



A relevância do envolvimento do Estado diante de uma estratégia econômica sustentável e socialmente inclusiva no México, o caso de sua região sul-sudeste como provável polo de desenvolvimento regional socialmente inclusivo e sustentável no país



<https://doi.org/10.56238/levv15n38-091>

Octavio Luis Pineda¹

RESUMO

A região sul-sudeste do México (aqui no 'Macrosul') tem sido tradicionalmente defasada e empobrecida em relação à região norte e centro do México, que compreende, em conjunto, o chamado 'Macronorte' (abrangendo as regiões norte, noroeste, oeste e centro). Com a única exceção da concentração de investimentos altamente privados na Riviera Maia de natureza turística, o resto da região 'Macrosul' (abrangendo o Golfo do México, a região do Pacífico Sul e Sudeste) e seus estados até a região do Golfo do México e do Pacífico Sul permaneceram isolados e desconectados da zona de bonança da Riviera, caracterizando melhores padrões de vida, alto crescimento econômico e melhores oportunidades de emprego.

Sob este marco e o surgimento de um novo governo democrático de esquerda no México com forte apoio social e compromisso com a promoção de um desenvolvimento regional equilibrado em todo o país, sob uma estratégia socialmente inclusiva resulta explicável sua ênfase concedida na promoção de um desenvolvimento regional equilibrado, sob uma estratégia socialmente inclusiva, sua decisão de destinar gigantescos investimentos públicos produtivos para a referida região, como o Trem Maia e o Corredor Mexicano (Refinaria Dos Bocas, no estado de Tabasco), todos imersos na mesma macrorregião, com o objetivo de promover o crescimento econômico e o bem-estar nesta região e diminuir a lacuna assimétrica predominante entre o Norte e o Sul.

Embora se espere que os investimentos públicos sem precedentes canalizados até agora para o Macrosul promovam uma bonança econômica nesta região, não há garantia alguma de que tal crescimento proporcionará um desenvolvimento socialmente inclusivo e sustentável em tal região nos próximos anos, conforme concebido pela estratégia econômica em curso do México. Nesse contexto, o artigo tem como objetivo destacar algumas considerações e desafios a serem superados para implementar uma estratégia regional socialmente inclusiva e sustentável nesta macrorregião nos próximos anos e o papel do Estado como um agente-chave incontornável para alcançar uma abordagem equilibrada, socialmente inclusiva e sustentável nessa região.

Palavras-chave: Desenvolvimento socialmente inclusivo e equilibrado, Desenvolvimento regional insustentável e desequilibrado e não inclusivo, Polo de crescimento.

¹ Doutor. Escola de Economia (ESE), Instituto Politécnico Nacional (IPN). México.
E-mail: oluisp@gmail.com

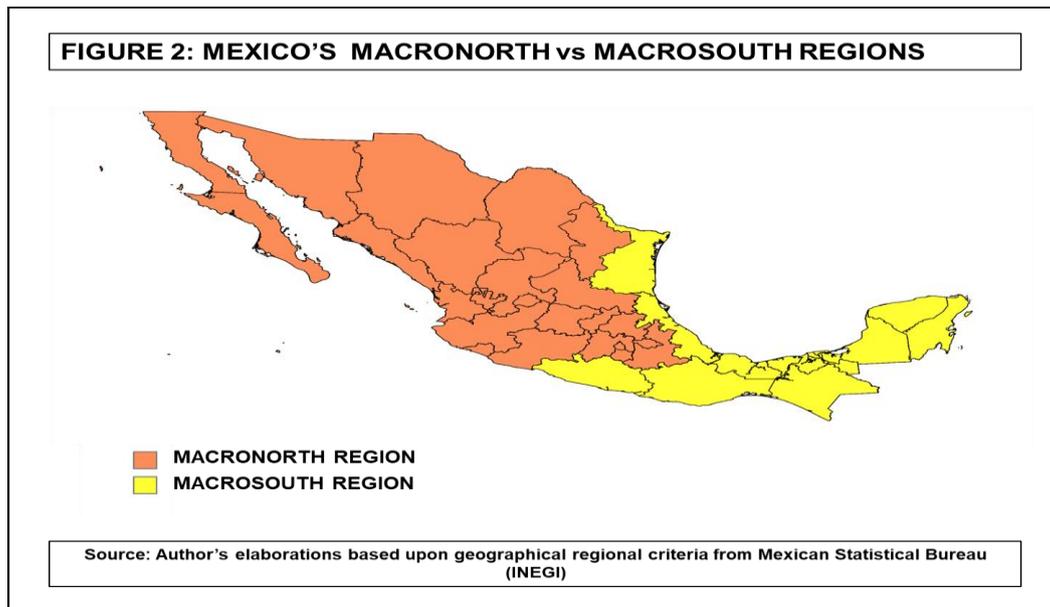
1 INTRODUÇÃO

1.1 MACROSUL VS MACRONORTE DESENVOLVIMENTO ASSIMÉTRICO: CONTEXTO NACIONAL

Para entender a importância dos megainvestimentos patrocinados pelo atual governo mexicano para a região Macrosul, dê uma olhada nas sete regiões econômicas nas quais o México está dividido de Norte a Sul ao longo da geografia nacional, conforme mostrado na **Figura 1**:



