

La política del gasto en infraestructura en Ciudad de México y Yucatán, 2018-2021: ¿Un ejercicio de transparencia y rendición de cuentas?

The politics of infrastructure spending in Mexico City and Yucatán, 2018-2021: An exercise in transparency and accountability?

Mónica María Lara Escalante¹

 <https://orcid.org/0000-0002-4500-1192>

Universidad Nacional Autónoma de México. México
Correo electrónico: monica.lara@politicas.unam.mx

Recibido: 26 de febrero de 2024
Aceptado: 15 de agosto de 2024

DOI: <https://doi.org/10.22201/ij.25940082e.2025.19.18958>

Resumen: ¿La implementación de proyectos de infraestructura puede considerarse como un ejercicio de rendición de cuentas? En el presente artículo se examinará el grado de accesibilidad a la carretera pavimentada, uno de los indicadores, incluido en el inciso IX del artículo 36 de la LGDS, en una reforma del año 2013; sin embargo, los datos muestran que, a pesar de la incorporación de este derecho, aún se observan diferencias a nivel estatal. La literatura previa señala que, la accesibilidad a la red de carretera pavimentada, se debe analizar desde dos dimensiones: una geográfica y una social. Los efectos de la accesibilidad se han estudiado ampliamente desde enfoques sociales, económicos y geográficos. Sin embargo, la propuesta de este artículo es abordar el tema desde un punto de vista político: la infraestructura y su impacto en la rendición de cuentas. Se propone estudiar dos de los casos con porcentajes de accesibilidad bajos: Ciudad de México y Yucatán. El periodo de estudio comprende los primeros tres años de la llegada de MORENA al gobierno federal (2018-2021), y se toma en cuenta que la Jefatura de Gobierno en Ciudad de México corresponde al mismo partido político que la presidencia; mientras que la gubernatura en Yucatán no lo es. Los resultados muestran que, a pesar de los esfuerzos presupuestarios y programáticos, la ciudadanía sigue considerando la falta de infraestructura como un problema grave.

Palabras clave: infraestructura carretera; análisis de políticas públicas; presupuesto; rendición de cuentas; transparencia.

¹ Investigadora Posdoctoral, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM 2023-2025. La investigación se realizó gracias al apoyo del Programa de Becas Posdoctorales de la Dirección General de Asuntos del Personal Académico de la Universidad Nacional Autónoma de México.

Abstract: The implementation of infrastructure projects could be an exercise of accountability. In this article, the degree of accessibility to the paved road will be examined, one of the indicators included in section IX of article 36 of the LGDS in a 2013 reform, however, the data show that, despite the incorporation of this right, differences are still observed at the state level. Previous literature indicates that accessibility to the paved road network must be analyzed from two dimensions: a geographic one and a social one. The effects of accessibility have been widely studied from social, economic, and geographical points of view. However, the proposal of this article is to address the issue from a political point of view: infrastructure and its impact on accountability. It is proposed to study two of the cases with low percentages of poor accessibility: Mexico City and Yucatán. The study period includes the first three years of the arrival of MORENA to the federal government (2018-2021) and takes into account that the head of government in Mexico City corresponds to the same political party as the presidency, while the governorship in Yucatán does not correspond. The results show that despite budgetary and programmatic efforts, citizens continue to consider the lack of infrastructure as a Severus problem.

Keywords: road infrastructure; public policy analysis; budget; accountability; transparency.

Sumario:

I. Introducción

La Ley General de Desarrollo Social (LGDS), promulgada en 2004, estableció en su artículo 6o. los derechos para el desarrollo social tales como la educación, la salud, la alimentación nutritiva y de calidad, la vivienda digna, la seguridad social, entre otros. Inclusive, a partir de su publicación, surgió la necesidad de medir la pobreza desde una perspectiva multidimensional con el fin de incluir, en la medición, los indicadores reglamentados en la LGDS. Uno de los indicadores contemplado para la medición, y añadido hasta en 2013, refiere al grado de accesibilidad a la carretera pavimentada. El acceso a carretera pavimentada es un punto clave y un elemento fundamental de la infraestructura vial.² El artículo examina los procesos de aprobación e implementación del presupuesto, en el rubro de pavimentación, en dos entidades federativas: Ciudad de México y Yucatán.

De acuerdo con literatura académica previa, la accesibilidad a la red de carretera pavimentada se analiza desde dos dimensiones: una geográfica, que tiene que ver con la distancia física o localización relativa a la que las perso-

² Por infraestructura vial se entiende toda aquella red de caminos, carreteras y rutas que facilitan el tránsito de personas, vehículos y otros medios.

nas se encuentran de los servicios básicos, y una social, que contempla características del usuario y del servicio demandado; es decir, el acceso real a dichos servicios públicos (Chías Becerril et al., 2001). El papel del Estado para cumplir con esta accesibilidad es primordial, ya que debería garantizarle a la ciudadanía la infraestructura adecuada para poder acceder a los servicios mencionados. En efecto, a nivel municipal, el inciso III del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos señala que, los municipios, como base de la división territorial del país, tienen a cargo la provisión de servicios como los de agua potable, alumbrado, infraestructura, seguridad, entre otros. Incluso, el artículo 17 de la LGDS establece que son los municipios los principales ejecutores de los programas, recursos y acciones de desarrollo social. De ahí que la pregunta de investigación es: ¿la implementación de proyectos de infraestructura vial puede considerarse como un ejercicio de rendición de cuentas?

La importancia de estudiar la accesibilidad a carretera pavimentada, y como bien señalan los estudios, es su impacto social, económico e incluso político. La ciudadanía espera ver resultados concretos y acciones por parte del gobierno para obtener beneficios: por ejemplo, mejoras en la infraestructura vial. De ahí que, garantizar la accesibilidad, puede resultar en un ejercicio de rendición de cuentas desde la ciudadanía y hacia los tomadores de decisión, ya que las personas buscan la satisfacción de sus necesidades y demandas. El hecho de que la accesibilidad se conciba como una garantía y como un derecho, implica también la posibilidad de que se conciba como un bien público,³ ya que no genera rivalidad ni exclusividad; debería ser consumido por la colectividad (Samuelson, 1954), y su distribución debería ser una tarea fundamental del gobierno (Anomaly, 2015).

Actualmente existe un debate en la literatura académica sobre la accesibilidad a la carretera entre dos posiciones. La primera, señala a la infraestructura como elemento fundamental para el crecimiento económico. En efecto, Pérez Ordaz (2005) muestra que las localidades más alejadas de las ciudades pueden tener una deficiente accesibilidad y esto provoca que el grado de marginación aumente. Además, facilita la integración económica y puede mejorar la calidad de vida y elevar el nivel de desarrollo humano. Correa y Rozas (2006) señalan que la infraestructura vial permite la integración de territorios aislados. Pérez et al. (2009) argumentan que la disposición de carreteras mejora la conectividad y, a su vez, el acceso a oportunidades de salud y educación.

³ Según González (2009), a partir de la Ley General de Bienes Nacionales y la Constitución Política, los caminos, carreteras, puentes y vías férreas son considerados bienes públicos infraestructurados.

Hernández e Hinojosa (2018) identifican a la infraestructura como un factor trascendental para estructurar el territorio, así como un elemento clave del crecimiento social y económico.

La segunda posición, identifica los efectos adversos en las localidades; es decir, la existencia de consecuencias negativas para la población que habita en ciertas regiones con mayor rezago. Tapia (2018) argumenta que los efectos positivos de la accesibilidad en el crecimiento económico no son tan claros. Si bien es cierto que los cambios en la accesibilidad pueden incidir en una redistribución del empleo entre regiones, esto no necesariamente implica mayores recursos para las mismas. Zepeda y Ortega (2019) muestran que los estudios previos utilizan diferentes fuentes de datos que conducen a resultados diversos, debido al nivel de desagregación y a las especificaciones de los modelos estadísticos. De ahí que, en la mayoría de los casos, existe un impacto positivo; pero algunos estudios concluyen que el impacto es negativo. Botham (1980) analiza el caso de un programa británico de construcción de carreteras y concluye que el efecto en el desarrollo regional es mínimo, ya que estos programas deben de venir acompañados de otras disposiciones.

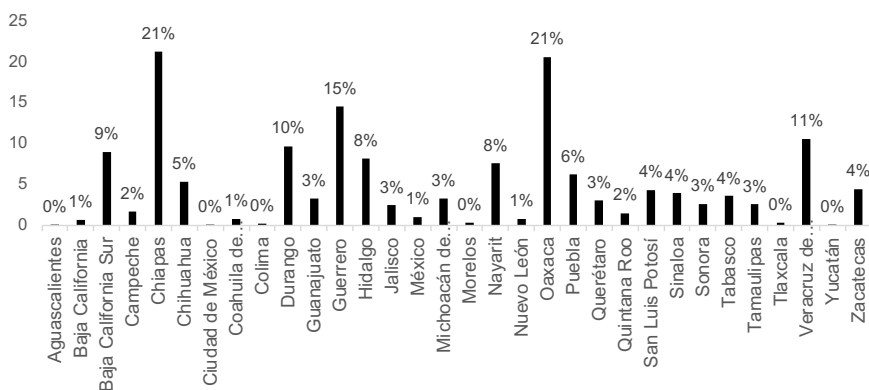
En México, el desarrollo de la infraestructura vial se puede dividir en varias etapas según Rangel (2015). El autor señala que el registro sistemático de los indicadores relacionados con este tema coincide con el fin del periodo revolucionario en 1924: al iniciar la década de 1930, México contaba con 541 km de carretera pavimentada. El auge fue entre 1970 y 1975, cuando se conformó la estructura base de la red nacional vinculando la mayor parte del territorio. No obstante, muchas zonas rurales permanecieron rezagadas al no contar con caminos pavimentados. A partir de 1993, y hasta 2011, la tasa de crecimiento medio anual de carreteras ha sido de 1.2% y de 2.4% de carreteras pavimentadas (Rangel, 2015).

