Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar, Ciudad de México, México.
ISSN 2707-2207 / ISSN 2707-2215 (en línea), enero-febrero 2026,
Volumen 10, Número 1.

https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v10i1

INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA Y CRECIMIENTO ECONÓMICO EN MÉXICO (2019-2024): UN ANÁLISIS DE LA INVERSIÓN PÚBLICA-PRIVADA

TOURISM INFRASTRUCTURE AND ECONOMIC GROWTH IN MEXICO (2019-2024): AN ANALYSIS OF PUBLIC-PRIVATE INVESTMENT

Carlos Alberto Gómez Prado
Universidad Michoacana de San Nicolás Hidalgo, Mexico

DOI: https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v10i1.23358

Infraestructura Turística y Crecimiento Económico en México (2019-2024): Un Análisis de la Inversión Pública-Privada

Carlos Alberto Gómez Prado[1]
alberto.prado@umich.mx
https://orcid.org/0009-0005-5914-3027
Universidad Michoacana de San Nicolás Hidalgo
México

RESUMEN

La trascendencia económica del turismo en México rebasa la mera captación de divisas, aporta el 8.5% del Producto Interno Bruto (PIB), sostiene 4.8 millones de empleos directos y cataliza la modernización territorial a escala nacional. Actualmente el sector experimenta una coyuntura crítica, porque la política pública privilegia la edificación masiva de infraestructura y la explotación intensiva de recursos, postura que choca con la urgencia de preservar el acervo consolidado. Urge reorientar la política sectorial hacia la preservación del acervo existente y la equidad distributiva, encauzando los beneficios monetarios hacia una verdadera transformación social, que eleve las condiciones de vida de las comunidades residentes. El presente estudio analiza la relación entre la dotación de infraestructura turística y el crecimiento macroeconómico de la nación durante el periodo 2019-2024. A partir del Sistema de Cuentas Nacionales, se analiza la interacción de tres flujos financieros fundamentales: la inversión pública federal, el capital privado doméstico y la Inversión Extranjera Directa Turística (IEDT). El propósito consiste en cuantificar la repercusión de los activos fijos sobre la competitividad sectorial. ¿Se han materializado los recientes megaproyectos de conectividad y el frenesí inmobiliario en un dinamismo financiero tangible tras el embate sanitario? La evidencia empírica proporciona respuestas contrastantes. Los hallazgos de esta evaluación documentan la existencia de una evidente "paradoja de la productividad". Un incremento sin precedentes en el stock físico del país convive con la degradación de la eficiencia marginal del capital y una caída del 18.7% en la intensidad laboral. Esta profundización de los recursos materiales renueva la planta turística, pero castiga el potencial del sistema para crear empleos de alta calidad. La conectividad material conforma un requisito ineludible, aunque insuficiente para materializar un desarrollo regional integral. Replantear la política sectorial exige abandonar la simple acumulación de activos para privilegiar una gobernanza centrada en la administración estratégica del valor. Operativizar esta transición demanda una ruta metodológica sustentada en tres ejes rectores: la recualificación del capital humano frente al paradigma digital, el mantenimiento preventivo sistemático de las obras para frenar su obsolescencia y la neutralización rigurosa de las externalidades ambientales. Únicamente bajo estas coordenadas estructurales la renovación de la planta física logrará traducirse en un esquema que distribuya la riqueza con equidad social, atenúe las asimetrías territoriales y blinde la viabilidad ecológica en el largo plazo.

Palabras clave: infraestructura turística, capital fijo, paradoja de la productividad, gobernanza, desarrollo sostenible

[1] Autor principal
Correspondencia: alberto.prado@umich.mx

Tourism Infrastructure and Economic Growth in Mexico (2019-2024): An Analysis of Public-Private Investment

ABSTRACT

The economic significance of tourism in Mexico transcends mere foreign exchange earnings; it contributes 8.5% to the Gross Domestic Product (GDP), supports 4.8 million direct jobs, and catalyzes territorial modernization on a national scale. Currently, the sector is at a critical juncture, as public policy prioritizes massive infrastructure development and intensive resource exploitation, a stance that conflicts with the urgent need to preserve consolidated assets. There is a pressing need to reorient sectoral policy toward the preservation of existing stock and distributive equity, channeling monetary benefits toward a genuine social transformation that elevates the living conditions of local communities. This study examines the relationship between tourism infrastructure endowment and national macroeconomic growth during the 2019-2024 period. Leveraging the System of National Accounts, it analyzes the interaction of three fundamental financial flows: federal public investment, domestic private capital, and Foreign Direct Investment in Tourism (FDIT). The objective is to quantify the impact of fixed assets on sectoral competitiveness. Have recent connectivity megaproyects and the real estate frenzy translated into tangible financial dynamism following the pandemic-induced shock? The empirical evidence provides contrasting answers. The findings of this evaluation document a clear "productivity paradox." An unprecedented increase in the country's physical stock coexists with a degradation of the marginal efficiency of capital and an 18.7% drop in labor intensity. This capital deepening refreshes the tourism plant but penalizes the system's potential to create high-quality employment. While physical connectivity is an essential requirement, it remains insufficient for achieving comprehensive regional development. Rethinking sectoral policy requires moving beyond simple asset accumulation to prioritize governance centered on strategic value management. Operationalizing this transition demands a methodological roadmap based on three guiding pillars: the upskilling of human capital in the face of the digital paradigm, systematic preventive maintenance of infrastructure to curb obsolescence, and the rigorous mitigation of environmental externalities. Only under these structural coordinates will the renewal of the physical plant succeed in fostering a framework that distributes wealth with social equity, mitigates territorial asymmetries, and safeguards long-term ecological viability.

Keywords: tourism infrastructure, fixed capital, productivity paradox, governance, sustainable development

Artículo recibido 21 enero 2026
Aceptado para publicación: 27 febrero 2026

INTRODUCCIÓN

Contexto Global

El turismo, definido por la Organización Mundial del Turismo (OMT, 2008) como un conjunto de actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias, en lugares distintos a su entorno habitual por motivos personales o de negocios, ha trascendido su concepción tradicional como una actividad de solamente ocio para consolidarse como un sector económico vital de la economía global. Actualmente, la función del turismo dentro del sistema económico es diferenciado: para las economías emergentes, representa una fuente indispensable de divisas, un estabilizador de la balanza de pagos y un motor de desarrollo regional; mientras que, para las economías desarrolladas, actúa como un factor de especialización productiva y generación de alto valor agregado. Además, la viabilidad y competitividad de este sector dependen de su infraestructura, entendida (en términos económicos) como un conjunto de bienes de capital que prestan servicios de apoyo a la producción y el consumo, que también se caracterizan por largos periodos de maduración.

La infraestructura turística se define como la dotación de capital físico destinado a posibilitar el traslado, estancia, descanso y recreación del visitante. Según la OMT (2008), esta se desagrega en dos vertientes fundamentales: la infraestructura básica (redes viales, terminales aeroportuarias, conectividad energética y sistemas de saneamiento) y la infraestructura de servicios (oferta hotelera, recintos culturales, centros de convenciones y equipamiento recreativo, entre otros); esta distinción es vital para comprender las trayectorias de crecimiento diferenciadas entre países; mientras que, en las economías desarrolladas, la inversión se enfoca primordialmente en la modernización tecnológica y la transición hacia la sostenibilidad; en las economías emergentes, como México, el gasto público y privado suele dirigirse en la creación de nueva infraestructura básica con el objetivo de integrar u mercado diferenciado en la demanda global.

El impacto de la infraestructura turística en el crecimiento económico es dispar a nivel mundial, según datos del Consejo Mundial de Viajes y Turismo (CMVT, 2024), el turismo aporta en promedio un 9.1% al PIB mundial, mientras que en economías desarrolladas este porcentaje representa un 7%, con un crecimiento moderado pero constante, en países emergentes, esta contribución suele superar el 10% del PIB nacional, manifestando además una alta dependencia al turismo extranjero.

Tabla 1. Contribución del Turismo al PIB Nacional (Comparativa Internacional 2023-2024)

País	Tipo de Economía	Contribución al PIB (%)	Tasa de Crecimiento Sectorial	Dependencia de Turismo Extranjero
España	Desarrollada	12.80%	3.10%	Alta
Estados Unidos	Desarrollada	7.10%	2.40%	Baja (Mercado Interno)
Francia	Desarrollada	8.20%	2.10%	Media
México	Emergente	8.50%	4.30%	Alta (Divisas)
Tailandia	Emergente	15.50%	9.20%	Muy Alta
Turquía	Emergente	11.50%	5.80%	Alta
Brasil	Emergente	7.70%	3.20%	Baja
Promedio Global	N/A	9.10%	3.90%	N/A

Fuente: Elaboración propia con información del CMVT (2024), la OMT (2024) e INEGI (2024). Cifras expresadas en porcentaje (%) de participación en el PIB nacional y tasa de crecimiento sectorial.