A ilustração acima mostra, por um lado, a distribuição geográfica das sete regiões econômicas do México de norte a sul **Figura 1**. De tal forma que as quatro primeiras regiões: **1. Norte**, **2. Noroeste**, **3. Oeste** e **4. Centro** e integrar o que é conhecido como região **Macronorte**. Os três restantes, a saber, o **5. Golfo**, **6. Pacífico Sul** e **7. Sudeste**, integram nossa região objetivo, a **região Macrosul**, como pode ser apreciado na **Figura 2** abaixo:



Situação que será discutida mais adiante ao analisar o pano de fundo da assimetria socioeconômica predominante entre essas duas macrorregiões ao longo do tempo.

Não obstante, tal assimetria não deve ser considerada um fenômeno aleatório ou fortuito, mas algo que foi amplamente nutrido ao longo do tempo pelas políticas implementadas pelo governo mexicano ao longo das últimas décadas, como facilitar, em primeira instância, a entrada massiva e irrestrita de capital estrangeiro, principalmente americano, na região Norte, especialmente ao longo dos estados fronteiriços dos EUA com o México e seus principais municípios. Um evento que deu origem à Indústria Maquiladora de Exportação. Sob o argumento falacioso de que a fronteira mexicana poderia formar uma "cortina de contenção" para interromper o fluxo migratório para os Estados Unidos. Forçando o México a implementar o chamado PIF (Programa de Industrialização da Fronteira) ao longo da fronteira EUA-México para absorver mão de obra mexicana barata uma vez trabalhando no Programa Bracero, que foi cancelado unilateralmente pelo governo dos EUA, que havia sido implementado desde os tempos da Segunda Guerra Mundial e, assim, persuadindo o México a implementar o Programa PIF e a construção de fábricas maquiladoras ao longo da fronteira EUA-México. Toda essa situação surgiu durante o governo Díaz Ordaz, **Vid, Luis-Pineda, O. (1998a)**.

Sob a isca de que a indústria Maquiladora geraria moeda estrangeira e empregos formais massivos para o México, especialmente ao longo da fronteira México-EUA por meio de sua operação (sob o esquema de produção off-shore ou offshoring) e, assim, absorveria a mão de obra atrasada de milhares de braceros presos nos municípios do norte em busca de emprego nos EUA como parte do antigo Programa Bracero cancelado pelo governo dos EUA, conforme mencionado anteriormente.

Sob tal estrutura, o governo mexicano intervém favorecendo o investimento estrangeiro para conter ou subestimar os custos trabalhistas mexicanos em todo o país para torná-lo "mais atraente" para os investidores estrangeiros, em geral, e particularmente para os investidores maquiladoras. Sem



levar em conta suas implicações sociais para o restante da força de trabalho nacional em todo o território mexicano, contribuindo assim para o empobrecimento e a má distribuição de renda em todo o país e sua força de trabalho doméstica em comparação com sua contraparte estrangeira. Os investidores, em sua maioria de capital norte-americano, naturalmente aproveitaram essa oportunidade para aumentar seus lucros e competitividade no mercado mundial, que havia diminuído muito durante o período pós-guerra ou Guerra Fria.

Além de baratear artificialmente os preços da mão de obra mexicana como política pública federal, a intervenção do Estado mexicano também ocorre para conceder concessões adicionais a essa indústria como um marco regulatório "ad hoc" para permitir que ela pague impostos apenas pelos insumos mexicanos (5%) usados em seus processos operacionais e depois reexporte seus produtos acabados (montados) para os EUA. Juntamente com uma legislação ambiental muito frouxa, contribuindo para a deterioração ambiental na maioria dos principais municípios mexicanos da maquiladora e a concomitante superexploração do trabalho devido aos baixos salários, longas jornadas de trabalho, etc., vis-à-vis a aquiescência das autoridades locais e de um dócil Estado mexicano completamente permeado pela corrupção, **vid, Luis-Pineda, O. (2000).**

