



Las opiniones y los contenidos de los trabajos publicados son responsabilidad de los autores, por tanto, no necesariamente coinciden con los de la Red Internacional de Investigadores en Competitividad.



Esta obra por la Red Internacional de Investigadores en Competitividad se encuentra bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 3.0 Unported. Basada en una obra en riico.net.

El Corredor Transístmico y el futuro del Nearshoring en México

Beatriz Edith Vázquez Becerra¹
*Javier Orozco Alvarado**

Resumen

La presente investigación es cualitativa, de carácter descriptivo, con la cual se hace una revisión de los antecedentes históricos del corredor Transístmico. Con base en investigación documental, basada en el análisis de fuentes secundarias se pretende brindar una panorámica general sobre la relevancia del Corredor Interoceánico para el futuro del nearshoring en los nuevos flujos comerciales internacionales y su importancia para fortalecer las cadenas de suministro. Y, por último, a partir de una revisión minuciosa de fuentes bibliográficas, documentales y digitales, se hace referencia a las ventajas y desventajas del Corredor Interoceánico frente al Canal de Panamá, así como algunas de las consecuencias que este proyecto tiene o podría tener para las comunidades locales y la región centroamericana.

Palabras clave: Emprendimiento, Comercio internacional, Nearshoring, Cadenas de suministro

Abstract

This qualitative, descriptive research reviews the historical background of the Trans-Isthmus Corridor. Based on documentary research and an analysis of secondary sources, the paper aims to provide a general overview of the relevance of the Interoceanic Corridor to the future of nearshoring in new international trade flows and its importance in strengthening supply chains. Finally, based on a thorough review of bibliographic, documentary, and digital sources, we discuss the advantages and disadvantages of the Interoceanic Corridor compared to the Panama Canal, as well as some of the consequences this project could have for local communities and the Central American region.

Keywords: Entrepreneurship, International Trade, Nearshoring, SupplyChains

¹*Universidad de Guadalajara, Periférico Norte 799, Núcleo Universitario Los Belenes, Zapopan, 45100, México

Introducción

Gracias a su ubicación geográfica, a su extraordinario grado de apertura y el desarrollo de su infraestructura alternativa al canal de Panamá, México tiene la oportunidad de convertirse en un aliado estratégico de grandes potencias como China, Japón y Europa. La inestabilidad económica y comercial de la era post Covid-19, así como las amenazas arancelarias recientes de Donald Trump han abierto la oportunidad a nuestro país para voltear la mirada hacia otros mercados, hacia otros países con los que tenemos acuerdos comerciales y de cooperación para intensificar nuestros vínculos comerciales con Norteamérica o abrir nuevas rutas comerciales teniendo como estrategia de desarrollo el nearshoring.

En ese contexto, con este trabajo hacemos una breve referencia histórica sobre la importancia del Corredor Interoceánico en el Istmo de Tehuantepec. Asimismo, se pretende brindar también una panorámica general sobre el papel del Corredor Interoceánico para impulsar en México el nearshoring en la configuración de los nuevos flujos comerciales internacionales y su importancia para fortalecer las cadenas de suministro.

Igualmente, hacemos referencia a las ventajas y desventajas del Corredor Transístmico frente al Canal de Panamá para el comercio interoceánico, así como algunas de las consecuencias que este proyecto tiene o podría tener para las comunidades locales y la región centroamericana.

Antecedentes Históricos del Corredor Transístmico

El corredor del Istmo se ubica en la franja más angosta del territorio mexicano, donde los océanos Pacífico y Atlántico están separados por 300 kilómetros. Este corredor ha sido históricamente objeto de proyectos ambiciosos sustentados en las posibilidades de desarrollo de los transportes, tanto marítimos como terrestres, aprovechando nuestras condiciones geográficas en el continente (Martner, 2012).

Según las referencias históricas, fue Hernán Cortes el primer encomendado para explorar la existencia de ríos navegables en el Istmo de Tehuantepec por donde pudieran cruzar las embarcaciones. Pero aunque los proyectos para la construcción de un canal en el Istmo datan de los siglos XVII y XVIII; fue hasta finales del siglo XIX, con el surgimiento del ferrocarril, que los proyectos de comunicación transístmica para esta zona se fueron desarrollado con base en la idea de un paso interoceánico seco (Geocomunes, 2020).

El mayor esplendor en el movimiento internacional de mercancías por el Istmo de Tehuantepec inició en 1907, cuando el Gobierno de Porfirio Díaz conectó el ferrocarril del Istmo con las obras del cruce interoceánico entre los puertos de Salina Cruz, en el litoral del Pacífico y Coatzacoalcos, en el Golfo de México. (Muñoz, 2019).

Este corredor interoceánico funcionó con buen éxito económico hasta la apertura del Canal de Panamá en 1914 (PORSPECTUS, 20202), año en que paralelamente fue abandonado en México el proyecto del corredor del Istmo de Tehuantepec, seguramente también como consecuencia de la revolución mexicana.