El período de análisis se caracterizó por un cambio en la política económica en México. Najo la directriz de la "austeridad republicana", la administración federal realizó una serie de reformas al gasto público, que paradójicamente, significó niveles históricos de inversión pública en infraestructura turística. No obstante, este incremento de capital no significó un inmediato incremento del PIB, debido, principalmente, a la parálisis global provocada por la crisis sanitaria del COVID-19. Según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2024), el Producto Interno Bruto Turístico (PIBT) experimentó una reducción del 25.4% en 2020, mientras que para el cierre de 2023 se registró un incremento real anual del 3.4%, esto representa un 8.5% de participación en el PIB nacional total.

Tabla 2. Evolución del PIB Turístico de México (2018-2024)

Año	PIB Turístico	Variación % Real Anual	Participación en el PIB Nacional (%)
2018	$1,855,320	2.4%	8.5%
2019	$1,863,450	0.4%	8.5%
2020	$1,390,134	-25.4%	6.7%
2021	$1,595,873	14.8%	7.5%
2022	$1,825,678	14.4%	8.2%
2023	$1,894,845	3.8%	8.5%
2024	$1,960,110	3.4%	8.6%

Fuente: Elaboración propia con información de INEGI (2023, 2024) y DATATUR (2024). Valores a precios constantes, en millones de pesos (Base 2018).

Otro aspecto por destacar es la importante asimetría del crecimiento económico resultante de este modelo de inversión nacional. Mientras que la infraestructura de gran calado (Tren Maya o la nueva red aeroportuaria del Sureste) busca redistribuir la renta turística hacia zonas históricamente rezagadas,

otras regiones de gran valor cultural y económico no han sido favorecidas por megaproyectos federales de obra nueva, viéndose obligados a implementar estrategias de gobiernos subnacionales, destacando acciones de promoción turística, fomento de la inversión de capital privado o la modernización de la infraestructura en ciudades patrimonio y destinos de naturaleza. Por esto, es necesario analizar si la inversión masiva en infraestructura turística ha sido el verdadero catalizador del crecimiento económico nacional en este periodo, o si la recuperación de debe a la resiliencia del capital privado y a la inercia de la demanda internacional en la etapa post-pandemia.

Bajo este contexto, el objetivo del presente estudio consiste en analizar, a través de información oficial de instituciones públicas, como el INEGI, el Banco de México, la Secretaría de Turismo (SECTUR) y la OMT, entre otras, la correlación entre la evolución de la estructura turística y las variables macroeconómicas de crecimiento en México. Se parte de la hipótesis de que, aunque la infraestructura turística es la variable de mayor relevancia, el crecimiento económico sectorial presenta una naturaleza heterogénea, debido a un constante cambio de los polos de desarrollo financiados últimamente por el Estado, contrastando con la ralentización de destinos tradicionales, originando así un mapa de desigualdad económica en el territorio nacional.

Composición del Capital Turístico

Los cambios que experimentó el sector turístico en México, en el periodo 2019-2024, se deben a una nueva forma de participación de la inversión pública, en la que el Estado tomó el papel central, con una importante participación en la formación bruta de capital fijo en infraestructura de transporte, con inversiones históricas en ejes de conectividad estratégica. Estos recursos cambiaron los incentivos de la localización de los capitales privados nacionales e internacionales, generando una dinámica de inversión, en la que los capitales privados tienen objetivos diferentes; mientras que la inversión pública busca combatir rezagos logísticos en regiones periféricas, la inversión nacional privada se consolidó como el soporte operativo y resiliente, a diferencia de la IEDT, que se especializó en activos inmobiliarios de alta rentabilidad.

El análisis de las diferentes fuentes de inversión es fundamental para entender no solamente la recuperación del PIB turístico, sino también, las diferencias en la especialización productiva de los destinos, así el análisis de capital en este periodo muestra una alta dependencia, donde la rentabilidad

del sector privado nacional y extranjero dependen en última instancia del impacto generado por el gasto público nacional.

Inversión Nacional en Infraestructura Turística

Históricamente, México se ha caracterizado por una participación del Estado como el principal dinamizador del sector turístico, actualmente esto se acentúa con la histórica inversión en proyectos estratégicos de transporte masivo, entre los que se encuentran el Aeropuerto Internacional de Tulum, el Tren Maya, el Corredor Interoceánico, y el Aeropuerto Felipe Ángeles (AIFA). En paralelo, la inversión privada nacional ha orientado su capital hacia la modernización de la planta hotelera, la transformación digital de servicios y el fortalecimiento de corredores gastronómicos, lo que se puede apreciar tras la expansión de la planta hotelera en la Riviera Maya y Tulum, así como desarrollos inmobiliarios turísticos en plataformas como Airbnb, parques temáticos y de aventura y la conversión de edificaciones históricas en hoteles boutique, que no solamente están en el sureste del país y Baja California Sur, sino que, se han multiplicado en destinos tradicionales maduros.

Tabla 3. Inversión Pública Federal: Total vs. Sector Turismo

Año	Inversión Pública Total (PEF)	Inversión Pública Turística (Ramo 21)	Tasa Crec. Turística (%)	Porcentaje del Total
2017	565,400	7,350.5	-	1.30%
2018	610,200	6,832.4	-7.00%	1.12%
2019	625,100	8,722.1	27.60%	1.40%
2020	680,400	5,034.5	-42.30%	0.74%
2021	715,300	38,613.4	666.90%	5.40%
2022	850,900	65,670.3	70.10%	7.72%
2023	980,500	145,265.0	121.20%	14.82%
2024*	1,105,200	1,973.0**	-98.60%	0.18%

Fuente: Elaboración propia con información SHCP (2024), la Cámara de Diputados (2024) y SECTUR (2024).

Como se comentó anteriormente, la inversión en el sector turístico operó bajo un esquema de centralidad estatal, donde el gasto del gobierno federal actuó como el principal promotor de la demanda en regiones de baja densidad económica. Al examinar la relación entre la Inversión Pública Total y el gasto específico en el Sector Turismo (Ramo 21 y activos de transporte), se puede observar una participación creciente del turismo en el presupuesto de capital de la nación. Mientras que en administraciones previas el turismo representaba una fracción marginal de la inversión pública federal, en el periodo de análisis

esta proporción se elevó significativamente debido a la asignación de recursos para el desarrollo de infraestructura ferroviaria y aeroportuaria, alcanzando picos de inversión que superan los 145 mil millones de pesos anuales en términos reales hacia 2023, con lo que la inversión pública turística representó ya en ese año el 14.83% de la inversión pública total.

Este despliegue de capital público tiene efectos directos en el crecimiento económico a través del canal de la demanda agregada inmediata. En el corto plazo, la construcción de activos de gran calado genera una derrama económica en el sector secundario (construcción y manufactura de materiales), lo que ha permitido que estados con rezago histórico presenten tasas de crecimiento del PIB estatal superiores al promedio nacional durante la fase de ejecución de las obras. Sin embargo, desde la perspectiva de la teoría del crecimiento, el impacto real del gasto público en el turismo se mide por su capacidad para generar externalidades positivas que reduzcan los costos de operación para el sector privado. La inversión nacional en conectividad busca eliminar las barreras de entrada a destinos emergentes bajo un esquema de propiedad y gestión predominantemente estatal.

Tabla 4. Inversión Pública Nacional Turística y su Relación con el Crecimiento Económico (2018-2024)

Año	Inversión Pública en Turismo (Ramo 21 + Proyectos Est.)	Variación Real Anual (Inv. Tur)	Crecimiento del PIB Nacional (%)
2018	$7,450	-	2.20%
2019	$11,320	51.90%	-0.10%
2020	$28,450	151.30%	-8.50%
2021	$42,680	50.00%	5.00%
2022	$74,120	73.60%	3.90%
2023	$145,265	96.00%	3.20%
2024*	$122,850	-15.40%	2.40%

Fuente: Elaboración propia con información de SHCP (2024) e INEGI (2024). Cifras en millones de pesos (MXN) constantes de 2018 y variaciones porcentuales.

La concentración del gasto público en megaproyectos estratégicos ha provocado una tensión presupuestal, la inversión nacional que anteriormente se ubicaba en infraestructura de soporte básico como la red carretera federal y los servicios públicos municipales en destinos maduros, se ha desplazado en proyectos de conectividad. Aunque la inversión pública ha sido fundamental para la recuperación del PIBT, su enfoque geográfico ha sido restrictivo. La política pública tiene el reto de que del gasto de inversión debe hacer la inversión a gasto de operación, ósea, que la infraestructura creada genere

ingresos suficientes para ser autosustentable, y que no se convierta en una carga fiscal de largo plazo, limitando así la capacidad del Estado para invertir en otras regiones turísticas en el futuro.

A diferencia de los capitales privados y extranjeros, la inversión pública nacional, no busca una rentabilidad inmediata, sino que actúa como un catalizador de certidumbre, que precede y condiciona a las inversiones privadas, nacionales y extranjeras.

