

+CONSTRUCCIÓN

Constructores anticipan presión a mano de obra por repunte de obra federal

Cuando se construyó el Tren Maya hubo escasez de trabajadores en el sureste, por lo que la industria vislumbra un fenómeno similar con la edificación de 3,000 km de vías de tren y el plan de vivienda.

mar 22 abril 2025 05:00 AM



Cuando la demanda de trabajadores crece, también lo hacen los salarios. (Vitality/Getty Images/Stockphoto)

Diana Zavala @DianaZavala1b

La industria de la construcción en México se prepara para un nuevo ciclo de gran actividad que enfrentará un obstáculo conocido: la **falta de mano de obra**.

El antecedente del Tren Maya, cuya ejecución demandó grandes cantidades de trabajadores en el sureste del país, encendió alertas entre desarrolladores, contratistas y especialistas, quienes ahora observan con atención el impacto que podrían tener la construcción de **más de 3,000 kilómetros de vías férreas** y el plan nacional para levantar un millón de viviendas en seis años.

Durante los años de mayor avance del Tren Maya, miles de trabajadores migraron a la península para integrarse a las obras, lo que generó un efecto dominó en otras regiones. “Había muy poca cantidad de obreros porque la mayoría se fueron al Tren Maya”, dijo Andrés Cajiga, arquitecto del despacho ALIA, especializado en hoteles de lujo.

Esta concentración provocó que encontrar personal para otros desarrollos, como los turísticos en la Riviera Maya o Los Cabos, se volviera complicado. La escasez derivó en una competencia por los trabajadores y una inflación sostenida en los sueldos que, en algunos casos, duplicaron su valor habitual.

En el centro del país, el escenario es mixto. En Querétaro, la obra pública se mantiene en pausa durante los primeros meses de 2025, lo que generó una disponibilidad momentánea de mano de obra.

Sin embargo, la situación podría cambiar en cuestión de semanas. “Si hay forma de acceder a mano de obra local, pero en cuanto comience el tren y las viviendas aumentará la demanda”, dijo Álvaro Ugalde, presidente de la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción (CMIC) en el estado.

A la ejecución de obras al mismo tiempo se suma que parte del personal que trabaja en Querétaro proviene de entidades cercanas como el **Estado de México, Puebla o Tlaxcala**, ya que la mano de obra local ha disminuido con el tiempo.

Las nuevas generaciones se dedican menos a la construcción y muchas zonas tradicionalmente proveedoras de manos de obra, como **Tequisquiapan o Santa Rosa Jáuregui**, ahora tienen presencia marginal.



Las consecuencias

Uno de los efectos más inmediatos es el incremento en los salarios. En los últimos tres años, el costo de la mano de obra en la zona metropolitana de la Ciudad de México aumentó alrededor de **30%**, pero en regiones del norte y del sur, donde se ofrecieron mejores pagos para atraer personal, el alza fue mayor.

Un ayudante de obra, que en condiciones normales gana entre **2,500 y 3,000 pesos semanales**, llegó a percibir hasta **6,000 pesos durante el pico de la construcción del Tren Maya**, según Montoya. Los salarios del personal con más experiencia también se elevaron en proporción.

Los empresarios del sector reconocen que, más allá de la inflación laboral, el mayor riesgo es no contar con el personal necesario para cumplir con los calendarios de obra. La escasez de trabajadores capacitados no sólo detiene proyectos, también obliga a improvisar, contratar sin filtros o asumir costos adicionales. “La mano de obra más cara es la que no tienes”, dijo Montoya.



Pero la escasez no se limita al número de trabajadores. También hay un déficit de personal capacitado.

El sector enfrenta un reto generacional: la mayoría de quienes siguen en la obra son personas mayores de 40 años, mientras que los jóvenes no consideran los oficios como una opción de largo plazo.

Este desinterés también se vincula a la alta informalidad del sector, que mantiene fuera del sistema a buena parte de los trabajadores, sin acceso a prestaciones, contratos o estabilidad laboral.

El problema, de acuerdo con la CMIC, no es sólo cuántos trabajadores hay disponibles, sino **en dónde están localizados**. Las obras previstas para los próximos años se distribuirán por todo el país y eso implica trasladar o movilizar grandes grupos laborales.