Em suma, com todo esse apoio do México, o florescimento da indústria "Maquiladora" (montagem) resulta evidente e explicável, e sua desintegração do resto de suas indústrias domésticas estava longe de proporcionar uma verdadeira transferência de tecnologia para o México, apesar do compromisso de fazê-lo com o governo mexicano. Isso permite que essa indústria opere no México sob um sistema de regulamentação excepcional e, na prática, possibilita que a Maquiladora opere como um "enclave" industrial em território mexicano. Embora seja inegável que essa indústria trouxe grandes fluxos de moeda estrangeira e empregos permanentes para o México ao longo dos anos, ela produziu desequilíbrios urbanos, custos sociais e ambientais e uma série de externalidades nos principais municípios fronteiriços EUA-México onde se estabeleceu, **Vid, Luis-Pineda, O. (1998b)**

A lição histórica é mais do que evidente para o México e, em particular, para o atual governo de esquerda e nacionalista de AMLO, no sentido de que, sem a intervenção de um Estado democrático capaz de implementar políticas públicas para alcançar um equilíbrio de crescimento e bem-estar em uma determinada região e garantir um quadro ambiental sustentável na prática, é provável que gere um desenvolvimento regional desequilibrado e insustentável em tal região, mas sim um desenvolvimento socialmente exclusivo e desigual como o observado no norte do México e repetindo essa história em outras zonas do México onde essa indústria se estabeleceu até hoje em busca de mão de obra barata, dada sua escassez ao longo da fronteira que se manifesta por uma tendência recente do "êxodo" maquiladora em direção ao interior do país em busca de abundante mão de obra barata e, assim, replicando os desequilíbrios e externalidades infligidos aos principais municípios da maquiladora no norte do México, **Vid, Luis-Pineda, O. (2006).**



Conseqüentemente, é evidente que o envolvimento central do Estado torna-se não apenas necessário, mas primordial e inevitável para minimizar o risco de imitar a experiência gerada na fronteira EUA-México, bem como em outras regiões, por investidores estrangeiros em busca de "mão de obra barata" e a aceitação de entradas irrestritas de capital pelo México e a concomitante concessão de inúmeras facilidades pelo México, como costumava ser, em regimes anteriores. Permitindo esses fluxos irrestritos de capital ("a todo custo") e a exacerbação da assimetria prevalecente entre Norte e Sul e o fortalecimento do contexto de uma "economia dual" que caracterizou o desenvolvimento mexicano desde o início de seu processo de industrialização, **vid, Gollás, Manuel (1982).**

1.2 MACROSUL: TREM MAIA E CORREDOR MEXICANO E OUTROS MEGAPROJETOS SIMULTÂNEOS NESTA MACRORREGIÃO

Dada a concentração industrial e o desenvolvimento desequilibrado gerados na fronteira norte (Macronorte) devido à experiência mencionada anteriormente, por um lado, e a necessidade imperiosa de reduzir a assimetria entre Macronorte versus Macrosul e, em terceiro lugar, buscando distanciar a abordagem neoliberal adotada pelos antigos governos mexicanos, bem como por muitos outros países latino-americanos (**Consenso de Washington**), **vid, Martínez, R. Rubi et al. (2016).** Algo que a ênfase concedida pelo atual governo democrático mexicano de esquerda para adotar uma estratégia econômica socialmente inclusiva se concentrou na promoção paralela do crescimento e do bem-estar social e seu afastamento da antiga estratégia neoliberal seguida pelos antigos regimes mexicanos e a adoção de uma nova estratégia socialmente inclusiva para o México (Plan Nacional de Desarrollo) **vid, PND. AMLO(2019-2024).** Que pretende se afastar de políticas hegemônicas como o Consenso de Washington recomendado pelo FMI às principais economias latino-americanas e infligiu enormes custos sociais e econômicos e uma miríade de externalidades a elas, incluindo o México, que as aplicou e se tornou na realidade "estratégias antidesenvolvimento" como aponta Arturo Guillén, **vid, Guillén, Arturo (2012).**

Nesse contexto, a ênfase dada pelo atual governo mexicano à canalização de fortes investimentos megapúblicos em infraestrutura produtiva em todo o país resulta explicável. Particularmente para regiões defasadas, como o Macrosul, como investimentos na indústria petrolífera, como a **Refinaria Dos Bocas** em Tabasco (para alcançar a autossuficiência energética e reduzir a dependência do petróleo do México), **vid, García, Karol (setembro de 2019)**

Assim como os dois grandes megaprojetos icônicos da atual administração, como o **Trem Maia** e o **Corredor Transístmico** no istmo de Tehuantepec, representam o foco principal de nossa atenção nesta análise. Implementando um desenvolvimento regional socialmente inclusivo, aplicando o conceito de "Pólo de Desenvolvimento" da Riviera Maia à zona do Golfo do México, e da mesma forma ao longo do conflito do Corredor (conflito do istmo que conecta o Atlântico aos oceanos