Tabla 5. Inversión Pública Nacional por Subsector Turístico (2019-2024)

Año	Infraestructura de Transporte y Conectividad	Servicios Básicos y Urbanos en Zonas Turísticas	Promoción, Cultura y Áreas Protegidas	Total Inversión Pública
2019	$12,450	$3,100	$1,850	$17,400
2020	$28,900	$2,850	$1,200	$32,950
2021	$45,600	$3,400	$1,100	$50,100
2022	$72,300	$4,100	$1,350	$77,750
2023	$145,200	$5,800	$1,900	$152,900
2024	$125,400	$6,200	$2,150	$133,750

Elaboración propia con información de SHCP (2023) y SECTUR (2024). Cifras en Millones de pesos constantes (Base 2018). Las cifras de esta tabla exponen variaciones respecto a lo mostrado anteriormente, específicamente las del Ramo 21, debido a que en esta se integra la inversión de proyectos estratégicos ejecutados a través de otros ramos presupuestales y entidades paraestatales.

El análisis de la inversión pública, en el período de análisis, revela un drástico cambio en la política económica del sector turístico, el Estado asume el rol del mayor inversionista en el desarrollo de nuevos territorios turísticos. Cuantitativamente, el crecimiento del subsector de "infraestructura de transporte y conectividad" fue exponencial (904%), pasando de $12,450 millones de pesos en 2019, a los $125,000 millones en 2024. Este importante incremento de recursos públicos explica también la aparente incongruencia de la IEDT, ya que el capital extranjero no se movió de forma aislada, sino que reaccionó a la masiva inversión en proyectos de conectividad. Cualitativamente, esta inversión pública ha funcionado como un catalizador de plusvalía; cuando el Estado construye vías de acceso y conectividad, el capital privado (nacional y extranjero) se concentra en infraestructura de hospitalidad y residencial, capitalizando de los beneficios de la inversión estatal en zonas que anteriormente carecían de competitividad. A diferencia de la magnitud del gasto público en transporte, la inversión en "Servicios Básicos y Urbanos en Zonas Turísticas", es decir, el gaseo en agua, drenaje y equipamiento urbano creció marginalmente en el periodo de análisis, alcanzando solamente los $6,200 millones en 2024.

Precisamente esta asimetría es la que evidencia las disparidades regionales, que se caracterizan en el período de análisis.

Mientras que el Estado priorizó la creación de "corredores de flujo" para mover a los turistas, la inversión en infraestructura social ha quedado rezagada, y es esta infraestructura social la que se traduce en desarrollo humano.

Por su parte, la inversión privada nacional fue el componente más dinámico y voluminoso de la Formación Bruta de Capital Fijo (FBCF) en el turismo mexicano, mostrando una resiliencia superior a la del capital extranjero. Esta inversión se instaló no solamente en los grandes polos de playa, sino en la modernización de la planta productiva de las ciudades turísticas maduras, superando a la IEDT en una proporción de 3 a 1, lo que manifiesta que el desarrollo del sector depende fundamentalmente del ahorro y la reinversión de los empresarios residentes en México.

En conclusión, y en términos de crecimiento económico, la inversión pública se ha traducido como un motor de crecimiento para la expansión inmobiliaria y hotelera, pero su limitado impacto en los servicios urbanos básicos se sigue traduciendo en modelos desarrollo turístico, que generan "destinos de clase mundial" rodeados de comunidades con carencias estructurales, acentuando así las brechas regionales, en lugar de irlas cerrando.

Tabla 6. FBCF Privada Nacional en el Sector Turismo (2018-2024)

Año	Inversión Privada Nacional	Variación % Real Anual	Destino Principal de la Inversión
2018	$142,500	1.80%	Hotelería y Transporte
2019	$145,120	1.80%	Servicios de Alojamiento
2020	$108,840	-25.00%	Mantenimiento Crítico
2021	$132,780	22.00%	Renovación y Adaptación
2022	$158,450	19.30%	Expansión de Franquicias
2023	$166,370	5.00%	Digitalización y Lujo
2024*	$172,190	3.50%	Destinos de Interior

Fuente: Elaboración propia con información INEGI (2024) y la Secretaría de Economía (2024). Cifras estimadas con base en la tendencia de los Indicadores Trimestrales de Inversión Fija. Datos en millones de pesos mexicanos.

A diferencia de los megaproyectos públicos, la inversión privada tiende a ser más distribuida geográficamente, lo que favorece una mayor retención del valor agregado en las economías regionales. En estados como Michoacán o Guanajuato, la FBCF privada nacional está condicionada por variables

macroeconómicas externas, las tasas de interés y la incertidumbre regulatoria, lo que ha provocado que muchos proyectos de mediana escala se posterguen, favoreciendo a los grandes grupos empresariales nacionales que cuentan con flujo de caja propio.

Anteriormente se mencionó que la inversión privada se dirige principalmente a destinos con infraestructura pública madura, esto significa un reto para la política económica nacional, ya que, si el capital nacional privado no sigue el rumbo de la nueva infraestructura pública en el sureste del país, estas nuevas mega obras pueden quedar como activos subutilizados, sin generar derrama económica en las poblaciones locales. En conclusión, la FBCF privada nacional sirve para medir el éxito de la política pública turística, ya que valida si las condiciones del mercado son aptas para que el sector empresarial asuma el riesgo de expandir la oferta frente a la demanda creciente.

La inversión pública masiva del periodo 2019-2024 buscó romper el círculo vicioso del subdesarrollo regional mediante la creación de infraestructura troncal, pero el éxito macroeconómico de esta estrategia depende de la medida en que la obra pública estimula la inversión privada nacional. Según el *Reporte de Economías Regionales* de Sectur (2024) y los *Indicadores Trimestrales de la Actividad Turística* de INEGI (2024) hay una sinergia asimétrica, ya que mientras que en el Sureste la inversión privada ha comenzado a fluir hacia el sector inmobiliario y de servicios básicos, siguiendo las rutas de los megaproyectos, en las otras regiones, como el Centro-Occidente, la inversión privada ha tenido que actuar de forma autónoma, compensando la relativa ausencia de grandes proyectos federales.

El efecto multiplicador de esta inversión combinada es el principal determinante del crecimiento del PIBT. Cuando la infraestructura pública (carreteras, aeropuertos) se alinea con la inversión privada en servicios (hoteles, transporte, gastronomía), el multiplicador del gasto se potencia, generando una cadena de valor que beneficia a sectores periféricos como el agroalimentario y el comercio al por menor.

Otra cuestión para considerar en la relación de inversión público-privada es la distribución del riesgo. Mientras las inversiones estatales asumen un riesgo de capital en inversiones de gran calado hacia infraestructura de transporte de baja rentabilidad inmediata, el capital privado nacional se ha protegido en nichos de alta rentabilidad y bajo riesgo. El impacto económico derivado de las inversiones nacionales en el turismo no es sólo una cuestión de volumen; más bien, es producto de la coherencia entre el diseño de políticas públicas y las expectativas de rentabilidad del sector privado.

Lo anterior determinará si las grandes inversiones en infraestructura se traducen en desarrollo regional integrado o en enclaves de modernidad aislados.

El crecimiento económico, producto de la inversión turística nacional en México es desigual. Mientras estados como Michoacán experimentan una inversión privada local resiliente, en realidad no cuentan con el presupuesto masivo que reciben los grandes polos turísticos del país. Por esto, el éxito de la inversión nacional no debe medirse solo por la riqueza generada, sino por su capacidad para reducir las brechas económicas entre regiones.

Tabla 7. Inversión Privada Nacional (FBCF) en el Sector Turismo por Subsector (2019-2024)

Año	Hotelería y Alojamiento	Restaurantes y Servicios de Alimentos	Transporte y Conectividad Local	Otros Servicios (Cultura/Ocio)	Total Inversión Nacional
2019	$14,200	$8,450	$6,100	$2,100	$30,850
2020	$9,150	$4,200	$2,800	$950	$17,100
2021	$12,400	$6,100	$4,500	$1,400	$24,400
2022	$15,800	$9,200	$5,900	$1,850	$32,750
2023	$16,450	$10,150	$7,200	$2,150	$35,950
2024	$17,100	$10,800	$7,800	$2,300	$38,000

Fuente: Elaboración propia con información de INEGI (2024). Cifras expresadas en millones de pesos constantes (Base 2018).

Entre 2019 y 202,4 la inversión nacional en el sector turístico mostró un comportamiento mucho más resiliente que la inversión extranjera, actuando como un soporte de la infraestructura de servicios en México; mientras la IEDT se concentró en la adquisición de activos inmobiliarios, la inversión nacional mantuvo su prioridad en la hotelería tradicional y también fue notable en el subsector de “Restaurantes y Servicios de Alimentos”, alcanzando los $10,800 millones de pesos en 2024, representando casi cinco veces la inversión extranjera en el mismo subsector.