Hacia 1937 el General Lázaro Cárdenas logró recuperar el Istmo ante los Estados Unidos, quien lo tenía bajo su control desde finales del siglo XIX; lo que permitió impulsar algunos proyectos con los que se buscaba aprovechar la ubicación estratégica de esta zona para desarrollar el comercio y el desarrollo regional en nuestro país (<https://www.nuestroistmo.com.mx>. 30 de diciembre 2020).

Después de varias décadas de abandono, el proyecto del transístmico volvió a ser retomado por el presidente López Portillo en 1977 mediante del conocido *Plan Alfa-Omega*, el cual no mostró avances significativos a lo largo de todo su sexenio. Fue nuevamente en 1985 cuando el presidente Miguel de la Madrid, volvió a retomar este Plan a partir del impulso que significó el inicio de la apertura comercial del país (Hernández, 2018).

Con la llegada de Carlos Salinas al gobierno en 1988 se impulsó el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, con lo cual se buscaba mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región, invertir en infraestructura y fomentar la inversión privada para convertir a esta región en un polo de desarrollo para la generación de empleos. Se modernizó el puerto de Coatzacoalcos y se ampliaron las redes ferroviarias con el objeto de favorecer el comercio internacional. (Pineda, 2000).

En 1996 Ernesto Zedillo impulsa el Programa Integral de Desarrollo Económico para el Istmo de Tehuantepec, para que la región se incorporara al comercio mundial de bienes y servicios, con la intención de aprovechar las ventajas de la apertura y el recientemente firmado Tratado de Libre Comercio de América del Norte “TLCAN”. (Torres, 2017).

También el Presidente Vicente Fox presentó en 2001 el Plan Puebla-Panamá (PPP), buscando dar continuidad a la estrategia de impulsar el desarrollo regional en la zona Mesoamericana, a través de la integración económica y social, para reducir la pobreza y aprovechar los recursos naturales de la región (Países de Puebla-Panamá darán prioridad a iniciativas sociales de desarrollo de comunidades indígenas. 3 Julio 2002. <https://www.iadb.org>).

Igualmente, el presidente Felipe Calderón instrumentó en 2007 el Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec, para activar un corredor multimodal complementario a la cada vez más congestionada vía del canal de Panamá, mediante la modernización de la infraestructura carretera, ferroviaria y portuaria de la zona. Además, se contemplaba el establecimiento de un recinto fiscalizado estratégico, que permitiera el desarrollo de una zona industrial en donde las empresas instaladas se beneficiarían con exenciones de impuestos y cuotas compensatorias para el comercio exterior (Martner, 2012).

En esa misma época, ante el rezago que presentaba el Canal de Panamá, en septiembre de 2007, comenzaron las obras de ampliación del canal, para la construcción de un tercer juego de esclusas para permitir el paso a los *enormes buques post panamax (15,000 TEUs) o new panax*, que no podían circular por esta vía acuática, por sus grandes dimensiones. Una vez concluida dicha ampliación fue inaugurada el 26 de junio de 2016 (CANAL DE PANAMÁ, 2025 junio 25. <http://pancanal.com>).

En el caso de México, la crisis financiera de 2008 aplazó en forma temporal los proyectos que buscaban integrar el Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec de México al comercio interoceánico. Pero, posteriormente, en 2010 se relanzó la idea de crear un corredor multimodal en esta región con el *Plan Maestro de Desarrollo de Corredores Multimodales*, impulsado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) (Martner, 2012).

Durante el Gobierno de Enrique Peña Nieto se promulgó en 2016 la Ley Federal de Zonas Económicas (ZEE) (Diario Oficial de la Federación, junio 1 de 2016), en la que se incluían estados como Chiapas, Guerrero y Oaxaca con el fin de detonar la industrialización y la diversificación económica de la región.

Con la llegada al gobierno de López Obrador dicha Ley fue derogada en 2019 para convertir esta región en lo que ahora se conoce como el Corredor Interoceánico del Istmo o Zona Libre del Istmo de Tehuantepec.

La reanudación de este proyecto interoceánico responde, de alguna manera, a los acuerdos emanados de la renegociación del Tratado Comercial entre Estados Unidos y México en 2019 en el inicio del primer gobierno de Donald Trump, para impulsar la inversión en esta región para generar empleos y retener las oleadas de migrantes provenientes de Centro América que cruzan a la unión americana (Pineda, L. 2000).

El Nearshoring y su relación con el Corredor Interoceánico

El nearshoring es la estrategia de externalización por la que una empresa transfiere parte de su producción a terceros que, a pesar de ubicarse en otros países, están localizados en destinos cercanos y con una zona horaria semejante. Esta práctica surge como respuesta al offshoring, que con el objetivo de reducir los costos busca proveedores en otros destinos, por lo general, en Asia. (Thomson Reuters México, s.f.)