A partir de la primera postura, se podría pensar que, la construcción y modernización de las carreteras ha constituido un interés por parte de los diferentes gobiernos con el fin de mejorar el crecimiento económico, la conectividad, el nivel de competitividad económica, a nivel nacional e interregional, y visibilizar sus acciones para obtener resultados políticos favorables. Los datos del índice de accesibilidad a carretera pavimentada⁴ (CONEVAL) calculados para

⁴ Es un índice calculado a partir de seis dimensiones: 1) carretera pavimentada: existencia de infraestructura; 2) localidades: ubicación de las localidades para marcar el punto de origen; 3) pendiente del terreno: condiciones del relieve; 4) vegetación, uso de suelo y cuerpos de agua: pueden ser barreras naturales que dificulten la movilidad de las personas; 5) disponibilidad del transporte público: uso del transporte público; 6) tiempo de desplazamiento: Las localidades con más de 15,000 habitantes son un factor de atracción porque concentran bienes y servicios, ya que están conectadas a la red de caminos.

2020, revelan gran variabilidad entre los diversos estados del país. El gráfico 1 muestra el porcentaje de personas, por entidad federativa, con bajo, o muy bajo, grado de accesibilidad a la carretera pavimentada. Los estados con mayor porcentaje de personas con escasa accesibilidad son Chiapas y Oaxaca. Por otro lado, las entidades federativas con menor porcentaje de personas con escasa accesibilidad son Aguascalientes, Ciudad de México, Colima, Tlaxcala y Yucatán.

Gráfico 1. Porcentaje de personas con bajo o muy bajo grado de accesibilidad, por estado, 2020



FUENTE: elaboración propia con datos del CONEVAL (2020).

El gráfico 1 muestra que, a pesar de la incorporación de la accesibilidad a la carretera, en la LGDS se observan diferencias a nivel estatal. Como se mencionó, los efectos de la accesibilidad se han estudiado ampliamente desde puntos de vista sociales, económicos y geográficos. Sin embargo, la propuesta de este artículo es abordar el tema desde un punto de vista político: la infraestructura vial y su impacto en la rendición de cuentas. Se propone estudiar dos de los casos con porcentajes de escasa accesibilidad bajos: Ciudad de México y Yucatán. El periodo de estudio comprende los primeros tres años de la llegada del Partido Movimiento de Regeneración Nacional (MORENA) al gobierno federal (2018-2021), y se toma en cuenta que, la jefatura de Gobierno en Ciudad de México, corresponde al mismo partido político que la presidencia de la República; mientras que la gubernatura en Yucatán no corresponde. En las siguientes secciones se elabora el argumento central del artículo. Poste-

riormente, se plantean los estudios de caso siguiendo los pasos del análisis de políticas públicas. Por último, se discuten los hallazgos.

II. Discusión conceptual

1. El concepto de *accountability*

La rendición de cuentas o *accountability* es una tarea fundamental de los representantes políticos; constituye una pieza clave en la calidad democrática e implica un vínculo directo, e indirecto, con la ciudadanía. A pesar de ser un fenómeno relativamente nuevo en la disciplina de ciencia política y administración pública, y aun cuando no existe un consenso sobre un concepto unívoco de rendición de cuentas, Andreas Schedler (1999), más allá de la discusión de filosofía política propuesta por Guillermo O'Donnell, señala que la rendición de cuentas puede ser un mecanismo para limitar o prevenir el abuso de poder, ya que este se ve amenazado por la posibilidad de sanciones por parte de la ciudadanía.

Schedler (1999) propone dos dimensiones de análisis para la rendición de cuentas. La primera, *answerability*, implica que los representantes políticos deben informar, explicar o bien justificar sus decisiones mientras que la ciudadanía tiene todo el derecho de monitorear y recibir dicha información. La segunda, *enforcement*, implica que la ciudadanía no sólo se informa sobre las decisiones, sino que puede premiar o castigar el comportamiento de los tomadores de decisión. De cierta forma, el que se pueda monitorear, recompensar o castigar, da cuenta sobre la efectividad de las reglas institucionales.

Otra clasificación realizada por la literatura se basa en la distinción propuesta por Guillermo O'Donnell (1998), quien señala la diferencia entre el *accountability* vertical y horizontal. La primera relacionada con el control desde la sociedad hacia las instituciones del Estado; y la segunda, entre estas últimas. El voto es un ejemplo de *accountability* vertical, ya que la ciudadanía puede considerar que los representantes políticos responden a sus demandas y votar (o no) por ellos en la siguiente elección. Sin embargo, reducir este tipo de *accountability* a la participación electoral conlleva problemas de información y comunicación que son difíciles de abordar. De ahí que se propuso el término *accountability* societal, el cual puede ser un tipo de *accountability* vertical, y conlleva a un sinnúmero de acciones más allá de la participación en las urnas (O'Donnell, 2004).

Todos los tipos de *accountability* mencionados son una pieza clave de la vida democrática de los países ya que como se mencionó, implican un vínculo entre la ciudadanía y los representantes políticos y, además, asumen que los votantes tienen ciertas expectativas sobre el comportamiento del gobierno. Por ejemplo, desde el Poder Legislativo (Carey, 2009) el *accountability* se analiza tomando en cuenta el actuar de los legisladores de acuerdo con sus responsabilidades individuales o partidarias, y cómo eso se aleja o se acerca a las preferencias de los votantes. Por otro lado, desde las políticas públicas se analiza el *accountability* al evaluar si las políticas públicas diseñadas e implementadas verdaderamente mejoran el bienestar de las personas y si estas tienen un efecto positivo en la legitimidad y gobernabilidad. Lo anterior será un punto fundamental del artículo, ya que, el objetivo, es estudiar el problema público de la infraestructura vial desde el análisis de políticas públicas.

2. Políticas públicas y *accountability*

Antes de analizar cómo se relacionan las políticas públicas y el *accountability*, es fundamental definir qué es una política pública. Diversos autores han señalado diferencias conceptuales importantes entre decisiones políticas, políticas públicas y política (Aguilar, 1992; Guerrero, 1993; Méndez, 2001; Del Castillo y Dussage, 2020; Pineda, 2013; Sabatier, 2007). Este debate ha surgido de la dificultad de traducir los conceptos de *policy* y *public policy* acuñados en Jones (1970) y Laswell (1971). Pineda (2013) parte de un concepto más operativo y relacionado con el concepto de acción pública propuesto por Thoenig (1997), y define la “política o acción pública como la que deliberadamente las diversas autoridades y entidades públicas, de manera conjunta con personas o grupos de la sociedad, hacen o dejan de hacer en el espacio público para atender o resolver los problemas [...]” (Pineda, 2013: 60).

Uvalle (1999) coincide con la anterior definición y señala que, las políticas públicas, se tratan de “un conjunto de decisiones y acciones que tienen su origen en demandas que surgen en algún sector del público ciudadano, no en todos los grupos del público ciudadano” (Uvalle, 1999: 62). Además, el autor ve a las políticas públicas como un tratamiento de problemas que son reconocidos por la sociedad y que han atravesado la agenda política para ser considerados como públicos.

En resumen, las políticas públicas son respuestas del Estado a las demandas o necesidades sociales, las cuales se instrumentan o materializan a través de diferentes formas como normas, instituciones, leyes, programas, etc. De acuerdo con Lowi (1996), las políticas públicas se pueden clasificar en reglamentarias, distributivas, redistributivas y constitutivas. La primera consiste

en dictar normas que regulen el comportamiento de la ciudadanía. La segunda, trata de distribuir recursos desde el gobierno para impulsar objetivos que se consideren relevantes; suelen ser políticas públicas de baja conflictividad (Aguilar, 2016). Las políticas redistributivas tienen como objetivo redistribuir los recursos existentes en la sociedad. Por último, las políticas constitutivas definen las reglas acerca de la distribución del poder.

En este trabajo se analizará especialmente la política de gasto en infraestructura, como una política distributiva. Siguiendo a Puente (2017), la política de gasto público refiere al conjunto de “orientaciones, lineamientos y criterios normativos que emite el gobierno para ejercer el gasto público, canalizar los recursos presupuestarios, inducir la demanda interna, redistribuir el ingreso, y de esa forma propiciar el desarrollo, (Puente, 2017, p. 121). En la práctica, el gasto público se diseña y ejecuta a través de la estimación de los ingresos y asignación de los egresos del presupuesto. El Centro de Investigación Económica y Presupuestaria (CIEP), conceptualiza específicamente el gasto público en torno a la infraestructura, el cual se tomará como punto de partida. Señalan que este es “aquel monto destinado a trabajo de construcción, ya sea de infraestructura o edificación promovida por la administración pública, cuyo propósito es el bienestar de la comunidad” (Transparencia Presupuestaria, 2016, citado por CIEP, 2020).

¿Qué papel juega entonces el *accountability* en el proceso de políticas públicas? García Ojeda (2014) señala que, en la implementación de las políticas públicas, pueden existir diseños institucionales que facultan a los ciudadanos beneficiarios para controlar o solicitar la rendición de cuentas de los tomadores de decisión. Dado que las políticas públicas se diseñan como soluciones a problemas públicos y como respuestas a demandas ciudadanas, es responsabilidad del gobierno (o de instituciones encargadas) asegurarse de contar con la información sobre la implementación para que la ciudadanía también pueda exigir la rendición de cuentas.

En este sentido, la eficacia de las políticas públicas refiere a si estas funcionan como una solución, o no, a los problemas públicos. La ciudadanía, como un ejercicio de *accountability* vertical o societal, puede premiar o castigar al gobierno mediante el voto, y así evaluar su gestión en la implementación de políticas públicas. Específicamente, en cuanto a las relacionadas con el gasto en infraestructura, las acciones, al ser completamente visibles, son un gran ejemplo para que la ciudadanía evalúe el desempeño del gobierno. Una infraestructura adecuada, como se mencionó anteriormente, puede tener impactos políticos positivos al mejorar la rendición de cuentas vertical. Al ser un bien público tangible y visible, puede ser de gran utilidad para los gobiernos

la implementación de políticas públicas de este tipo y mostrar resultados que beneficien a la ciudadanía.

3. ¿Cómo actúan las legislaturas locales en el proceso de políticas públicas?

