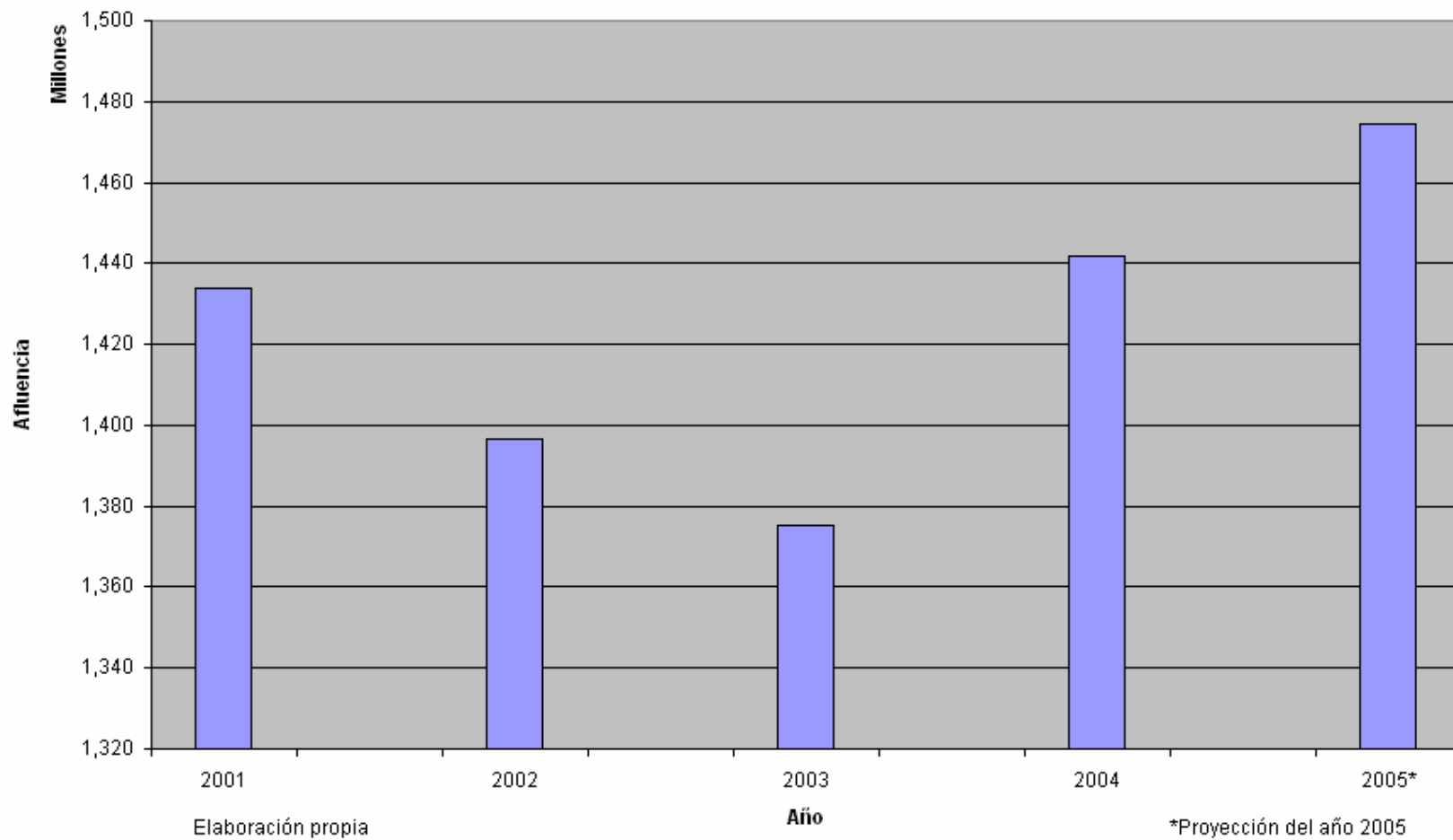
Afluencia anual de la Red 2001-2004

Año	2001	2002	2003	2004	2005*
1	277,300,804	277,768,433	280,908,905	276,994,075	281,704,966
2	277,583,973	274,185,883	285,545,087	289,040,014	291,937,314
3	249,714,499	240,509,206	238,577,420	244,922,130	245,126,922
4	28,726,317	26,792,409	26,185,864	25,418,249	27,546,647
5	77,335,281	74,004,272	71,766,917	59,871,369	74,667,454
6	41,205,501	39,175,198	38,028,588	38,267,127	37,803,335
7	80,243,293	78,244,554	79,168,436	82,166,199	81,872,325
8	115,484,156	111,909,083	116,258,566	118,612,402	117,907,647
9	108,714,223	104,437,290	81,276,459	105,982,338	110,906,598
"A"	85,503,064	69,118,752	50,127,066	83,362,125	84,572,037
"B"	91,859,923	100,263,110	107,246,125	117,023,598	120,586,985
T o t a l	1,433,671,034	1,396,408,190	1,375,089,433	1,441,659,626	1,474,632,230
Media	3,927,866	3,825,776	3,767,368	3,949,752	4,040,088

*Proyección

Fuente: Elaboración propia con Datos Relevantes del Metro de la Ciudad de México de 2002 al 2004, Agenda elaborada por la Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos.

Sistema de Transporte Colectivo "Metro" Afluencia de la Red 2001-2004



Cuadro X

Comparación de afluencia total 2001-2005

Línea	2001	2002	% Variación 2001-2002	2003	% Variación 2002-2003	2004	% Variación 2003- 2004	2005 ⁽¹⁾	% Variación 2004- 2005
1	277,300,804	277,768,433	0.17	280,908,905	1.13	276,994,075	-1.39	237,860,352	-14.13
2	277,583,973	274,185,883	-1.22	285,545,087	4.14	289,040,014	1.22	260,290,330	-9.95
3	249,714,499	240,509,206	-3.69	238,577,420	-0.80	244,922,130	2.66	218,808,995	-10.66
4	28,726,317	26,792,409	-6.73	26,185,864	-2.26	25,418,249	-2.93	21,226,700	-16.49
5	77,335,281	74,004,272	-4.31	71,766,917	-3.02	59,871,369	-16.58	63,253,240	5.65
6	41,205,501	39,175,198	-4.93	38,028,588	-2.93	38,267,127	0.63	37,032,692	-3.23
7	80,243,293	78,244,554	-2.49	79,168,436	1.18	82,166,199	3.79	76,507,794	-6.89