Este concepto se refiere a la estrategia de deslocalización de actividades económicas para transferir algunas operaciones a un país más cercano a los centros de consumo para reducir costos, esto es, acercar los centros de producción tercerizada para solucionar los inconvenientes de las largas distancias entre continentes, lo que muchas veces perjudica e interrumpe las cadenas de suministros (mundi, 2022.).

El nearshoring comienza a visualizarse a partir de 2021 como una ventaja comparativa, después de los problemas económicos que derivaron de la pandemia del Covid-19, la cual fue la causante de la irrupción de las cadenas de suministro, lo que posteriormente, provocó un congestionamiento de los principales puertos del mundo, así como la saturación del tráfico comercial en el canal de Panamá. Sobre todo porque, según la CEPAL (2020), el comercio mundial de bienes en mayo de 2020 cayó un 17.7% respecto al mismo mes de 2019.

La fuerte dependencia de los suministros de mercancías chinas hacia los Estados Unidos y su interrupción durante la pandemia hicieron notar aún más la importancia del corredor Transistmico para reforzar el comercio interoceánico.

Nuestra proximidad con los Estados Unidos y Canadá, los bajos costos laborales en nuestro país y la necesidad de cadenas de suministro rápidas y seguras para la industria automotriz y otras industrias, hacen del nearshoring una oportunidad para lograr un mayor acercamiento entre los países de la región y el comercio interoceánico a través del corredor del Istmo de Tehuantepec.

De hecho, este corredor contempla dos grandes proyectos logísticos; por un lado, el corredor T-MEC (vías ferroviarias bordeando el Golfo de México hasta llegar al estado de Texas) y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, que pueden dar a México una mayor atracción y relocalización de empresas ante el surgimiento de Dallas como el nuevo Silicon Valley, lo que significa poner los puntos de producción más cerca de los centros de consumo, sobre todo para Estados Unidos (Tapia, 2022).

La principal motivación para la reactivación del proyecto del *Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec*, tiene que ver con el gran dinamismo del movimiento de contenedores en torno al mercado de América del Norte, propiciado por su creciente dependencia comercial con el bloque asiático y, en particular, con la economía china.

El aumento del comercio mundial ha comenzado a generar problemas de congestión en los puertos de la costa del Pacífico de Estados Unidos y en el canal de Panamá, pues el pronóstico es que los flujos de contenedores se duplicarán en las próximas décadas en la zona del T-MEC, por lo que se requerirán corredores o cruces interoceánicos más expeditos. (Martner, 2012).

El proyecto del corredor interoceánico contempla fortalecer la infraestructura carretera y de caminos rurales, así como la construcción de un gasoducto para abastecer a empresas y consumidores domésticos de la región. Además, a lo largo del Istmo, con el mismo fin, se tenderá una línea de fibra óptica para fortalecer la conectividad digital (Tapia, P., 2022).

Este corredor multimodal consiste en la modernización del ferrocarril del Istmo, que cuenta con 2,226 kilómetros, desde Coatzacoalcos, en Veracruz, hasta Salina Cruz, en Oaxaca (Vázquez, 2022).

Aunque existen muchos temores sobre el impacto social y ambiental, el Corredor Interoceánico es visto como una alternativa para comunicar los hidrocarburos producidos en el Golfo de México con el mercado asiático, vía Istmo de Tehuantepec. Pues según algunas estimaciones, el tiempo de traslado al puerto de Chiba, Japón, desde las costas del este de los Estados Unidos vía Canal de Panamá toma alrededor de 25 días; mientras que el tiempo estimado de traslado vía Istmo de Tehuantepec es de alrededor de 17 días, lo que implica que transportar esos hidrocarburos es 32% más rápido. (Martner, 2012).

Los Flujos Comerciales en los Corredores Multimodales

Según Martner (2012) la triada del poder (Asia, Norteamérica y Europa) se ubica en torno a los paralelos 30 y 60 del hemisferio norte. Tal alineamiento geográfico en el eje este-oeste tiene determinantes profundos en la configuración espacial de los flujos comerciales y la dinámica de los corredores multimodales; pues una diferencia entre el nuevo corredor del Istmo de Tehuantepec, respecto a su referente de hace 100 años, consiste en que no sólo estará en competencia con el cruce interoceánico del canal de Panamá, sino también con los llamados puentes terrestres estadounidenses,

que articulan flujos entre Asia y América del Norte, así como con otras opciones cuyos proyectos se están activando en el territorio mexicano.

En opinión de Martner (2012), el Corredor Transístmico es un poco menos efectivo cuando el destino del flujo por tierra es la costa atlántica de Estados Unidos, puesto que el ahorro en tiempo se reduce a 5 o 6 días, pero a la vez, el costo de transportación por contenedor se eleva mucho frente a la opción del canal de Panamá. En ese sentido, tanto la vía del Canal como el Interoceánico mantiene un nicho importante para flujos entre Asia y diversas ciudades del litoral del Golfo y el Atlántico de Estados Unidos, como Houston, Corpus Christi, Nueva York, Norfolk, Charleston, Savannah y Miami.

