


CORREDOR INTEROCEÂNICO MEXICANO: RUMO A UMA PROVÁVEL REGIÃO SOCIALMENTE INCLUSIVA E SUSTENTÁVEL NO SUDOESTE DO MÉXICO

 <https://doi.org/10.56238/sevened2024.031-007>

Octavio Luis-Pineda

Ph. Em economia, Escola de Economia, Instituto Politécnico Nacional.México

RESUMO

O Corredor Interoceânico Mexicano ou Corredor Transístmico de Tehuantepec (junto com o Trem Maia) representa um dos dois maiores megaprojetos icônicos e desafiadores implementados no sudoeste do México, financiados pelo governo mexicano, na mesma chamada "região Macrosul" ou apenas Macrosul, doravante, (integrada por três sub-regiões econômicas, a saber, regiões do Pacífico Sul, Sul e Sudoeste). Apesar de ambos os projetos visarem, em última análise, promover o crescimento econômico em tal região, o primeiro visa estimular o crescimento por meio de um aumento do fluxo de turismo da rica zona da Riviera Maia em direção à região há muito defasada do Golfo do México por ferrovia através do Trem Maia recentemente inaugurado pelo presidente López Obrador, vid AMLO(22 de dezembro de 2023). Embora o foco principal de nossa atenção aqui, a saber, o Corredor Interoceânico, dada a sua relevância geoeconômica e geoestratégica para o país, uma vez que se espera disparar as exportações mexicanas e a atividade comercial através desta instalação e, assim, promover o crescimento econômico em toda a faixa do Corredor e espalhá-lo por suas regiões vizinhas, como as acima mencionadas nos próximos anos, dada a sua localização geográfica anterior no contexto global em que o México está inserido atualmente imerso.

Nesse sentido, o artigo tem como objetivo avaliar e destacar a relevância socioeconômica do megaprojeto do Corredor Mexicano e sua probabilidade de alcançar simultaneamente o crescimento econômico e o bem-estar das pessoas nesta região como consequência esperada da intensa exploração comercial e atividade industrial gerada pela produção de dez parques industriais a serem implementados ao longo do Corredor (apoiados por uma série de parques produtivos totalmente reformados e renovados infraestrutura ao seu redor), como a própria ferrovia e o transporte rodoviário e instalações portuárias ao longo das linhas finais da faixa do Corredor (e toda a Macrorregião) focados em apoiar o esperado fluxo comercial maciço de mercadorias e o concomitante boom de exportação de um lado para o outro através dos oceanos Atlântico e Pacífico, em breve. Além disso, todos esses investimentos públicos significativos, ao contrário das prioridades de investimento neoliberais anteriores no passado, esses novos investimentos são nutridos em uma estrutura de uma estratégia socialmente inclusiva e sustentável adaptada pelo governo mexicano para a zona do Corredor para promover simultaneamente o crescimento econômico e o bem-estar das pessoas na faixa transmithiana nos próximos anos. No entanto, o desafio para o Estado mexicano, por meio de seus formuladores de políticas, é alcançar esse equilíbrio entre o crescimento econômico e o bem-estar da população nesta região sob um contexto ambiental sustentável.

Assim, em suma, o objetivo deste artigo é explorar a probabilidade de o México atingir o equilíbrio acima referido e implementar uma estratégia socialmente inclusiva dentro de uma região carente e defasada de longa data do resto do país, como a faixa do Corredor Transístmico e suas regiões vizinhas, como o Pacífico Sul e o Golfo do México, no futuro previsível, juntamente com suas prováveis perspectivas e implicações socioeconômicas e ambientais.

Palavras-chave: Desenvolvimento socialmente inclusivo. Desenvolvimento sustentável. Desenvolvimento regional equilibrado. Pólo de desenvolvimento.

1 INTRODUÇÃO

1.1 BREVE HISTÓRICO

Dada a sua importância geoestratégica e geoeconômica histórica, o istmo mexicano de Tehuantepec tem sido um território ganancioso há séculos, desde os tempos coloniais. Desde que as "Cartas de Relación" (Terceira carta) de Hernán Cortés datadas **(15 de maio de 1522)**, ao rei da Espanha, Carlos V, exploraram a possibilidade de uma rota de comunicação entre os oceanos Atlântico e Pacífico, de acordo com Maria Carmen Martinez. **vid, Martinez, M. María Carmen (23 de junho de 2023)**. Embora o interesse inicial de Cortés seja amplamente reconhecido como o primeiro, numerosos projetos malsucedidos exploraram essa possibilidade ao longo dos séculos XVI-XXI, conforme identificado por alguns estudiosos como **Velázquez, Emilia et al. (2009)**.

No entanto, em meados do século XIX (14 de dezembro de 1854), o México assinou com o governo dos Estados Unidos o chamado **Tratado McLane-Ocampo**, que implicava que os Estados Unidos que, em caso de guerra ou outra emergência deste último país, o México permitiria a livre passagem das tropas militares dos Estados Unidos através do **istmo de Tehuantepec**, bem como através de outros pontos estratégicos de passagem pelo território mexicano. Felizmente para o México, o Senado dos EUA não o ratificou e, portanto, não foi finalmente colocado em vigor, **vid, Salmerón, Pedro (Ago, 2009)**.

Em 1884, um engenheiro americano, **James B. Eads (1884)**, propôs o **Projeto Ferroviário Interoceânico de Tehuantepec**, que consistia na construção de uma linha ferroviária transoceânica entre Salina Cruz e Coatzacoaldos por uma ferrovia de seis trilhos com três locomotivas puxando navios pelo istmo em cerca de 13 horas. No entanto, o sistema foi projetado para transportar embarcações de até 10.000 toneladas em um berço com rodas. No entanto, este projeto foi rejeitado porque os novos navios rapidamente se tornaram mais pesados. Até o início do século passado, o presidente **Porfirio Diaz** inaugurou oficialmente a atual Ferrocarril Transísmico de Tehuantepec, que iniciou sua operação formal em **janeiro de 1907, vid, Vargas, Martin (2019)**.

Apesar de sua operação inicial bem-sucedida, que durou menos de duas décadas, embora infelizmente para o México, essa instalação logo começou a declinar quando o Canal do Panamá foi inaugurado em 1914, juntamente com o início da Revolução Mexicana, que durou quase duas décadas e implicou um milhão de pessoas mortas. Deste ano em diante até nossos dias, essa atividade ferroviária tornou-se praticamente irrelevante em comparação com suas primeiras décadas de operação.

Finalmente, no ano passado e após quase quatro anos de intenso trabalho e rápida implementação de todo o projeto, o presidente López Obrador inaugurou, a chamada "Z-Line", do sistema Transísmico Raywal que conecta Salina Cruz aos portos de Coatzacoalcos, **vid, AMLO(22 de dezembro de 2023)**, como já foi mencionado.



Assim, espera-se que o corredor seja uma opção mais rápida e barata do que o Canal do Panamá (já que levará apenas 6 horas para cobrir os 303 km da faixa deste corredor que, além da referida ferrovia, é apoiada por três aeroportos internacionais (Minatitlán, Ixtepec e Huatulco) e um gasoduto e instalações de fibra óptica ao longo do corredor) para facilitar a expansão industrial e a comunicação.

É por isso que se espera que este mecanismo interoceânico se torne um importante ímã para investimentos, com incentivos fiscais, zona de livre comércio, áreas alfandegárias, reduções tarifárias, janela única para procedimentos, bem como o desenvolvimento de áreas habitacionais (programas de desenvolvimento urbano para seus principais municípios) e reservas naturais. É capaz de movimentar anualmente, até 2050, cerca de 1,4 milhão de contêineres entre os dois portos referidos e, dessa forma, impulsionar o crescimento regional e os empregos na região, com um impacto econômico esperado de 1,6% do PIB mexicano e 50,0 bilhões de dólares americanos em investimentos e capaz de produzir cerca de 550 mil empregos por meio da atividade comercial e industrial, uma vez atingido o pleno funcionamento dos 10 parques industriais em implantação ao longo da rota do Corredor, de acordo com algumas fontes do governo, **vid, Apolinar, Héctor (27 de janeiro de 2024).**

Não obstante, é importante não esquecer o fato de que, no atual contexto de globalização, o lançamento de um **Corredor Interoceânico** completamente renovado chamou a atenção e o interesse econômico dos investidores, o que desencadeou e deu origem a uma aparente luta entre diversas hegemonias e superpotências econômicas para investir seu capital neste projeto há vários anos. **vid, Ávila Romero, Agustín(Abr12,2018).**

Principalmente os EUA e a China, apenas para mencionar os dois principais, que estão competindo para aproveitar ao máximo esta nova instalação estratégica que representa, sem dúvida, uma alternativa mais barata e mais rápida como ponto de travessia interoceânica do que o Canal do Panamá. A seguir, destacaremos algumas vantagens comparativas do corredor mexicano em relação ao canal panamenho. No entanto, antes de prosseguir com nossa discussão, é essencial ter uma ideia geográfica geral de onde estão localizados a **Faixa Transístmica e o Corredor Interoceânico**, conforme mostrado na **Fig.1** abaixo:

Figura 2: Corredor Transísmico e o Trem Maia



Fonte:

https://www.google.com.mx/search?q=ruta+transismico+y+tren+maya&sxsrf=AJOqlzXUzMRb0ErG1qA9RYovWkQOSOLw5w%3A1676931432856&source=hp&ei=aPHzY8nDMpLwkPIpTci_0Ak&iflsig=AK50M_UAAAAAY_P_ePBDuptm-L6-UDiiLOL78YPitsy&oq=ruta+transismico+y+tre+&gs_lcp=Cgdnd3Mtd2l6EAEYADIHCCEQoAEQCjIHCCEQoAEQCjIHCCEQoAEQCjILCCEQFhAeEPEEEB06BQguEIAEOggILhCABBDDUAjoLCC4QgAQQxwEQ0QM6BQgAEIAEOggILhDUAhCABDoLCC4QgAQQxwEQrwe66CAGAEIAEEMsBOgoIABCABBKEMsBOgcIABANEIAEOgkIABAeEA0Q8QQ6CAGAEBYQHhAKOgsIABAIEB4QDRDxBDoJCAAQFhAeEPEEUABY-mtgv4kBaABwAHgAgAHEAYgBmhOSAQQ4LjE1mAEAoAEB&sclient=gws-wiz#imgcr=WCUAQniZnEi9tM&imgdii=JXxeqlvGcE0uM

Assim, a ilustração anterior mostra a **faixa do Corredor** e a **ferrovia do Trem Maia**, e sua conexão com o Trem Maia que sai da Península Maia (Riviera Maia) no porto de Coahuila no estado de Veracruz México (mais de 1500 km) no Golfo do México no Oceano Atlântico, paralelismo mostrando sua interconexão com o Trem Transísmico em **Coahuila** e deste porto até **Salina Cruz** porto no oceano Pacífico (309 km). Ao mesmo tempo, ao longo da ferrovia, uma estrada terrestre ligando esses dois portos ("**Estrada Transísmica**").

Figura 3: Corredor Transístmico e a Faixa Transístmica.

Para se ter uma ideia ainda mais próxima do Corredor Transístmico sozinho (303 km) e seus dois portos de conexão, Salina Cruz no lado do Pacífico e Coatzacoalcos, no lado do Atlântico, apresentamos a Figura 3 abaixo:



Fonte: <https://lacuarta.mx/wp-content/uploads/2023/04/IMG-20230401-WA0058.jpg>

Onde pode ser visto ao longo da trilha do trem (amarelo) e da estrada transístmica (em vermelho) conectando a rota do Corredor de 309 km, entre os portos de Coatzacoalcos e Salina Cruz. Que possui dois portos de águas profundas, uma ferrovia, rodovias, três aeroportos (Minatitlán, Ixtepec e Huatulco), além de um gasoduto e uma rede de fibra óptica ao longo da faixa transístmica. Com toda essa infraestrutura produtiva, espera-se que o Corredor se torne um importante ímã para investimentos estrangeiros ou domésticos, com incentivos fiscais, zona de livre comércio, áreas alfandegárias, reduções tarifárias, uma janela única para burocracia do governo, bem como o desenvolvimento de áreas residenciais e reservas naturais protegidas.

2 RUMO A UMA ESTRATÉGIA SOCIALMENTE INCLUSIVA NO CORREDOR: ALGUMAS REFLEXÕES

Apesar de todos esses investimentos públicos, é fundamental neste momento ressaltar o fato de que este projeto implicou não apenas uma remodelação, fortalecimento e modernização da antiga ferrovia do istmo, juntamente com uma série de infraestrutura produtiva e serviços e instalações comerciais ao longo da **faixa** transístmica, que compreende fisicamente uma trilha de apenas 300 km entre o Atlântico e o Pacífico, focada em aumentar sua capacidade comercial e de transporte e logística, para facilitar uma operação massiva de mercadorias de porto a porto.

Além de um reforço completo e reformulação da antiga infraestrutura ferroviária e estradas em todo o Pacífico Sul, Golfo do México e regiões sudoeste vizinhas, com o objetivo de apoiar uma atividade industrial pesada em torno dos dez parques industriais planejados em todo este **Corredor** para apoiar a intensa atividade econômica esperada e cargas e pessoas maciças ao longo da faixa e, posteriormente, em todo o resto das regiões vizinhas, uma vez que esta instalação atinja seu pleno funcionamento.

No entanto, juntamente com todos esses mega investimentos federais focados principalmente no reforço da infraestrutura produtiva ao longo da **faixa do Corredor**, como mencionado anteriormente, a estratégia mexicana também considerou o reforço de projetos urbanos produtivos e sociais em torno dos principais municípios do istmo, com o objetivo de melhorar os padrões de vida e as condições de bem-estar das pessoas com base em uma estratégia econômica regional socialmente inclusiva e sustentável denominada "**Programa de Desarrollo para el Istmo de Tehuantepec**" de acordo com fontes oficiais, como Rafael Marin Mollinedo, ex-Coordenador Geral deste projeto, **Vid, Marin Mollinedo, R. (maio de 2019)**. Apoiado pela Plataforma Logística Multimodal derivada da atual estratégia econômica nacional do México perseguida pelo presidente López Obrador **vid, AMLO(2019)**. Que visa implementar o conceito de "Pólo de Desenvolvimento" ao longo da faixa do Corredor que conecta duas regiões importantes, a saber, o Pacífico Sul e o Golfo do México **vid, PODEBIS(Polos de Bienestar,2023)**.

A lógica subjacente a esta estratégia implica o conceito de «**pólos de crescimento**» destinados a combinar investimentos públicos e privados e são especificamente construídos em torno de um recurso já existente (o Corredor Transístmico como uma instalação comercial interoceânica) ao longo do istmo de Tehuantepec, **vid, Speakman, John et al. (2013)**

Em outras palavras, **um pólo** de crescimento é composto por múltiplos investimentos simultâneos coordenados em muitos setores para apoiar a industrialização autossustentável em um país, **vid, Perroux, François (Jul, 1963)**, **mas** consideramos fundamental uma supervisão e envolvimento rigorosos do Estado, não apenas um "interessado", mas "principal interessado", mas para garantir seu impacto socialmente inclusivo ou pelo menos promover um equilíbrio sólido entre crescimento e bem-

estar da população tão desejável pelas autoridades mexicanas, especialmente quando focado em uma região mexicana estratégica, mas carente e atrasada como a faixa do istmo e para não repetir as consequências da experiência maquiladora do México no norte do México **vid, Luis-Pineda, O. (1998) e Luis-Pineda, O. (1998bis).**

Nessa linha de pensamento, é importante ressaltar que, ao contrário da estratégia neoliberal clássica orientada para o lucro adotada pela maioria das economias periféricas orientadas para o mercado, como o México e a América Latina, o atual governo mexicano enfatizou principalmente uma estrutura de estratégia econômica socioeconômica e inclusiva em toda a região, alimentada pela estratégia econômica nacional mexicana (**Plan Nacional de Desarrollo (PND)**). De tal forma que a região do Corredor de Tehuantepec segue essa estratégia. Assim, a estratégia regional acima referida se concentrou na faixa do istmo denominada "**Programa de Desarrollo para el Corredor Transísmico**", de acordo com seu ex-porta-voz do Projeto do Corredor e Diretor Geral, Rafael Marin Mollinedo, mencionado anteriormente como resultado de sua evidente relevância geoestratégica para a Região Transísmica e o México, **vid, Circuitotinto.org (7 de dezembro de 2019).**

Sob tal virtude, além do referido fortalecimento da capacidade produtiva ao longo do Corredor, a referida estratégia compreende uma gama completa de infraestrutura social e urbana focada na melhoria dos padrões de vida das pessoas nos principais municípios ao longo da faixa transísmica. Como

- Fortalecimento da infraestrutura educacional: escolas e universidades
- Promoção da pesquisa e desenvolvimento tecnológico: ecossistema de inovação,
- Fornecimento de infraestrutura de energia: gasodutos, oleodutos e fontes não renováveis.
- Promoção de programas de saúde pública, educação e nutrição.
- Fortalecimento da infraestrutura de serviços públicos: água, eletricidade, energia, drenagem e tratamento de resíduos sólidos.
- Promover a infraestrutura habitacional e equipamentos urbanos.
- Fomentar a infraestrutura do setor agrícola, pesqueiro e agroindustrial.