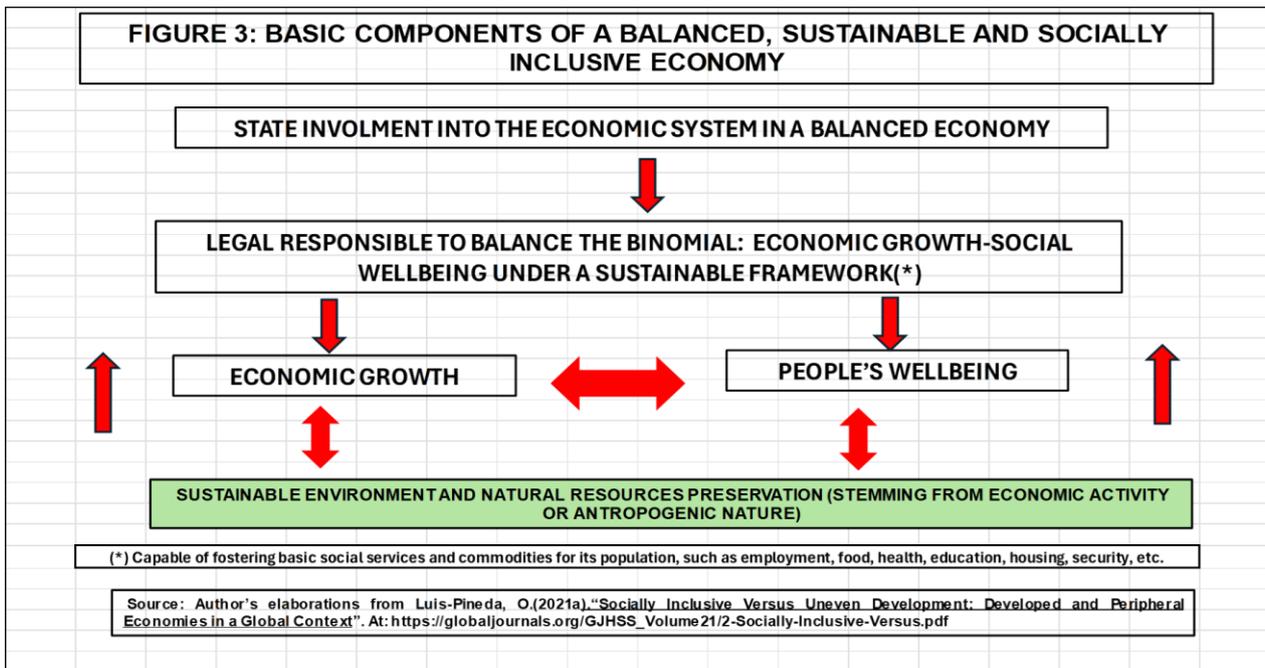
Pacífico) que atravessa duas importantes regiões econômicas, a saber, o Pacífico Sul e o Golfo do México (baseado principalmente no comércio e na industrialização), **vid, PODEBIS(Polos de Bienestar, 2023).**

A lógica por trás dessa estratégia é a introdução de "Pólos de Crescimento" na região do Macrosul, com o objetivo de combinar investimentos públicos e privados e são construídos especificamente em torno de um recurso já existente (Corredor Transístmico, uma instalação comercial interoceânica) focado no istmo de Tehuantepec e, da mesma forma, no lado da Riviera Maia, um Pólo de Crescimento (pólo turístico baseado na indústria turística) em torno do corredor ferroviário maia que conecta a Península Maia com o Golfo de Tehuantepec. A região do México e todos os estados e comunidades ao longo de sua rota, **vid, Speakman, John et al. (2013).** Em outras palavras, como observado anteriormente, **um pólo de crescimento** é composto por vários investimentos simultâneos coordenados em muitos setores para apoiar a industrialização autossustentável em um país (sob estreita supervisão e envolvimento do Estado, não apenas uma "parte interessada", mas "parte interessada principal" para garantir de alguma forma ou pelo menos promover um equilíbrio sólido entre crescimento e bem-estar da população, sob uma estrutura sustentável no caso do México, para não repetir a experiência da maquiladora mexicana discutida anteriormente).

1.3 MACROSUL VERSUS DESENVOLVIMENTO INCLUSIVO E SUSTENTÁVEL COMO ESTRATÉGIA ECONÔMICA EM TAL REGIÃO

No entanto, falar de inclusão social no contexto de um país ou região no atual ambiente global em que estamos imersos no México remete necessariamente ao conceito de economia equilibrada versus desequilibrada.

