

Infraestructura para el desarrollo productivo de México: ¿Gastar más o invertir mejor?

Productive Infrastructure for Mexico's Growth: Increase Spending or Invest More Efficiently?

Yoli Ineira*

Rodrigo Aliphat**

42

Palabras clave

*Gasto en infraestructura
desarrollo productivo
política industrial*

Keywords

*Infrastructure expenditure
productive development
industrial policy*

Jel: H54, O25, O18

* Estudiante de la Maestría en Desarrollo del CIDE. Perteneció al programa de becarios de investigación de la División de Estudios sobre el Desarrollo (DED) del CIDE. Cursó la licenciatura en Economía en la UNAM. Sus líneas de investigación incluyen desarrollo económico, política industrial, desigualdad y género.

** Mexicano, profesor investigador de la División de Estudios sobre el Desarrollo del CIDE y profesor de asignatura de la Facultad de Economía de la UNAM. Doctor en Economía por la UNAM es especialista en política industrial, desarrollo productivo y macroeconomía de economías emergentes.

Resumen

Este documento analiza el gasto en infraestructura para el desarrollo productivo en México, centrándose en las estrategias de inversión adoptadas por diferentes administraciones en las últimas décadas. Mientras que los sexenios previos a 2018 priorizaron proyectos orientados al mercado para atraer inversión, a menudo en detrimento de la integración regional, la administración de 2018-2024 adoptó un enfoque centrado en la intervención estatal para fomentar el crecimiento económico y reducir desigualdades regionales. A pesar de una reducción en el gasto en infraestructura, esta administración demostró que un uso eficiente de los recursos puede ser altamente efectivo, tal como lo evidencia el crecimiento económico del 3.9% en 2023, superando las tasas observadas en economías avanzadas. El estudio compara los costos de proyectos emblemáticos y sus efectos en las expectativas de crecimiento económico, subrayando la importancia de una política de infraestructura que combine desarrollo productivo local para promover un crecimiento económico sostenido.

Abstract

This document examines infrastructure spending in Mexico, focusing on the investment strategies implemented by previous administrations. Prior to 2018, administrations emphasized market-oriented projects aimed at attracting investment, often at the expense of regional integration. In contrast, the 2018-2024 administration adopted a state-driven approach, aimed at stimulating economic growth and addressing regional inequalities. Despite a reduction in overall infrastructure spending, this administration demonstrated that efficient resource allocation can be highly effective, as evidenced by the 3.9% economic growth achieved in 2023, surpassing the rates seen in advanced economies. The study evaluates the costs of key infrastructure projects and their impact on economic growth expectations, highlighting the importance of an infrastructure policy that integrates local development to foster sustainable economic growth.

Introducción

La infraestructura ha sido un pilar fundamental para el desarrollo económico de México, con políticas que han oscilado entre enfoques orientados al mercado, priorizando la atracción de inversión extranjera, y enfoques más recientes que favorecen una intervención estatal directa para garantizar un desarrollo más equitativo y sostenible. Mientras que las administraciones anteriores se centraron en proyectos que mejoraron la competitividad internacional, pero ampliaron las desigualdades regionales; la administración actual ha demostrado que un uso más eficiente de los recursos públicos puede afectar el crecimiento económico y reducir las disparidades regionales.

Este estudio examina cómo el gasto en infraestructura ha influido en el desarrollo productivo y la distribución regional de beneficios en México, analizando las estrategias adoptadas por diferentes administraciones. Se compara el enfoque de administraciones pasadas, que se centraron en atraer inversión extranjera y mejorar la competitividad mediante grandes proyectos orientados al mercado, con el enfoque de la administración actual, que prioriza la intervención estatal directa para reducir desigualdades regionales.

El documento se estructura en cinco secciones. Primero, se revisa la literatura sobre las reformas económicas y sus impactos. En seguida, se examina la evolución de la inversión en infraestructura bajo distintas administraciones, destacando las prioridades y resultados de cada una. Finalmente, se evalúan los resultados recientes y se compara el impacto de los proyectos de infraestructura del actual gobierno con los de administraciones anteriores.