3 ENFATIZANDO A PROMOÇÃO PRODUTIVA E A INFRAESTRUTURA INDUSTRIAL E A ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS

Como já apontado, essa estratégia compreende uma ampla gama de aspectos críticos de infraestrutura produtiva, logística, de transporte, comunicação e social em toda a região, como o fortalecimento de ferrovias, estradas, instalações portuárias e aeroportos e uma reforma da infraestrutura social dos principais municípios ao longo da faixa transísmica com o objetivo de atrair investimentos estrangeiros e domésticos em todo o Corredor. Entre outros:

- Isenção de impostos por quatro anos de operação

- Conexão de internet de banda larga ao longo da faixa
- Fornecimento de energia ao longo da zona do istmo: Fornecimento de gás por gasoduto de porto a porto (Coatzacoalcos a Salina Cruz) ao longo da faixa do Corredor.

A lógica subjacente a todas estas medidas resulta evidentemente explicável, uma vez que permitirão reforçar a capacidade produtiva do Corredor ao longo desta região. Assim, os dez parques industriais planejados estão estrategicamente localizados ao longo de municípios cruciais de **Veracruz** e **Oaxaca** ao longo da **faixa do istmo**. O resultado final desta nova infraestrutura produtiva é cobrir uma gama de ramos industriais e serviços, como alta tecnologia, agroindústria, etc. Buscando agregar valor agregado aos insumos e mercadorias estrangeiras ou nacionais processadas no território mexicano ao longo do Corredor. Itens que podem ser posteriormente reexportados como bens de consumo final para mercados estrangeiros através do Corredor para a Europa, EUA, América Central e do Sul e Ásia através do Golfo do México ou do Oceano Pacífico.

4 NEARSHORING-OFFSHORE E OUTROS CORREDORES COMPARATIVOS E COMPETITIVOS DO MÉXICO PARA ATRAIR INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS

Dada a localização geoestratégica do Corredor e seu recente lançamento, esta instalação tornou-se um ímã gigantesco para investimentos estrangeiros diretos, como demonstrado desde vários anos atrás, em 2022, pela atração de 32.447 US\$ de janeiro a setembro daquele ano, de acordo com algumas fontes do governo mexicano, **vid Morales, Roberto (22 de novembro de 2022)**.

Fluxos de capitais provenientes dos EUA(39,1%), Canadá (9,5%), Espanha (7,1%), Argentina (4,9%) e Japão (3,9%), respectivamente. Embora a atração de investimentos estrangeiros para a região Sudoeste não seja nova, pois já existe há muito tempo aos olhos do capital transnacional, **vid, Ávila Romero, Agustín. (2018)**.

4.1 NEARSHORING VS OFFSHORING

O **nearshoring**, em oposição ao modelo de **produção offshoring ou off-shore**, representa hoje uma excelente oportunidade para o México, em particular para o **corredor transístmico**, pois sem dúvida pode colocar o país e o corredor não apenas como um dos principais atores da América do Norte, mas também como uma das principais sedes de empresas asiáticas. No entanto, de acordo com alguns especialistas em negócios, o México pode perder essas vantagens se o México não fizer as mudanças estruturais domésticas necessárias, conforme apontado por alguns analistas, **vid, Reynold, Verónica (14 de dezembro de 2022)**.

No entanto, o **nearshoring**, apesar de todas as vantagens aparentes como crescimento econômico e oportunidades de emprego, não deve ser considerado uma "panacéia" por si só, porque implica uma faca de dois gumes para o México e para a maioria das economias em desenvolvimento,



pois, por um lado, promove o crescimento econômico por meio de novos investimentos que fluem para uma região específica e, assim, aumentam as oportunidades de emprego para sua população.

No entanto, não há qualquer garantia de que tal boom econômico gerado por investimentos estrangeiros ou nacionais venha a proporcionar inclusão social e melhores condições de vida para a força de trabalho e os habitantes desta região há muito desfasada e desfasada sem o envolvimento decisivo do Estado para garantir a implementação de uma estratégia socialmente inclusiva orientada para promover uma estratégia econômica equilibrada para equilibrar o crescimento e o bem-estar social e não uma maior polarização da riqueza na região; outras externalidades, como impactos ambientais e esgotamento dos recursos naturais, como já acontece no norte do México com a indústria de montagem ao longo dos estados fronteiriços norte-americanos e mexicanos aquiladora de exportación) como mencionado anteriormente, **vid**, Impacto socioeconômico de la Industria Maquiladora de Exportación en México, **vid Luis-Pineda, O. (1998bis)**.

O bem-estar sob uma economia equilibrada e socialmente inclusiva deve ser traduzido não apenas em termos de crescimento econômico na região e mais oportunidades de emprego para pessoas com salários mais competitivos e melhores condições sociais e urbanas para os principais municípios ao longo da faixa transsísmica, para começar, como esperado pela estratégia do governo federal, sem negligenciar a implementação de sustentabilidade, exploração produtiva dos vastos recursos naturais da região e pleno respeito pela rica riqueza cultural da população local e pela idiossincrasia de investidores estrangeiros ou nacionais, **vid AMLO-PND (2019)**.

Nesse sentido, o Estado mexicano deve implementar políticas públicas severas para prevenir ou minimizar o ataque de especuladores imobiliários e todos os tipos de predadores de terras perto da trilha do Corredor de Veracruz a Salina Cruz e do resto das ferrovias da região sudoeste que buscam a todo custo monopolizar a propriedade privada ou os recursos hídricos de famílias pobres que vivem ao lado do Corredor em níveis de fome para privá-los desses valiosos recursos por centavos, **vid**, Santos Celdo(Ago, 2023).

Em vez disso, organizar essas pessoas por meio de cooperativas produtivas coletivas ou apoiar as MPEs (médias e pequenas empresas) locais por meio de financiamento federal para permitir que exportem seus produtos ou mercadorias para o resto do México ou para o exterior, aproveitando ao máximo as instalações do Corredor e, assim, melhorando seus padrões de vida em relação ao boom econômico do Corredor (por meio de uma estratégia regional socialmente inclusiva) já concebida pelo governo federal.

Nesse contexto, é de extrema importância que o México não repita a amarga experiência **produtiva off-shore em uma economia em desenvolvimento**, como é o caso da indústria de montagem (a chamada indústria maquiladora) no norte do México, onde o governo mexicano (em tempos neoliberais) promoveu irresponsavelmente o investimento estrangeiro com o objetivo de



industrializar essa região ao longo de uma faixa de mais de 3.000 km ao longo da fronteira EUA-México. alocando fábricas de montagem, principalmente de capital de propriedade americana, convenientemente em todos os principais municípios fronteiriços EUA-México (como Tijuana, Mexicali, Juarez, Nuevo Laredo, Nogales, Matamoros, etc.) para estimular a "competitividade" da economia dos EUA no mercado mundial durante o período da Guerra Fria, aproveitando ao máximo as vantagens comparativas de seu vizinho pobre do sul, como a força de trabalho barata mexicana e a proximidade com o mercado dos EUA, juntamente com uma série de outras facilidades concedidas pelo mercado mexicano autoridades como isenções fiscais e um sistema regulatório 'ad hoc' para facilitar sua operação em território mexicano com integração marginal à indústria doméstica mexicana e sem transferência tecnológica para o México.

Todas essas facilidades foram concedidas sob a aquiescência do governo do México, com a ilusão de moeda estrangeira e geração de empregos na região Norte. No entanto, o resultado resultante de tal política foi o crescimento (empregos formais baratos e moeda estrangeira). Ainda assim, caracterizou a falta de uma estratégia socialmente inclusiva do governo mexicano em torno dos principais municípios das maquiladoras, uma vez que sua operação tem funcionado como um enclave industrial virtual em território mexicano, infligindo em torno de pessoas e cidades fronteiriças uma série de externalidades ao longo do tempo , **Luis-Pineda, O. (1998)**.

Recapitulando, a experiência da indústria montadora mexicana é uma lição importante para o México e deve ser cuidadosamente considerada todos os fluxos de capital para a região da indústria maquiladora, embora, sem dúvida, tenha contribuído para promover um boom econômico ao longo dos estados do norte do México (Baja California, Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León e Tamaulipas) por meio de empregos formais e entradas de moeda estrangeira para o México. Isso foi alcançado a um custo socioeconômico e ambiental muito alto e outras inúmeras externalidades para essa região e para o México.

No entanto, vale a pena mencionar algumas consequências adicionais dessa estratégia, como o agravamento do desenvolvimento desequilibrado, socialmente exclusivo e insustentável pré-existente no país, bem como a exacerbação da assimetria socioeconômica Norte-Sul no México. Como a existência de uma economia dual no país há muito tempo, como reconhecido por alguns estudiosos, como Manuel Gollás, **vid, Gollás, Manuel (1982)**. Isso explica nossa preocupação em lutar por uma estratégia socialmente inclusiva para o México nos próximos anos, o que implicou uma reorientação total desse modelo de economia predominante na época neoliberal, **vid Luis-Pineda, O. (2008)**.