8	115,484,156	111,909,083	-3.10	116,258,566	3.89	118,612,402	2.02	109,838,741	-7.40
9	108,714,223	104,437,290	-3.93	81,276,459	-22.18	105,982,338	30.40	99,160,469	-6.44
"A"	85,503,064	69,118,752	-19.16	50,127,066	-27.48	83,362,125	66.30	83,037,776	-0.39
"B"	91,859,923	100,263,110	9.15	107,246,125	6.96	117,023,598	9.12	111,956,082	-4.33
Red	1,433,671,034	1,396,408,190	-2.60	1,375,089,433	-1.53	1,441,659,626	4.84	1,318,973,171	-8.51

Fuente: Datos Relevantes del Metro de la Ciudad de México de 2002 al 2004, Agenda elaborada por la Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos.

⁽¹⁾ Datos actualizados a noviembre de 2005.

Fuente: Coordinación de Desarrollo Tecnológico, <http://www.metro.df.gob.mx>

Cuadro XI

Afluencia por Líneas 2001-2002

Línea	2001	Afluencia Acumulada	% Línea	% Acumulado	2002	Afluencia Acumulada	% Línea	% Acumulado
1	277,300,804	277,300,804	19.34	19.34	277,768,433	277,768,433	19.89	19.89
2	277,583,973	554,884,777	19.36	38.70	274,185,883	551,954,316	19.64	39.53
3	249,714,499	804,599,276	17.42	56.12	240,509,206	792,463,522	17.22	56.75
4	28,726,317	833,325,593	2.00	58.13	26,792,409	819,255,931	1.92	58.67
5	77,335,281	910,660,874	5.39	63.52	74,004,272	893,260,203	5.30	63.97
6	41,205,501	951,866,375	2.87	66.39	39,175,198	932,435,401	2.81	66.77
7	80,243,293	1,032,109,668	5.60	71.99	78,244,554	1,010,679,955	5.60	72.38
8	115,484,156	1,147,593,824	8.06	80.05	111,909,083	1,122,589,038	8.01	80.39
9	108,714,223	1,256,308,047	7.58	87.63	104,437,290	1,227,026,328	7.48	87.87
"A"	85,503,064	1,341,811,111	5.96	93.59	69,118,752	1,296,145,080	4.95	92.82
"B"	91,859,923	1,433,671,034	6.41	100.00	100,263,110	1,396,408,190	7.18	100.00
Red	1,433,671,034		100.00		1,396,408,190		100.00	

Fuente: Elaboración propia con Datos Relevantes del Metro de la Ciudad de México de 2002 al 2004, Agenda elaborada por la Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos.