El argumento del artículo es que, el proceso de la política de gasto en infraestructura vial, puede relacionarse con la rendición de cuentas vertical y debido a que esta surge como una respuesta a las demandas de la ciudadanía y es importante analizar cómo y quiénes están facultados para decidir sobre el gasto público. Puente (2017) señala que las legislaturas contemporáneas no sólo están facultadas para legislar, sino que, dentro de sus funciones, se encuentra la función presupuestal, la cual “incluye todas las actividades que se realizan para diseñar y aprobar el ingreso y el gasto público del Estado” (Puente, 2017, p. 54). Dado que la política de infraestructura contempla el uso de recursos públicos, su diseño y aprobación forma parte del quehacer legislativo.

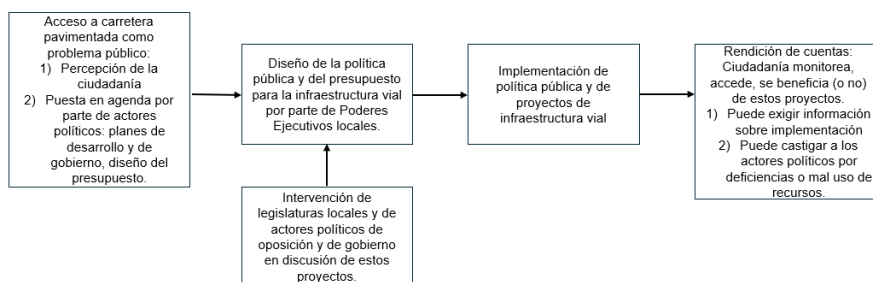
Ahora bien, como señala Puente (2017) la capacidad presupuestaria real de los poderes legislativos puede depender de diversos factores. La independencia con que los parlamentos, especialmente a nivel estatal, deciden el gasto público puede ser variada. Factores como las facultades constitucionales, las relaciones entre los poderes Ejecutivo y Legislativo y la dinámica política pueden alterar la función presupuestaria. Señala el autor que, un elemento fundamental que incide en la función presupuestal, es la institucionalización de la legislatura. En efecto, las legislaturas pueden influenciar la formulación de políticas; influenciar las políticas, o no tener influencia alguna (Norton, 1995).

El trabajo legislativo en congresos institucionalmente débiles, y el ejercicio de contrapesos que realizan los partidos políticos de oposición, son fundamentales para la democracia y gobernabilidad. Los congresos institucionalmente débiles pueden caracterizarse por la falta de autonomía frente al poder ejecutivo, recursos limitados para la formulación de políticas y una capacidad reducida para ejercer control (O'Donnell, 1994; Shugart y Carey, 1992). Es difícil la participación de partidos políticos de oposición en estos contextos, ya que puede no lograrse la articulación de una agenda coherente y efectiva (Mainwaring y Scully, 1995). Sin embargo, a pesar de las dificultades, su papel es fundamental para movilizar la opinión pública y otros canales, y así, ejercer diversas presiones al gobierno (Levitsky y Roberts, 2011).

Para Puente (2017), la asignación del gasto público es una señal de las prioridades del Estado. En el proceso, puede incidir la relación entre el Eje-

cutivo y el Legislativo, ya que, al fin y al cabo, es el Ejecutivo quien presenta la propuesta. En ese sentido, las prioridades vienen desde instituciones u organismos específicos. En cuanto a las legislaturas estatales, Sánchez (2017) señala que las constituciones locales son una especie de reproducción de la Constitución Federal, por lo que el proceso de aprobación del presupuesto es muy similar. Los ejecutivos estatales tienen la potestad de elaborar el proyecto del presupuesto y la aprobación o modificación (en algunos casos) pasa por el congreso local. En algunas excepciones el congreso local puede elaborar el proyecto del presupuesto en caso de que el Ejecutivo no lo presente. Una vez aprobado, se envía a este para su publicación. En la figura 1, se plantea cuál es la relación entre rendición de cuentas, políticas públicas e infraestructura vial.

Figura 1. Relación entre rendición de cuentas, políticas públicas e infraestructura vial



Fuente: elaboración propia

A partir de la metodología expuesta a continuación, se elaborará un análisis del proceso de aprobación de las políticas de gasto público de infraestructura en los casos de Ciudad de México y Yucatán, 2018-2021.

III. Metodología

Parsons (2007) señala que, el análisis del proceso de las políticas públicas, consiste en identificar cómo se definen los problemas y las agendas, cómo se formulan las políticas públicas, cómo se toman las decisiones y cómo se evalúan e implementan. Aguilar (1993) sostiene que analizar el ciclo de las políticas públicas permite analizar con detalle cada una de las partes que la componen. El autor argumenta que son cuatro las etapas del proceso de políticas públicas: 1) la entrada en la agenda, donde se posiciona una situación

en la agenda pública y luego gubernamental; 2) la definición del problema, el cual se trata de un problema que ya es aceptado y posicionado como público; 3) el diseño de la política refiere a la estrategia a seguir para la resolución del problema; 4) la implementación y evaluación. Dado que el presupuesto se elabora cada año, se pretende hacer un análisis desde la definición del problema (relacionada con el diagnóstico de la etapa anterior), hasta su implementación.

Cuadro 1. Estrategias para el análisis de políticas públicas

<i>Etapas</i>	<i>Estrategia</i>
Definición del problema	Identificar el posicionamiento del problema sobre el acceso a carretera pavimentada.
Diseño de la política	Revisar los documentos oficiales de cada estado: planes de desarrollo, programas, entre otros.
Implementación	Analizar cómo es el seguimiento de dichas rúbricas del presupuesto y cuáles son las obras más representativas.

Fuente: elaboración propia con base en Parsons (2007).

A continuación, se seguirán las diversas etapas del análisis de políticas públicas en los casos de Ciudad de México y Yucatán (2018-2021).

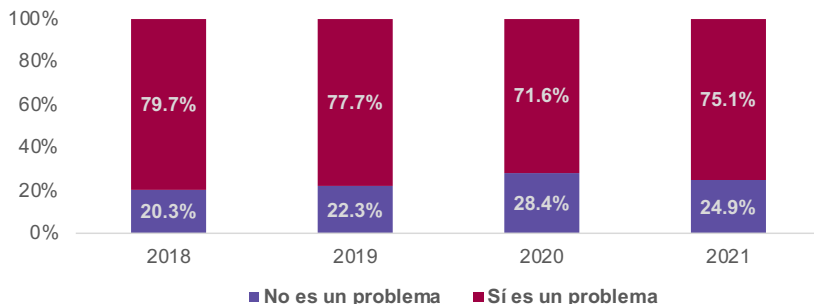
1. Ciudad de México 2018-2021

A. Definición del problema

Según datos de la Encuesta de Seguridad Pública Urbana (ENSU), para todos los trimestres de los años 2018, 2019, 2020⁵ y 2021, al preguntarles a las personas ¿cuáles son los problemas más importantes que en su ciudad se enfrentan hoy en día?, más del 70% responde que los baches en las calles y avenidas; es decir, las personas señalan un deficiente acceso a una infraestructura vial adecuada. En el gráfico 2, se observa cómo ha variado esta percepción a lo largo del tiempo, siendo el año 2020 el que presenta el porcentaje más bajo (71.6%).

⁵ En el caso de 2020, no existen datos para el trimestre correspondiente entre abril y junio.

Gráfico 2. Percepción sobre problemática de baches en calles y avenidas, Ciudad de México 2018-2021



FUENTE: elaboración propia con datos de la ENSU.

Nota: los datos están ponderados con el factor de expansión por persona encuestada.

Ahora bien, al desagregar los datos por alcaldía, el cuadro 2 muestra lugares con un mayor porcentaje de personas que consideran a los baches en calles y avenidas de su ciudad como un problema. En el 2018, el porcentaje más alto fue en Xochimilco, con un 89.1%; en 2019, Tláhuac con 87.7%; en 2020 Iztapalapa, con 82.9% y, en 2021, Tláhuac con 83.3%. Todas ellas son Alcaldías que presentan rezagos, marginación y problemáticas sociales y económicas diversas.

Cuadro 2. Percepción sobre problemática de calles y avenidas, por Alcaldía en Ciudad de México 2018-2021⁶

	010	002	014	003	004	015	005	006	007	008	016	009	011	012	017	013
	2018															
No es un problema	21.5	20.0	31.4	19.8	15.3	23.3	13.1	28.0	21.7	12.6	30.4	16.6	15.5	18.6	23.4	10.9
Sí es un problema	78.5	80.0	68.6	80.2	84.7	76.7	86.9	72.0	78.3	87.4	69.6	83.4	84.5	81.4	76.6	89.1
	2019															
No es un problema	23.6	21.1	32.5	20.4	32.3	23.0	17.8	23.4	21.3	23.8	23.3	31.9	12.3	22.5	35.2	16.0
Sí es un problema	76.4	78.9	67.5	79.6	67.7	77.0	82.2	76.6	78.7	76.2	76.7	68.1	87.7	77.5	64.8	84.0
	2020															
No es un problema	30.5	37.8	27.0	30.2	40.7	24.1	32.5	29.0	17.1	38.0	30.0	27.9	18.7	36.4	26.2	19.8
Sí es un problema	69.5	62.2	73.0	69.8	59.3	75.9	67.5	71.0	82.9	62.0	70.0	72.1	81.3	63.6	73.8	80.2
	2021															
No es un problema	26.7	33.1	20.4	26.2	29.0	18.6	33.4	27.0	18.3	34.3	31.2	23.1	16.7	34.9	23.9	18.9
Sí es un problema	73.3	66.9	79.6	73.8	71.0	81.4	66.6	73.0	81.7	65.7	68.8	76.9	83.3	65.1	76.1	81.1
	Fuente: elaboración propia con datos de ENSU															

⁶ Los códigos de las alcaldías son como siguen. 010: Álvaro Obregón. 002: Azcapotzalco. 014: Benito Juárez. 003: Coyoacán. 004: Cuajimalpa. 015: Cuauhtémoc. 005: Gustavo Madero. 006: Iztacalco. 007: Iztapalapa. 008: La Magdalena Contreras. 016: Miguel Hidalgo. 009: Milpa Alta. 011: Tláhuac. 012: Tlalpan. 017: Venustiano Carranza. 013: Xochimilco.