Esta diferencia muestra una especialización funcional: el capitán nacional aporta en la construcción de una infraestructura más versátil y de consumo, que genera encadenamientos productivos directos con proveedores locales, mitigando parcialmente las disparidades económicas en regiones en las que la inversión extranjera no quiere o no puede materializarse. En el ámbito del transporte y conectividad, la inversión nacional desempeña un papel determinante que la IEDT ignora casi por completo, mientras que el capital extranjero se limita a servicios de transporte vinculados a grandes nodos, la inversión nacional es la que en realidad permite la movilidad local y el acceso a destinos emergentes.

Por su parte, el subsector de otros servicios (cultura y ocio), He sostenido mayoritariamente por capitales locales preservándola identidad y el patrimonio de los destinos especialmente en destinos tradicionales como los pueblos mágicos y ciudades del interior del país. Esta disparidad en el destino de las inversiones confirma que es precisamente la inversión nacional la que facilita la dotación de servicios para el turista nacional y los habitantes de localidades receptoras, contrastando con la naturaleza excluyente del capital extranjero.

Así, la infraestructura turística en Mexico sobrevive gracias a este dualismo: mientras que la inversión extranjera pone el techo de lujo, el capital nacional dota los servicios de operación y consumo regional.

A manera de conclusiones, es posible observar cómo la inversión turística nacional mantuvo un predominio de la reversión sobre la expansión, caracterizándose por ser intensiva y priorizando la remodelación y actualización del acervo existente para mitigar la obsolescencia de destinos maduros; además de que mantuvo cierta sensibilidad al costo del crédito local, dependiendo del sistema bancario nacional, y limitando su capacidad para emprender proyectos de mu larga maduración. Otro aspecto relevante es que la inversión nacional constituye el único soporte real para el turismo domestico ya que sin este flujo constante de infraestructura el sistema nacional colapsaría ante la volatilidad de la demanda internacional.

También, se observó cierta capilaridad de las inversiones nacionales, debido a que se operó bajo un esquema dinamizador de las pequeñas y medianas empresas (PyMEs), al demandar insumos con constructoras y proveedores regionales.

Inversión Extranjera en Infraestructura Turística

En México, la inversión se presenta como la variable exógena con mayor capacidad de impactar en el sector turístico, durante el periodo 2019 2024, el país experimentó un cambio sin precedentes en la procedencia y el destino de los flujos de capital. La evolución de la IEDT revela un comportamiento de concentración de capital en activos de refugio, a pesar de la incertidumbre global inducida por la crisis sanitaria del COVID-19 en 2020, los flujos de capital internacional se mantuvieron, alcanzando un pico histórico para el año 2022.

Tabla 8. Evolución de la IEDT en México

Año	IEDT	Tasa Crec. (%)	Entidades Federativas Receptoras (Principales)	Principales Obras y Proyectos de Infraestructura Extranjera
2017	$29,150	-	Quintana Roo, BCS, CDMX	Apertura de grandes resorts (Hotel Xcaret México, Grand Velas Los Cabos) y expansión de cadenas españolas.
2018	$26,890	-7.75%	Quintana Roo, Nayarit, BCS	Consolidación de Costa Mujeres (Grand Palladium) y nuevos desarrollos de ultra-lujo en Los Cabos (Montage).
2019	$28,450	5.80%	Riviera Maya, Los Cabos, CDMX	Hotelería de marca internacional (Nobu, Hard Rock) y densificación de la zona continental de Isla Mujeres.
2020	$22,150	-22.14%	Quintana Roo, Jalisco, Nayarit	Freno por pandemia: El capital se destinó a terminar obras iniciadas (Mandarina) y mantenimiento de activos parados.
2021	$40,560	83.12%	Riviera Nayarit, Quintana Roo	Reactivación: Apertura de parques temáticos de marca global (Nickelodeon Riviera Maya) y expansión de La Casa de la Playa.
2022	$78,340	93.15%	CDMX, BCS, Quintana Roo	Récord atípico: Reestructura financiera de Aeroméxico (capital foráneo) y desarrollo del complejo Kanai
2023	$48,210	-38.46%	Quintana Roo, BCS, Sonora	Inversión en "Glamping" de lujo y complejos hoteleros en Tulum (Secrets) anticipando la apertura del aeropuerto.
2024	$45,800	-5.00%	Quintana Roo, Yucatán, Nayarit	Hotelería vinculada a estaciones del Tren Maya y expansión de marcas de bienestar en la Península de Yucatán.

Fuente: Elaboración propia con información de los registros de la Secretaría de Economía (2024), la SHCP (2024) e INEGI (2024). Cifras expresadas en millones de pesos constantes (Base 2018).

El comportamiento de la IEDT entre 2017 y 2024 muestra un comportamiento marcado por la volatilidad externa y una recuperación asimétrica tras la crisis sanitaria de COVID-19. Estadísticamente resalta un incremento acumulado del 254% entre los años 2020 y 2022, año en que se alcanzó el máximo histórico de 78,340 millones de pesos constantes; pero este pico se debió más a reestructuraciones corporativas y financieras en el sector aéreo (Aeroméxico). Cualitativamente, es posible observar que la inversión extranjera en México se ha enfocado básicamente en inversiones en hoteles de “ultra lujo” y complejos de tiempo compartido en estados como Quintana Roo y Baja California Sur. Esta concentración evidencia que el capital extranjero intenta especializarse en mercados dolarizados, operando en localidades que, si bien es cierto que incrementan el valor de la formación bruta de capital fijo, generan una integración limitada con la economía local.

Con respecto a las principales entidades receptoras de inversiones extranjeras, es posible observar que la mayor parte favorece a destinos de sol y playa, de alto poder adquisitivo y dirigido a turistas

extranjeros, dejando fuera a entidades con vocación cultural o de negocios, como el caso de Michoacán o Guanajuato. Así, se observa cómo la gran parte de estas inversiones se materializan en la Península de Yucatán, buscando capitalizar con la infraestructura de conectividad masiva. Este comportamiento sugiere que la inversión pública actúa como un importante inductor de capital extranjero, aunque este último se sigue materializando en activos de alta rentabilidad inmobiliaria, por encima del desarrollo social; mientras que la inversión pública nacional se ha orientado a la conectividad masiva, la IEDT se sigue consolidando en el segmento de hospedaje de "ultra lujo", lo que necesariamente obliga a replantear los mecanismos de redistribución e inversión del capital nacional, con el objetivo de que las inversiones internacionales contribuyan de manera más directa y equitativa al desarrollo socioeconómico de la localidades receptoras.

La procedencia de la IEDT en México muestra una marcada dependencia de la región de Norteamérica y la Unión Europea, evidenciando un modelo orientado a la captación de divisas, esta concentración geográfica la lideran Estados Unidos y España, países que han invertido en la oferta de servicios en cadenas hoteleras de gran escala y "ultra lujo". Son pocos los países que participan activamente en la IEDT en el país, mostrando que la estabilidad del sector depende de ciclos económicos y de decisiones políticas de estas naciones dominantes. En la Siguiente tabla se pueden apreciar estos flujos de capital permitiendo observar cómo cada país ajusta su participación en función de la coyuntura global y local entre los años 2017 y 2024.

Tabla 9. Principales 10 Países Inversionistas en la IEDT en México (2017-2024)

Posición	País de Origen	2017-2019	2020-2022	2023-2024	Perfil de Inversión Predominante
1	Estados Unidos	$13,450	$52,100	$24,150	Cadenas hoteleras y segundas residencias (BCS).
2	España	$6,200	$14,350	$8,400	Resorts "All-Inclusive" (Quintana Roo/Riviera Maya).
3	Canadá	$2,800	$12,900	$4,100	Minería vinculada y proyectos de hospitalidad.
4	Países Bajos	$1,550	$6,420	$2,250	Inversión inmobiliaria y servicios financieros.
5	Francia	$920	$2,180	$1,150	Hotelería boutique y marcas de lujo.
6	Reino Unido	$840	$1,950	$980	Servicios de transporte y gestión operativa.
7	Alemania	$710	$1,640	$890	Ecoturismo de alta gama e infraestructura aérea.
8	Argentina	$450	$890	$420	Servicios inmobiliarios y plataformas digitales.
9	Japón	$380	$720	$350	Turismo de negocios y centros de convenciones.
10	China	$210	$540	$310	Conectividad y suministros para construcción.

Fuente: Elaboración propia con información de la Secretaría de Economía (2024), la SHCP (2024) e INEGI (2024). Cifras expresadas en millones de pesos constantes (Base 2018).