5 EXPANSÃO DO SISTEMA DE INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA DO CORREDOR ATRAVÉS DA CONEXÃO COM A ROTA DO TREM MAIA E A FERROVIA DO ISTMO PARA A AMÉRICA CENTRAL

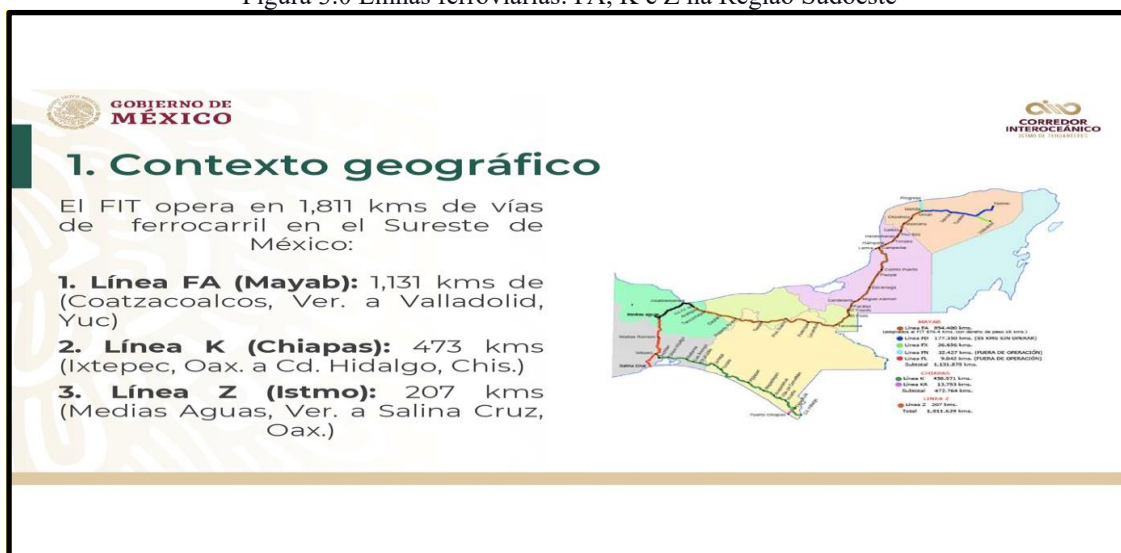
Com uma intenção evidente do atual governo mexicano de expandir as capacidades ferroviárias do Corredor para facilitar o esperado tráfego sem precedentes de carga e passageiros e massivos entre as três regiões econômicas, Pacífico Sul, Sul e Golfo do México, o governo está implementando a operação de um total de três linhas ferroviárias através dessas regiões, descritas a seguir:

1) Linha Z (linha do istmo): Espinha dorsal ou rota inicial, de Coatzacoalcos, Veracruz, a Salina Cruz, Oaxaca.

2) Linha FA (linha Mayab): Procura conectar Coatzacoalcos a Palenque, Chiapas, ao longo da rota do trem maia. E deste lugar para conectar Mérida em Yucatán, na região sudoeste. Distância total da trilha de 1.131 km. O mais longo. Mas a linha FA de Coatzacoalcos a Palenque, 310 km, acaba de ser inaugurada pelo presidente AMLO, **vid, CNMX. MX(13 de setembro de 2024)**. Esta linha torna-se na verdade um ramal de extensão da ferrovia transistmica a partir do porto de Salina Cruz e cruzando quatro estados, a saber, Oaxaca, Veracruz, Tabasco e Chiapas. Conectando, neste caso, o porto de Coatzacoalcos a Palenque, Chiapas.

3) Linha K (linha de Chiapas): Vai de Ixtepec no estado de Oaxaca na faixa do istmo perto de Salina Cruz até Cd. Hidalgo no estado de Chiapas. Cidade fronteiriça perto da Guatemala. A linha destina-se a servir como uma ferrovia de conexão para carga e passageiros da Guatemala e da América Central para o México através da ferrovia Corridor'backbone. (Distância da trilha de 473 km). Ainda pendente para ser inaugurado pelo governo mexicano.

Figura 3.0 Linhas ferroviárias: FA, K e Z na Região Sudoeste



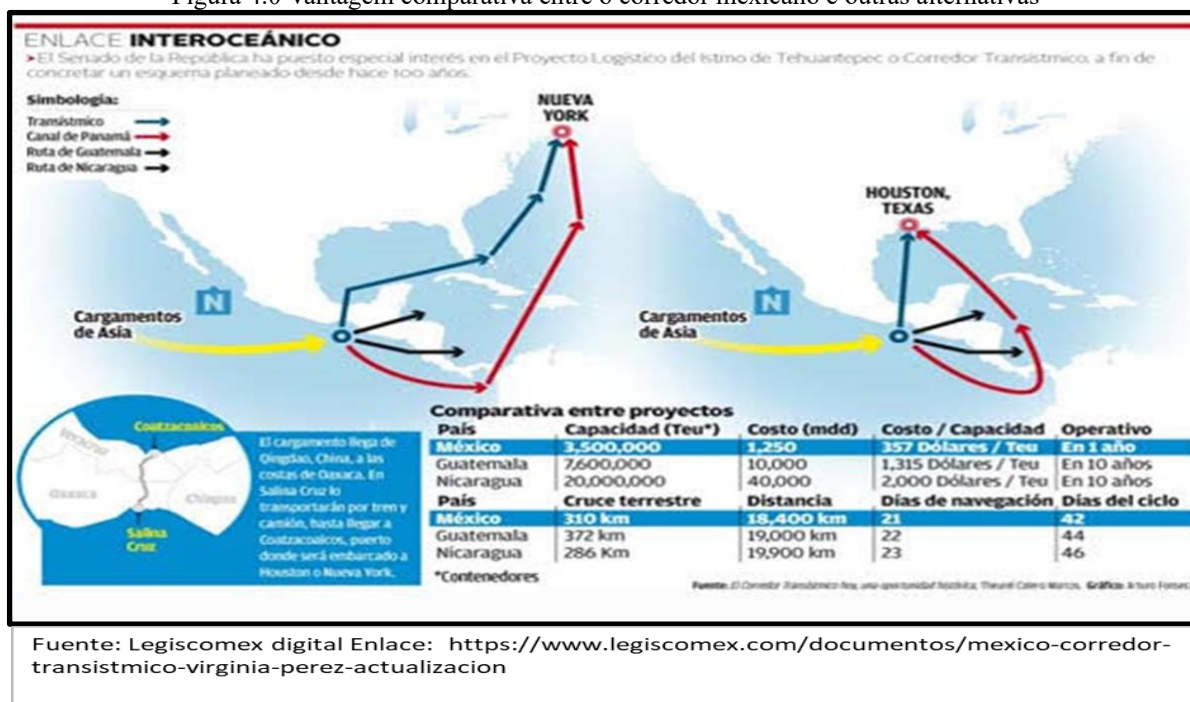
Fonte: <https://amf.org.mx/wp-content/uploads/2020/08/2.%20Infraestructura%20de%20transportes%20para%20el%20Istmo%20y%20el%20Sureste%20%28CIIT%29.pdf>

O resultado final de todos esses investimentos em infraestrutura do México está evidentemente focado em apoiar um fluxo maciço de carga e pessoas em todas as regiões mencionadas acima por meio dessas novas linhas ferroviárias nos próximos anos. Com toda essa infraestrutura nova e reformada, pretende-se facilitar a interconexão e a interação entre as três regiões econômicas a seguir: **Pacífico Sul** (Guerrero, Oaxaca e Chiapas), **Sudeste** (Yucatán, Quintana Roo e Campeche) e **Golfo do México** (Tabasco, Veracruz e Tamaulipas). Isso será perfeitamente interconectado e alcançado através do Corredor do Istmo, que se tornará o conector ferroviário da espinha dorsal entre todos eles e o portão de saída natural para os oceanos Atlântico e Pacífico em um futuro próximo.

6 VANTAGEM COMPARATIVA DO CORREDOR EM RELAÇÃO AO CANAL DO PANAMÁ E OUTROS PROJETOS INTEROCEÂNICOS PRÓXIMOS

Em primeiro lugar, para ilustrar as vantagens do Corredor em relação às alternativas próximas de instalações de conexão entre os oceanos Atlântico e Pacífico, como as rotas do Canal do Panamá, Guatemala e Nicarágua) aos principais mercados mundiais, é conveniente dar uma olhada na **Figura 4** abaixo:

Figura 4.0 Vantagem comparativa entre o corredor mexicano e outras alternativas



Como pode ser facilmente visto no gráfico anterior, que mostra um resumo dos indicadores estatísticos comparando as outras alternativas de travessia interoceânica com o Corredor Mexicano. À primeira vista, há melhores vantagens competitivas para o Corredor Mexicano em custos de frete (Mill.Us\$dls), custo/capacidade (\$/Teu), distância de travessia terrestre (km) entre o Atlântico e o Pacífico e tempo de navegação (dias). Em conjunto, esses indicadores mostram melhores vantagens competitivas para o Corredor Mexicano em relação aos seus concorrentes em relação aos mercados mundiais próximos, como a Costa Leste dos EUA, etc.