Los datos son alarmantes y parece que, la problemática de la falta de acceso a infraestructura vial adecuada, es una constante en la Ciudad, con diferencias sumamente importantes entre alcaldías. Sin embargo, ¿podemos afirmar que este es considerado un problema público? Es importante recordar que, la definición de los problemas públicos, pasa por la identificación, reconocimiento y posicionamiento de un fenómeno en la agenda pública (Medina, 2011). Quienes definen la agenda, pueden tener diversos intereses y pueden ser grupos de interés, partidos políticos, diseñadores de políticas y/o la opinión pública y medios de comunicación. Es claro que, para la ciudadanía, la falta de infraestructura es considerado un problema, sin embargo, es importante indagar las posiciones de otros actores políticos, como los medios de comunicación y políticos municipales, estatales y federales.

Al realizar una búsqueda⁷ de noticias en la red social X y *Google News* sobre el problema de la infraestructura vial en Ciudad de México, resalta la alcaldía de Tláhuac, donde en 2019, los vecinos denunciaron la falta de atención de la alcaldía y colocaron calaveras gigantes para tapar baches en las calles (SinEmbargoMX). Otros noticieros destacan el número de denuncias sobre baches en las vialidades primarias en la Ciudad; grupos como los taxistas, señalan que la cantidad de baches afecta el estado de los coches, así como la lentitud de los arreglos. Además, en Xochimilco, en épocas de lluvias, las personas se enfrentan a la problemática de los baches con agua, lo cual es insalubre.

¿Y cómo responde el gobierno? Ante lo anterior, también se encontraron notas sobre la respuesta del gobierno. Por ejemplo, un noticiero entrevistó al secretario de Obras y Servicios Capitalinos, quien señala que se trabaja diario para subsanar esta problemática. Por otro lado, los informes de Claudia Sheinbaum (se analizarán en las próximas secciones) indican las mejoras en cuanto al tema. Además, las noticias encontradas muestran los esfuerzos del gobierno de Ciudad de México, al diseñar el Programa de Indemnización por Baches en la Ciudad para personas que han sufrido daños. En cuanto a los políticos locales, se encontró una publicación del alcalde de Iztacalco, quién señaló la importancia de mantener en buen estado las carreteras.

⁷ Se utilizó la ecuación de búsqueda: “calles” AND (“cdmx” OR “Ciudad de México” OR “Valle de México” OR “ZMVM” OR “zona metropolitana del Valle de México”) AND (“baches” OR “agujero” OR “hoyo”) para el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2018 y el 31 de diciembre de 2021.

B. Diseño de la política

a. El papel de la legislatura local

Para analizar el papel de las legislaturas locales en la definición del presupuesto, especialmente de infraestructura y obra pública, es importante revisar el fundamento legal y marco normativo. Según la Constitución Política de la Ciudad de México, a las alcaldías les corresponde la gestión de obra pública y desarrollo urbano: construir, rehabilitar y mantener vialidades. Por otro lado, al Congreso de la Ciudad le corresponde examinar, discutir y aprobar la Ley de Ingresos y el Presupuesto de Egresos (artículo 29, sección D, inciso g). A la jefatura de gobierno le corresponde presentar al Congreso de la Ciudad la iniciativa de ley de ingresos y proyecto de presupuesto de egresos (artículo 32, sección C, inciso d). Entonces, las funciones de estas tres entidades políticas —la jefatura de gobierno, Congreso de la Ciudad y alcaldías— terminan conjuntándose para contar con una propuesta de presupuesto que contemple las necesidades de la ciudadanía.

Una vez presentado el proyecto del presupuesto, la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública del Congreso de la Ciudad de México se encarga de planificar un calendario de trabajo que contemple la elaboración de mesas de trabajo con las alcaldías, el Poder Judicial y los órganos autónomos. El caso del presupuesto de 2018 fue atípico debido a los sismos acontecidos en el mes de septiembre de 2017. En efecto, según un dictamen emitido el 20 de septiembre de 2018, se presentó un proyecto para derogar, reformar y adicionar diversas disposiciones del decreto por el cual se expidió el presupuesto de egresos original. En ese momento, la presidenta de la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública era la diputada María Guadalupe Morales Rubio (MORENA). Una de las modificaciones realizadas en ese entonces, fue la propuesta de aumentar el monto para la rehabilitación de vialidades, mejoramiento de la infraestructura y del espacio público.

El presupuesto de 2019 fue presentado en el Congreso de la Ciudad de México, el 18 de diciembre de 2018. En la sesión ordinaria de ese día (año 1, núm. 31), los grupos parlamentarios se posicionaron: Partido Encuentro Social (PES), Partido Verde (PVEM), Partido Revolucionario Institucional (PRI), Partido del Trabajo (PT), Partido Revolucionario Democrático (PAN), Partido Acción Nacional (PAN) y MORENA. En cuanto al tema de obra pública, vialidades y espacio público el PES rescató la propuesta de la “reconstrucción integral de la Ciudad”; el PVEM mencionó que el presupuesto impacta en la posibilidad a que “la Ciudad de México tenga viabilidad, funcionalidad y un beneficio común”; el PT que el Congreso de la Ciudad, en conjunto con la je-

fatura de gobierno deben encargarse de las necesidades de las personas, tales como “el agua, el transporte público, la infraestructura pública [...]”.

Por otro lado, la representante de la jefa de Gobierno mencionó, como uno de los destinos principales del presupuesto, a la Secretaría de Obras Públicas y Servicios para la ejecución de diferentes proyectos. El dictamen del proyecto se presentó el 28 de diciembre de 2018, después de haberse consultado el proyecto a titulares de diversas instituciones. Algunas de las peticiones de enmiendas se realizaron a través de puntos de acuerdo y fueron por parte de la presidenta de la Comisión de Medio Ambiente, quien solicitó la inclusión de 20 millones de pesos para el asfaltado en algunas calles de la alcaldía Benito Juárez.

El presupuesto de 2020 fue presentado en el Congreso de la Ciudad de México, el 26 de noviembre de 2019 (sesión ordinaria, año 2, número 27). Dentro de los posicionamientos que rescató el tema de la infraestructura; el representante del PRI mencionó la preocupación del partido en cuanto a la subejecución del presupuesto, previsto para esta materia, ya que únicamente se había utilizado el 37.2% del presupuesto. La representante del PT rescató los resultados en cuanto a la política de movilidad y de ciudad sustentable. Por otro lado, la secretaria de finanzas impulsó, y recalcó, la propuesta de incremento al impuesto en la tenencia vehicular, esto con el fin de mantener las calles y pavimentos con el cuidado adecuado; además, puntualizó el incremento en 6.1% de la inversión por parte de la Secretaría de Obras Públicas. Lo anterior para mejorar la infraestructura vial, transporte, puentes vehiculares y peatonales. Posteriormente, del 23 de octubre al 11 de noviembre de 2019 se llevaron a cabo las mesas de trabajo con el Poder Judicial, alcaldías y órganos autónomos. En cuanto a los puntos de acuerdo, aquellos sobre la infraestructura refieren a la solicitud de recursos por parte de una diputada del PVEM para proyectos de inversión en los ejidos de las alcaldías Álvaro Obregón, Cua-jimalpa y Tláhuac. El dictamen se aprobó el 13 de diciembre de 2019, con 19 votos a favor. El presupuesto de 2021 fue dictaminado el 14 de diciembre de 2020, y aprobado en Comisión con 13 votos a favor y 1 voto en contra y entre el 6 y 27 de noviembre de 2020, se llevaron a cabo las mesas de trabajo.

b. El papel de la jefatura del gobierno

Aun cuando el papel de la legislatura es escuchar las distintas voces que podrían ser afectadas por el diseño del presupuesto, y especialmente el de los partidos políticos de oposición es el de generar contrapesos en el proceso de aprobación de presupuesto, y escuchar las distintas voces que podrían ser afectadas, la jefatura de gobierno es quien finalmente diseña, junto con su

equipo, la política de infraestructura o programas de obras públicas. Al analizar diversos documentos como el Plan de Desarrollo de la Ciudad y el Programa de Gobierno, se encontraron algunas menciones con respecto a este tema.

El Programa de Gobierno, presentado por Claudia Sheinbaum para el periodo 2019-2024, contempla como uno de sus ejes la movilidad. Una de sus propuestas fue la redistribución de recursos hacia el fortalecimiento y mantenimiento de la infraestructura ciclista, peatonal y transporte público. Se planteó la elaboración del Programa Integral de Movilidad Inteligente, con el objetivo de mejorar la interconexión de la infraestructura, medios de transporte y servicios de carga. En relación con la infraestructura vial, se plantea que el gobierno de la Ciudad, en conjunto con las alcaldías, estará encargado de desarrollar programas eficientes para garantizar la pavimentación de vías primarias y secundarias. En efecto, se planteó el programa de pavimentación y bacheo⁸ y se propuso asignar 2,000,000,000 de pesos a la Secretaría de Obras Públicas para tal fin. Además, el programa de gobierno planteó la redistribución del espacio vial, el cual consiste en permitir que personas en contexto de vulnerabilidad, puedan resolver sus problemas de movilidad.

Por otro lado, en cuanto al Plan de Desarrollo, algunas líneas estratégicas señalan el tema de la infraestructura vial y pavimentación; por ejemplo, el mejoramiento de la planificación; el diseño y la construcción de infraestructura vial; la adquisición de equipo para evaluar el estado de la pavimentación de la infraestructura existente, y la programación de acciones para el mantenimiento permanente de los pavimentos de la red vial primaria.