Mas dada a complexidade envolvida nesses conceitos e a brevidade desse espaço, consideramos pertinente resumi-los em um esquema gráfico para facilitar essa apresentação, como o que aparece abaixo:



A ilustração anterior sugere que alcançar um equilíbrio no binômio crescimento econômico e bem-estar social em um ambiente sustentável implica a administração econômica do Estado como garantidor legal por excelência para promover, por meio de políticas pertinentes, o equilíbrio adequado entre esses três elementos fundamentais: crescimento econômico (sistema econômico), bem-estar social (interesses sociais), e meio ambiente sustentável (preservação da riqueza natural). Além do fato de que, em uma economia equilibrada, o Estado deve ser capaz de promover a geração dos satisfatórios sociais básicos que a população de um país exige, como emprego, alimentação, saúde, moradia, educação e seguridade social. Sem descuidar a ênfase dada pelo Estado ao investimento em ciência e tecnologia (% PIB), ao gasto social (% PIB) e a um coeficiente de Gini moderado ou distribuição de renda dentro do país para impedir a polarização da riqueza ou a má distribuição de renda dentro dele, como é o caso das economias de mercado mais equilibradas, no atual contexto global, como Suécia, Noruega, Dinamarca, Finlândia, Suíça, Canadá, etc., **vid, Luis-Pineda, O. (2021d).**

Embora a figura acima represente uma clara simplificação da realidade e do fenômeno por trás dos tipos de desenvolvimento desequilibrados versus equilibrados nos países periféricos e industrializados de hoje, ela representa uma realidade dramática que prevalece hoje em dia entre os dois grupos de países no atual contexto global. Essas descobertas vêm de uma análise do autor (socialmente inclusivo versus desenvolvimento desigual entre países em desenvolvimento e economias periféricas) com base em indicadores pertinentes decorrentes de uma amostra empírica de ambos os conjuntos de economias retiradas de estatísticas internacionais de organizações mundiais, como Banco Mundial, CEPAL, FMI, CEPAL, CEPAL, OCDE, etc., do período 1980-2020, **vid, Luis-Pineda, O. (2021a).**



Sob essa estrutura, é evidente que apenas o Canadá se encaixa no referido protótipo na América. Embora o México esteja no caminho certo, ainda não se encaixa nessa categoria. Embora exista a expectativa de que isso ocorra nos próximos anos, dada a sua tendência recente, desde que continue a prevalência e persistência da atual estratégia econômica que, paralelamente, enfatiza o crescimento e o bem-estar social em um ambiente sustentável. Algo que poderá ser alcançado a médio ou longo prazo, desde que prevaleça no futuro previsível a estratégia atual com forte apoio social e envolvimento do Estado no sistema econômico e na sua gestão para garantir um melhor equilíbrio no binômio crescimento versus bem-estar social num quadro sustentável para os próximos anos. Em conjunto, isso implica um forte envolvimento do Estado e das demandas populares e agentes econômicos no processo de formulação e implementação do caminho econômico mais desejável de um país que melhor se adapte aos seus interesses sociais versus os do setor econômico sob uma estrutura sustentável apontada anteriormente por este autor e por I.M.D. Little, **vid, Little, I.M.D. (Outubro, 2022)**.

Infelizmente, no caso do resto da América Latina, como a maioria dos países periféricos, incluindo economias emergentes de alto crescimento, como os BRICS, também não se enquadra nessa categoria. Como mencionado anteriormente, apenas países como os países escandinavos, a Suíça e outras economias da União Europeia atendem a essas condições. Países com "economias de bem-estar" onde o Estado desempenha um papel fundamental na formulação da rota ou trajetória econômica do país, caracterizados por ter regimes democráticos maduros, onde existe forte participação social e consciência para permitir que as pessoas participem na concepção do melhor caminho de crescimento econômico que melhor se adapte não apenas a todos os agentes econômicos, mas também às demandas sociais da população, **Luis-Pineda, O. (2021c)**.

Nesse contexto, torna-se incontornável o papel e o envolvimento do Estado na economia no estabelecimento de rotas de crescimento equilibradas em todas as regiões e estados que compõem a região Macrossul, até chegar ao nível municipal (desenvolvimento urbano) para garantir a implementação de um quadro socialmente inclusivo e sustentável que aproveite a vocação produtiva de cada município junto ao respectivo ente federativo buscando implementar cadeias (econômicas e comerciais) com suas contrapartes no nível da própria entidade e de toda a região, para integrá-las sob um polo de desenvolvimento regional como proposto pelos "Polos de Bienestar" (PODEBIS), a abordagem de AMLO, **vid PODEBIS (2023)**. De forma a minimizar o risco de polarização econômica e patrimonial e geração de externalidades dentro dessa macrorregião derivada da implementação desses megainvestimentos em nível local, não deve existir nenhum marco de planejamento regional imposto pelo Estado, em todos os seus diferentes níveis. E assim, dissuadindo a repetição das consequências infelizes da indústria maquiladora no norte do México.