Em segundo lugar, mas não menos importante, é o fato de que o México está subscrito no Tratado USMCA (Estados Unidos-México-Canadá) e o fato de representar o primeiro parceiro comercial dos EUA a superar a China e o Canadá como parceiro comercial sob tal tratado. Como tal, o Corredor torna-se de extrema relevância para o México, uma vez que acelerará e facilitará seu comércio em direção às costas do Atlântico e do Pacífico dos EUA, bem como sua interconexão com a fronteira sul dos EUA através do tradicional sistema ferroviário México-EUA, que agora será reforçado pelo comércio com a Ásia e a Europa através do Corredor.

Em terceiro lugar, e por último, perante o lamentável entupimento actual que se verifica através do Canal do Panamá, uma vez que o canal está a secar e a sua travessia torna-se extremamente difícil e dispendiosa, o que implica um atraso substancial e dispendioso para o enorme tráfego de navios entre os dois oceanos.

Assim, o Corredor Mexicano torna-se a melhor opção entre todas as alternativas de travessia transoceânica localizadas na América. Dado o fato de que a atual secagem do Canal do Panamá e o tempo de travessia concomitante para os navios de carga que o utilizam e sua vantagem comparativa



perdida como uma instalação de travessia entre os oceanos Atlântico e Pacífico, que se torna uma oportunidade imperdível para o México, **Vid, Vanguardia (23 de fevereiro de 2024)**.

Portanto, o **canal mexicano** torna-se agora de extrema importância, uma vez que cerca de 6% do fluxo global de carga atravessa o **Canal do Panamá**, tornando o canal mexicano uma alternativa imbatível, **vid, AFP (Ago, 2023)**. E espera-se que movimente 1,4 milhão de contêineres por ano, e espera-se que se torne uma alternativa mais barata e rápida do que o Canal do Panamá, de acordo com a Forbes, **vid, Forbes (nov9,2022)**.

7 CLIMA DE PAZ SOCIAL APOIADO PELA VIGILÂNCIA IN SITU DA MARINHA AO LONGO DA FAIXA DO CORREDOR

Para garantir um clima de paz social e operação contínua na área do Corredor, o governo mexicano e, assim, facilitar as operações produtivas e comerciais ao longo do Corredor, o atual governo López-Obrador decidiu sabiamente entregar seu controle de operação à Marinha Mexicana da administração de portos, rodovias e parques industriais. Por meio desse mecanismo, espera-se que as operações produtivas e comerciais em todo o corredor e região ocorram e sejam realizadas de acordo com as disposições da estratégia oficial acima mencionada e minimizem as tentações de desvios das pessoas encarregadas de sua operação e a implementação da estratégia oficial de seus objetivos.

A lógica por trás dessa decisão é baseada no contexto histórico do México, já mencionado acima. Mas também por ter atualmente um presidente como nunca antes na história, um governo nacionalista que se esforça enfaticamente e está comprometido em erradicar a corrupção do sistema público e aumentar o bem-estar da grande maioria dos mexicanos com o slogan do presidente López Obrador "**primero los pobres**" ("**pobres primeiro**").

Combatendo assim os abusos de longa data e as práticas de corrupção cometidas por administrações anteriores (Salinas, Zedillo, DelaMadrid For, Calderón, Peña Nieto). Que irresponsavelmente concedeu concessões em geral das empresas estatais mais importantes (petróleo, gás, energia, ferrovias, indústria de minas, etc.). Particularmente, o sistema ferroviário mexicano para uma ferrovia multinacional norte-americana do Kansas durante **a administração do presidente Ernesto Zedillo**, seguindo as "recomendações do FMI" nutridas pelas **políticas hegemônicas do Consenso de Washington ("receitas")**, **vid ElMostrador (11 de outubro de 2004)**, que impactou desastrosamente a economia mexicana, apresentando políticas anti-desenvolvimento para o país. Receitas que inconcebivelmente foram repetidas e implementadas na maioria dos principais países latino-americanos, como apontado por outros estudiosos como Martínez, Rangel Rubi et al., **Vid. Martínez Rangel, Rubi et al(2012)**.

Por exemplo, a concessão de um trecho da ferrovia transistmica de apenas 100 km (de Cosoleacaque a Medias Aguas, no estado de Veracruz) a uma empresa mexicana "Grupo México",

aliada ao capital transnacional, que recentemente tentou impedir a conclusão deste Corredor, mas acabou aceitando (sob forte pressão política) assinar um acordo com o governo mexicano para liberar esta pequena trilha da ferrovia Transísmica, **vid Contralinea (1 de junho de 23)**.

Assim, permitindo que as autoridades mexicanas prosseguissem com a conclusão do Corredor, apesar da forte oposição desta poderosa empresa industrial que, aliás, era uma das principais proprietárias de todo o sistema ferroviário mexicano, graças a grandes concessões feitas por regimes corruptos do passado que governaram o México. Mas para se ter uma ideia da importância do atual sistema ferroviário mexicano distribuído por toda a região do Macrosul, descrevemos a ilustração a seguir, que retrata os três sistemas ferroviários desta macrorregião.



Como podemos observar facilmente no gráfico acima, que mostra uma série de estações quadradas pintadas em "verde" representando postos de controle a cargo do pessoal da marinha supervisionando a operação "in situ" das quatro linhas Z, FA, K e Dos Bocas refinaria ferroviária. Todos eles localizados na região sudoeste, onde é relatada a distância de viagem entre duas estações de conexão em quilômetros, juntamente com o número de pessoal de supervisão da marinha designado para cada linha, de acordo com sua prioridade e distância, por exemplo, a **linha Z** (307 km, Coatzacoalcos-Salina Cruz, 1.827 pessoas), **linha FA** (328 Km, Coatzacoalcos-Palenque, 720 pessoas),

linha K (1.455 km, Ixtepec- Cd. Hidalgo, 1.455 pessoas) e Refinaria Dos Bocas-Ramón Ayala (95 Km, 360 pessoas).

A lógica dessa supervisão próxima e "in situ" é, evidentemente, garantir um clima de operação pacífica para o fluxo comercial e a operação da indústria ao longo das quatro linhas ferroviárias para os próximos anos, de modo a **facilitar** uma operação tranquila não apenas ao longo do Corredor Transistmico, mas através do restante dos megaprojetos atualmente implementados na região Sudoeste, como o Trem Maia e a refinaria Dos Bocas, entre outros projetos importantes que estão ocorrendo nesta região, a serem realizados de acordo com a estratégia oficial esperada e minimizar os desvios dos objetivos estabelecidos pela corrupção, violência ou agitação social.

Além disso, esta medida também busca contribuir para amenizar o problema da investida migratória proveniente da América Central e do Sul, que normalmente atravessa a região do Corredor em sua longa jornada para os estados da fronteira norte, os estados mexicanos e os Estados Unidos em busca do chamado "sonho americano" que utilizam o "trem da Besta" vindo da fronteira da Guatemala para o território mexicano. Infelizmente, muitas dessas pessoas, que facilmente imitam a população local, permanecem na faixa do istmo e em outros lugares de toda a região sudoeste, em busca de emprego ou de um modo de vida com implicações socioeconômicas e urbanas entre seus principais municípios, **Vid, Wolf, Sonja (coord) (2020)**.

8 UMA BREVE PERSPECTIVA SOBRE AS PERSPECTIVAS ECONÔMICAS GLOBAIS, DOMÉSTICAS E DA REGIÃO SUDOESTE E PERSPECTIVAS SOBRE O CORREDOR MEXICANO

Antes de concluir este artigo, vale a pena mencionar algumas observações socioeconômicas críticas do mundo, doméstico e da região sudoeste.

Em meio a um mundo economicamente conturbado, afetado por um lado pela recente pandemia de Covid e suas implicações dramáticas no número de mortos e na recessão concomitante em nível mundial derivada de países altamente endividados que tentam lutar contra a Covid e a reativação de suas economias danificadas, por exemplo, América Latina, **Vid, CEPAL (junho de 2022)**. Juntamente com outros impactos macroeconômicos da Covid-19 em nível mundial, **Vid, Warwick McKibbin et. Al. (maio de 2021)**.