C. Implementación

Según la clasificación del presupuesto de egresos por objeto del gasto, el rubro “Obra pública en bienes de dominio público” reporta un total de 21,844,017,502 pesos, en 2019; 25,841,056,088 pesos, en 2020, y 16,472,071,153 pesos, en 2021. Es importante destacar que, de las dependencias del Poder Ejecutivo de Ciudad de México, la Secretaría de Obras y Servicios es la que más presupuesto recibe, en comparación con las demás secretarías. En 2019 recibió 18,126,361,371 pesos; en 2020, 19,425,124,200 pesos, y en 2021, descendió a 14,908,555,309 pesos. Los programas o proyectos de inversión más comunes de la Secretaría, en cuanto los temas de la

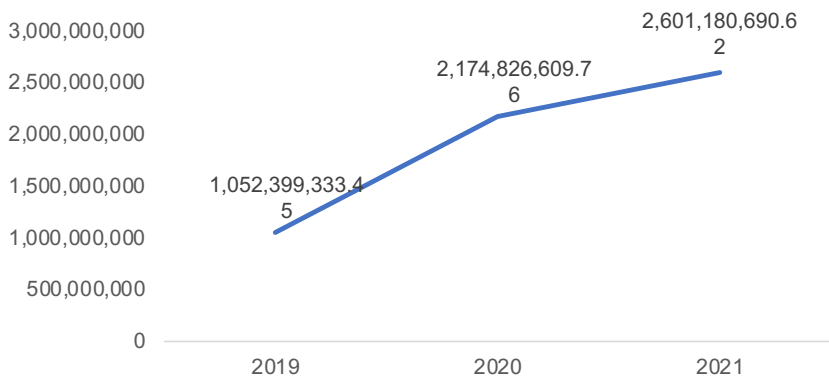
⁸ <https://obras.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/presenta-gobierno-de-la-ciudad-de-mexico-el-programa-de-mantenimiento-de-la-red-vial-primaria>

<https://obras.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/inicia-gobierno-capitalino-programa-especial-de-bacheo-en-vialidades-primarias>

infraestructura vial, tienen que ver con el mantenimiento de puentes vehiculares, de carpeta asfáltica, de la infraestructura vial; trabajos de repavimentación, reencarpetado, mapeo y bacheo; construcción de corredores viales, pasos a desnivel y camellones.

Al revisar los informes de cuenta pública de la Secretaría de Obras y Servicios para los años 2019, 2020 y 2021, se tiene que, los recursos para ejecutar programas y acciones en relación con el mejoramiento y el mantenimiento de la infraestructura vial, vienen de varias fuentes: asignación automática, recursos fiscales, crédito, recursos federales. No obstante, se observa gran variación en cuanto a los montos. Por ejemplo, los egresos con recursos fiscales para el rubro de mantenimiento de infraestructura vial, fueron de 686,155,833.94 pesos en 2019, y de 46,510,440.45 pesos en 2021. Por otro lado, en cuanto a los egresos con recursos federales para el rubro de mantenimiento de infraestructura vial, fue de 206,291,876.53 pesos, en 2019, y en 2020, subió a 789,424,808.19 pesos. Otra clasificación importante en el Presupuesto de Egresos de la Secretaría es el Avance Programático Presupuestal. En el gráfico 3 se observa cómo este ha sido relativamente constante en el periodo de estudio.

Gráfico 3. Avance Programático Presupuestal en el rubro "Mantemiento y Mejoramiento de la Infraestructura Vial" de la Secretaría de Obras y Servicios, Ciudad de México 2019-2021



FUENTE: elaboración propia con base en informes de Cuenta Pública.

Para evaluar si esos recursos y programas diseñados, fueron implementados de forma adecuada para las mejoras en el bienestar de las personas, se revisaron los informes de gobierno de Claudia Sheinbaum. El cuadro 3 muestra

los avances más significativos en cuanto a obras públicas e infraestructura vial. En la sección de discusión de resultados se analizará la concordancia entre las propuestas diseñadas y los proyectos ejecutados.

Cuadro 3. Principales obras de infraestructura vial desarrolladas por la jefatura de gobierno en Ciudad de México, 2018-2021

Primer informe	Segundo informe	Tercer informe
<ul style="list-style-type: none"> • Construcción de dos puentes vehiculares (Eje 6 Sur y salida a Puebla) • Proyecto ejecutivo para el puente vehicular del cruce de autopista México-Puebla • Mantenimiento de puentes vehiculares en diversas alcaldías de la Ciudad de México • Programa de mantenimiento 2019: mantenimiento y barrido de Circuito interior, atención mediante bacheo y reencarpetado • Reconstrucción de carretera Xochimilco-Tulyehualco • Mantenimiento de puentes peatonales • Mantenimiento de la red vial primaria 	<ul style="list-style-type: none"> • Regeneración urbana en el entorno Ferrería-Fortuna • Rehabilitación de la avenida Ceylán • Rehabilitación de la infraestructura en la Central de Abasto • Repavimentación de vialidades interiores y patios de maniobras • Rehabilitación de la infraestructura vial en barrios de los polígonos A y B • Tramo Lieja-Glorieta Insurgentes • Tramo Glorieta Insurgentes-Avenida Balderas • Mantenimiento en la red vial primaria 	<ul style="list-style-type: none"> • Mejoras en la vialidad de la Ceda (central de abasto) • Modernización de la planta productora de mezclas asfálticas • Mejoramiento y mantenimiento integral del Circuito Interior • Construcción de puentes vehiculares: Galindo y Villa • Mantenimiento de puentes vehiculares • Construcción de puente vehicular: Canal Nacional • Construcción de paso a desnivel en Viaducto Río de la Piedad a calzada Ignacio Zaragoza • Atención integral a diversas vialidades • Mantenimiento y construcción de puentes peatonales

FUENTE: elaboración propia con base en informes de gobierno de Jefatura de Gobierno de CDMX.

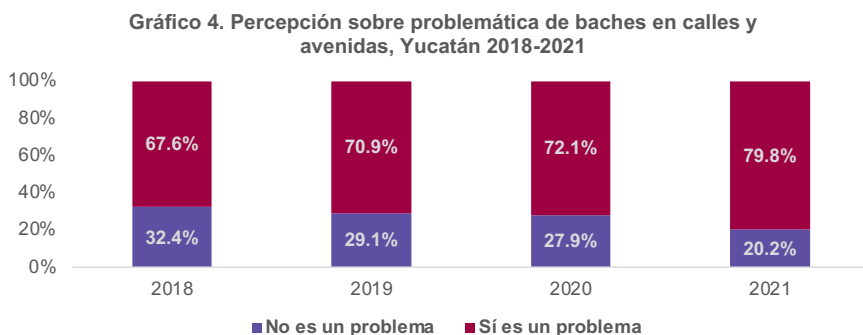
A partir de la evidencia y el marco conceptual, el caso de Ciudad de México muestra que, el problema de la infraestructura vial, es considerado un problema público, tanto por la ciudadanía como por las autoridades, al estar incluido y reconocido en la agenda política. En cuanto al diseño, se puede observar que el planteamiento es algo general, es decir, la movilidad se plan-

tea como un eje. Sin embargo, no son muy claras las acciones específicas y tampoco existe un diagnóstico sobre el problema. Existe una alta exigencia de los actores de oposición en la legislatura para que sean más claros los montos del presupuesto en cuanto a obras. La implementación de obras y proyectos muestra que el gobierno hace un esfuerzo por responder a la ciudadanía y por atender sus demandas.

1. Yucatán 2018-2021

A. Definición del problema público

Así como en Ciudad de México, en Yucatán, los datos sobre la percepción en cuanto a la problemática de baches en calles y avenidas son desalentadores. En general, el gráfico 4 muestra cómo el porcentaje de personas que consideran que sí es una problemática, ha ido en aumento y se acerca al 70%.



FUENTE: elaboración propia con datos de la ENSU.

Nota: los datos están ponderados con el factor de expansión por persona encuestada.

Al desagregar los datos por los municipios incluidos en la encuesta, en el cuadro 4 se nota una desigualdad alarmante en cuanto a los municipios de Mérida con respecto a Progreso, Kanasín y Umán. En Kanasín y Umán, para todos los años, el porcentaje de personas que conciben como una problemática los baches en calles y avenidas no baja del 83.3%. Por otro lado, en Progreso, antes de la pandemia, este porcentaje era más bajo: 50.88% y 63.94% en 2018 y 2019, respectivamente. Posterior a la pandemia, este porcentaje subió a 88.76 en 2021. Mientras tanto en Mérida, los porcentajes se han mantenido relativamente estables en el tiempo.

Cuadro 4. Percepción sobre la problemática de calles y avenidas, por municipio, en Yucatán 2018-2021

	Kanasín	Mérida	Progreso	Umán
	2018			
No es un problema	4.70	35.02	49.12	14.55
Sí es un problema	95.30	64.98	50.88	85.45
	2019			
No es un problema	9.21	31.59	36.06	11.39
Sí es un problema	90.79	68.41	63.94	88.61
	2020			
No es un problema	8.18	31.36	17.35	16.17
Sí es un problema	91.82	68.64	82.65	83.83
	2021			
No es un problema	7.43	23.28	11.24	3.59
Sí es un problema	92.57	76.72	88.76	96.41

FUENTE: elaboración propia con datos de ENSU

Al indagar sobre otras posturas y al realizar la búsqueda⁹ de noticias en la red social X y *Google News* sobre el problema de la infraestructura vial en Yucatán, resaltan noticias negativas en Kanasín y Progreso, así como algunas en Mérida. En Kanasín, muchos vecinos denuncian la falta de atención, el gobierno local para solucionar la problemática. En efecto, muchas notas muestran los resultados de la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana, los cuales dan a conocer el problema de los baches como el más grave. En Progreso, por otro lado, las problemáticas de la infraestructura vial se conjuntan con las inundaciones, lo cual provoca accidentes. Además, algunas notas rescatan la idea que los vecinos son quienes se preocupan por resolver la situación. Como parte de las acciones del gobierno, también se encontró información sobre el Programa Municipal Cero Baches. No obstante, existe evidencia sobre el fracaso del programa de bacheo. En general, las problemáticas de los baches se conjuntan con otros como las inundaciones, la delincuencia y otros, lo que incide en la mala percepción sobre la gestión de las autoridades.

⁹ Se utilizó la ecuación de búsqueda: “calles” AND (“Yucatán” OR “Yucatan”) AND (“baches” OR “agujero” OR “hoyo”) para el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2018 y el 31 de diciembre de 2021.

B. Diseño de la política

a. El papel de la legislatura

En la Constitución Política de Yucatán, el inciso VI del artículo 30 señala que es una función del Congreso del Estado aprobar la ley de ingresos y el presupuesto de egresos del gobierno del estado, así como las leyes de ingresos de los municipios. Por otro lado, específicamente en cuanto a la infraestructura, el inciso III del artículo 95 Bis señala que el estado, así como los municipios, están facultados para crear programas de desarrollo comunitarios, obras y prestar servicios prioritarios en las partidas presupuestales asignadas. Al igual que en la Ciudad de México, mientras que el Congreso es quien aprueba el presupuesto y los municipios quienes ejecutan los programas y proyectos de inversión de obra pública, el Gobierno del estado es quien diseña el presupuesto. Así lo establece el inciso XIV de la Constitución Política del Estado de Yucatán: el Poder Ejecutivo debe presentar a más tardar el 25 de noviembre de cada año, las iniciativas relativas a la ley de ingresos y el presupuesto de egresos.