Entre las principales conclusiones destaca que, a pesar de una disminución en el gasto

total en infraestructura, el uso más eficiente de los recursos en proyectos estratégicos durante el periodo de 2018-2024 ha generado un crecimiento económico notable, como lo refleja el aumento del 3.9% del PIB en 2022, superando a economías como la de Estados Unidos y Brasil.

1. Revisión de literatura

En los sexenios posteriores a la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), México implementó diversas reformas estructurales, entre las cuales destacó la Reforma Energética, que abarcó los sectores eléctrico e hidrocarburos. Estas reformas se fundamentaron en la premisa de que la desregulación era el cambio estructural necesario para corregir las distorsiones económicas existentes y, consecuentemente, mejorar los niveles de empleo y salarios (Weller, 2000, p. 13). Desde su concepción, el paquete de reformas promovido se caracterizó por favorecer una agenda orientada al libre mercado y una apertura significativa a la inversión extranjera, abarcando mercados de bienes y servicios, laborales y de capital. Se trataba de un “programa” integral que contrastaba con la estrategia de crecimiento impulsada por el Estado. En México, este conjunto de medidas fue conocido como el “programa de cambio estructural” (Vargas, 2015).

La agenda de políticas neoliberales implementadas tras la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) se centró en la expansión de las exportaciones como vía para la recuperación económica. Este enfoque se basó en la idea de que la liberalización del comercio y la apertura a la inversión extranjera directa serían suficientes para corregir las distorsiones económicas estructu-

rales. Sin embargo, estudios como los de Sachs (1987) y Johnson (1982) demuestran que los países asiáticos que lograron un crecimiento sostenido lo hicieron bajo modelos que combinaban políticas de exportación con estrictos controles sobre las importaciones y la movilidad de capitales. Este contraste sugiere que las reformas implementadas en México podrían no haber considerado adecuadamente la importancia de políticas industriales previas y la inversión en infraestructura clave para sostener un crecimiento equilibrado y autosuficiente.

Las reformas energéticas implementadas generaron preocupaciones en torno a la soberanía energética y el desarrollo productivo del país. Estas inquietudes surgen de la creciente dependencia de la importación de productos energéticos, como la gasolina, en lugar de promover la producción local a través del desarrollo de infraestructura, como la construcción de refinerías. Este enfoque pone en duda la viabilidad a largo plazo de una economía que depende de importaciones para satisfacer sus necesidades energéticas, lo que podría aumentar su vulnerabilidad en el contexto global. Según Samoiluk et al. (2024), la dependencia de las importaciones y la insuficiente capacidad local para generar energía colocan a México en una posición vulnerable dentro del mercado energético global, afectando tanto la calidad del suministro energético como la soberanía energética del país. Estas preocupaciones no son meramente teóricas; la experiencia de otros países muestra que la excesiva dependencia de importaciones energéticas puede acarrear consecuencias negativas para el desarrollo económico local, incluyendo un impacto adverso en el bienestar económico de la población debido al aumento en los precios de los productos básicos (Dieperink y Maas, 2012).

El enfoque de libre mercado ha influido en decisiones cruciales sobre la política fiscal en México, como la elección entre aumentar la deuda pública para financiar proyectos o adoptar un enfoque de austeridad limitando los gastos no esenciales. En contraste, el modelo de Estado desarrollador (Romero y Berasaluce, 2019; Bresser-Pereira, 2019) ha priorizado consistentemente el equilibrio fiscal dentro de un marco donde el Estado juega un papel activo en la economía. En este contexto, el gobierno enfrenta la disyuntiva de endeudarse para financiar proyectos de desarrollo en sectores estratégicos, como la energía y la infraestructura, o aplicar medidas de austeridad para evitar un incremento excesivo de la deuda. Este modelo se caracteriza por el control estatal en sectores clave, permitiendo al gobierno dirigir la inversión y las decisiones de financiamiento con el objetivo de mantener la estabilidad económica y asegurar el desarrollo a largo plazo. Un ejemplo de esta estrategia es China, donde el gobierno ejerce un control significativo sobre las empresas estatales en sectores clave, utilizando la planificación centralizada para guiar las decisiones de inversión y mantener el crecimiento económico a pesar de las fluctuaciones del mercado global (Mattlin, 2007). Además, esta planificación permite al Estado priorizar sectores clave y asignar recursos estratégicamente, lo que es esencial en contextos de austeridad para evitar una sobrecarga de deuda (Ajami, 2016). Así, el enfoque del Estado desarrollista también enfatiza la sostenibilidad fiscal, promoviendo políticas de austeridad cuando es necesario para proteger la estabilidad financiera a largo plazo del país (Jógiste et al., 2012).