2 PROBABILIDADE E PERSPECTIVAS DE UMA ESTRATÉGIA SOCIALMENTE INCLUSIVA NA REGIÃO MACROSUL

O padrão de crescimento econômico até agora foi implementado pelo **governo** de López Obrador, **Vid AMLO. PND (2019-2024)**. Política que já produziu bons resultados para o México, na medida em que alguns estudiosos falam atualmente de um novo "**Milagre Mexicano**" para o país, cujos primeiros resultados se manifestam no nível macro com as altas taxas de crescimento observadas após a pandemia, destacando uma forte tendência de maior crescimento para os próximos anos, **vid, Torres, O. (Ago18, 2023)** e **Rosales Contreras. Rodrigo (31 de julho de 2020)**. Fenômeno que é um claro indício de que tal estratégia está funcionando, beneficiando a maioria das regiões e estados do Sul do Macrosul, uma vez que atualmente estão crescendo a taxas duas vezes maiores que as do Norte, fato já reconhecido por alguns analistas, **vid, Yorio, Gabriel (2023)**.

Algo é amplamente explicável pelos fluxos de investimento para a região. Mas, especialmente em relação ao impacto econômico da instalação do Trem Maia, mesmo antes de iniciar seu pleno funcionamento, atualmente é relatado que contribui para a consolidação da atividade industrial na região Macrosul, durante o primeiro trimestre de 2024. Como mostra o fato de que alguns estados próximos à Riviera Maia estão relatando crescimentos industriais espetaculares durante o primeiro trimestre de 2024, como Quintana Roo (126%), Yucatán (8%), Campeche (6,4%), vis-à-vis por exemplo Nuevo León (1,8%), Chihuahua (1,1%), Coahuila (-5,6%). **Vid, ElEconomista(12 de julho de 2024)**.

Esse boom econômico também se manifesta em escala macro, uma vez que o crescimento das exportações do México para os Estados Unidos em relação a outros concorrentes disparou, **vid, Morales, Roberto (julho de 2024)**. Um resultado óbvio dos grandes investimentos canalizados para tal região, mas indiscutivelmente também derivado da excelente gestão das variáveis macroeconômicas em nível federal e sua implementação em nível regional.

Essa estratégia contrasta abertamente com a abordagem neoliberal implementada durante as administrações anteriores, onde o crescimento extremo foi favorecido, negligenciando o bem-estar das pessoas e o meio ambiente. Destacando sua obsolescência e o imperativo de sua reorientação, pois é socialmente insustentável e economicamente inviável para o México, como temos apontado há mais de uma década, **vid, Luis-Pineda, O. (2008)**.

Como resultado de tal política, vale a pena notar aqui alguns indicadores socioeconômicos relevantes alcançados pelo México durante o governo AMLO como um aumento geral do salário-mínimo (20%) durante o lapso (2021-2024), **vid, Statista (5 de julho de 2024)**. Além disso, a redução da pobreza no México, onde milhões de mexicanos eliminaram a pobreza extrema, diminuindo a distância entre ricos e pobres. Manifestado pelo fato de que pelo menos 8,9 milhões de pessoas deixaram a pobreza durante esses anos, **vid, Hachbarth, Kurt (Ago26,2023)**.



Por outro lado, a criação de empregos formais no México continua a mostrar força, com um crescimento anual de 3,4% em setembro de 2023; em números acumulados de janeiro a setembro, 757 mil novos empregos foram criados, o quarto maior desde 1998, **vid, [bbvaresearch.com \(13 de outubro de 2023\)](#)**.

Em relação à questão da inflação, a inflação do México de 2013 a 2022 ficou em média em torno de 4%. Embora o país tenha enfrentado vários desafios econômicos, incluindo flutuações cambiais, mudanças nas políticas fiscais e choques econômicos externos. A inflação foi influenciada por uma combinação de fatores domésticos e internacionais, incluindo preços do petróleo e relações comerciais. A pandemia de COVID-19 aumentou temporariamente a inflação, mas as medidas de política monetária do Banco do México ajudaram a estabilizá-la no final de 2022. A inflação dos preços ao consumidor foi em média de 4,5% nos dez anos até 2022 no México, abaixo da média da América Latina de 8,4%. O valor médio de 2022 foi de 7,9%, **vid, [focus-economics.com \(9 de julho de 2024\)](#)**.