El presupuesto de 2018 fue presentado en el Congreso del Estado de Yucatán el 28 de noviembre de 2017. Fue dictaminado por la Comisión Permanente de Presupuesto, Patrimonio Estatal y Municipal el 15 de diciembre de 2017, y fue aprobado por mayoría. Algunas voces se declararon tanto en contra como a favor. La diputada Jazmín Villanueva de MORENA se manifestó en contra y señaló la urgencia del estado para aplicar medidas de austeridad, reducción de gastos innecesarios y la erradicación de la impunidad. Por el contrario, el diputado Raúl Alonzo del PAN habló a favor y señaló que el partido tenía dos objetivos principales al momento de diseñar el presupuesto: que no fuera un instrumento electoral para las elecciones de 2018 y para darle viabilidad a las reformas que han promulgado desde el gobierno.

El presupuesto de 2019 fue presentado el 22 de diciembre de 2018 y dictaminado con su respectiva aprobación, el 30 de diciembre de 2018. Se manifestó la diputada Lila Rosa Frías del PRI, enfatizando la importancia de garantizar el bienestar social de la ciudadanía a través de la política social, e invitó a que el presupuesto se convierta en un medio para alcanzar dichos resultados. Por otro lado, el diputado Mario Alejandro Cuevas de MORENA habló a favor del gobierno federal y señaló que, gracias al Poder Legislativo Federal, es que hoy los municipios cuentan con más recursos y no gracias al gobierno del estado. Posteriormente, se discutieron varias intervenciones con modificaciones en lo particular al presupuesto, sin embargo, estas no fueron aprobadas y no referían al tema de proyectos de inversión o de infraestructura.

El presupuesto de 2020 fue presentado el 27 de noviembre de 2019 y dictaminado con su respectiva aprobación el 11 de diciembre de 2019. El diputado Marcos Rodríguez del PRI reclamó que, a pesar de haber un incremento en el presupuesto de 2020, siguen los despidos, la fusión de dependencia, y el plan de austeridad. La diputada Kathia Bolio del PAN señaló que las dificultades se debían al recorte presupuestal federal y que, a pesar de ello, se mantuvo el crecimiento económico en Yucatán. Finalmente, el presupuesto se aprobó con 22 votos a favor y 3 en contra. El presupuesto de 2021 fue presentado el 26 de noviembre de 2020 y dictaminado el 14 de diciembre de 2020; sin embargo, ningún diputado quiso alzar la palabra para su discusión y se aprobó por mayoría.

b. El papel del gobierno del estado

El Plan de Desarrollo del Gobierno del estado de Yucatán se diseñó para el periodo de 2018-2024, bajo el gobierno de Mauricio Vila Dosal. Contempla los objetivos de desarrollo sostenible e incluyó procesos de consulta ciudadana para conocer las diferentes problemáticas que vive la ciudadanía. Los cinco ejes transversales son: 1) economía inclusiva, la calidad de vida y bienestar social; 2) identidad cultural y sustentabilidad; 3) igualdad de género y oportunidades; 4) innovación y tecnología, y 5) gobernabilidad.

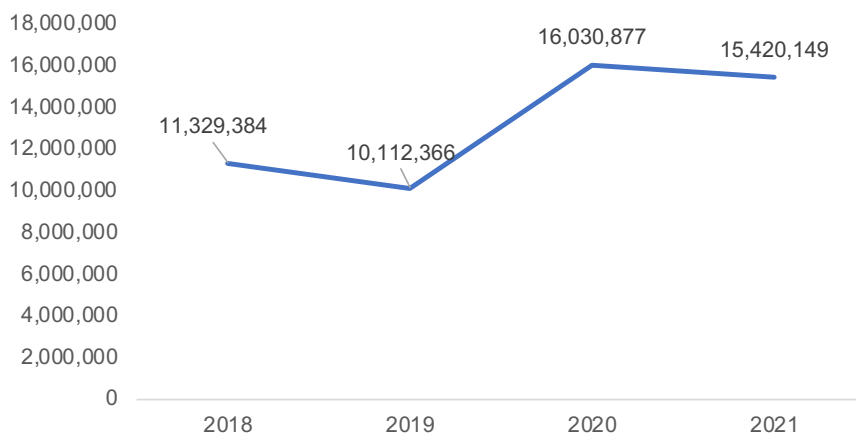
Dentro del eje “Ciudades y Comunidades Sostenibles”, que busca mejorar la prosperidad de las comunidades por medio de una infraestructura accesible, se encuentra el sub-eje de “movilidad sustentable”. Una de las estrategias refiere a “Fortalecer la infraestructura vial urbana que incremente las alternativas de movilidad en las ciudades” (Plan de Desarrollo Estatal, p. 266), e incluye la elaboración e implementación de programas que mejoren la movilidad integral de las personas en el estado. Por otro lado, dentro del sub-eje de “conectividad y transporte” se plantea, como línea de acción, la promoción de infraestructura vial modernizada en el interior del estado, así como la construcción de carreteras para las localidades más apartadas del estado.

Como parte del diagnóstico incluido en el Plan, se calcula el índice de saturación vial, el cual mide la suficiencia en función de la cobertura, población y superficie. Todos los municipios del estado presentan un índice desde 3.3% (infraestructura saturada) hasta un 25.02% (infraestructura sin saturación), siendo Progreso el municipio con más saturación. Ante ello, también se plantea el compromiso de “Gestionar ante el gobierno federal acciones de modernización y ampliación de la infraestructura carretera” (Plan de Desarrollo Estatal, p. 528).

C. Implementación

Los datos del presupuesto asignados para los temas de infraestructura se pueden ver en la clasificación del presupuesto por objeto del gasto. Según la clasificación, el rubro “Obra pública en bienes de dominio público” reporta un total de 304,265,259 pesos, en 2018; 153,706,856 pesos, en 2019; 1,825,500,00 pesos, en 2020 y 440,475,820 pesos, en 2021. La Secretaría de Obras Públicas, responsable del programa de obra pública y su respectivo seguimiento, recibió 2,010,158,741 pesos, en 2018; 1,760,185,527 pesos, en 2019; 1,809,941,539 pesos en 2020; 1,239,135,844 pesos, en 2021. Por otro lado, el Instituto de Infraestructura Carretera de Yucatán recibió 461,214,231.16 pesos, en 2018, y 395,746,633.47 pesos, en 2019. Además, solamente en 2019 se contó con un rubro en la estructura funcional programática titulado “Programa de Construcción y Conservación de Obra Pública” para lo cual se destinó 523,233,865 pesos. En el gráfico 5 se muestra la variación del rubro “Planeación y Seguimiento de Obra Pública” según la estructura programática funcional.

Gráfico 5. Presupuesto asignado en el rubro "Planeación y Seguimiento de Obra Pública", Yucatán 2018-2021



FUENTE: elaboración propia con base en informes de Cuenta Pública del Estado de Yucatán.

Los programas o proyectos de inversión más comunes de la Secretaría, específicamente del Instituto de Infraestructura Carretera, corresponden a reconstrucción de calles en localidades y en vialidades primarias y complementarias, mantenimiento y conservación de la iluminación vial, construcción de

calles, construcción de libramientos, construcción de carpeta asfáltica, construcción de banquetas, construcción de pasos superiores y ampliación de calles en localidades.

Para evaluar con posterioridad si esos recursos y programas diseñados fueron implementados de forma adecuada para las mejoras en el bienestar de las personas, se revisaron los informes de gobierno de Mauricio Vila. El cuadro 5 muestra los avances más significativos en cuanto a obras públicas e infraestructura vial.

Cuadro 5. Principales obras de infraestructura vial desarrolladas por la Jefatura de Gobierno en la Yucatán, 2018-2021

Primer informe	Segundo informe	Tercer informe
<ul style="list-style-type: none"> • Reconstrucción del camino Kinil-Chicán, Tixmehuac y la carretera Tecoh-San Isidro Ochil, Tecoh, Yucatán. • Se conservaron, construyeron y modernizaron 138.7 km de carreteras y caminos. • Se atendieron 138.7 km de carreteras y caminos con una inversión de más de 297.2 millones de pesos en los municipios de Halachó, Hunucmá, Ixil, Mérida, Oxkutzcab, Progreso, Tecoh, Tekax, Telchac Puerto, Tixmehuac, Tixpéhuac y Umán. • Se realizó una inversión de 18.4 millones de pesos para la rehabilitación y mantenimiento del alumbrado público en varias carreteras. 	<ul style="list-style-type: none"> • Paso Superior Vehicular Avenida 70 km 1+000 de la carretera Mérida-Tetiz (Hunucmá) en Ciudad Cautel • Reconstrucción del camino (Merida-Tetiz)-Texán de Palomeque-Dzibikak, tramo: 0+000-10+509. • Modernización y reconstrucción de la carretera Hunucmá - Sisal, tramo 0+000-21+150. • Ampliación y reconstrucción de la carretera Úman-Hunxectamán tramo 0+000-1+895 subtramo 1+455-1+895 en la localidad de Hunxectamán. • Durante el 2020 se iniciaron los trabajos para la construcción de 40.03 km de calles. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se invirtieron 804.13 millones de pesos en calles, carreteras y caminos: 137.06 km de calles y 328.09 kilómetros de carreteras y caminos. • Construcción de calles en el interior del Anillo Periférico de la Ciudad de Mérida. • Conservación del Anillo Periférico de Mérida. • Trabajos de conservación en taludes y cunetas de tramos carreteros de la Red Estatal.

FUENTE: elaboración propia con base en informes de Gobierno, Yucatán.

El caso de Yucatán también muestra que la ciudadanía concibe el problema de la infraestructura como un problema público, así como las autoridades. Sin embargo, también coincide en que el diseño de las acciones para subsanar esta problemática es algo laxas o generales. El papel de la oposición es fundamental para exigir y para poner énfasis en la necesidad de hacer más eficientes los recursos.