Mais tarde, a luta global para minimizar o efeito da escassez de petróleo e gás e outras commodities agrícolas como fertilizantes (cadeias de commodities de abastecimento) derivadas da guerra russo-ucraniana e que afetaram tanto as economias desenvolvidas quanto as periféricas, conforme apontado desde 2022 por alguns estudiosos como Ruth Edam e Divine Forchar, deu à Rússia uma liderança importante em commodities tão críticas, afetando não apenas os EUA, Canadá, Reino Unido e países europeus que puniram a Rússia e foram afetados por sua ofensiva de contra-reação



gerou inflação, interrupção das cadeias de suprimentos impactando o mundo todo, **vid, Endam, Ruth et al. (25 de março de 2022).**

Nesse cenário global, a economia mexicana conseguiu sair de ambos os problemas com resultados econômicos positivos, ao contrário da maioria dos países latino-americanos, graças à estratégia doméstica adotada pelo presidente López-Obrador, longe das receitas do FMI, em todo o país durante os últimos cinco anos, orientada, principalmente, para o fortalecimento do mercado interno e do contexto socialmente inclusivo por meio de mega investimentos significativos em infraestrutura produtiva em todo o país. Como mostra a recente queda de 8,9 milhões de pessoas que saem da pobreza até 2022, dos 55,7 milhões de pobres existentes em 2020 para 46,8 milhões relatados em 2022, entre outras importantes conquistas sociais, e a pobreza extrema caiu de 10,8 para 9,1 milhões de pessoas, **Vid, Headtopics(Ago11, 2023).**

Por outro lado, a taxa anual do PIB mexicano atingirá até o final do ano atual cerca de 4% e deverá atingir um valor semelhante até 2024, de acordo com o governo mexicano. Também houve uma série de medidas sociais implementadas para aumentar a demanda agregada das pessoas no país, como um aumento de 88% no salário mínimo no México durante o atual governo. E assim aumentando o poder de compra das pessoas pela primeira vez no México **moderno, vid, TradingEconomics(2024)**

Ao todo, a evolução da economia mexicana vem observando uma tendência crescente, durante os últimos cinco anos, apesar de uma queda de 8% durante 2020 devido à recessão pandêmica, **Vid, Mexicocomovamos (Jul31, 2023)** .Apesar de muitas pessoas no México e no exterior acreditarem que o país seria incapaz de se recuperar dos efeitos da pandemia no passado. Como a famosa empresa Moody, **vid Moodys (1º de setembro de 2023)**. Agora eles estão discutindo uma nova "decolagem econômica do México", **vid, Paez, Alejandro et al. (Ago18, 23).**

Em relação ao resto dos países latino-americanos, o desempenho da economia mexicana mostra perspectivas positivas até agora em 2023. Dado seu comportamento sólido, a liderança do México agora espera que uma economia robusta se mostre vital contra o provável agravamento das condições, como ele. Com as taxas de crescimento até abril de 2023 confortavelmente em território positivo, o desempenho do país até agora em 2023 tem sido uma surpresa, tendo desafiado repetidamente as expectativas dos economistas com sua resiliência absoluta e divulgação de dados positivos. Além disso, diante desse desempenho sólido, a liderança do México espera agora que uma economia robusta se mostre vital contra o provável agravamento das condições, pois antecipa "arregaçar as mangas para suportar os efeitos colaterais da desaceleração" (até mesmo uma potencial recessão nos EUA), como apontado por Valerie Hernández, analista financeira da Internationalbanker.com, **Hernandez, Valéria (Ago9, 2023).**

8.1 CORREDOR MEXICANO E PERSPECTIVAS DA REGIÃO SUDOESTE

No que diz respeito à situação da região Shouwestern, há muito tempo se reconhece que é uma "região rica (abençoada por seus vastos recursos naturais), mas infelizmente "imersa na pobreza", como apontado por Ernesto Correa, **vid, Correa, E. (Ago3, 2014)**. Região que também ficou permanentemente "para trás" das regiões Norte e Centro, conforme apontado por alguns estudiosos como Fariza, Ignacio, **vid Fariza, Ignacio (15 de setembro de 2017)**.

Além de estar longe de uma estrutura socialmente inclusiva há muito tempo, embora se esforce por uma melhoria de suas condições socioeconômicas, conforme reconhecido por Roberto Candelas, **vid, Candelas, Roberto (2018)** para abraçar investimentos públicos gigantescos, como o Corredor, o Trem Maia e a refinaria Dos Bocas, já inaugurada por López Obrador há dois anos, **vid, AMLO (1 de julho de 2022)**

Esses megainvestimentos em infraestrutura produtiva já estão produzindo um boom econômico sem precedentes nas sub-regiões do Macrosul. Como mostrado pelo comportamento de suas sub-regiões, como Tabasco, Campeche e Oaxaca, com economias outrora defasadas, agora estão crescendo a um ritmo mais rápido do que até mesmo os estados mais ricos do Norte, como Nuevo León, Coahuila, Chihuahua e Sonora **Vid, Comovamos (julho de 2023)**.

3. Por fim, dada a esperada criação massiva de empregos através do Corredor para o futuro próximo, espera-se que todo o Corredor se torne um "muro de emprego" para a imigração que chega ao México da América Central e do Sul. **Vid, Hernández, Julio (30 de junho de 2022)**.

8.1.1 Conclusões e recomendações gerais

Para começar, devemos ter em mente que esta análise oferece uma visão preliminar de uma situação muito complexa que envolve uma região socioeconômica desfavorecida e desalinhada com base em circunstâncias e elementos que estão sendo desenvolvidos atualmente, sem negligenciar seu contexto histórico. Sob essa premissa, podemos avançar as seguintes conclusões preliminares:

- Em primeiro lugar, espera-se um boom econômico ao longo dos municípios envolvidos onde o Corredor Transísmico atravessa. Uma bonança, que sem dúvida permeará todas as regiões do Pacífico Sul, Sul e Golfo por sua proximidade geográfica e interdependência econômica.
- Em segundo lugar, o próximo aumento do tráfego de carga e passageiros entre os dois portos multimencionados implicará um crescimento econômico concomitante e maiores oportunidades de emprego para a população local pelo aumento do volume de movimentação de mercadorias entre esses portos ao longo da faixa do Corredor.

- Como resultado dos dois eventos acima, espera-se um aumento na atividade econômica ao longo do Corredor e um boom concomitante em torno dos principais municípios onde o **Corredor Transístmico** cruza. Que, por sua vez, é provável que se espalhe pelo resto das regiões vizinhas como o Pacífico Sul (Guerrero, Oaxaca e Chiapas) e a região do Golfo do México (Veracruz, Tamaulipas e Tabasco) por sua proximidade geográfica e interdependência econômica.

Em questões sociais, e a par da bonança econômica, é fácil antever algumas implicações sociais associadas à inesperada bonança ao longo dos principais municípios:

- A tradicional falta de infraestrutura urbana e serviços básicos, como abastecimento de água, energia, habitação e outros serviços básicos, como escola, serviços hospitalares, abastecimento de alimentos, será incapaz de lidar com a população que chega atraída pela alta demanda de empregos ao longo do Corredor, impactando não apenas os grandes municípios, mas também as pequenas aldeias localizadas ao seu redor. Espera-se que a população cresça a partir de pessoas vindas de outros lugares fora da região sudoeste, como do centro e norte do México, bem como da Guatemala e da América Central, como já está acontecendo.
- Outra externalidade social que não pode ser negligenciada aqui é o fato de que, dada a localização geoestratégica do Corredor, também foi lucrado por **cartéis de tráfico de drogas** e gangues locais por suas atividades criminosas ao longo da faixa, agora também são atraídos por sua nova bonança econômica e podem exacerbar sua atividade e gerar mais insegurança social para os residentes locais na região. e até colocou em risco todo o megaprojeto nos próximos anos, se não for impedido e severamente restringido pelo estado mexicano, **vid, CFR.org Editores(5 de agosto de 2024)**.
- Em suma, como resultado da súbita bonança econômica, espera-se um crescente fluxo de pessoas para a região atraídas por tal bonança que exceda rapidamente a capacidade de absorção econômica e social do Corredor e, assim, gere estresse social e urbano e caos entre seus principais municípios no curto e médio prazo. E assim criando "guetos" em torno desses grandes municípios, juntamente com uma série de externalidades socioeconômicas e gerando, se não restringido pelo México, um desenvolvimento regional socialmente não inclusivo desigual, juntamente com outras externalidades socioeconômicas.

Em matéria ambiental, e concomitante com a bonança econômica, prevemos também algumas implicações ambientais em torno dos principais municípios da região:

- Como consequência do rápido aumento populacional que se aproxima versus infraestrutura urbana limitada e capacidades de drenagem, descarte de resíduos, aumento da demanda de

energia e instalações de tratamento de água na região. Espera-se escassez de água e energia, bem como problemas de poluição entre os principais municípios, uma vez que os rios atuais e outros recursos hídricos não devem ser suficientes para lidar com o aumento esperado da demanda, não apenas para o aumento da demanda residencial, mas também da crescente atividade industrial em torno dos 10 parques industriais que estão sendo implementados ao longo da faixa do Corredor.