En opinión de Martner (2012), el desarrollo del corredor del istmo de Tehuantepec tendrá que ofrecer mayor rapidez o menores costos de transporte que las opciones vigentes, para que pueda constituir una opción viable dentro de la actual configuración de las 112 redes multimodales que existen actualmente.

En ese sentido, el argumento de la reducción en el tiempo de tránsito por el istmo mexicano se ve debilitado ante los costos y el tiempo de recorrido vía los puentes terrestres y multimodales estadounidenses. Por eso, según Rafael Marín Molliner, encargado del Corredor Multimodal Interoceánico, el cruce de mercancías a través del Istmo se enlazará desde Coatzacoalcos hasta Palenque para aprovechar la infraestructura del Tren Maya. (Cmic, 2022).

La realidad es que el factor tiempo se ha convertido en un elemento clave de la producción global de bienes manufacturados de mayor sofisticación y valor, puesto que actualmente se trabaja con inventarios mínimos y esquemas de abastecimiento de insumos justo a tiempo. Por eso, para agilizar el transporte de contenedores vía el Corredor Transístmico, se emplearán dos ferrobuses para llegar desde el puerto de Coatzacoalcos hasta la costa oeste de los Estados Unidos. (Grupo México Transportes adquiere el control de ferrobuse para potenciar el Proyecto Transístmico, 2024).

Según Martner (2012), se ha podido observar que el tiempo entre Tokio, Japón, y las zonas industriales de los Grandes Lagos (Chicago, Detroit) se ha reducido entre 10 y 12 días gracias al corredor multimodal de los puentes terrestres de doble estiba; mientras que esta misma travesía entre ambos lugares, a través del canal de Panamá, consume alrededor de 25 días.

La conexión intermodal con el ferrocarril de doble estiba por la costa oeste de Estados Unidos implica un recorrido de 14 a 16 días entre el punto de origen y el de destino, por lo que tal corredor es un poco menos efectivo cuando el destino del flujo es la costa atlántica de Estados Unidos, puesto

que el ahorro en tiempo se reduce a cinco o seis días, pero a la vez el costo de transportación por contenedor se eleva mucho frente a la opción del canal de Panamá (Martner, 2012).

De ahí la importancia de mejorar la eficiencia en costos y tiempos de traslado de mercancías por la vía multimodal del Istmo de Tehuantepec.

Mitos del Corredor Interoceánico

Al analizar los datos sobre flujos de comercio interoceánico, se observa que el vínculo entre Asia y Europa por el canal de Panamá es casi inexistente, pues según Martner (2012), en los registros de la Autoridad del Canal de Panamá, se observa que en 2006 menos de 0.05 por ciento de los contenedores que circularon por ahí correspondieron a esa ruta; revelación echa por tierra un gran mito creado en torno al desarrollo del corredor del istmo de Tehuantepec, según el cual éste podría atraer, por su localización estratégica, los enormes flujos de carga entre Asia y Europa que en la actualidad circulan por la vía panameña.

La realidad es que, según Martner (2012), los contenedores Asia-Europa escasamente pasan por el continente americano. Las principales navieras internacionales conectan los grandes puertos de estos dos bloques económicos con grandes buques post panamax, que se mueven por el canal de Suez. De hecho, a pesar de que el Interoceánico representa una gran alternativa al canal de Panamá, actualmente sólo el 0.30 de las importaciones transita por vía marítima. (A pesar de ser una gran alternativa al Canal de Panamá, el Corredor... 19 junio 2025. <https://www.elimparcial.com>).

El resurgimiento del canal de Panamá, como eje multimodal de transporte entre Asia con la costa este estadounidense, se sustenta en la atención de nichos específicos de mercado donde compiten con ventaja, pues la competitividad de este corredor, basado en servicios todo agua, ha aumentado para los productos de menor valor agregado, que privilegian el costo de transportación sobre los apremios del tiempo, tan relevante en cadenas de suministro de bienes de alto valor. (Martner, 2012).

Por eso, el principal sustento para la reactivación del proyecto del llamado Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec consiste en el gran dinamismo del movimiento de contenedores en torno al mercado de América del Norte, propiciado por el bloque asiático y, en particular, por la economía china, pues actualmente los tiempos de espera para las descargas en el Puerto de Los Ángeles y Long Beach pueden tardar hasta 4 días. (Buques de carga se quedan varados, 2021).