Outra grande conquista que vale a pena mencionar para o México é o fato de que, após 20 anos, o México se tornou o primeiro parceiro comercial dos EUA, substituindo a China e o Canadá **em vídeo [Businessinsider.com \(9 de fevereiro de 2024\)](#)**, devido a uma combinação de fatores e medidas como o aumento das exportações mexicanas de commodities manufatureiras e petróleo e gás (**593 bilhões de US\$ em 2023, com um crescimento de 4%**), **com 90% de manufatura de bens, (petróleo e gás 5%)**, **vid, [bbvaresearch \(março de 2024\)](#) (março de 2024)**. Além dos investimentos públicos federais focados em infraestrutura produtiva em todo o país, como na região Macrosul, entradas de remessas para o México (atingindo 63,3 bilhões de US\$ em 2023), **vid, [bbvaresearch \(1 de fevereiro de 2024\)](#)** e aumento dos fluxos de investimento estrangeiro direto para o país atraídos por **possibilidades de nearshoring** (40 bilhões, US\$), **vid, [mexicobusinessnews\(2 de fevereiro de 2024\)](#)**, mas acima de tudo, sem dúvida, um excelente tratamento sábio da política interna macroeconômica pelas autoridades mexicanas durante o governo de AMLO.

Por fim, também em nível internacional, o México está atualmente em 12º lugar entre as 25 maiores economias do mundo. Embora no nível da América Latina, apareça em 2º lugar logo abaixo do Brasil, **vid, [Investopedia.com.\(13 de julho de 2024\)](#)**

3 CONCLUSÕES PRELIMINARES E DESAFIOS

Ambos os dois megaprojetos icônicos, o **Trem Maia** e o **Corredor Transístmico de Tehuantepec**, representam dois gigantescos investimentos públicos liderados pelo governo mexicano que foram originalmente concebidos para alcançar a implementação de dois pólos de desenvolvimento na região Macrosul do México. O primeiro corre ao longo da rota do Trem Maia (envolvendo três regiões econômicas, Sudeste, Pacífico Sul e Golfo do México), e o outro ao longo deste **Corredor** (duas regiões, a saber, Pacífico Sul e Golfo do México).



O resultado resultante desses grandes investimentos se manifesta pelo atual crescimento econômico na região do Macrossul. De tal forma que o projeto Trem Maia visa a desconcentração de capital na indústria do turismo da Riviera Maia em direção à região do Golfo do México, permitindo que os benefícios econômicos se espalhem atualmente concentrados na zona maia para se espalhar, em primeiro lugar, para outras comunidades turísticas localizadas fora da riviera maia e para descansar a região Sudeste, ao longo da rota do Trem Maia de mais de 1500 km, até completar sua rota em Coatzacoalcos, Veracruz na região do Golfo no Oceano Atlântico, **vid Luis-Pineda, O.(2021a), vid, Infobae.com(Ene, 2020).**

A integração das pequenas comunidades ou municípios (e paragens) onde o Comboio toca, fomentando assim uma maior atividade econômica e comercial que beneficie o bem-estar da população local. Municípios, há muito esquecidos pelos regimes passados ao longo do período neoliberal. Quem negligenciou o fato de que as pessoas desta região diminuíram seus padrões de vida ao longo dos anos, apesar de esta região possuir vastos recursos naturais, **vid, Ataide, Melania (2017).** Mas o bem-estar das pessoas permaneceu atolado na pobreza por anos, **vid, Correa, Ernesto (Ago, 2014),** apesar de sua população sempre se esforçar para melhorar suas condições de vida, **vid, Candelas R., Roberto (2018).**

Por outro lado, em relação ao **Corredor Transístmico**, pouco mais de 300 km, sua perspectiva socioeconômica não está longe da descrita anteriormente para a rota do Trem Maia, as perspectivas econômicas para o México são ainda mais promissoras, mas complexas para o México. Dada a sua inegável importância geoestratégica, geoeconômica e geopolítica que implica para o país, dado o contexto global atual em que estamos imersos. Por vários motivos:

Em primeiro lugar, devido à necessidade imperiosa de aproveitar o USMCA com nossos parceiros comerciais do norte. O Corredor representa uma oportunidade estratégica para o México disparar toda a economia nos próximos anos. Dada a posição atual do México como o primeiro parceiro comercial dos EUA e esta oportunidade representa, sem dúvida, uma ocasião única na história para impulsionar toda a sua economia.