3. Discusión

A la luz del marco conceptual, la evidencia empírica, así como los resultados de los estudios de caso expuestos en las secciones anteriores, respecto al argumento central del artículo, es necesario rescatar varios puntos. En primer lugar, es evidente el sentimiento de enojo e insatisfacción por parte de la ciudadanía, en relación con el problema de la pavimentación e infraestructura vial, y especialmente se agudiza en distintas localidades. Se observa que la ciudadanía concibe la falta de infraestructura o las deficiencias en la infraestructura como un problema público. La insatisfacción puede deberse a la falta de atención de las autoridades ya que se podrían estar priorizando otros temas o incluso otras alcaldías o municipios. La literatura muestra que un problema público es aquel que es reconocido como tal por parte de la sociedad y además posicionado en la agenda política. Los resultados muestran que, si bien es cierto las autoridades del gobierno tanto local como federal reconocen y admiten el problema de las carreteras como público, ya que lo incluyen en sus planes de desarrollo y programas de gobierno, puede ser insuficiente debido a que las responsabilidades para la atención pasan por los distintos niveles de gobierno y eso puede implicar una desatención. En ese sentido es relevante la coordinación entre y dentro de los diferentes niveles de gobierno para poder contar con una agenda que beneficie a todas las personas por igual.

En segundo lugar, en cuanto al diseño y la implementación, cabe destacar las diferencias observadas entre el presupuesto diseñado y las obras ejecutadas. En principio, mientras que en Ciudad de México se identificó a la Secretaría de Obras y Servicios como una de las que más presupuesto recibe, no sucede lo mismo en Yucatán. Esto también se debe a las diferencias en los diseños institucionales de ambos estados, ya que pueden contar con diferentes organismos (Instituto de Infraestructura vial en Yucatán, por ejemplo) que atienden las necesidades específicas en cuanto a la carretera. También es importante ver que las visiones de ambos estados difieren: mientras que en Ciudad de México se apuesta por una movilidad integrada, donde se prioriza el uso de la bicicleta y el transporte público, en Yucatán, por las propias ca-

racterísticas de los municipios, se prioriza la modernización y reconstrucción de las carreteras.

Por otro lado, en ambas entidades federativas se vio un descenso drástico del presupuesto en 2021 y eso se puede deber al contexto económico nacional, así como es una constante el rubro reportado en los informes de las cuentas públicas. Además, en ambos estados se observa cómo los recursos para la infraestructura provienen de diversas fuentes, lo que se relaciona con lo mencionado anteriormente: para una adecuada implementación se requiere de mucha coordinación en todos los niveles de gobierno. Los informes de gobierno de ambos estados muestran como los proyectos con mayor ejecución son los de repavimentación, construcción, rehabilitación y mantenimiento. Sin embargo, estos documentos son más generales que los rubros del presupuesto diseñado, de ahí que se dificulta analizar con exactitud las coincidencias entre uno y otro. Para futura investigación, será relevante tomar en cuenta las opiniones de los tomadores de decisión, así como bajar un escalón más en el nivel de gobierno ya que gran parte de la ejecución de las obras le corresponde a las alcaldías y municipios.

En tercer lugar, es importante discutir sobre el papel de la oposición en la legislatura, en un contexto de un congreso débilmente institucionalizado. Se observa una intervención activa de los actores políticos en las legislaturas locales a la hora de discutir estos proyectos. Al analizar las discusiones sobre el presupuesto se observa cómo la oposición (MORENA en caso de Yucatán y PAN-PRI, en caso de Ciudad de México) muestra más posiciones en contra y su discurso es más pesimista en cuanto al desperdicio de recursos, fallos en los planes de austeridad, consecuencias de malgastar, etc. Sin embargo, tal y como muestra el marco conceptual, sus recursos son limitados y su agenda puede ser poco efectiva, por lo que no necesariamente se cumplen sus peticiones. No obstante, es fundamental el papel que ejercen como contrapeso, mientras que los diputados pertenecientes al mismo partido del gobierno del estado aplauden la gestión y defienden la urgencia de apoyar sus acciones a pesar de contar con los recursos limitados. Además, aun cuando estas discusiones se dan en un nivel local, de cierta forma el gobierno federal está implicado de manera indirecta, ya que este también envía recursos a los diferentes estados. Algunos estudios han mostrado que, si el gobierno federal y estatal coinciden en cuanto al partido político en el poder, es mucho más probable el envío de recursos para la realización de obras, es así como también existe una diferencia en cuanto a los casos analizados.

Por último, también es importante señalar el diseño y ejecución del presupuesto como ejercicio de transparencia y rendición de cuentas. Como se mencionó anteriormente, la ciudadanía espera que sus representantes políticos

actúen conforme a sus demandas y necesidades. El hecho de poder acceder a las discusiones legislativas, planes e informes de gobierno constituye un elemento fundamental para la rendición de cuentas, ya que representa esa información que el gobierno debería estar transmitiendo constante y la ciudadanía monitoreando. Es por eso por lo que contar con toda esta información, fortalece la transparencia de los distintos niveles de gobierno e incide en la rendición de cuentas, ya que, al momento de poder contar con esta información, los votantes pueden emitir un juicio sobre los políticos. Sin embargo, a pesar de que la información existe y es accesible para la ciudadanía, puede ser que no sea un hábito acceder a ella, por lo que es importante que esta rendición de cuentas se refuerce. Para una futura investigación será primordial analizar si, en las legislaturas que comenzarán en 2024, perdurarán, o no, los mismos partidos políticos en el poder.

4. Conclusión

El objetivo del artículo fue estudiar el proceso de la política de gasto en infraestructura vial, desde el planteamiento del problema hasta su implementación, para analizar su relación con la rendición de cuentas. Se observó como es un problema algo reconocido por las autoridades, y sumamente experimentado por la ciudadanía. Los datos muestran que puede haber diferencias importantes entre entidades federativas y que estas se deben a muchas variables, como las preferencias políticas y el partido político en el poder. Si bien en ambos casos se observa en los informes de gobierno cómo existe una atención al problema, puede ser insuficiente, ya que las personas siguen considerándolo grave y persisten muchas diferencias a lo interno de las entidades federativas, entre municipios y alcaldías que aún cuentan con altos grados de marginación y pobreza. No obstante, para que se convierta en un ejercicio de rendición de cuentas es relevante el actuar desde ambos frentes: 1) la exigencia de información y el monitoreo de la implementación por parte de la ciudadanía, y 2) la visibilidad y transparencia de las acciones del gobierno para atender los problemas públicos. Más allá del debate de la literatura sobre si la accesibilidad trae consecuencias negativas o positivas, es importante considerar que la infraestructura vial es un medio para que las personas accedan a servicios públicos y que el estado es quien debe garantizar tal acceso.

IV. Referencias

- Aguilar Villanueva, L. (1992). *La hechura de las políticas*. México: M.A. Porrúa.
- Aguilar Villanueva, L. (1993). *Problemas públicos y agenda de gobierno*. México: Porrúa.
- Aguilar Villanueva, L. (2016). Introducción. En L. Aguilar (Comp.), *Política Pública* (pp. 17-60). México: Siglo XXI Editores.
- Anomaly, J. (2015). "Public goods and government action". *Politics, Philosophy & Economics*, 14(2), 109-128.
- Botham, R. (1980). The regional development effects of road investment. *Transportation Planning and Technology*, VI(2), 97-108.
- Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión. (2023). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>
- Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión. (2004). Ley General de Desarrollo Social. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGDS.pdf>
- Congreso de la Ciudad de México (2017). *Constitución Política*. https://www.infocdmx.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion_%20Politica_CDMX.pdf
- Congreso del Estado de Yucatán (1918). *Constitución Política*. <https://www.poderjudicialyucatan.gob.mx/digestum/marcoLegal/01/2012/DIGESTUM01001.pdf>
- Carey, J. M. (2009). *Legislative Voting and Accountability*. Cambridge University Press.
- Centro de Investigación Económica y Presupuestaria. (2020). Infraestructura en México: Prioridades y deficiencias del gasto público. <https://ciep.mx/gasto-en-infraestructura/>
- Chias Becerril, L., Iturbe Posadas, A., & Reyna Sáenz, F. (2001). Accesibilidad de las localidades del Estado de México a la red carretera pavimentada: un enfoque metodológico. *Investigaciones geográficas*, (46), 117-130.
- Congreso de la Ciudad de México (2018). *Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública: Dictamen*. <https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/e2a5cbf4af1301651208f04739e68d7d304774d6.pdf>
- Congreso de la Ciudad de México (2018). *Acta de la Sesión Ordinaria, Número 31*. https://congresocdmx.gob.mx/archivos/parlamentarios/DD_43_18_12_2018.pdf

- Congreso de la Ciudad de México (2018). *Acta de la Sesión Ordinaria, Número 35*. https://congresocdmx.gob.mx/archivos/parlamentarios/DD_47_28_12_2018.pdf
- Congreso de la Ciudad de México (2019). *Acta de la Sesión Ordinaria, Número 138*. https://congresocdmx.gob.mx/archivos/parlamentarios/DD_259_28_11_2019.pdf
- Congreso de la Ciudad de México (2019). *Acta de la Sesión Ordinaria, Número 145*. https://congresocdmx.gob.mx/archivos/parlamentarios/DD_270_13_12_2019.pdf
- Congreso de la Ciudad de México (2020). *Dictamen mediante el cual se prueba con modificaciones la iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 10 del decreto por el que se expide el presupuesto de egresos de la ciudad de México para el ejercicio fiscal 2020, que presenta la comisión de presupuesto y cuenta pública*. <https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/76a39bfe006a21648f26f22af42f460029e353ae.pdf>
- Congreso del Estado de Yucatán (2017). *Acta de la Sesión Ordinaria No. 17*. <https://www.congresoyucatan.gob.mx/gaceta/diario-debates>
- Congreso del Estado de Yucatán (2017). *Acta de la Sesión Ordinaria No. 21*. <https://www.congresoyucatan.gob.mx/gaceta/diario-debates>
- Congreso del Estado de Yucatán (2018). *Acta de la Sesión Ordinaria No. 13*. <https://www.congresoyucatan.gob.mx/gaceta/diario-debates>
- Congreso del Estado de Yucatán (2018). *Acta del Periodo Extraordinario, Libro 1*. <https://www.congresoyucatan.gob.mx/gaceta/diario-debates>
- Congreso del Estado de Yucatán (2019). *Acta de la Sesión Ordinaria No. 14*. <https://www.congresoyucatan.gob.mx/gaceta/diario-debates>
- Congreso del Estado de Yucatán (2019). *Acta de la Sesión Ordinaria No. 16*. <https://www.congresoyucatan.gob.mx/gaceta/diario-debates>
- Congreso del Estado de Yucatán (2020). *Acta de la Sesión Ordinaria No. 12*. <https://www.congresoyucatan.gob.mx/gaceta/diario-debates>
- Congreso del Estado de Yucatán (2020). *Acta de la Sesión Ordinaria No. 15*. <https://www.congresoyucatan.gob.mx/gaceta/diario-debates>
- Consejo Nacional de Evaluación de la Política Social (CONEVAL). (2018). *La accesibilidad a carretera pavimentada. Anexo Estadístico*. https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/Grado_accesibilidad_carretera_historico.aspx
- Correa, G., & Rozas, P. (2006). *Desarrollo urbano e inversiones en infraestructura: Elementos para la toma de decisiones*. CEPAL.