El crecimiento comercial entre Asia y la región de norteamericana comienza a generar problemas de congestión en los puertos de la costa del Pacífico de Estados Unidos y en el canal de

Panamá, fenómeno que podría agravarse si no se implementan mejoras operativas y ampliaciones en la infraestructura existente, o se crean otras alternativas. Pues aunque el tiempo de espera de los buques para atravesar el canal de Panamá es de alrededor de 2 a 3 días; en los tiempos de sequía los tiempos de espera se extienden hasta 10 o 20 días (El economista, 20 de noviembre 2015). Canal de Panamá reduce en un 60% tiempo de espera de buques en tránsito. 20 noviembre 2015. <https://www.eleconomista.com.mx>.)

Según algunos pronósticos de Martner (2012), el flujo de contenedores podría duplicarse en las próximas décadas, principalmente en la zona del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, por lo que se requerirán corredores o cruces interoceánicos más expeditos y de menores costos.

Ventajas y Desventajas del Corredor Transístmico

El Sistema Logístico del Istmo de Tehuantepec deberá competir con el canal de Panamá por los flujos destinados a los puertos de Houston, Galveston, Corpus Cristi, Nueva York, Filadelfia, Boston, Baltimore, Norfolk y Charleston, para los movimientos este-oeste entre regiones del hemisferio norte.

Con la opción del Transístmico, entre Asia y la costa este de EEUU existe la posibilidad de ahorrar entre 2 y 3 días respecto a la vía panameña. El tiempo de cruce, incluyendo descarga en el puerto de Salina Cruz, el traslado terrestre de los contenedores al de Coatzacoalcos y las maniobras de carga en este último lugar no deberán de sobrepasar las 72 horas. Según Martner (2012), sólo con esa eficiencia, se podrían contrarrestar los días de tránsito que supone para esta ruta bajar a Panamá, cruzar el canal y volver a subir hacia el norte.

También el tránsito entre Europa y la costa oeste de América del Norte podría encontrar ventajas similares en el tiempo de recorrido utilizando la ruta transístmica. Pues se calcula que el traslado de China a Europa atravesando el mar de China y el Canal de Zuec tiene una duración aproximada de 35 a 50 días y un traslado desde Shanghai al puerto de Barcelona por esta misma vía tarda un promedio de 37 días (Una breve guía sobre los tiempos de tránsito del transporte marítimo. 27 septiembre 2023. <https://www.dsv.com>).

No obstante, de acuerdo con las cotizaciones de los operadores de transporte multimodal y navieras, la tarifa por contenedor sería, en principio, muy superior por el istmo de Tehuantepec, debido a los costos adicionales de transferencias de la carga en dos terminales marítimas intermedias (Salina Cruz y Coatzacoalcos), más un flete de tramo terrestre de corta distancia y otro marítimo derivado de la necesidad de incorporar un buque extra para el tramo oceánico corto (por ejemplo del golfo de México y el Atlántico para flujos entre Asia y la costa este de Estados Unidos). (Martner, 2012).

La realidad es que la opción del corredor Transístmico al Canal de Panamá y las rutas terrestres de los Estados Unidos para el comercio entre China y el este de la unión americana y Europa, no sólo radica en que pretende reducir los tiempos y los costos para el traslado de contenedores sino el aprovechar los corredores industriales que operarán en esta ruta para producir y agilizar las cadenas de suministro para la industria en estas partes del mundo(El corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec: La Nueva Ruta Logística que Revolucionará el Comercio Internacional. 27 junio 2024. <https://blog.dracontainers.com>).

La razón para penetrar en este mercado, y de paso mejorar la conectividad multimodal del territorio mexicano, a través del corredor T-MEC (costas del Golfo de México) se basa en dos aspectos fundamentales: a) la enorme magnitud de flujos atraídos por las principales ciudades del centro de Estados Unidos, como Chicago, Saint Louis, Kansas City, Memphis, Dallas, Houston y San Antonio y b) la saturación progresiva de los puertos estadounidenses del Pacífico, cuya capacidad para el manejo de carga está siendo rebasada por el acelerado crecimiento de los flujos provenientes del Lejano Oriente. (Martner, 2012)

No obstante, esta desventaja inicial de los corredores, a través de los puertos mexicanos del Pacífico, sólo podría compensarse con 1) mayor eficiencia operativa, 2) menores tiempos de tránsito por kilómetro, 3) el desarrollo de actividades logísticas para la transformación y agregación de valor de los bienes de determinadas cadenas productivas, cuyos centros de fabricación o distribución se implanten en algunos de los nodos estratégicos de los corredores propuestos. (Martner, 2012)

Tanto los parques industriales que acompañan al corredor Transístmico, como la extracción de petróleo en la zona, la generación de energía eólica y las rutas ferroviarias del tren Maya, constituyen el proyecto económico más importante para comerciar no sólo con Europa o Asia, sino también con Centro América y el resto de países de América Latina (Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec permitirá conectividad... 18 julio 2024. <https://amlo.presidente.gob.mx>).