La discusión sobre el modelo económico que debe seguir México plantea la disyuntiva entre centrarse en la exportación de productos

o en el fortalecimiento de las cadenas productivas locales. Una de las decisiones clave es si se deben atraer empresas extranjeras al norte del país para producir bienes destinados al mercado estadounidense, o si se debiera priorizar el desarrollo de empresas en el sur que satisfagan las necesidades del mercado interno.

Desde una perspectiva neoliberal, se ha promovido históricamente un concepto de riqueza basado en la capacidad de compra más que en la producción local (David Ricardo, 1959 y Smith, 1958). Esta visión ha contribuido a la dependencia de productos importados y a la disminución de la presencia de productos mexicanos en el mercado. Sin embargo, un enfoque centrado en el desarrollo productivo local resalta la importancia de generar bienes y servicios dentro del país, moviendo la concepción de la riqueza hacia la capacidad de producir en lugar de simplemente consumir (List, 1979).

Este cambio de paradigma se inspira en modelos históricos, como los propuestos por Alexander Hamilton en 1791 y Friedrich List en 1840, que abogan por la producción local en lugar de las importaciones. Estados Unidos, durante su ascenso como potencia económica, aplicó estos planteamientos, fomentando una relación con América Latina basada en ventajas comparativas en lugar de una dependencia unilateral y de exportador neto de bienes y servicios con Europa.

La idea central del desarrollo productivo es que una economía basada únicamente en la capacidad de adquirir bienes de consumo tiende a empobrecerse a largo plazo. Esta perspectiva, que en su momento consideró que la riqueza de México podría agotarse por la dependencia del petróleo, contrasta con la idea de que la verdadera riqueza reside en la capacidad de un país para producir. Un ejemplo notable es Japón, que a través del Ministerio de Comercio Internacional e Industria (MITI), implementó

un modelo económico centrado en la producción de tecnología avanzada, bienes industriales y conocimiento (Chalmers, 1982). Japón, en lugar de depender de recursos naturales limitados, se enfocó en desarrollar una economía basada en la manufactura de alta calidad y la innovación tecnológica, lo que le permitió transformarse en una de las economías más poderosas del mundo (Johnson, 1982).

El MITI no solo promovió la manufactura y la innovación tecnológica, sino que también jugó un papel crucial en la planificación y desarrollo de la infraestructura necesaria para sustentar la transformación económica de Japón. Durante las décadas de 1950 y 1960, Japón realizó inversiones estratégicas en infraestructura clave como carreteras, puertos y redes ferroviarias. Estas inversiones fueron fundamentales para facilitar el crecimiento industrial, mejorar la conectividad regional y optimizar la logística, lo que permitió una distribución más eficiente de bienes y servicios. Por ejemplo, la construcción del sistema de trenes bala Shinkansen en 1964 representó un avance tecnológico significativo, y fue crucial para el desarrollo regional y la integración económica. Estas inversiones en infraestructura, lideradas por el MITI, fueron esenciales para crear un entorno propicio para la producción industrial, fortaleciendo la capacidad de Japón para generar riqueza y consolidando su posición como una de las economías más poderosas del mundo (Johnson, 1982).

Desde una perspectiva nacional, se argumenta que una nación puede mejorar su situación económica al enfocarse en sus propias necesidades y en la producción interna, construyendo y fortaleciendo cadenas locales de valor. Estas cadenas de valor abarcan todas las actividades necesarias para producir un bien o servicio dentro del país, desde la obtención de materias primas hasta la fabricación y

distribución del producto final. Al desarrollar y consolidar estas cadenas, una nación puede reducir su dependencia de importaciones, fomentar la creación de empleo local, y mejorar la competitividad económica agregando valor a los productos antes de que lleguen al mercado (Gereffi y Fernández-Stark, 2011).