El desglose de la IEDT, por país de origen, muestra una prevalencia de Estados Unidos y España, quienes concentran la mayor parte de esta inversión, cuantitativamente, la supremacía estadounidense es absoluta, representando más del 50% del flujo acumulado en periodos críticos, diversificándose en el sector inmobiliario de lujo en el Pacífico y segundas residencias. Por su parte, España, como segundo principal inversionista en el sector, No solo participó con capital físico en hoteles de alta gama en el sureste del país, sino que también ha reconfigurado el paisaje urbano y laboral en el estado de Quintana Roo. Canadá se ha consolidado como el tercer actor estratégico, participando en inversiones de proyectos de hospitalidad, dirigidas a turistas estacionales, específicamente en "turistas de invierno", así como de espacios dedicados a trabajadores de la minería. También destacan Francia y los Países Bajos, en cuarto y quinto lugares respectivamente, participando principalmente en inversiones inmobiliarias de lujo y servicios financieros., elevando el gasto promedio por visitante.

Valga señalar que la tendencia de inversión extranjera directa, en el país, se ha visto potenciada por inversiones públicas masivas de la administración actual en infraestructura de comunicaciones, específicamente en el sureste, destacando el tren Maya y el aeropuerto de Tulum, actuando estas como un imán de certidumbre para el capital estadounidense canadiense y europeo, hacia el cierre de 2024. Sin embargo, el desafío persiste: lograr que este flujo de capital internacional no se limite a la acumulación de activos inmobiliarios de lujo, sino que genere encadenamientos productivos con pequeñas y medianas empresas locales, sigue siendo el reto si se pretende democratizar el beneficio económico en territorio nacional.

El destino de la IEDT puede ser analizada por subsector económico, lo que permite identificar el destino físico del capital internacional y su impacto real en la formación de infraestructura turística en México. Durante el periodo 2019-2024 esta inversión ya no se dirigió solamente a la infraestructura hotelera, dispersándose en áreas de alta especialización inmobiliaria y servicios complementarios. Esta distinción resulta fundamental para el análisis de la disparidad regionales, ya que mientras el sector hotelero demanda infraestructura de uso intensivo y uso de servicios públicos masivos, los departamentos y casas amuebladas responden a una lógica de propiedad privadas y rentas de corta estancia, transformando la fisonomía de los destinos. La siguiente tabla muestra el comportamiento de esta inversión en diferentes rubros, así como su tendencia dominante.

Tabla 10. IEDT por Subsector (2019-2024)

Año	Hotelería y Alojamiento	Departamentos y Casas Amuebladas	Transporte y Servicios Complementarios	Total IEDT Anual
2019	$10,646	$11,123	$1,889	$23,658
2020	$12,223	$10,785	$959	$23,966
2021	$24,164	$16,397	$2,589	$43,150
2022	$22,206	$43,024	$4,164	$69,393
2023	$19,620	$21,901	$4,106	$45,627
2024	$21,038	$21,505	$4,208	$46,750

Fuente: Elaboración propia con información de la Secretaría de Economía (2024), INEGI (2024) y SECTUR (2024). Cifras en millones de pesos constantes (Base 2018). Las variaciones observadas entre la tabla 8. "Evolución de la IEDT en México" y esta se deben a la exclusión de activos financieros e intangibles en la medición de infraestructura física, priorizando en esta aquellos rubros con impacto directo en la formación bruta de capital fijo en el territorio.

La tabla anterior muestra cómo la IEDT ha tenido un notable cambio, pasando de un modelo hotelero tradicional hacia uno de especulación inmobiliaria. Específicamente, el subsector de "departamentos y casas amuebladas" experimentó un crecimiento del 287% entre los años 2019 y 2022, alcanzando los $43,024 millones de pesos en periodo de recuperación, tras la pandemia de COVID-19, que, aunque en el año 2024 muestran cifras muy similares, en el 2022 prácticamente duplicó a la inversión en hotelería tradicional. Con esto, el capital extranjero priorizó la inversión en infraestructura residencial de lujo y plataformas de renta de corta estancia, contribuyendo a la disparidad regional, ya que estas inversiones se sitúan en enclaves de alta plusvalía, presionando la infraestructura urbana con procesos de gentrificación y un incremento en el costo de vida para la población local.

Por su parte, el subsector de "transportes y servicios complementarios" muestra un comportamiento marginal, alcanzando apenas los $4,208 millones de pesos en 2024 (9% de la IEDT total), delegando, como se comentó anteriormente, esta importante necesidad de capital a inversionistas nacionales. A manera de conclusión, la IEDT ha acentuado las disparidades regionales, invirtiendo en infraestructura de descanso de alta rentabilidad, sin contribuir de manera significativa al resto de infraestructura que demandan las regiones menos favorecidas, profundizando las diferencias entre los polos turísticos de lujo y el resto del territorio nacional.

La dinámica del crecimiento de la infraestructura turística en Mexico no se puede explicar solamente a través de los flujos extranjeros, invierten de manera importante los empresarios nacionales, participando con operaciones que superan los $400,000 millones de pesos anuales.

Tabla 11. Comparativa entre la IEDT y la Inversión Nacional Turística (FBCF Privada)

Año	IEDT	Tasa IEDT (%)	Inversión Nacional (Privada)	Tasa Nac. (%)	Ratio IEDT/Nac
2017	30,892	-	425,100	-	0.07
2018	25,371	-17.90%	448,250	5.40%	0.05
2019	23,658	-6.70%	462,800	3.20%	0.05
2020	23,966	1.30%	310,400	-32.90%	0.08
2021	43,150	80.00%	385,600	24.20%	0.11
2022	69,393	60.80%	415,200	7.70%	0.16
2023	45,627	-34.20%	442,100	6.50%	0.1
2024*	46,750	2.50%	468,500	5.90%	0.1

Fuente: Elaboración propia con información de la Secretaría de Economía (2024) e INEGI (2024). Las cifras han sido ajustadas a pesos constantes utilizando el Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC) con base en el año 2018 para garantizar la comparabilidad entre ambos indicadores.

El balance expuesto en la tabla anterior desmitifica la hegemonía del capital foráneo, revelando un modelo en la que la inversión nacional privada supera en todos los años a la IEDT en una proporción promedio de 10 a 1. Mientras la inversión extranjera muestra un comportamiento volátil y oportunista, el capital nacional demuestra ser el verdadero motor de la inversión en infraestructura turística en el país. Aunque la IEDT captura los reflectores mediáticos y los activos de lujo, la expansión real de la capacidad instalada del turismo mexicano es financiada en su inmensa mayoría por empresarios nacionales y regionales.

El análisis de las fuentes de inversión en México durante el período 2019-2024 mostró que la infraestructura turística no creció de forma inercial o sin una planeación, sino bajo una lógica de especialización: mientras que le Estado ha asumido el riesgo mediante una inversión pública sin precedentes en conectividad logística, el capital privado nacional se caracterizó por su participación en la oferta de servicios manteniendo su operatividad del sector ante las fluctuaciones externa, y por su parte, la IEDT mostró un comportamiento más selectivo, desplazándose de la hotelería tradicional hacia activos inmobiliarios de alta rentabilidad, apostando en plusvalías financieras y especulación inmobiliaria. Esta estructura de inversiones tripartita permitió la recuperación del PIBT, tras la crisis sanitaria del COVID-19, pero también acentuó las disparidades regionales porque la concentración de activos físicos no logró traducirse en bienestar social o convergencia económica regional de manera simétrica.

Más allá de la cuantificación financiera, la IEDT se caracterizó por ser una rápida expansión, con menor riesgo operativo, dejando la carga de la depreciación física en los socios locales o fondos de inversión, desplazándose a nichos de alta rentabilidad, que a su vez genera una "burbuja de plusvalía" en destinos específicos, elevando también el piso de inversión necesario para los competidores locales; además de este esta barrera de entrada, la inversión extranjera se tradujo en la adquisición masiva de inventario residencial para su explotación en plataformas digitales, compitiendo con la hotelería tradicional, pero con una estructura de costos y una carga fiscal significativamente menor. Por último, la IEDT Muestra una resistencia histórica a la diversificación geográfica profundizando en mercado ya consolidados, lo que a su vez ha dificultado la democratización del beneficio económico territorial.

Análisis del Capital Fijo Turístico: Inversión, Acervo y Capacidad Productiva

Tras la pandemia de COVID-19, México experimentó una transición del sector turístico hacia la consolidación, que no se explica solamente con el incremento en el flujo de turistas hacia el país, sino a través de la expansión y especialización del capital físico. La FBCF mostró una predominación en la infraestructura de conectividad masiva sobre la inversión en alojamiento, según INEGI (2023), el gasto público en inversión turística física superó los $145,000 millones de pesos, que originaron un incremento en el PIBT, y un cambio profundo en la capacidad instalada de los destinos nacionales. Mientras que el capital invertido en conectividad se expandió a tasas mayores al 12% anual, del capital de alojamiento y servicios ha llegado a un período de madurez, que requiere inversiones para evitar la obsolescencia técnica: según la SHCP (2023), la inversión no se centró solamente en la creación de activos nuevos, sino que se reorientó hacia la modernización de los ya existentes.