Futuro del Corredor Transístmico

Las recientes amenazas de aplicación de aranceles a las exportaciones mexicana, así como las violaciones a los acuerdos establecidos en el T-MEC por el presidente Donald Trump, son la oportunidad de México para poner en marcha los 14 acuerdos de libre comercio que tiene con más de cincuenta países para conectar industrial y comercialmente el continente asiático con Latinoamérica y Europa.

Como parte del Plan México, nuestro país presentó ante la OCDE su Plan Maestro de Movilidad y Logística 2035, con lo cual se propone unir los ferrocarriles de seis países Centro americanos mediante la conversión de la infraestructura ferroviaria del Tren Maya para carga, así

como el Corredor Transistmico para frenar la migración e impulsar el desarrollo de la región a través de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana. (Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística, 2025).

En ese contexto, el nearshoring puede convertir a México en una importante región para la producción y comercialización de los bienes de consumo y las manufacturas que importamos de China y que consumen también Estados Unidos y Europa, como son: ropa, calzado, muebles, teléfonos móviles, dispositivos de cristal líquido, circuitos electrónicos, chips, computadoras, autopartes, automóviles, equipos eléctricos, drones, paneles solares, baterías, reactores nucleares, maquinaria, entre otros muchos bienes. Especialmente, porque nuestro país tiene la capacidad de producir partes y componentes que se producen en China y que requieren crecientemente las empresas norteamericanas y europeas de alta tecnología.(México, la nueva fábrica de Estados Unidos: del 'made in China' al 'made in México'. 1 abril 2024. <https://www.elmundo.es>)

De hecho, recientemente (¿Qué pide China a Claudia Sheinbaum para invertir en México? 10 junio 2025)(<https://www.elimparcial.com>) el gobierno chino ha pedido mayor certeza claridad a México para poder aumentar sus inversiones. Entre algunos requerimientos de China para aumentar sus inversiones en nuestro país recomienda; por un lado, detallar en el Plan México los sectores prioritarios y programas concretos que deben implementarse y; por otro, Incluir programas específicos para detonar cadenas de valor concretas, como son: 1) Un programa para desarrollar proveedores en la industria electrónica; 2) Otro para mejorar la industria automotriz y; 3) Proyectos específicos para la construcción de infraestructura.

En esta misma línea, el vicepresidente de la China Chamber México destaca la importancia de impulsar el desarrollo de proveedores nacionales para que las empresas Chinas inviertan en el desarrollo de cadenas de valor, con programas que ayuden a generar proveedores locales que puedan abastecer a las principales industrias manufactureras para no depender de proveedores externos y producir en México para evitar regímenes arancelarios cada vez más elevados(¿Qué pide China a Claudia Sheinbaum para invertir en México? 10 junio 2025. <https://www.elimparcial.com>)

Bondades y beneficiarios del Corredor Interoceánico

El día 5 de febrero de 2019 el nuevo Organismo Público (*Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, un Organismo Público Descentralizado*), anunció el resultado de las primeras cinco licitaciones que se abrían para la rehabilitación y modernización del tren, sobre alrededor de 200 kilómetros de su Línea Z, por un monto total de 2.6 mil millones de pesos.

Aunque en un principio se creía que la mayor participación de la inversión sería pública; las ganadoras de esos cinco contratos fueron, en total, 13 empresas privadas: 10 de capital mexicano y 3 de capital español. Con ello se otorgaron los primeros contratos a empresas de capital extranjero, a pesar de que el presidente había declarado que la inversión privada sólo sería de origen nacional.

(AMLO blinda obras de infraestructura; las declara de seguridad nacional. 22 agosto 2023. <https://www.capital21.cdmx.gob.mx>).

Además del traslado de mercancías del Océano Pacífico al Atlántico, este proyecto contempla 10 parques industriales que se licitarán, de acuerdo con la Secretaría de Economía, entre Veracruz y Oaxaca. Estos polos tienen una infraestructura logística, ferroviaria, portuaria, carreteras y aeroportuaria. Entre algunos incentivos se contemplan reducciones en el impuesto sobre la renta, el impuesto al valor agregado, el impuesto sobre la nómina y el impuesto al comercio exterior. Los sectores que se verán beneficiados con este corredor son:

- Eléctrica y electrónica
- Maquinaria y equipo
- Semiconductores
- Tecnologías de la información y la comunicación
- Automotriz
- Metales
- Dispositivos Médicos
- Petroquímica
- Farmacéutica
- Equipo de generación y distribución de energía eléctrica
- Agroindustria

(Cómo va el ambicioso proyecto de amlo y cuál será su siguiente paso. 5 septiembre 2023. <https://www.elfinanciero.com.mx>).