Este enfoque es especialmente relevante en un Estado desarrollista, un modelo en el que el Estado juega un papel activo y central en la dirección del desarrollo económico. En este modelo, el gobierno realiza inversiones en infraestructura esenciales para el crecimiento económico y la autosuficiencia del país. El objetivo es asegurar que sus inversiones estén alineadas con las prioridades nacionales, priorizando el fortalecimiento de la economía interna antes de competir en el mercado global (Wade, 1990).

2. La visión infraestructura y desarrollo productivo

Durante los últimos cinco sexenios en México, la inversión en infraestructura ha reflejado las prioridades políticas y económicas de cada administración, así como sus visiones sobre el rol del Estado en el desarrollo productivo. A lo largo de este periodo, las administraciones anteriores se centraron en promover infraestructuras que facilitaran el desarrollo productivo desde una perspectiva de mercado. Sin embargo, en el sexenio de Andrés Manuel López Obrador, el enfoque cambió hacia una concepción en la que el Estado es visto como el principal motor del desarrollo económico del país.

El sexenio de Ernesto Zedillo (1994-2000) ilustró cómo se concebía la infraestructura como un medio para impulsar el crecimiento económico a través de la participación del mercado. Durante este periodo, se enfocaron

esfuerzos en la expansión de la infraestructura ferroviaria y portuaria, esenciales para la competitividad del sector privado. Sin embargo, la falta de recursos financieros suficientes limitó el desarrollo acelerado y el mantenimiento inadecuado de la infraestructura carretera resultó en un considerable saldo financiero negativo (IMCYC, 2001). A pesar de las inversiones en la red federal de carreteras, que buscaban mejorar las condiciones para el comercio y la movilidad, el marco legal y financiero de la época no fue suficiente para sustentar un desarrollo más robusto (IMCYC, 2001).

La administración de Vicente Fox (2000-2006) continuó con esta visión de la infraestructura como facilitadora del desarrollo productivo orientado al mercado. Fox impulsó la modernización de corredores estratégicos nacionales y la construcción de nuevos ejes carreteros, apoyándose en la inversión privada y pública (Salas-Porrás, 2011). No obstante, su gestión fue criticada por la introducción de tarifas en las nuevas carreteras, percibidas como una barrera para el acceso equitativo a la infraestructura (Salas-Porrás, 2011). Además, el fallido proyecto del nuevo aeropuerto en Texcoco, que buscaba aliviar la congestión aérea y mejorar la competitividad del país, reflejó las dificultades de este enfoque ante la oposición social y la falta de consenso (Pineda y Salazar, 2012).

Felipe Calderón (2006-2012) profundizó en esta estrategia al considerar la infraestructura como un pilar fundamental para el desarrollo económico bajo un modelo de mercado. Promovió la construcción y modernización de más de 15,500 kilómetros de carretera y expandió la infraestructura portuaria, con la clara intención de mejorar la competitividad del sector privado y atraer inversión extranjera (Territorio de Coahuila y Texas, 2011). Sin embargo, su administración también enfrentó

obstáculos, ya que muchas de las metas propuestas en su Programa de Infraestructura no se lograron, en parte debido a la falta de una reforma fiscal que permitiera un financiamiento sostenible (Alto Nivel, 2012). A pesar de algunas realizaciones importantes, como la presa El Cajón, el enfoque de Calderón subrayó la dependencia del mercado para llevar a cabo proyectos de infraestructura significativos (Alto Nivel, 2012).

Con Enrique Peña Nieto (2012-2018), se mantuvo la lógica de utilizar la infraestructura para liberar el potencial económico del país. No obstante, su administración enfrentó una disminución significativa en la inversión pública, lo que afectó negativamente proyectos esenciales (El Universal, 2018). Aunque se lanzaron iniciativas ambiciosas, como el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, el enfoque en la infraestructura como motor del desarrollo productivo desde una perspectiva de mercado fue insuficiente para contrarrestar los problemas estructurales que afectaban la economía (Alto Nivel, 2018). La cancelación del aeropuerto en la siguiente administración marcó un punto de inflexión en la percepción del rol del Estado en la economía (El Universal, 2018).