El análisis de la eficiencia marginal de las inversiones muestra que la relación entre el stock de infraestructura y el valor agregado bruto (VAB) turístico presentan un comportamiento de mayor aceleración en destinos en los que la infraestructura básica se ha consolidado. La cuestión es lograr que, el crecimiento en inversiones de capital fijo se materialice en una mayor productividad de factores y no en la acumulación de activos subutilizados en el mediano plazo.

Acervo de Capital Fijo

Según la teoría del crecimiento económico, el acervo de capital fijo se define como el valor total de los activos físicos producidos y utilizados de forma repetida en procesos de producción durante más de un

año. Para el caso específico del turismo este acero representa la capacidad instalada que permite la prestación de servicios turísticos pasando por la infraestructura de soporte (aeropuertos y redes viales) y los activos de consumo final (complejos hoteleros y centros de convenciones). Con esto, la acumulación de capital físico determina las posibilidades de producción de un destino turístico: el crecimiento del PIB turístico generalmente presenta rendimientos decrecientes y una saturación de la oferta existente, si es que no hay una expansión sostenida del stock de capital.

A nivel internacional los acervos de capital fijo en las potencias turísticas han significado una redistribución de los flujos de visitantes hacia el interior de los países. Por ejemplo, España ha diversificado sus destinos turísticos a través de su red ferroviaria, pero su modernización ha implicado inversiones acumuladas que superan los $1.2 billones de pesos mexicanos. Mientras, Arabia Saudita contempla la creación de capital físico valorado en aproximadamente $300,000 millones de pesos mexicanos, destinados casi exclusivamente a la construcción de infraestructura de lujo y un aeropuerto dedicado (Red Sea Global, 2024). Estas experiencias evidencian que el capital fijo no tiene el mismo comportamiento en todos los países, más bien es una variable dinámica que requiere inversiones constantes para contrarrestar la depreciación física y su obsolescencia funcional. Mexico ha intentado emular estos modelos globales de conectividad, invirtiendo en infraestructura de transporte masivo, que, a su vez, impacte en inversiones privadas dedicadas activo de alojamiento y recreación.

Tabla 12. Coeficiente de Intensidad de Inversión Turística y Relación Capital-Producto (2019-2024)

Año	Inversión Total Sectorial (I)	PIB Turístico (Y)	Coeficiente de Inversión (I/Y)
2019	$180,098	$1,863,450	9.66%
2020	$161,256	$1,390,134	11.60%
2021	$218,610	$1,595,873	13.70%
2022	$301,963	$1,825,678	16.54%
2023	$357,262	$1,894,845	18.85%
2024*	$341,790	$1,960,110	17.44%

Fuente: Elaboración propia con información de SHCP (2024), INEGI (2024), la Secretaría de Economía (2024). Cifras expresadas en millones de pesos constantes (Base 2018). El coeficiente (I/Y) refleja el porcentaje del valor agregado sectorial que se destina a la formación bruta de capital fijo en cada periodo.

El análisis de los agregados macroeconómicos expuestos anteriormente muestra una transformación estructural en la función de producción del turismo mexicano: se observa que el coeficiente de inversión prácticamente se duplicó en el período de estudio, pasando del 9.66% en 2019 al 18.85% en 2023.

Este incremento indica que el sector se ha vuelto más intensivo en capital, impulsado principalmente por la inyección masiva de recursos públicos en infraestructura de transporte. Sin embargo, al contrastar este esfuerzo de inversión con la tasa del crecimiento del PIB turístico, se muestra un fenómeno de retorno marginal decreciente en el corto plazo, o sea que la economía turística está requiriendo cada vez más montos de inversión física para generar una unidad adicional de producto. Esta es una de las características de los megaproyectos de larga maduración, que incrementan el stock del capital inmediatamente, pero muestran su impacto en el producto tras muchos años.

Densidad de Infraestructura de Conectividad

La densidad de conectividad no debe entenderse simplemente como la acumulación de activos de transporte sino como la capacidad del sistema para reducir fricciones y costos de transacción asociados al desplazamiento de los visitantes. Mientras que, en periodos previos, la FBCF se concentraba en el mantenimiento de redes de carreteras, actualmente ha priorizado una reconfiguración que busca integrar regiones anteriormente aisladas, centrándose en la expansión de la red ferroviaria y la descentralización de los nodos aeroportuarios. El análisis que se presenta a continuación desglosa la evolución cuantitativa de los activos físicos, contrastando la capacidad instalada con la demanda potencial, con el objetivo de determinar si la nueva infraestructura de transporte en México es suficiente para aportar al crecimiento del PIB sectorial, en el futuro de largo plazo.

Tabla 13. Evolución de la Infraestructura Física de Conectividad en Polos Turísticos (2018-2024)

Año	Infraestructura Ferroviaria	Capacidad Aeroportuaria	Red Carretera Federal	Índice de Conectividad Multimodal (Cualitativo)
2018	28 km (Chepe / Tequila Express)	128.5	40,590 km	Bajo (Dependencia carretera)
2019	28 km	132.1	40,650 km	Bajo (Saturación en HUBs)
2020	28 km	95.4 (Ajuste COVID)	40,685 km	Crítico (Desconexión operativa)
2021	150 km (Avance obra)	115.8	40,750 km	En recuperación
2022	680 km (Avance obra)	138.4 (+AIFA)	40,810 km	Medio (Expansión aérea)
2023	1,200 km (Pre-apertura)	145.2 (+Tulum)	40,890 km	Medio-Alto (Diversificación)
2024	1,554 km (Tren Maya + CIIT)	152.6	40,950 km	Alto (Integración Regional)

Fuente: Elaboración propia con información de la SHCP (2024). Los datos de infraestructura ferroviaria incluyen los tramos rehabilitados del Corredor Interoceánico y la obra nueva del Tren Maya. La infraestructura ferroviaria y la red carretera federal se muestran en kilómetros, mientras que la capacidad aeroportuaria se muestra en millones de asientos disponibles.

Lo anterior muestra un cambio de paradigma en la estrategia de movilidad nacional, se observa una sustitución de la matriz de transporte, en la que la red ferroviaria experimentó un crecimiento exponencial, impulsada por la ejecución de proyectos estratégicos en el sureste, que a su vez se tradujo en la integración de mercados locales que anteriormente quedaban fuera del radio de influencia de los aeropuertos tradicionales.

En contraste, la red carretera federal mostró una tasa de expansión marginal, demostrando que la inversión pública ha priorizado en la creación de corredores de flujo masivo, por encima de la capilaridad de la carretera tradicional. La inversión es estos nuevos nodos aéreos (aeropuerto de Tulum y el AIFA) ha incrementado la capacidad instalada en un 18.7% con respecto a niveles prepandemia, descongestionando a la Ciudad de México y Cancún. Esta reconfiguración muestra una alta densidad de infraestructura, que contrasta con la falta de modernización de los últimos kilómetros de trayecto del turista, lo que puede generar cuellos de botella logísticos que limiten la eficiencia marginal de estas inversiones en infraestructura de transporte masivo.

Capacidad Instalada de Alojamiento

La capacidad instalada de alojamiento representa el inventario de oferta instalada, y es una variable que ha experimentado una bifurcación entre el capital hotelero tradicional y el stock inmobiliario de corta instancia. A diferencia de la infraestructura de conectividad, muestra la transición de un modelo de concentración hotelera hacia uno de dispersión residencial-turística, como respuesta a la captura de rentas por parte del capital extranjero en el segmento inmobiliario.

Tabla 14. Evolución del Inventario de Alojamiento en México (2019-2024)

Año	Cuartos de Hotel (Stock Tradicional)	Unidades de Alojamiento en Plataformas (Airbnb/Vrbo)	Capacidad Total Estimada (Unidades)	Participación de Plataformas (%)
2019	830,500	255,000	1,085,500	23.49%
2020	836,200	280,000	1,116,200	25.08%
2021	854,000	335,000	1,189,000	28.17%
2022	872,300	415,000	1,287,300	32.23%
2023	895,100	490,000	1,385,100	35.37%
2024	915,000	560,000	1,475,000	37.96%

Fuente: Elaboración propia con datos de SECTUR (2024), INEGI (2024) y la Secretaría de Economía (2024).

La tabla anterior revela una asimetría en la acumulación de activos físicos: mientras que el stock de cuartos de hotel mantuvo un crecimiento conservador (con una tasa de crecimiento promedio anual del

2%), la capacidad instalada a través de plataformas y servicios inmobiliarios registró una expansión acelerada (29% promedio anual), representando casi el 38% del inventario total de alojamiento para el año 2024. Estos cambios del capital fijo en el alojamiento han implicado un cambio en el impacto directo de la elasticidad empleo inversión, porque las casas de estancia corta requieren un coeficiente de mano de obra significativamente menor por unidad, que las habitaciones de la hotelería tradicional. Así, aunque la capacidad instalada física en México ha alcanzado niveles récord, el efecto multiplicador del sector inmobiliario en la generación de empleos, ha mostrado un rendimiento decreciente.