Beneficiarios y Contradicciones del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec

El corredor Transístmico comenzó sus operaciones en diciembre de 2023; cuenta con tres aeropuertos, un gasoducto y una red de fibra óptica. Según los pronósticos oficiales, se calcula que en 2050 generará el 1.6% del PIB; llegarán 50 mil millones de dólares de inversión y se generarán más de 150 mil empleos en los parques industriales que serán instalados en toda la ruta. (Corredor Interoceánico aportará 1.6% del PIB. 4 mayo 2020. <https://www.jornada.com.mx>).

El proyecto contempla la rehabilitación de 309 kilómetros de vías férreas, con lo cual se reducirá el tiempo de traslado de 7.5 a 4hrs.entre los puertos de Salina Cruz en Oaxaca y Coatzacoalcos, en Veracruz, para mover 1.4 millones de contenedores anualmente.

En 2022 varios tramos fueron suspendidos y otros fueron interrumpidos, debido a que los pobladores bloquearon carreteras y obras y obras porque no se les tomó en cuenta para realizar las obras que

consideraban invasivas y dañinas para el entorno (Matías,2022. <https://go.gale.com>). Ante las violaciones a sus derechos y la falta de consulta las comunidades indígenas generaron movilizaciones para oponerse a la continuidad del proyecto (México. Pueblos del Istmo anuncian movilización contra Tren Maya. 3 septiembre 2022. <https://resumenlatinoamericano.org>).

En tanto que el proyecto para la inversión pública en ferrocarriles, puertos, aeropuertos fue presentado como un acto de utilidad pública, ello permitió que las adjudicaciones no fueran sometidas a licitación por considerar estas obras como de interés nacional con lo que, supuestamente, se buscaba reafirmar la soberanía nacional (López Obrador declara el sureste de México como zona de “seguridad nacional”, 19/mayo/2023. <https://www.swissinfo.ch>).

Hasta hace unos meses, el Ferrocarril Istmo de Tehuantepec (FIT) era una de las dos únicas líneas ferroviarias que quedaban en manos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes - el otro es el Ferrocarril que corre en la península de Yucatán y que forma parte del también muy promocionado Tren Maya- . Y decimos era, porque el primer paso para la realización del megaproyecto del Corredor Interoceánico fue el decreto de desincorporación de los 300 km que constituían el FIT para, en su lugar, dárselo al recién creado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, un Organismo Público Descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, que será el encargado de promover, licitar y, en su momento, operar, cada una de las piezas que conforman este megaproyecto (López Obrador declara el sureste de México como zona de “seguridad nacional”, 19/mayo/2023. <https://www.swissinfo.ch>).

Además del Ferrocarril de Istmo de Tehuantepec (FIT), a ese nuevo Organismo Público le fueron otorgados la Administración Portuaria Integral (API) de Coatzacoalcos y la API de Salina Cruz [ver también: Desincorpora SCT dos puertos y el tren del Istmo], con lo cual se impulsará el comercio y el desarrollo industrial en la región. Además, con los denominados Polos de Desarrollo para el Bienestar, distribuidos a lo largo de todo el Istmo, se busca atraer inversión productiva e integrar ambientes de producción mediante clústers, para vincular vocaciones y nuevas cadenas productivas locales y regionales (Sandria, Landa, s.f.).

Según los ambientalistas (Geocomunes, 2020), este proyecto, representa un riesgo de división comunitaria, de erosión y privatización de la propiedad social es muy alto, pues una vez que la tierra comunal o ejidal se renta o se vende para cualquiera de estos proyectos, no hay vuelta atrás. El desarrollo de esos parques industriales representa actividades sumamente contaminantes; no hay manera de que se vuelva a reconstituir en ellas la vida comunitaria que se sostenía.

Además, de que estos movimientos están en contra de los megaproyectos eólicos que invadirán el territorio, también les preocupa que otros proyectos industriales vengán a destruir sus tierras y comunidades porque perderán la seguridad alimentaria de los pueblos; convertirán sus tierras en áreas de vocación industrial y a ellos mismos en mano de obra barata en las fábricas o en migrantes desposeídos navegando en grandes urbes (Delgado, 2016).

Todos esos proyectos buscan funcionar de manera articulada para permitir la extracción y mercantilización de recursos como el petróleo (84 % de reservas probadas de petróleo al nivel nacional están ubicadas en esta zona), los minerales, el agua, la tierra, la biodiversidad, etc. y su exportación hacia los mercados asiáticos, estadounidenses o europeos. (Geocomunes, 2020)

Estos proyectos representan claramente una estrategia para impulsar el nearshoring, la generación de empleos para el reforzamiento del control migratorio que exige el gobierno de Donald Trump al gobierno mexicano y dirigir el rumbo de las nuevas inversiones en el contexto de la renegociación del acuerdos de libre comercio para 2026.(Geocomunes, 2020)

En resumen, podemos decir que tanto el proyecto del Tren Maya como el corredor Interoceánico responden a una estrategia de expansión del comercio e inversiones norteamericanas, que iniciaron desde la primera gestión de Donald Trump y que continúan en esta segunda gestión para aprovechar la producción petrolera de México, la generación de energía eléctrica en el Istmo y la posibilidad de expandir el comercio hasta la región centro americana. De hecho, en la visita de funcionarios de alto nivel de Estados Unidos a México el 10 de agosto de 2021, destacaron la importancia de promover el desarrollo en el sur de México y América Central con el fin de abordar las causas centrales de la migración (Viaje de funcionarios de alto rango del gobierno a México. 11 agosto 2021. <https://mxusembassy.gov>).