El enfoque de Andrés Manuel López Obrador (2018-2024) representa un cambio notable en esta trayectoria. A diferencia de sus predecesores, que veían en la infraestructura una herramienta para facilitar la dinámica del mercado, López Obrador concibe al Estado como el principal impulsor del desarrollo productivo. Los proyectos emblemáticos de su administración, como el Tren Maya y el Corredor Transístmico, absorben parte del presupuesto destinado a la inversión física, para reactivar la economía mediante una intervención directa del Estado (Expansión, 2023). Este enfoque busca no solo mejorar la conectividad regional, sino también

integrar de manera más equitativa las diversas regiones del país al desarrollo nacional, contrarrestando las desigualdades estructurales que han prevalecido (Expansión, 2023).

Mientras que las administraciones anteriores promovieron infraestructuras orientadas a facilitar el desarrollo del mercado bajo la premisa de que el sector privado impulsaría el crecimiento económico, la administración de López Obrador ha revertido esta lógica, colocando al Estado en el centro del desarrollo productivo. Esta transición refleja no solo un cambio de prioridades políticas, sino también una visión diferente sobre cómo debe estructurarse el crecimiento económico en México.

3. Análisis de los datos

La propuesta para el desarrollo económico en México, establecida en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2024, se orienta hacia una política industrial centrada en la infraestructura para el bienestar. Esta visión, a diferencia del enfoque de mercado, opta por evaluar los proyectos en términos de beneficio social, priorizando inversiones que impulsen el mercado interno sobre aquellas basadas en la inversión extranjera directa y orientadas a las exportaciones. Se destaca la importancia del Estado como rector de la economía, proponiendo un cambio de enfoque de “unos ganan y otros pierden” hacia proyectos con beneficios compartidos (Mattlin, 2007).

Como resultado de esta nueva visión, México registró en 2022 un crecimiento económico del 3.9%, superando las tasas observadas en economías avanzadas (2.6%) y en Estados Unidos (2.1%) (El Economista, 2023). Comparado con América Latina, México también superó a Brasil, que registró un crecimiento del 2.9%. Estos indicadores reflejan un avance significativo y marcan un punto positivo a

largo plazo. Sin embargo, para mantener esta tendencia, es crucial consolidar el crecimiento económico en el largo plazo y reducir la brecha con los países desarrollados, siguiendo ejemplos como el de Singapur y Japón, donde la reducción de la brecha se logró mediante tasas de crecimiento del PIB superiores a la observada en países desarrollados.

El enfoque actual en la producción y desarrollo de infraestructura en México está generando resultados positivos. Es relevante destacar cómo el discurso neoliberal ha abordado el tema del gasto en infraestructura bajo la actual administración. En administraciones anteriores, la inversión en infraestructura provocó la migración y concentración de población en ciudades como Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey, dejando desatendidas regiones como el sur del país (Huerta, 2020; Quintana-Romero y Asuad-Sanén, 2020). Con la nueva estrategia de inversión, las proyecciones de crecimiento para México en 2023, según organismos internacionales, oscilaban entre el 1.1% y el 1.7% (El Economista, 2023), sugiriendo que este rango reflejaba, en parte, una reducción en el gasto de infraestructura. Bajo la narrativa de “vean cómo el gobierno lo está haciendo mal”, algunos medios anticiparon un año complicado para la economía, incluso recomendando la compra de dólares ante una posible depreciación del peso. Sin embargo, en 2023, se alcanzó un crecimiento del 3.3%, desafiando estas expectativas y cuestionando la validez de los discursos pesimistas (Cuadro 1).