Cuadro XI.1

Afluencia por Líneas 2003-2004

Línea	2003	Afluencia Acumulada	% Línea	% Acumulado	2004	Afluencia Acumulada	% Línea	% Acumulado
1	280,908,905	280,908,905	20.43	20.43	276,994,075	276,994,075	19.21	19.21
2	285,545,087	566,453,992	20.77	41.19	289,040,014	566,034,089	20.05	39.26
3	238,577,420	805,031,412	17.35	58.54	244,922,130	810,956,219	16.99	56.25
4	26,185,864	831,217,276	1.90	60.45	25,418,249	836,374,468	1.76	58.01
5	71,766,917	902,984,193	5.22	65.67	59,871,369	896,245,837	4.15	62.17
6	38,028,588	941,012,781	2.77	68.43	38,267,127	934,512,964	2.65	64.82
7	79,168,436	1,020,181,217	5.76	74.19	82,166,199	1,016,679,163	5.70	70.52
8	116,258,566	1,136,439,783	8.45	82.64	118,612,402	1,135,291,565	8.23	78.75
9	81,276,459	1,217,716,242	5.91	88.56	105,982,338	1,241,273,903	7.35	86.10
"A"	50,127,066	1,267,843,308	3.65	92.20	83,362,125	1,324,636,028	5.78	91.88
"B"	107,246,125	1,375,089,433	7.80	100.00	117,023,598	1,441,659,626	8.12	100.00
Red	1,375,089,433		100.00		1,441,659,626		100.00	

Fuente: Elaboración propia con Datos Relevantes del Metro de la Ciudad de México de 2002 al 2004, Agenda elaborada por la Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos.

Cuadro XII	Acciones prioritarias
------------	------------------------------

Sistemas de Transporte	Corto (2002)	Mediano (2003- 2004)	Largo (2005)	Costo Estimado
Fortalecimiento de la planeación	✓			
Renovación del transporte público operado por el GDF	✓			5,119 MDP (Estimado por la SETRAVI)
- adquisición de 45 trenes del Metro				
Integración de la red operada por los organismos de transporte del GDF (STC-M, RTP Y STE)	✓			
Modernización de los sistemas de peaje en el Metro (Implementar la tarjeta inteligente)		✓		167 MDP proyecto bianual (Estimado por la SETRAVI)
Mantenimiento y modernización de las instalaciones de los servicios de transporte del GDF (Metro, Tren Ligero y Trolebuses)		✓	✓	465 MDP (Estimado por SETRAVI)
- Mantenimiento mayor a 150 trenes del Metro				
Mantenimiento de sistemas de electromecánicos del Tren Ligero y de las Líneas Metro		✓		230 MDP – 115 MDP por año (Estimado por SETRAVI)

Fuente: Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006, Gaceta Oficial del Distrito Federal, No. 146, 5 de noviembre de 2002, pp. 92 y 93

Cuadro XIII	Esquema de Control y Seguimiento del Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006
-------------	--

Nombre de la acción:	Mantenimiento y modernización de las instalaciones de los servicios de transporte del GDF (Metro, Tren Ligero y Trolebús)
----------------------	---

Descripción de la (s) actividad (es) realizada (s).
Fiabilización de 11 trenes del modelo NM-73 A.
Conversión de 30 motrices del modelo NM73 B.
Rehabilitación de los 336 carros de los modelos NM 73-A y B.
Proporcionar mantenimiento y conservación a carros del metro férreo.
Proporcionar mantenimiento a equipos electrónicos, electromecánicos y vías dobles del metro y metro férreo.
Obras de Mantenimiento mayor en estaciones de Línea "A".
Obras de Reestructuración de la estación Pantitlán de Línea 9.
Adquisición de 45 trenes de rodadura neumática.

Fuente: Informes trimestrales a la Secretaría de Finanzas del DF, 2003.