Con ello queda claro que la estrategia de los Estados Unidos y México es aprovechar la infraestructura del corredor Transístmico y el sistema ferroviario del Tren Maya para expandir las inversiones y extender los flujos comerciales hasta Centro América, teniendo como estrategia el potencial de nuestro país para impulsar la producción industrial regional y potenciar, al mismo tiempo, las cadenas de suministro tanto hacia el este como al oeste de Norteamérica.

Referencias

Buques de carga se quedan varados. (Septiembre 2021). *Milenio*.

<https://www.milenio.com/internacional/estados-unidos/california-buques-carga-varados-long-beach-losangeles>

- Canal de Panamá reduce en un 60 % tiempo de espera de buques en tránsito.(Noviembre 2015). *El economista*. <https://www.eleconomista.net/actualidad/Canal-de-Panama-reduce-en-un-60--tiempo-de-espera-de-buques-en-transito-20151120-0055.html>
- CEPAL (2020). *Los Efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística*. <https://cepal.org/es/publicaciones/45877>. Informe No. 6, agosto 6.
- Corredor del Istmo de Tehuantepec conectará con tren Maya.(2022). *Cmic*. <https://cmic.org.mx>
- Delgado, A (2016). *Las luchas del viento en el istmo de Tehuantepec*. 18 Julio.<https://www.elpais.com>)
- Directorio global Thomson Reuters México. (s/f). Artículo *Nearshoring: La solución actual para el comercio exterior*.<https://www.thomsonreutersmexico.com/es-mx/soluciones-de-comercio-exterior/blog-comercio-exterior/nearshoring-la-solucion-actual-para-el-comercio-exteior>
- Geocomunes, C. (2020). Análisis General de Proyecto de Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. *Geocomunes_Transítmico_22Abril2020-pdf*. *Tendencias y escenarios para la educación superior*, 4. Enero-junio. Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec: sus retos y oportunidades. Universidad Veracruzana.https://geocomunes.org/Analisis_PDF/GeoComunes_Trans%C3%ADstmico_22Abril2020.pdf
- Grupo México Transportes adquiere el control de ferrobuzo para potenciar el Proyecto Transítmico, *Teconológica*.(Enero 2024). <https://www.tecnologica.com.br/es/noticias/latinoamerica/17850/grupo-mexico-transportes-adquiere-el-control-de-ferrobuzo-para-potenciar-el-proyecto-transistmico/>
- La SIECA presenta el Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística 2035, en la Cámara Salvadoreña de la Industria de la Construcción, *CASALCO*, (s.f.).
- Martner, C. (2012). El Sur también existe: el corredor multimodal del istmo de Tehuantepec en la era de la globalización. *Revista Región y Sociedad*, XXIV, 54. El Colegio de Sonora.
- Matías, P. (2022). *Pocos avances y “muchas broncas”: corredor interoceánico*. Oct. 30. (<https://go.gale.com>)
- ¿Qué es nearshoring y por qué puede ser una ventaja competitiva para México en comercio exterior?. (Agosto 26 2022). *Mundi*. <https://mundi.io/exportacion/que-es-nearshoring/>
- Muñoz, G. (Septiembre 2019). Derecho de réplica. *Hablan los pueblos*.<https://hablanlospueblos.org>
- Pineda, L. (2000). *Comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec: un viejo proyecto en el nuevo desarrollo global*. Centro de Estudios Superiores de México. (<https://repositorio.cesmeca.mx>).
- PROSPECTUS (2020). Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec: Sus retos y Oportunidades, *Revista Prospectus*, 6, enero-junio, Universidad Veracruzana.

- Sandria, J.C. y Landa, I.A. (s/f). “*Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec: Hinterland del Puerto Coatzacoalcos y detonador de Bienestar para la región*”, Documento, Universidad Tecnológica del Sureste de Veracruz
- Tapia, P. (2022). *Corredores T-MEC e interoceánico, mayor oportunidad de relocalizar empresas en México*. Dic. 31. <https://www.forbes.com.mx>)
- Torres, J. (2017). El corredor del Istmo de Tehuantepec: de los proyectos fallidos a las nuevas posibilidades para su desarrollo. *Revista Espacios Públicos*, 20 (48), enero-abril.
- Vázquez, J. (2022). *Conexión del Tren Maya con el Corredor Interoceánico, listos a finales del 2023*. Nov.15, (<https://www.eleconomista.com.mx>)