Cuadro 1. Expectativas sobre la tasa de crecimiento del PIB en 2023

Organismo	Inicio de año	1er Ajuste	2do. Ajuste	Estimación final
Banco Mundial	0.9%	1.5%	2.5%	3.2%
OCDE	1.6%	1.8%	2.6%	3.3%
FMI	1.7%	1.8%	2.6%	3.2%
SHCP	3.0%			

Fuente: elaboración con datos de PIB de México: expectativas de crecimiento económico en 2023, *El Economista*, 2023, recuperado de <https://www.eleconomista.com.mx/economia/PIB-de-Mexico-expectativas-de-crecimiento-economico-en-2023-20231014-0010.html>

Más allá de cuánto se gastó en infraestructura, es crucial reflexionar sobre cómo y para qué se destinaron esos recursos. Durante el periodo “neoliberal”, se realizaron obras como La Estela de Luz, la barda de una refinería, la renovación de autopistas como la de Cuernavaca, y el Tren México-Toluca, entre otros proyectos muchos de ellos inconclusos. En contraste, durante la última administración, se han desarrollado proyectos como la Refinería Dos Bocas, el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, el Tren Maya para conectar el sur del país, el Tren Transístmico, la carretera de Pinotepa Nacional para mejorar la comunicación entre Guerrero y Oaxaca, y la presa en Monterrey. Estas obras subrayan la importancia de promover un desarrollo regional equitativo que beneficie a toda la población, y no solo a las empresas establecidas en áreas específicas. Además, los costos de estas obras reflejan una marcada diferencia entre el gasto y la inversión en infraestructura; a continuación, se presentan los costos de los principales proyectos de las últimas tres administraciones federales.

Los datos de la Tabla 2 permiten explicar por qué, a pesar de que el gasto en infraestructura pudiera ser menor, contribuyó al crecimiento económico. Se observan grandes disparidades entre el costo de los proyectos y la utilidad que cada uno tuvo para fomentar el desarrollo productivo de las regiones. Es evidente que, más allá de aumentar el gasto, la apuesta de la administración de López Obrador fue invertir mejor. Como resultado, a partir de noviembre de 2023 se publicaron diversas notas en medios de comunicación como la de El País que afirmaba “México se encamina a rebasar las expectativas económicas de este año” (Cota, 2023).

Tabla 2. *Presupuesto invertido en proyectos de infraestructura (millones de pesos)*

Sexenio	Proyecto	Presupuesto ejercido
Felipe Calderón Hinojosa	Estela de luz	1,304,917
Felipe Calderón Hinojosa	Proyecto refinería Bicentenario (barda)	613,311
Enrique Peña Nieto	Aeropuerto Texcoco	331,997
Andrés Manuel López Obrador	Tren Maya	273,945
Andrés Manuel López Obrador	Refinería Dos Bocas	160,000
Enrique Peña Nieto	Autopista Atlacomulco	137,717
Andrés Manuel López Obrador	Aeropuerto Felipe Ángeles AIFA	88,107
Andrés Manuel López Obrador	Tren Suburbano Lechería AIFA	15,729
Enrique Peña Nieto	Remodelación México Cuernavaca	2,200

Fuente: elaborado propia con datos de las Cuentas Públicas de 2012-2023 de la SHCP.

Los datos confirman el planteamiento hecho y destacan la necesidad de desarrollar estrategias que aseguren tasas de crecimiento del PIB sostenidas a largo plazo, de 10 a 20 años, para reducir la brecha con los países desarrollados. Para mantener esta continuidad, es fundamental establecer una agenda integral de desarrollo productivo a nivel nacional. Esto implica sostener las inversiones en la región sur del país, y promover la innovación en sectores estratégicos. Un enfoque clave es fortalecer los encadenamientos productivos internos, donde los productores de un estado suministran a otros y la comercialización se realiza entre diferentes regiones, evitando la dependencia exclusiva de las exportaciones a Estados Unidos. En este contexto, es crucial que la infraestructura destinada al desarrollo económico tenga como objetivo consolidar la estructura productiva nacional. Proyectos como la Refinería Olmeca, el Tren Maya y el Corredor Transistmico son ejemplos concretos de este enfoque. Estas iniciativas no solo impulsan el desarrollo de las regiones donde se implementan, sino que también fomentan la conexión y colaboración entre distintas áreas del país, fortaleciendo así la base para un crecimiento sostenible y diversificado.