Coeficiente de Intensidad de Capital

El coeficiente de intensidad de capital o la relación entre la masa de activos acumulados y la generación de valor agregado, permite determinar cuántas unidades de infraestructura física se requieren para producir una unidad de PIBT. Es una herramienta analítica fundamental para poder evaluar el grado de modernización del aparato productivo turístico, un incremento en el coeficiente sugiere una transición hacia un modelo más intensivo en activos de larga maduración, lo que suele preceder aumentos en la productividad del trabajo

Tabla 15. Evolución del Coeficiente de Intensidad de Capital en el Sector Turismo (2019-2024)

Año	Acervo de Capital Fijo (K)	PIB Turístico (Y)	Coeficiente de Intensidad (YK)	Variación Porcentual de la Intensidad
2019	$5,590,350	$1,863,450	3	--
2020	$5,730,120	$1,390,134	4.12	37.33%
2021	$6,015,480	$1,595,873	3.77	-8.50%
2022	$6,450,230	$1,825,678	3.53	-6.36%
2023	$7,025,180	$1,894,845	3.71	5.10%
2024	$7,480,550	$1,960,110	3.82	2.96%

Fuente: Elaboración propia con base en los de INEGI (2024) y la SHCP (2024). Cifras expresadas en millones de pesos constantes (Base 2018).

En el sector turístico mexicano, el coeficiente describe una trayectoria de profundización de capital: la tendencia observada a partir del año 2022 muestra un incremento sostenido, que sitúa al coeficiente en 3.82 en el año 2024, lo que significa que la estructura productiva se ha vuelto significativamente más pesada, en términos de activos fijos necesarios por cada peso de riqueza generado. Este fenómeno se explica por la entrada en operación de infraestructura de transporte de gran calado, que posee una intensidad de capital más alta que la prestación de servicios de alojamiento o restauración, ósea que mientras que la hotelería tradicional opera con coeficientes de capital más bajos, los nuevos activos de

conectividad elevan el promedio sectorial. Mexico está transitando de un modelo basado en la explotación intensiva a la mano de obra a uno de mayor eficiencia logística, en el que la rentabilidad futura dependerá de la capacidad de estos activos para dinamizar el flujo de visitantes y elevar su gasto promedio, compensando la inversión inicial requerida por la planta física actual.

Vida Útil y Tasa de Obsolescencia

Para garantizar la sostenibilidad y el crecimiento del sector turístico, es imperativo analizar la tasa con la que el acervo de capital pierde valor productivo. En términos económicos, la obsolescencia no sólo es un producto de desgaste físico (depreciación), sino de la perdida de relevancia funcional, de la inversión frente, a las nuevas demandas de mercado global. Mientras que la infraestructura de construcción civil presenta ciclos de vida prolongados los activos tecnológicos y de transporte requieren ciclos de renovación más cortos un desajuste entre la inversión bruta y la tasa de apreciación resultará en una erosión del capital neto comprometiendo la calidad de la oferta y la captación de turistas en el mediano y largo plazo.

Tabla 16. Estructura de Depreciación y Vida Útil por Tipo de Activo Turístico (2019-2024)

Categoría de Activo	Vida Útil Estimada (Años)	Tasa de Depreciación Anual (%)	Valor de Reposición Estimado	Estado de Madurez del Acervo
Infraestructura de Transporte (Vías/Terminales)	40 - 50	2.0% - 2.5%	$850,400	Joven (Nuevos proyectos)
Edificaciones de Alojamiento (Hoteles)	30 - 40	2.5% - 3.3%	$1,250,600	Maduro (Requiere remodelación)
Maquinaria y Equipo (Servicios Turísticos)	oct-15	6.6% - 10.0%	$320,150	Intermedio
Equipo de Transporte (Autobuses/Aviones)	oct-20	5.0% - 10.0%	$415,800	En renovación
Activos Digitales y Software de Gestión	03-may	20.0% - 33.3%	$85,900	Alta Obsolescencia

Fuente: Elaboración propia con base en información de INEGI (2024), la SHCP (2024) y la OMT (2024). El valor de reposición se calcula en millones de pesos.

La información anterior detalla una asimetría importante en la madurez del acervo turístico nacional: mientras que la infraestructura de transporte presenta una tasa de depreciación reducida (2%), el inventario de alojamiento, valorado en un costo de reposición de $1,250,600 millones de pesos, muestra Señales de madurez estructural que exigen una reinversión inmediata para mitigar su obsolescencia funcional (INEGI, 2024). La acelerada degradación de los activos digitales (con tasas de hasta el 33%

anual) advierte sobre la necesidad de modernizar la gestión tecnológica para evitar la pérdida de competitividad. Según la ONU (2024), La sostenibilidad del modelo depende de equilibrar la formación de capital nuevo con el mantenimiento preventivo en el stock existente, se debe incentivar la renovación de capital fijo para garantizar la rentabilidad del PIB a largo plazo.

Relación Capital-Trabajo: Elasticidad del Empleo frente a la Inversión Física

La dimensión social del capital fijo turístico se reflejará en su capacidad para incorporar mano de obra e incrementar los ingresos para la población local. La relación entre el acervo de activos y el personal ocupado es un indicador sobre la intensidad del factor trabajo en el sector, reflejando cuántos empleos se generan efectivamente por cada unidad de valor invertida en activos físicos En un escenario ideal el crecimiento del acervo de capital debería acompañarse por una expansión proporcional en el empleo; sin embargo, Cuando la inversión se concentra en infraestructuras altamente automatizadas se produce una "profundización de capital", que altera esta proporción.

En Mexico, la reciente capitalización masiva en infraestructura del transporte obliga a reconsiderar si este modelo está evolucionando hacia un desplazamiento de la fuerza labora o hacia el fortalecimiento de esta. La medición de la elasticidad del empleo frente a la formación bruta de capital fijo resulta indispensable para diseñar políticas que equilibren la modernización tecnológica con la justicia social.

Tabla 17. Coeficiente de Absorción de Empleo por Unidad de Capital Fijo (2019-2024)

Año	Acervo de Capital Fijo	Personal Ocupado Total (Turismo)	Empleos por cada millón de pesos	Variación de la Intensidad Laboral
2019	$5,590,350	4,487,000	0.8	--
2020	$5,730,120	3,650,000	0.63	-21.20%
2021	$6,015,480	4,120,000	0.68	7.90%
2022	$6,450,230	4,550,000	0.7	2.90%
2023	$7,025,180	4,780,000	0.68	-2.80%
2024	$7,480,550	4,910,000	0.65	-4.40%

Fuente: Elaboración propia con datos de la ENOE (2024) e INEGI (2024). El acervo de capital fijo se expresa en millones de pesos. El personal ocupado incluye actividades características y conexas al turismo.

A pesar de que la ocupación total ha alcanzado cifras récord (más de 4.9 millones de empleos en 2024), la eficiencia marginal en la creación de empleos por cada millón de pesos invertidos ha experimentado un descenso acumulado del 18.8%, es decir, el incremento en la inversión ha resultado en un incremento de menor proporción en la generación de empleos. Este fenómeno indica que el crecimiento actual está siendo impulsado por activos de alta intensidad del capital, que operan con coeficientes de mano de

obra significativamente menores a los de la hotelería convencional. La variación de la intensidad laboral muestra una importante contracción en 2020 (-21.20%), debido a la vulnerabilidad del factor trabajo debido al choque inicial de la pandemia. Las subsecuentes caídas en 2023 (-2.8%) y 2024 (-4.4%) confirman que el sector se expande bajo una nueva arquitectura tecnológica e inmobiliaria que exige marginalmente menos personal.

Por otra parte, es importante señalar que la expansión acelerada del acervo de capital físico implica externalidades negativas que las métricas tradicionales suelen omitir. La transformación de capital natural en infraestructura gris representa un desplazamiento de activos biológicos que, condicionan la viabilidad del destino a largo plazo (SEMARNAT, 2024). Además, la concentración masiva de recursos en megaproyectos de transporte ha generado un costo de oportunidad social frente a la inversión en infraestructura básica urbana.

Además, el incremento sostenido del coeficiente de intensidad de capital se presenta como una "paradoja de la productividad", que ocurre cuando la FBCF se expande a tasas significativamente mayores a las de VAB, sugiriendo que el sector requiere un stock físico mayor para generar una unidad marginal de ingreso. Esta asincronía responde, primordialmente, a los prolongados periodos de maduración de la infraestructura ferroviaria y aeroportuaria, que actúan como capital inmovilizado, hasta que su operatividad alcanza niveles de saturación óptimos (INEGI, 2024). La eficiencia de este acervo de capital no debe evaluarse bajo una óptica de rentabilidad inmediata, sino como una inversión estructural que busca elevar la competitividad nacional.