Gobierno del Distrito Federal

Marco de Referencia de la Acción Sectorial y Principales Resultados a Alcanzar en el 2005

Cuadro XIV

Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2000-2006	Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006	Principales Resultados a Alcanzar en 2005
<p>Principios y Estrategias</p> <p>Reforma del Sistema de Transporte y Vialidad</p> <p>Una de las necesidades urgentes que plantea el reto de construir una ciudad sustentable es disminuir las emisiones de contaminantes arrojadas a la atmósfera. Para contribuir a ello, se requiere una mayor cobertura tanto territorial como cuantitativa, transporte de alta capacidad y tecnologías menos contaminantes, como los servicios prestados por los organismos descentralizados del gobierno del Distrito Federal.</p>	<p>Políticas y estrategias</p> <p>Impulsar el transporte masivo de mejor calidad y amigable con el ambiente.</p> <p>Mejorar la infraestructura para el transporte.</p> <p>Fomentar y promover la educación, capacitación, el desarrollo tecnológico y la investigación en materia de transporte y vialidad.</p> <p>Promover los programas de transporte y vialidad dirigidos a optimizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.</p>	<p>Durante 2005 el STC se estima transportar a 1,341.5 millones de pasajeros con boleto pagado, y 133.1 millones de personas en forma gratuita, alcanzando una afluencia superior a los 4 millones de personas en día laborable.</p> <p>Por otra parte, para garantizar la seguridad en la operación de los trenes se efectuarán los programas de mantenimiento mayor y menor en sus modalidades sistemática y cíclica, además de que se realizarán programas de mantenimiento a las instalaciones de vía, peaje, señalización y demás equipos electrónicos y electromecánicos.</p> <p>Para incrementar la calidad del servicio y aumentar la disponibilidad de trenes, se tiene prevista la recepción de 30 trenes de nueve carros de modelo NM02, cuyo prototipo se recibió en 2004; adicionalmente se continuará con los trabajos de rehabilitación de carros del lote NM73.</p> <p>Finalmente, dentro de las acciones encaminadas a mejorar las actuales condiciones del servicio, se continuará con la modernización del Sistema de Mando Centralizado de las líneas 8, 9 y A.</p> <p>Con la finalidad de preservar e incrementar el conocimiento técnico en el STC, se realizarán distintos estudios e investigaciones para proporcionar soluciones a distintos problemas que se presentan en la operación; y continuará con los programas internos y externos de capacitación para personal del Organismo.</p> <p>Adicionalmente, dentro de los 133.1 millones de personas que se estima se transportarán en forma gratuita, se encuentran adultos mayores, personas con discapacidad, quienes cuentan con distintas facilidades y beneficios para hacer uso de las instalaciones.</p>

Fuente: Anteproyecto de Programa Operativo Anual del STC para 2005.

Cuadro XV	Crecimiento poblacional en la Megalópolis del centro de México 2000-2025 Escenario Tendencial (millones de habitantes)					
Ámbito	2000	2003	2006	2010	2020	2025
Total Nacional	97.48	101.48	105.29	109.79	119.50	123.20
Megalópolis (1)	26.80	27.90	29.00	30.40	33.40	34.60
Corona Regional (2)	8.47	8.77	9.27	9.87	11.06	11.46
ZMVM (3)	18.33	19.13	19.73	20.53	22.34	23.14
Municipios Conurbados (4)	9.73	10.45	10.99	11.70	13.23	14.04
Distrito Federal	8.60	8.68	8.74	8.83	9.01	9.10

Nota: (1) Comprende un total de 265 unidades político-administrativas integradas por las 16 delegaciones del DF, 31 Municipios del estado de Hidalgo, 99 del Estado de México, 31 de Morelos, 36 de Puebla y 52 de Tlaxcala. (2) Comprende las Zonas Metropolitanas de Pachuca, Toluca, Cuernavaca-Cuautla y el resto rural de la Megalópolis del Centro del País. (3) Se integra por las 16 delegaciones del DF, 58 municipios del Estado de México y un municipio del Estado de Hidalgo. (4) Comprende 58 municipios del Estado de México y un municipio del Estado de Hidalgo (Tizayuca).