4. Conclusiones

Las diferentes estrategias de inversión en infraestructura han tenido impactos diversos en el crecimiento económico y la equidad regional en México. Las políticas orientadas al mercado, predominantes en administraciones anteriores, utilizaron la infraestructura para atraer inversión extranjera y mejorar la competitividad. Sin embargo, este enfoque frecuentemente descuidó la integración regional y el desarrollo equilibrado del país. En contraste, el enfoque actual ha dado prioridad a una intervención estatal más directa, con el objetivo

no solo de fomentar el crecimiento económico, sino también de reducir las desigualdades regionales.

Aunque se ha observado una disminución en el gasto total en infraestructura, esta reducción se ha justificado por un uso más eficiente de los recursos públicos. Por ejemplo, el costo de la Estela de Luz fue cinco veces mayor que el costo publicado del Tren Maya, lo que evidencia un mejor uso de los recursos en los proyectos recientes. Estos proyectos han tenido un impacto positivo tanto en la equidad regional como en el crecimiento económico, como lo demuestra un crecimiento del PIB superior a las expectativas.

Con base en el análisis realizado, es recomendable que México mantenga un enfoque equilibrado en el gasto en infraestructura, combinando inversiones en proyectos estratégicos con una atención particular a las necesidades de cada región. Es esencial continuar promoviendo una agenda de desarrollo productivo que fortalezca la competitividad y la integración en el mercado global. Esta estrategia permitirá consolidar los avances recientes y asegurar un crecimiento económico más inclusivo y sostenido a largo plazo. 🌐

Bibliografía

- Ajami, R. (2016). Asian economies: In between markets and government control. *The International Trade Journal*, 30(4), 291-308. <https://doi.org/10.1080/10599231.2016.1203716>
- Alto Nivel. (2012). *Infraestructura en sexenios pasados: Mucho ruido, pocas nueces*. Recuperado de <https://www.altonivel.com.mx/economia/infraestructura-en-sexenios-pasados-mucho-ruido-pocas-nueces/>
- Bresser-Pereira, L. C. (2019). *Modelos de estado desarrollista*. Revista CEPAL, (128), 39-51. Recuperado de <https://hdl.handle.net/11362/44734>
- Cota, I. (2023, noviembre 15). *México se encamina a rebasar las expectativas económicas este año*. El País. <https://elpais.com/mexico/2023-11-15/mexico-se-encamina-a-rebasar-las-expectativas-economicas-este-ano.html>
- Dieperink, C., y Maas, S. (2012). Ethanol experiences, a reflection on Brazilian biofuels production. *Sustainable Development and Planning*, 7(1), 115-124. <https://doi.org/10.2495/SDP-V7-N1-115-124>
- El Economista. (2023, octubre 14). PIB de México: Expectativas de crecimiento económico en 2023. *El Economista*. <https://www.economista.com.mx/economia/PIB-de-Mexico-expectativas-de-crecimiento-economico-en-2023-20231014-0010.html>
- El Universal. (2018). *Gasto en inversión pública cayó 24% en sexenio de Peña Nieto*. Recuperado de <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/finanzas/gasto-en-inversion-publica-cayo-24-en-sexenio-de-pena-nieto/>
- Expansión. (2023). *Del gasto en inversión física, 21.4% a proyectos prioritarios de AMLO*. Recuperado de <https://expansion.mx/economia/2023/09/18/inversion-en-infraestructura-bajara-a-niveles-de-2021>
- Gereffi, G., y Fernandez-Stark, K. (2011). *Global Value Chain Analysis: A Primer*. Center on Globalization, Governance & Competitiveness (CGGC), Duke University. Enlace al PDF
- Huerta, González. A. (2020). Los desequilibrios regionales y la desigualdad social en México. *Economía UNAM*, 17(49), 41-60. <https://doi.org/10.22201/fe.24488143e.2020.49.510>
- IMCYC. (2001). *Infraestructura en el sexenio de Ernesto Zedillo*. Revista IMCYC, febrero 2001. Recuperado de <https://imcyc.com/revista/2001/febrero2001/infraestructura.htm>
- Jõgiste, K., Peda, P., y Grossi, G. (2012). Budgeting in a time of austerity: The case of the Estonian central government. *Public Administration and Development*, 32 (2), 161-171. <https://doi.org/10.1002/PAD.1611>
- Johnson, C. (1982). *MITI and the Japanese miracle: The growth of industrial policy, 1925-1975*. Stanford University Press. ISBN: 9780804712064.