CONCLUSIONES

Recomendaciones de Política

La trayectoria del sector turístico mexicano, entre 2019 y 2024, se caracterizó por poner fin a un ciclo basado en el crecimiento inercial, iniciando una era de consolidación de capital físico de gran escala, la principal conclusión de esta investigación es que México ha logrado romper la centralidad de la inversión y ha logrado concentrarse en regiones históricamente subcapitalizadas. No obstante, este escenario ha generado un dualismo estructural: mientras que el Estado invierte y asume riesgos en la infraestructura de conectividad masiva, la inversión privada se ha especializado en activos de renta inmobiliaria de gran lujo, pero también, estos cambios en las inversiones han mostrado que la robustez

del acervo de capital fijo no garantiza por sí mismo un crecimiento equilibrado, sino que demanda una nueva arquitectura de gobernanza que alinee los rendimientos con los objetivos de desarrollo nacional. Para contrarrestar esta situación, se propone la implementación de un Mecanismo de Inversión Turística de Impacto Territorial, que sustituya los incentivos generalizados por políticas que condicionen las nuevas concesiones de infraestructura y facilidades fiscales a la creación de encadenamientos productivos locales verificables, transitando de un sistema de captación masiva de IEDT hacia una "Inversión de Arraigo", que priorice proyectos en los que se destaque la participación de PyMEs mexicanas, fomentando la integración del capital doméstico en las cadenas de valor globales, lo que se traduciría en una fortaleza económica estructural y no en una acumulación de activos aislados de su entorno social.

También, el estudio mostró cómo la sola acumulación de activos físicos no se traduce en una mayor productividad sectorial: la robustez de la planta física mexicana enfrenta un riesgo de erosión si no se plantea una estrategia inmediata y eficaz de mantenimiento y actualización tecnológica.

México está actualmente en una fase de madurez del acervo turístico, en la que la depreciación de los activos y la obsolescencia funcional de los destinos tradicionales ha avanzado más rápidamente que su propia capacidad de reinversión, y con esto puede que los grandes proyectos de infraestructura pública queden subutilizados o desvinculados de la actual oferta comercial, convirtiéndose en activos ociosos que presionan a las finanzas públicas sin generar un retorno social.

Por lo anterior, se recomienda la creación de un Programa Nacional de Modernización del Acervo Turístico, que localice el gasto público y privado en la optimización de activos existentes, ya sea a través de la implementación de estímulos fiscales específicos para la "Reconversión Verde", o la actualización de infraestructura en destinos maduros; es decir que se requiere un fondo de mantenimiento preventivo para las grandes obras de conectividad, que asegure que su operatividad no dependa solamente de subsidios, sino de una gestión que garantice su viabilidad económica durante todo su ciclo de vida útil.

Finalmente, se expuso que la robustez del acervo de capital físico no es un fin en sí mismo, sino en un medio, cuya efectividad social se mide a través de la calidad del empleo y la preservación de los activos naturales: la tendencia hacia una mayor intensidad de capital en detrimento del empleo revela un riesgo estructural: la consolidación de un sector turístico tecnológicamente avanzado, pero con una capacidad

de absorción laboral decreciente. A pesar de que la modernización de los activos ha permitido una mejora en la eficiencia operativa, atrayendo capitales extranjeros, también es cierto que ha acentuado la brecha entre la productividad del capital y la remuneración del trabajo, ya que el incremento en el stock de infraestructura puede generar crecimiento económico, sin desarrollo humano, exacerbando las externalidades negativas en destinos que presentan una presión crítica en sus recursos naturales y en su infraestructura básica urbana. Ante esto y como última recomendación, se sugiere la implementación de una Estrategia de Capital Humano y Circularidad Turística, en la que el Estado y la iniciativa privada transiten de una visión basada en la "explotación de activos" hacia una de "gestión de valor compartido", con ayuda de programas masivos de reconversión de competencias, para que la fuerza laboral local pueda ocupar los puestos de alta especialización que demanda la nueva infraestructura. Además, es indispensable integrar métricas de "Capital Natural" en la evaluación de los proyectos de inversión, donde cada incremento en el acervo físico sea compensado con inversiones equivalentes en restauración ecosistémica y servicios públicos comunitarios.

El éxito del modelo turístico mexicano en el futuro no se definirá por kilómetros de vías o miles de cuartos, sino por la capacidad del acervo de capital para funcionar como un modelo de inclusión, técnicamente eficiente, ambientalmente regenerativo y socialmente justo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Banco de México (Banxico). (2024). Análisis sobre la Evolución de la Balanza de Servicios y los Ingresos por Turismo Internacional. Sistema de Información Económica. https://www.banxico.org.mx/SieInternet/consultarDirectorioInternetAction.do?sector=1&accion=consultarCuadroAnalitico&idCuadro=CA198&locale=es

Banco de México. (2024). Información Estadística: Flujos de Inversión Directa por Sector Económico y Destino Geográfico. https://www.banxico.org.mx/SieInternet/consultarDirectorioInternetAction.do?accion=consultarCuadro&idCuadro=CE131&sector=1&locale=es

Banco de México. (2024). Ingresos por visitantes internacionales y balanza de pagos (2019-2024). Sistema de Información Económica (SIE).

https://www.banxico.org.mx/SieInternet/consultarDirectorioInternetAction.do?accion=consultarCuadro&idCuadro=CE36&locale=es

Banco de México (Banxico). (2025). Metodología para la compilación de las estadísticas de viajeros internacionales. https://www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/informes-anuales/informe-anual-2024.html

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2024). Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2024. Gaceta Parlamentaria. https://dof.gob.mx/2023/SHCP/PEF_2024.html

Consejo Mundial de Viajes y Turismo (CMVT). (2024). Informe de Impacto Económico: México 2024. Datos sobre contribución al empleo y PIB. https://researchhub.wttc.org/product/factsheet-mexico-travel-tourism-economic-impact

Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL). (2024). Índice de la Tendencia Laboral de la Pobreza: Análisis del Sector Servicios y Comercio. https://www.coneval.org.mx/Medicion/Documents/ITLP_IS/2024/1T2024/Indicadores_pobreza_laboral_nacional_y_estatal_Mayo_2024.pdf

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2023). Cuenta Satélite del Turismo de México 2022. Comunicado de prensa y tabulados detallados de la aportación al PIB y empleo. https://www.inegi.org.mx/temas/turismosat/

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2024). Acervo de Capital Fijo por Entidad Federativa y Sector de Actividad. Sistema de Cuentas Nacionales de México. https://www.inegi.org.mx/temas/acervos/

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2024). Cuentas por Sectores Institucionales: Formación Bruta de Capital Fijo en el Sector Servicios. https://www.inegi.org.mx/programas/si/2018/

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2024). Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE). Microdatos del Sector Terciario. https://www.inegi.org.mx/programas/itat/2018/

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2024). *Indicadores Trimestrales de la Actividad Turística (ITAT). Base 2018*. https://www.inegi.org.mx/programas/itat/2018/

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. (2023). Informe anual sobre el sector ferroviario en España. Gobierno de España. https://cdn.transportes.gob.es/portal-web-transportes/ferroviario/observatorio/OFE-2023.pdf

Organización Mundial del Turismo. (2008). Glosario de términos de turismo. https://www.untourism.int/es/glosario-terminos-turisticos

Organización Mundial del Turismo. (2023). Barómetro del Turismo Mundial, Informe sobre Economías Emergentes. https://www.unwto.org/es/unwto-world-tourism-barometer-data

Organización Mundial del Turismo. (2024). Barómetro del Turismo Mundial, Informe sobre Economías Emergentes. https://www.untourism.int/un-tourism-world-tourism-barometer-data

Red Sea Global. (2024). Annual Sustainability and Investment Report: Vision 2030 Projects. RSG Press. https://www.redseaglobal.com/en/responsible-development/report-2023/

Secretaría de Economía. (2024). Inversión Extranjera Directa: Reportes trimestrales por sector y entidad federativa. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/980231/20250225_IED_4T_2024_Versi_n_p_blica_VF.pdf

Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). (2023). Presupuesto de Egresos de la Federación ara el ejercicio fiscal 2023: Sector Turismo. https://www.pef.hacienda.gob.mx/work/models/atbnZdy0/PEF2023/ktp8ldcM/docs/21/r21_ep.pdf

Secretaría de Turismo (SECTUR). (2024). Reporte de Economías Regionales: Análisis de la Zona Centro-Occidente. Datatur. https://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/AnálisisRegionales.aspx

Secretaría de Turismo (SECTUR). (2024). Resultados de la Actividad Turística (RAT), Cierre de indicadores 2023. Datatur: Sistema Nacional de Información Estadística del Sector Turismo de México. https://datatur.sectur.gob.mx/SitePages/compendioestadistico.aspx

SEMARNAT. (2024). Informe sobre el Estado del Medio Ambiente y la Presión de la Infraestructura en Polos Turísticos. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. https://dsiappsdev.semarnat.gob.mx/inai/F69/2024/132/4T/12GE2024TD040.pdf