8.1.2 Recomendações

Com base nas conclusões anteriores, consideramos de extrema importância avançar em algumas reflexões e recomendações destinadas a contribuir para reforçar o espírito que impulsiona a estratégia de desenvolvimento inclusivo implícita na estratégia econômica concebida para o Corredor Transsísmico para os próximos anos:

- Sob o fato de que a região é seu rico patrimônio cultural e concentrou sua atenção no saque da exploração de seus recursos naturais e aproveitar suas vantagens comparativas e como ouro, prata e sua riqueza eólica, como a Iberdrola feita por uma empresa espanhola Como quase a antiga ferrovia Transísmico e a indústria eólica, mas que têm sido socialmente excludentes porque não se traduziram em melhor bem-estar para o população do istmo.
- No entanto, os novos investimentos gerarão renda para a população da região, tanto para os produtores de bens e serviços da região quanto para a força de trabalho regional que participa desse processo produtivo.
- A assimetria econômica predominante entre o Norte e o Sul coloca os trabalhadores mexicanos do Sul em grande desvantagem em relação aos custos de mão de obra nos EUA e no Canadá. Na ausência de uma política socioeconômica severa que proteja a mão de obra doméstica, eles serão superexplorados por investidores privados estrangeiros e domésticos, aproveitando sua pobreza e desemprego, como já aconteceu no norte do México com o caso da indústria de maquiladoras de exportação de "maquiladoras" de propriedade de capital dos EUA sob o modelo de produção off-shore.
- Sob uma região imersa em conflitos sociais derivados do passado, mas também estimulada pelo descaso de governos pós-revolucionários e neoliberais que ignoraram seu rico patrimônio cultural e mal concentraram sua atenção na pilhagem e superexploração de seus recursos naturais e no aproveitamento de suas vantagens comparativas e como ouro, prata e suas riquezas eólicas, como no caso Iberdrola (TNT espanhola, A Iberdrola, que construiu uma empresa de energia eólica localizada em La Ventosa, a maior usina eólica do México, desconsiderando totalmente o bem-estar da população local sob a aquiescência neoliberal durante esses anos, criando assim um projeto socialmente não inclusivo sem benefícios

para os pobres da região que possuíam essas terras, uma vez que os benefícios acumulados para esta empresa estrangeira nunca se espalharam sobre o bem-estar dos proprietários de terras e da população do istmo, como energia barata e oportunidades de emprego, por exemplo.

v) Embora os novos investimentos esperados do atual governo mexicano gerem um boom econômico na população da região, tanto dos produtores de bens e serviços da região, quanto da força de trabalho regional que participa desse processo produtivo.

vi) A assimetria econômica entre o Norte e o Sul coloca os trabalhadores do Sul em desvantagem. Que serão superexplorados por investidores estrangeiros, como aconteceu no norte do país com a exportação da indústria maquiladora (indústria de montagem) produção em terra

vii) O desafio para o México nos próximos anos é garantir que a implementação da estratégia desenhada para esta região não seja atrasada pelos interesses dos investidores, tanto nacionais como estrangeiros, e ignorar o crescimento e o bem-estar da maioria da população que ficou para trás durante séculos, e considero que é tempo de os levar em conta. Aqui estão algumas recomendações pertinentes:

vii) Para não repetir a experiência da Maquiladora e evitar a superexploração de mão de obra de investidores que entram na região. É altamente recomendável liberar o preço do trabalho dentro da faixa transsísmica para que os investidores estrangeiros paguem pelo menos níveis salariais semelhantes ou próximos aos prevalecentes nas economias desenvolvidas com qualificações de trabalho semelhantes e, assim, aumentar a demanda agregada regional e o poder de compra e os padrões de vida da população regional em relação aos custos de vida mais altos esperados associados aos novos investimentos que entram agora na região. Com o aumento dos preços, os alimentos, a habitação, a energia, a água, todo o tipo de serviços básicos, em resultado de uma maior procura industrial e de serviços nos principais municípios da região.

viii) Por último, mas não menos importante, organizar e priorizar o apoio financeiro aos produtores locais (PMEs) por meio de pacotes financeiros elaborados pelas autoridades mexicanas para permitir que eles vendam seus produtos e serviços domésticos não apenas dentro da região, mas aproveitem a facilidade do Corredor para exportá-los para o exterior.

O resultado final não é apenas fomentar a produção local para consumo interno, mas gerar valor agregado nelas e promover cadeias produtivas entre as PMEs para impulsionar o crescimento econômico e a bonança dentro da faixa do Corredor, mas para facilitar a obtenção de um "efeito multiplicador" do investimento federal já feito do México nesta região, que também impactaria positivamente ou alcançaria os estados vizinhos do istmo, como Guerrero, Chiapas e Veracruz. Sem negligenciar a oportunidade de encadear produtivamente a produção regional doméstica das PMEs às grandes empresas a serem localizadas na faixa do Corredor do Istmo como potenciais fornecedores de insumos (e não repetir a experiência da Assembléia Maquiladora a esse respeito da falta de apoio oficial



e transferência tecnológica para as PMEs mexicanas localizadas em torno da indústria da Assembléia Americana no norte do México)



REFERÊNCIAS

1. AMLO-PND. (2019). Mexican Government. *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*. Retrieved from <https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2019/05/PLAN-NACIONAL-DE-DESARROLLO-2019-2024.pdf>
2. AMLO. (July, 2022). “Presidente AMLO inaugura Refinería Dos Bocas 'Olmeca': es un sueño convertido en realidad.” Retrieved from <https://www.gob.mx>
3. AMLO. (December 22, 2023). “Presidente inaugura de la Línea Z del Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.” *Gob-Mex.* Retrieved from <https://lopezobrador.org.mx>
4. AFP. (August, 2023). “Larga espera para buques de carga que buscan cruzar Canal de Panamá.” *AFP.* Retrieved from <https://www.youtube.com/watch?v=z4ZqLzoVqWk>
5. Avila Romero, A. (April 12, 2018). “El sur-sureste de México en la mirada estratégica del capital trasnacional.” *Alained.org.* Retrieved from <https://alainet.org/es/articulo/193042>
6. Apolinar, H. (January 27, 2024). “México: López Obrador encabeza viaje inaugural del Tren Transistmico entre puertos de Oaxaca y Veracruz.” *Revista Capital Político.* Retrieved from <https://capitalpolitico.net/2024/01/27/mexico-lopez-obrador-encabeza-viaje-inaugural-del-tren-transistmico-entre-puertos-de-oaxaca-y-veracruz/>
7. CEPAL. (June, 2022). *The sociodemographic impacts of the COVID-19 pandemic in Latin America and the Caribbean.* Retrieved from <https://www.cepal.org/en/publications/47923-sociodemographic-impacts-covid-19-pandemic-latin-america-and-caribbean>
8. Candelas R., R. (2018). “Los estados del sur sureste de México. En búsqueda del desarrollo humano.” *Cesop.* Retrieved from <https://www3.diputados.gob.mx/camara/content/download/297199/.../file/informacion.pdf>
9. Comovamos. (July 31, 2023). *Crecimiento Nacional y Estatal de la Economía Mexicana.* Retrieved from https://mexicocomovamos.mx/20230731_PublicacionMCV_CrecEconomico.pdf
10. Contralinea. (June 1, 2023). “Grupo México firmó acuerdo con gobierno de AMLO sin indemnización.” *Contralinea.* Retrieved from <https://contralinea.com.mx/grupo-mexico-firmo-acuerdo-con-gobierno-de-amlo-sin-indemnizacion>
11. Capital Político. (January 27, 2024). “México: López Obrador encabeza viaje inaugural del Tren Transistmico entre puertos de Oaxaca y Veracruz.” *Revista Capital Político.* Retrieved from <https://capitalpolitico.net/2024/01/27/mexico-lopez-obrador-encabeza-viaje-inaugural-del-tren-transistmico-entre-puertos-de-oaxaca-y-veracruz>
12. Circuitotinto.org. (December 7, 2019). “Mega Proyecto de AMLO: Corredor Multimodal Interoceánico: Un Proyecto de infraestructura detonante económico para la zona del Istmo de Tehuantepec.” *Circuito Tinto.* Retrieved from <https://youtu.be/OsIFX4GjWqg>
13. CFR.org Editors. (August 5, 2024). “Mexico's Long War: Drugs.” *CFR.* Retrieved from <https://www.cfr.org/background/mexicos-long-war-drugs-crime-and-cartels>
14. CNMX. MX. (September 13, 2024). “AMLO y Sheinbaum inauguran la línea FA del Tren Interoceánico.” *LAXCOMO.* Retrieved from <https://youtube.com/watch?v=OsIFX4GjWqg>