- List, F., & Sarto, M. S. (1979). *Sistema nacional de economía política*. México: Fondo de cultura económica. ISBN: 9681651340.
- Matlin, M. (2007). The Chinese government's new approach to ownership and financial control of strategic state-owned enterprises. *BOFIT Discussion Papers*, 10. <https://doi.org/10.2139/ssrn.1001617>
- Pineda, N., & Salazar, A. (2008). De las juntas federales a las empresas de agua: la evolución institucional de los servicios urbanos de agua en México: 1948-2008. *Olivares, R., Sandoval, R.,(coords.). El agua potable en México: historia reciente, actores, procesos y propuestas*, 70-88.
- Quintana-Romero, L., y Asuad-Sanén, N. (2020). Growth, Concentration, Inequality and Regional Policy in Mexico. *Economía UNAM*, 17(49), 61-86. <https://doi.org/10.22201/fe.24488143e.2020.49.510>
- Romero Tellaache, J. A. & Berasaluce Iza, J. (2019). *Estado desarrollador: Casos exitosos y lecciones para México*. El Colegio de México, ISBN 978-607-564-101-5.
- Salas-Porras, A. (2011). *Infraestructura en el sexenio de Vicente Fox*. Dialnet. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3972450.pdf>
- Samoilyk, I., Svystun, L., & Svystun, M. (2024). Energy independence strategy: New approaches to competitive and sustainable development. *Journal of Sustainable Energy*, 1(8). <https://doi.org/10.37128/2411-4413-2024-1-8>
- Territorio de Coahuila y Texas. (2011). *Industria de la construcción: motor de nuestra economía*. Recuperado de <http://www.territoriodecoahuilaytexas.com/noticia/industria-de-la-construccion-motor-de-nuestra-economia-felipe-calderon/6066/>
- Wade, R. (1990). *Governing the Market: Economic Theory and the Role of Government in East Asian Industrialization*. Princeton University Press. <https://doi.org/10.2307/2234517>

Estimado(a) colaborador(a):

A continuación presentamos los criterios técnicos para la presentación de artículos de la revista *Economía Informa*.

Requerimientos del texto:

- Una página principal que incluya: título del artículo, nombre completo del autor, resumen académico y profesional, líneas de investigación, dirección, teléfono y correo electrónico.
- Un resumen del artículo de máximo 10 líneas.
- Incluir la clasificación (JEL) y tres palabras clave.
- Usar notas al pie de página ocasionalmente y sólo si son indispensables.
- Citas y referencias en el texto deben cumplir con los requisitos del sistema de referencias Harvard.
- Explicar por lo menos una vez los acrónimos y/o abreviaturas usadas en el texto.
- La bibliografía final debe también cumplir los criterios del sistema de referencia Harvard. La lista de referencias debe corresponder con las citas del documento.

Extensión y características técnicas:

- Ningún artículo puede exceder 30 páginas; incluyendo todas las secciones del manuscrito.
- Debe estar en Word.
- La letra debe ser Times New Roman, tamaño 12.
- El formato es tamaño carta (A4).
- No se usa sangrías (ni en el texto ni en las referencias bibliográficas)
- El uso de itálicas está reservado para el título de libros, journals, nombres científicos y letras que no estén en castellano.
- El uso de comillas está reservado para el título de: artículos, capítulos de libros y citas incluidas en el texto.

Tablas, gráficos y otros materiales de apoyo:

- Preferiblemente en Excel. De lo contrario usar: jpeg, tiff, png o gif.
- Se deben proporcionar los archivos originales en un sólo documento.
- Incluir los materiales también en el texto.
- Deben ser auto contenidos. Es decir, no se necesita del texto para ser explicados. No incluir abreviaciones. Indicar de manera clara las unidades de medida así como citas completas.
- Deben encontrarse en blanco y negro.
- Las tablas deben ser simples y relevantes.
- Los títulos, notas y fuentes del material deben ser capturados como parte del texto del documento. No deben ser insertados en el cuerpo del gráfico, figura y/o tabla.