Cuadro XVI Integrantes de Comisiones y Comités de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, III Legislatura

Comisión de Gobierno

Función	Funcionario Público	Partido	PRD	PAN	PRI	PVEM	OTRO
Presidente:	Dip. Roberto Carlos Reyes Gámiz	(PRD)	✓				
Secretario:	Dip. Francisco Chiguil Figueroa	(PRD)	✓				
Integrantes:	Dip. Silvia Lorena Villavicencio Ayala	(Coord. del PRD)	✓				
	Dip. Carlos Alberto Flores Gutiérrez	(Coord. del PAN)		✓			
	Dip. Manuel Jiménez Guzmán	(Coord. Del PRI)			✓		
	Dip. Francisco Agundis Arias	(Coord. Del PVEM)				✓	
	Dip. María Alejandra Barrales Magdaleno	(PRD)	✓				
	Dip. Alfredo Hernández Raigosa	(PRD)	✓				
	Total:			5	1	1	1

Comisión de Administración Pública Local

Función	Funcionario Público	Partido	PRD	PAN	PRI	PVEM	OTRO
Presidente:	Dip. Alberto Trejo Villafuerte	(PRD)	✓				
Vicepresidente:							
Secretario:	Dip. Obdulio Ávila Mayo	(PAN)		✓			
Integrantes:	Dip. Carlos Alberto Flores Gutiérrez	(PAN)		✓			
	Dip. Gerardo Villanueva Albarrán	(PRD)	✓				
	Dip. Francisco Chiguil Figueroa	(PRD)	✓				
	Dip. Andrés Lozano Lozano	(PRD)	✓				
	Dip. Miguel Ángel Solares Chávez	(PRD)	✓				
	Dip. Víctor Gabriel Varela López	(PRD)	✓				
	Dip. Arturo Escobar y Vega	(PVEM)					✓
Total:			6	2		1	

Comisión de Ciencia y Tecnología

Función	Funcionario Público	Partido	PRD	PAN	PRI	PVEM	OTRO
Presidente:	Dip. Juan Antonio Arévalo López	(PAN)		✓			
Vicepresidente:	Dip. Rigoberto Fidencio Nieto López	(PRD)	✓				

Función	Funcionario Público	Partido	PRD	PAN	PRI	PVEM	OTRO
Secretario:	Dip. María Araceli Vázquez Camacho	(PRD)	✓				
Integrantes:	Dip. Mónica Leticia Serrano Peña	(PAN)		✓			
	Dip. María Elena Torres Baltazar	(PRD)	✓				
Total:			3	2			

Comisión de Desarrollo Metropolitano

Función	Funcionario Público	Partido	PRD	PAN	PRI	PVEM	OTRO
Presidente:	Dip. Carlos Alberto Flores Gutiérrez	(PAN)		✓			
Vicepresidente:	Dip. María Araceli Vázquez Camacho	(PRD)	✓				
Secretario:	Dip. Juan Antonio Arévalo López	(PAN)		✓			
Integrantes:	Dip. Mariana Gómez del Campo Gurza	(PAN)		✓			
	Dip. Rodolfo Francisco Covarrubias Gutiérrez	(PRD)	✓				
	Dip. María Elena Torres Baltazar	(PRD)	✓				
	Dip. Alberto Trejo Villafuerte	(PRD)	✓				
	Dip. Aleida Alavez Ruiz	(PRD)	✓				
	Dip. Jaime Aguilar Álvarez y Mazarrasa	(PRI)				✓	
Total:			5	3	1		

Comisión de Participación Ciudadana

Función	Funcionario Público	Partido	PRD	PAN	PRI	PVEM	OTRO
Presidente:	Dip. Aleida Alavez Ruiz	(PRD)	✓				
Vicepresidente:	Dip. Norma Gutiérrez de la Torre	(PRI)	✓				
Secretario:	Dip. Gabriela Cuevas Barrón	(PAN)		✓			
Integrantes:	Dip. María Gabriela González Martínez	(PAN)		✓			
	Dip. Valentín Eduardo Malpica Rodríguez	(PRD)	✓				
	Dip. Silvia Lorena Villavicencio Ayala	(PRD)	✓				
	Dip. Guadalupe Ocampo Olvera	(PRD)	✓				
	Dip. Héctor Guijosa Mora	(PRD)	✓				
	Dip. Martha Teresa Delgado Peralta	(Independiente)					
Total:			6	2			1

Comisión de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica

Función	Funcionario Público	Partido	PRD	PAN	PRI	PVEM	OTRO
Presidente:	Sara Guadalupe Figueroa Canedo	(PVEM)				✓	
Vicepresidente:	Dip. Aleida Alavez Ruiz	(PRD)	✓				
Secretario:	Dip. Juan Manuel González Maltos	(PRD)	✓				
Integrantes:	Dip. Martha Teresa Delgado Peralta	(Independiente)					✓
	Dip. Christian Martín Lujano Nicolás	(PAN)		✓			
	Dip. Higinio Chávez García	(PRD)	✓				
	Dip. Efraín Morales Sánchez	(PRD)	✓				
Total:			4	1		1	1