15. Circuitotinto.org. (December 7, 2019). “Mega Proyecto de AMLO: Corredor Multimodal Interoceánico: Un Proyecto de infraestructura detonante económico para la zona del Istmo de Tehuantepec.” *Circuito Tinto.* Retrieved from <https://youtu.be/OsIFX4GjWqg>
16. CM.org. (July 20, 2020). “Las exportaciones mexicanas se disparan un 75.6% luego de haber sufrido una gran caída.” *Conociendo México.* Retrieved from <https://youtu.be/PgPLQxHOJQE>
17. CM.org. (August 5, 2020). “AMLO aseguró que alcanzaron los 300,000 millones las reservas del Banco de México.” *Conociendo México.* Retrieved from <https://youtu.be/HUteK4AkP4>
18. CM.org. (July 28, 2020). “AMLO: Se Crearán 10 parques industriales en el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.” *Conociendo México*. Retrieved from <https://youtu.be/o0XcnRjBqgM>
19. Correa, E. (August 3, 2014). “Sur-sureste: pobres entre la riqueza.” *Revista Imagen Agropecuaria*. Retrieved from <http://imagenagropecuaria.com/2014/sur-sureste-pobres-entre-la-riqueza/>
20. CNMX. MX. (September 13, 2024). “AMLO y Sheinbaum inauguran la línea FA del Tren Interoceánico.” *LAXCOMO.MX*. Retrieved from <https://youtube.com>
21. ElMostrador. (October 11, 2004). “Las diez medidas del Consenso de Washington.” Retrieved from <https://www.elmostrador.cl/noticias/pais/2004/10/11/las-diez-medidas-del-consenso-de-washington>
22. Endam, R., et al. (March 25, 2022). “Russian-Ukraine 2022 War: A Review of the Economic Impact of Russian-Ukraine Crisis on the USA, UK, Canada, and Europe.” *Advances in Social Sciences Journal*, 9(3), 144-153. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/359512955_Russian-Ukraine_2022_War_A_Review_of_the_Economic_Impact_of_Russian-Ukraine_Crisis_on_the_USA
23. Fariza, I. (September 15, 2017). “El sur de México se queda atrás.” *El País*. Retrieved from https://elpais.com/economia/2017/09/14/actualidad/1505421581_628441.html
24. Forbes. (November 9, 2022). “Corredor Interoceánico en México moverá 1.4 millones de contenedores al año.” *Forbes*. Retrieved from <https://www.forbes.com.mx/corredor-interoceanico-en-mexico-movera-1-4-millones-de-contenedores-al-ano/>
25. Headtopics.com. (August 11, 2023). “Salen de pobreza en dos años 8.9 millones de mexicanos: Coneval.” Retrieved from <https://headtopics.com/mx/salen-de-pobreza-en-dos-anos-8-9-millones-de-mexicanos-coneval-42058068>
26. Hernández, J. (June 30, 2022). “Corredor transístmico apuesta a ser un ‘muro de empleo’ para frenar migración.” *Forbes*. Retrieved from <https://www.forbes.com.mx/corredor-transistmico-apuesta-a-ser-un-muro-de-empleo-para-frenar-migracion/>
27. Hernandez, V. (August 9, 2023). “The Mexican Economy is the Clear Winner in Latin America in 2023.” *International Banker*. Retrieved from <https://internationalbanker.com/finance/the-mexican-economy-is-the-clear-winner-in-latin-america-in-2023/>
28. Gollás, M. (1982). *La Economía Desigual: Empleo y Distribución en México*. CONACYT.
29. Beads, J. (1884). “The Tehuantepec Interoceanic Railway Project, 1884.” *Mining and Scientific Press*. Retrieved from <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/interoceanic-passages/tehuantepec-interoceanic-railway-project-1884/>



30. López Obrador, A. M. (June 2, 2023). “Economía de México sigue creciendo con mejor distribución de los ingresos.” *YouTube*. Retrieved from <https://www.youtube.com/watch?v=N1DvUa3De-w>
31. Luis-Pineda, O. (1998). *La Maquila en México: Evolución y Perspectivas*. IPN.
32. Luis-Pineda, O. (1998b). *Impacto Socioeconómico de la Industria Maquiladora de Exportación en México*. IPN.
33. Luis-Pineda, O. (2000). “La Problemática Ambiental en la Industria Maquiladora.” *Revista Economía Siglo XXI*, 1(2-3), 49-66.
34. Luis-Pineda, O. (2008). *Hacia la Reconversión del Modelo Económico Mexicano: Un Imperativo Frente al Nuevo Milenio*. IPN.
35. León, M. (September 19, 2018). “Tren transistmico tendrá una inversión de mil 100 millones de pesos, anuncia AMLO.” *El Financiero*. Retrieved from <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/tren-transistmico-tendra-una-inversion-de-mil-100-millones-de-pesos-anuncia-amlo>
36. Martínez Rangel, R., et al. (2012). "El Consenso de Washington: la instauración de las políticas neoliberales en América Latina." *Política y Cultura*, (37). Retrieved from <https://www.scielo.org.mx/pdf/polcul/n37/n37a3.pdf>
37. Martínez, M. M. C. (June 23, 2023). “Las Cartas de relación de Hernán Cortés, México.” *Noticonquista*. Retrieved from <http://www.noticonquista.unam.mx/amoxtli/1321/1318>
38. Marin Molinedo, R. (May 31, 2019). "El Corredor del Istmo de Tehuantepec." *ADN Político*. Interview. Retrieved from https://youtu.be/zRkes_DVOUc
39. Mexicocomovamos. (July 31, 2023). “Crecimiento nacional y estatal de la economía mexicana.” *Revista Mexicocomovamos*. Retrieved from <https://mexicocomovamos.mx/publicaciones/2021/08/crecimiento-nacional-y-estatal-de-la-economia-mexicana>
40. Moody's. (September 1, 2023). “Economía mexicana superó nuestras expectativas” dice Moody's; mejora perspectiva de crecimiento para 2023.” *El Universal*. Retrieved from <https://www.eluniversal.com.mx>
41. Paez, A., et al. (August 18, 2023). “El despegue económico del México 2023-2024 sorprende. ¿Cómo? ¿No se iba a hundir?” *Revista de Análisis*. Sin Embargo. Retrieved from <https://youtu.be/hymPEyZMyzI?si=U1e5NoqctRx1D7Vc>
42. Perroux, F. (July, 1963). “Consideraciones en torno a la noción de polos de crecimiento.” *Revista Cuadernos de la Sociedad Venezolana de Planificación*, 2(3-4), Caracas.
43. PODEBIS. (2023). “Polos de Desarrollo para el Bienestar (PODEBIS).” Retrieved from <https://www.gob.mx/ciit/articulos/polos-de-desarrollo-para-el-bienestar-podebis?idiom=es>
44. Reynold, V. (December 14, 2022). “El nearshoring es una oportunidad para México, coinciden expertos.” *Heraldo de México*. Retrieved from <https://heraldodemexico.com.mx/economia/2022/12/14/el-nearshoring-es-una-oportunidad-par>



45. Santos Celdo. (August, 2023). “Por el corredor Interoceánico crece Plusvalía de terrenos rurales de Campo Nuevo.” **Diario del Istmo**. Retrieved from <https://diariodelistmo.com/regional/corredor-interoceanico-otorga-alta-plusvalia-a-terrenos-rurales-de-campo-nuevo/50423995>
46. Speakman, J., et al. (2013). “Growth Poles: Raising Competitiveness and Deepening Regional Integration.” **World Economic Forum**. Retrieved from https://www3.weforum.org/docs/ACR/2013/ACR_Chapter2.3_2013.pdf
47. Salmerón, P. (August, 2009). “¿Qué cedía el Tratado McLane Ocampo firmado con Estados Unidos?” **Relatos e Historias en México**, 12. Retrieved from <http://relatosehistorias.mx/la-coleccion/12-el-tratado-mclane-ocampo>
48. Trading Economics. (2024). **Mexico Consumer Spending**. Retrieved from <https://tradingeconomics.com/mexico/consumer-spending>
49. Vargas, M. (2019). “Inaugura Porfirio Díaz tren intercontinental, Tehuantepec, 1907.” Retrieved from <https://www.youtube.com/watch?v=EwO1kcgHiMs>
50. Vanguardia.com. (February 23, 2024). “El Canal de Panamá se seca: la oportunidad desaprovechada por México.” Retrieved from <https://vanguardia.com.mx/opinion/el-canal-de-panama-se-seca-la-oportunidad-desaprovechada-por-mexico-BF11144014>
51. Velázquez, E., et al. (2009). “Proyectos oficiales y modos locales de utilización del Istmo de Tehuantepec en la época colonial: historias de desencuentros.” In **El istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)** (pp. 59-94). CIESAS/IRD.
52. Warwick McKibbin, et al. (May, 2021). “The Global Macroeconomic Impacts of COVID-19: Seven Scenarios.” **Asian Economic Papers**, 20(2), 1–30. Retrieved from <https://direct.mit.edu/asep/article-abstract/20/2/1/97314/The-Global-Macroeconomic-Impacts-of-COVID-19-Seven>
53. Wolf, S. (coord.) (2020). “Forced Migration from the Northern Triangle of Central America: Drivers and Experiences.” CIDE. Retrieved from https://www.academia.edu/43587475/Forced_Migration_from_the_Northern_Triangle_of_Central_America_Drivers_and_Experiences