- Del Castillo, G. y Dussage, M. (2020). *Enfoques teóricos de políticas públicas: desarrollos contemporáneos para América Latina*. Ciudad de México: FLACSO México.
- García, M. (2014). *Accountability, cumplimiento y políticas públicas: una propuesta teórica de diseño institucional y un estudio de caso en la Región de la Araucanía, Chile* [Tesis Doctoral, Universidad Autónoma de Barcelona]. <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/285741/mgo1de1.pdf?jsessionid=320E234B0BB1A63BD0EF277595396BF7?sequence=1>
- Gobierno de la Ciudad de México (2019). *Programa de Gobierno*. https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/Plan_Gob_2019_2024_1.pdf
- Gobierno de la Ciudad de México (2019). *Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México*. https://plazapublica.cdmx.gob.mx/uploads/decidim/attachment/file/288/PGDCDMX_completo.pdf
- Gobierno de la Ciudad de México (2018). *Presupuesto de Egresos 2019*. <https://transparencia.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5cc/8c/7/3a6/5cc8c73a62c3d390834011.pdf>
- Gobierno de la Ciudad de México (2019). *Presupuesto de Egresos 2020*. <https://www.transparencia.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5ee/a52/5b9/5eea525b9c569833106049.pdf>
- Gobierno de la Ciudad de México (2020). *Presupuesto de Egresos 2021*. <https://www.transparencia.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/60b/006/0e9/60b0060e914bd577109040.pdf>
- Gobierno de la Ciudad de México (2019). *Primer Informe de Gobierno*. https://informedegobierno.cdmx.gob.mx/wp-content/uploads/2020/08/2.-primer_informe.pdf
- Gobierno de la Ciudad de México (2020). *Segundo Informe de Gobierno*. <https://informedegobierno.cdmx.gob.mx/wp-content/uploads/2020/09/Segundo-Informe-de-Gobierno.pdf>
- Gobierno de la Ciudad de México (2021). *Tercer Informe de Gobierno*. https://informedegobierno.cdmx.gob.mx/wp-content/uploads/2021/09/Tercer-Informe-de-Gobierno-2020-2021_compressed.pdf
- Gobierno del Estado de Yucatán (2019). *Plan de Desarrollo Estatal*. https://www.yucatan.gob.mx/docs/transparencia/ped/2018_2024/2019-03-30_2.pdf
- Gobierno del Estado de Yucatán (2017). *Presupuesto de Egresos de 2018*. <https://www.poderjudicialyucatan.gob.mx/digestum/marcoLegal/04/2017/DIGESTUM04027.pdf>

- Gobierno del Estado de Yucatán (2018). Presupuesto de Egresos de 2019. https://www.yucatan.gob.mx/docs/diario_oficial/diarios/2018/2018-12-31_2.pdf
- Gobierno del Estado de Yucatán (2019). Presupuesto de Egresos de 2020. https://www.yucatan.gob.mx/docs/diario_oficial/diarios/2019/2019-12-31_2.pdf
- Gobierno del Estado de Yucatán (2020). Presupuesto de Egresos de 2021. https://www.yucatan.gob.mx/docs/diario_oficial/diarios/2020/2020-12-30_2.pdf
- Gobierno del Estado de Yucatán (2020). Informes de Cuenta Pública 2018-2024. https://transparencia.yucatan.gob.mx/informes.php?id=cuenta_publica&p=2018_2024
- Gobierno del Estado de Yucatán (2021). Informes de Gobierno 2018-2024. <https://transparencia.yucatan.gob.mx/informes.php?id=informes>
- Guerrero, O. (1993). Política, policy pública y administración pública. *Estudios políticos*, (1).
- Hernández Hernández, V., & Hinojosa Reyes, R. (2018). *Accesibilidad de la infraestructura carretera en Chihuahua, México*. Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. <http://ri.uaemex.mx/handle/20.500.11799/99455>
- INEGI. (2021). Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU). <https://www.inegi.org.mx/programas/ensu/>
- Jones, Charles O. (1970). *An Introduction to the Study of Public Policy*. Belmont, Wadsworth
- Laswell, J. (1971). *A pre-view of policy sciences*. American Elsevier.
- Levitsky, S., & Roberts, K. M. (2011). *The resurgence of the Latin American left*. JHU Press.
- Lowi, T. (1996). *Políticas Públicas, Estudios de Caso y Teoría Política*. En L. Aguilar, *La Hechura de las Políticas Públicas* (pp. 89-117). Miguel Ángel Porrúa.
- Mainwaring, S., & Scully, T. R. (1995). *Building democratic institutions: Party systems in Latin America*. Stanford University Press.
- Medina, P. (2011). La definición de un problema público a partir del enfoque de políticas públicas.
- Méndez, J. L. (2000). *Lecturas básicas de administración y políticas públicas*. Colegio de México, Centro de Estudios Internacionales.
- Norton, Philip (1995) “The legislative powers of parliament”, en A. Flinterman, A.W. Heringa and L. Waddington, *The evolving role of parliaments in Europe* (pp.15-32), Maklu,

- O'Donnell, G. (1994). Delegation Democracy. *Journal of Democracy*, 5(1), 55-69.
- O'donnell, G. (1998). Horizontal accountability in new democracies. *J. Democracy*, 9, 112.
- O'Donnell, G. (2004). Accountability horizontal: la institucionalización legal de la desconfianza política. *Revista Española de Ciencia Política*, 11(1), 11-31.
- Parsons, W. (2013). *Políticas públicas: una introducción a la teoría y la práctica del análisis de políticas públicas*. Flacso México.
- Pérez Ordaz, A. (2005). Configuración territorial y desarrollo regional en México. Importancia de la infraestructura carretera. *Estudios latinoamericanos*, 1, 227-249.
- Pineda, N., Aguilar, L., Poom, J., Salzar, A., Lugo, J., Briseño, H., ... & Caldera, A. (2013). *Modelos para el análisis de políticas públicas*. El Colegio de Sonora.
- Puente, K. (2017). *Cómo se decide el gasto público en México: congreso y proceso presupuestario durante la democratización (1994-2016)*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Rangel, J. A. F. (2015). Infraestructura carretera: construcción, financiamiento y resistencia en México y América Latina. *Revista Transporte y Territorio*, (13), 122-148.
- Sabatier, P. (2007). Toward better theories of the policy process. *PS: Political Science and Politics* 24(2), 147-156.
- Samuelson, P. A. (1954). The Pure Theory of Public Expenditure. *The Review of Economics and Statistics*, 36(4), 387. <https://doi.org/10.2307/1925895>
- Sánchez Martínez, J. S. (2017). La relación Ejecutivo-Legislativo en la aprobación del presupuesto: El caso de México a nivel subnacional. *Política y gobierno*, 24(2), 371-408.
- Secretaría de Finanzas de la Ciudad de México (2020). Cuenta Pública de la CDMX 2019. Disponible en: https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2019_20/
- Secretaría de Finanzas de la Ciudad de México (2021). Cuenta Pública de la CDMX 2020. https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2020_21/
- Secretaría de Finanzas de la Ciudad de México (2022). Cuenta Pública de la CDMX 2021. https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2021_22/

- Schedler, A., Diamond, L. J., y Plattner, M. F. (Eds.). (1999). *The self-restraining state: power and accountability in new democracies*. Lynne Rienner Publishers.
- Shugart, M. S., & Carey, J. M. (1992). *Presidents and assemblies: Constitutional design and electoral dynamics*. Cambridge University Press.
- Tapia Guerrero, L. A. (2018). Infraestructura carretera y economía regional. El caso de los productores de ajo de Oaxaca y Puebla. *Región y sociedad*, 30(73). <https://doi.org/10.22198/rys.2018.73.a944>
- Thoenig, J. C. (1997). Política pública y acción pública. *Gestión y Política Pública*, VI(1), 19-37.
- Uvalle, R. (1999). La importancia de lo público en la vida del Estado. *Iztapalapa: Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, (46), pp. 53-66.
- Zepeda-Ortega, I. E., Ángeles-Castro, G., Carrillo-Murillo, D. G. (2019). Infraestructura carretera y crecimiento económico en México. *Problemas del desarrollo*, 50(198), 145-168. <https://doi.org/10.22201/iiec.20078951e.2019.198.66383>

Cómo citar

Sistema IJ

Lara Escalante, Mónica María, “La política del gasto en infraestructura en Ciudad de México y Yucatán, 2018-2021. ¿Un ejercicio de transparencia y rendición de cuentas”, *Estudios en derecho a la información*, México, vol. 10, núm. 18, enero-junio de 2025, pp. 33-66. <https://doi.org/10.22201/ijj.25940082e.2025.19.18958>

APA

Peschard Mariscal, J., Salazar Rebolledo, M. G., Olea Gómez, O. (2024). ¿Qué información es necesaria para la rendición de cuentas de la política educativa? El caso de las Universidades Benito Juárez García. *Estudios en derecho a la información*, 10(19), 33-66. <https://doi.org/10.22201/ijj.25940082e.2024.18.18958>