La migración interna no es nueva, pero se vuelve más intensa. Con la llegada de nuevos megaproyectos, los trabajadores especializados o con experiencia tienden a seguir la ruta de las oportunidades.

Incluso, se detectó la participación creciente de migrantes internacionales en obras de alto volumen. “Se está contratando a gente inmigrante. Me ha tocado ver gente de Venezuela, de Cuba, que se ha quedado a trabajar aquí”, explicó Óscar Montoya, gerente general de Materiales San Cayetano Express.

Para atraer a las personas, sin importar su origen, los desarrolladores deberán competir en sueldos y condiciones, como ya sucede en los polos industriales del norte, donde la competencia con la industria manufacturera y maquiladora es constante.

No todo está perdido

Ante esta situación, algunos actores ya comenzaron a implementar medidas para reducir su dependencia de mano de obra intensiva. La adopción de materiales prefabricados, procesos constructivos más eficientes, maquinaria especializada y mezclas listas que reducen los tiempos de ejecución se convierte en una estrategia frecuente.

“Las mezclas listas te eficientizan la mano de obra un 30%”, explicó Montoya, quien también mencionó el uso de lanzadoras, bombas para subir materiales y amasadoras como herramientas para compensar la escasez.

Estas soluciones permiten reducir tareas de bajo valor, como cernir arena o acarrear bultos, y enfocar el esfuerzo humano en las fases más técnicas de las obras. Sin embargo, implican inversión y capacitación adicional, por lo que no están disponibles para todas las empresas.

En el caso de Querétaro, aún se desconoce el alcance exacto del proyecto ferroviario. El banderazo de inicio para el Tren México–Pachuca ya se dio, pero en el tren **México–Querétaro** no hay fechas oficiales, ni una presentación pública del trazo o las características del tren.

“No contamos con un render, no conocemos ni el tipo de estación ni el trazo, y al ser obra del Ejército, la información no ha sido compartida”.

Álvaro Ugalde, presidente de CMIC Querétaro.

Esto limita la planificación anticipada de recursos, pese a que el sector local afirma estar listo para participar.

Sobre el tipo de trabajos que requerirán los nuevos proyectos, las fuentes coinciden en que no necesariamente se trata de actividades especializadas. “El sistema ferroviario es un proyecto que te indica qué hacer, no se requiere mano de obra especializada, pero sí maquinaria y operadores capacitados”, indicó el presidente de la CMIC Querétaro.

Te recomendamos:

 **INFRAESTRUCTURA**
El reto de construir más de 3,000 kilómetros de vía férrea para pasajeros

En vivienda, en cambio, se requiere un nivel de detalle más fino en la albañilería, aunque el sueldo entre ambos perfiles es similar.

Para enfrentar este panorama, se discuten propuestas que van desde programas de capacitación dirigidos a jóvenes, incentivos a la formalización, hasta la diversificación de procesos constructivos.

Aunque algunas acciones ya se ejecutan en empresas privadas, como ofrecer comidas diarias a los trabajadores o **difundir información técnica para autoconstructores**, los entrevistados coinciden en que se requerirá un esfuerzo estructurado y nacional si se pretende evitar una parálisis por falta de personal.

A pesar del panorama, Querétaro ve con buenos ojos el inicio de los programas gubernamentales.

Más sobre: **+CONSTRUCCIÓN**

RECOMENDACIONES

- 

Avanza el tren México-Querétaro sin incluir a constructoras ni revelar detalles
- 

De megaestructuras a villas en la naturaleza: el nuevo rostro de la hotelería
- 

Tren México-Querétaro elevará hasta 200% el valor de terrenos

Más acerca del autor:

 **Diana Zavala**
Comunicóloga, periodista especializada en infraestructura, construcción, diseño y desarrollo inmobiliario.

 @DianaZavala1b

AHORA VE

Síguenos en nuestras redes sociales:



Visita otros sitios del grupo:

Expansión Política ESG Mujeres Quién

Life and Style Elle Grupo Expansión

 COMSCORE Business/Finance

© 2025 Derechos Reservados Expansión, S.A. de C.V.