Comisión de Transporte y Vialidad

Función	Funcionario Público	Partido	PRD	PAN	PRI	PVEM	OTRO
Presidente:	Dip. José Benjamín Muciño Pérez	(PAN)		✓			
Vicepresidente:	Dip. Rafael Hernández Mava	(PRD)	✓				
Secretario:	Dip. Lourdes Alonso Flores	(PRD)	✓				
Integrantes:	Dip. Gerardo Díaz Ordaz Castañón	(PVEM)				✓	
	Dip. Mariana Gómez del Campo Gurza	(PAN)		✓			
	Dip. Alfredo Carrasco Baza	(PRD)	✓				
	Dip. Roberto Carlos Reyes Gámiz	(PRD)	✓				
	Dip. Jorge García Rodríguez	(PRI)			✓		
	Dip. Martha Teresa Delgado Peralta	(Independiente)					✓
Total:			4	2	1	1	1

Comisión de Uso y Aprovechamiento de Bienes y Servicios Públicos

Función	Funcionario Público	Partido	PRD	PAN	PRI	PVEM	OTRO
Presidente:	Dip. Jaime Aguilar Álvarez y Mazarrasa	(PRI)			✓		
Vicepresidente:	Dip. Higinio Chávez García	(PRD)	✓				
Secretario:	Dip. Emilio Fernández Allende	(PRD)	✓				
Integrantes:	Dip. Alfredo Hernández Raigosa	(PRD)	✓				
	Dip. Roberto Carlos Reyes Gámiz	(PRD)	✓				
Total:			4		1		

Cuadro XVII	Resumen y Porcentaje de Integrantes por Partido						
Comisión	PRD	PAN	PRI	PVEM	OTRO	SUMA	
Comisión de Gobierno	5	1	1	1		8	
Comisión de Administración Pública Local	6	2		1		9	
Comisión de Ciencia y Tecnología	3	2				5	
Comisión de Desarrollo Metropolitano	5	3	1			9	
Comisión de Participación Ciudadana	6	2			1	9	
Comisión de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica	4	1		1	1	7	
Comisión de Transporte y Vialidad	4	2	1	1	1	9	
Comisión de Uso y Aprovechamiento de Bienes y Servicios Públicos	4		1			5	
	Total:	37	13	4	4	3	61
	Porcentaje:	61	21	6.5	6.5	5	100

Fuente: Elaboración propia con datos del Acuerdo de la Comisión de Gobierno mediante el cual se propone la integración de las comisiones y comités de trabajo interno de la AL DF, III Legislatura, 29 de septiembre de 2003, <http://asambleadf.gob.mx>

Cuadro XVIII	Integrantes de la Comisión de Transporte y Vialidad, Elección y Representación			
Funcionario Público	Partido	Tipo de Elección	Distrito Electoral	
Dip. José Benjamín Muciño Pérez	(PAN)	Mayoría Relativa	XVII	
Dip. Rafael Hernández Mava	(PRD)	Mayoría Relativa	XXV	
Dip. Lourdes Alonso Flores	(PRD)	Mayoría Relativa	XXVIII	
Dip. Gerardo Díaz Ordaz Castañón	(PVEM)	Sustituto del Diputado De la Garza Herrera Bernardo (Representación Proporcional)	Ninguno	
Dip. Mariana Gómez del Campo Gurza	(PAN)	Mayoría Relativa	XX	
Dip. Alfredo Carrasco Baza	(PRD)	Mayoría Relativa	XXII	
Dip. Roberto Carlos Reyes Gámiz	(PRD)	Mayoría Relativa	IX	
Dip. Jorge García Rodríguez	(PRI)	Representación Proporcional	Ninguno	
Dip. Martha Teresa Delgado Peralta	(Independiente)	Representación Proporcional	Ninguno	

Fuente: Elaboración propia con datos del Acuerdo de la Comisión de Gobierno mediante el cual se propone la integración de las comisiones y comités de trabajo interno de la AL DF, III Legislatura, 29 de septiembre de 2003, <http://asambleadf.gob.mx>