Em segundo lugar, o México é uma das economias mais abertas do mundo, esta situação manifesta-se pelo facto de o México ter mais de 46 tratados internacionais assinados com outras economias e a oportunidade de explorar esta vantagem, **vid, KensaLogistics(2023).**

Em terceiro lugar, dado o atual gargalo do Canal do Panamá, o Corredor Mexicano se torna uma alternativa ideal e uma vantagem competitiva sem precedentes para o país em relação a outras alternativas de travessia interoceânica próximas, **vid, AFP (Ago, 2023).** Isso representa uma grande oportunidade para o México, pois permitirá movimentar pelo menos 1,4 milhão de contêineres por ano, **vid, Forbes (9 de novembro de 2022) e AFP (Ago, 2023).**

Em quarto lugar, a interconexão atual do Trem Maia e **Transístmico** em Coatzacoalcos permite a expansão da oferta turística e comercial entre a zona maia e a região Pacífico-Sul, na costa do Pacífico, e através desta facilidade de travessia aproveitando a atual rede ferroviária para se interconectar com **Ixtepec** a **Cd. Hidalgo** no estado de Chiapas, na fronteira com a Guatemala, na América Central, e a possibilidade de conexão ferroviária com a América do Sul, para promover o crescimento e gerar mais oportunidades de emprego para as pessoas que vivem na região Macrosul em suas diferentes sub-regiões e estados.

Em quinto lugar, a implementação em curso de dez parques industriais de diversos ramos produtivos, ao longo do conflito do Corredor, que incluem investimento estrangeiro focado no esquema produtivo nearshoring que busca aproveitar sua localização geoestratégica do Corredor e instalações concedidas pelo México é instalado em tal região, gerando crescimento e empregos lá, embora com possíveis implicações negativas para o México se não forem tomadas medidas apropriadas para repetir a experiência do norte do país, dado o crescente interesse do capital estrangeiro em investir no Macrosul, **vid, Ávila Romero, Agustín (Abr, 2018)**. Especialmente o investimento estrangeiro chinês, com foco em vários setores importantes, como comércio e infraestrutura energética, como a construção da **Refinaria Dos Bocas**, **vid, Expansão (Ene, 2020)**.

A este respeito, vale a pena mencionar que a antiga **ferrovia Transístmica**, que foi totalmente reconvertida no atual **Corredor Mexicano**, evoluiu não apenas desde que a antiga ferrovia foi inaugurada pelo presidente **Porfirio Diaz** em 1907, **vid, Vargas Martin (Ene, 2017, Vargas)** para uma instalação completamente nova e reformada que engloba de maneira semelhante, a implementação de um pólo industrial e comercial ao seu redor. O que permitirá não só a travessia de carga, mas também de passageiros entre o Atlântico e o Pacífico e vice-versa.

Além disso, o atual **Corredor** permite a possibilidade de agregar valor agregado a insumos ou commodities que atravessam o conflito do Istmo visando sua eventual reexportação para o mercado mundial, seja pelos oceanos Atlântico ou Pacífico através do Corredor. A reconversão desta instalação foi incluída no programa federal denominado **Programa Transístmico Multimodal**, que envolvia o fortalecimento e melhoria da infraestrutura produtiva, como infraestrutura aeroportuária, ferrovia e linhas rodoviárias entre os portos de Coatzacoalcos e Salina Cruz para facilitar o tráfego maciço de carga e passageiros.

Todas essas infraestruturas e ações estão sendo realizadas no âmbito do Programa de Desenvolvimento do Istmo de Tehuantepec-Corredor Interoceânico, anunciado pelo governo federal em 2019, **Vid, Marín Mollinedo, Rafael (Jun, 2019)**. Implicando a construção de 10 parques industriais ao longo da **faixa transístmica** durante a atual administração mexicana, **Vid, Circuitotinto.org (dezembro de 2019) e CM.org (28 de julho de 2020)**.

Todos esses investimentos e medidas tomadas pelo México, sem dúvida, implicam emprego e crescimento maciços no corredor ao longo da **trilha transistmica**, mas, da mesma forma, em toda a região do Macrosul por sua vizinhança próxima e interdependência econômica, uma vez que sempre permaneceu defasada em relação à região do Macronorte, **Vid, Fariza, Ignacio (setembro de 2019)**. Aliás, vale a pena observar que, apesar de existir conhecimento prévio de fontes oficiais, como o Banco do México (durante a administração do ex-Peña Nieto) de forte crescimento e prosperidade voltados para a zona maia, concluindo que esta região (zona maia) reconhecendo que era a "joia do país" para os investidores, **Vid, Banco México (Ago, 2019)**. Eles nunca apresentaram nenhuma proposta para aproveitar a desconcentração da bonança desta região e espalhá-la para outras regiões dentro desta macrorregião, como o atual regime está fazendo.

Em sexto e último lugar, vale a pena notar, a relevância geoeconômica e comercial do Corredor para o investimento estrangeiro de superpotências industriais como a China, que prevê o uso dessa instalação interoceânica para movimentar pelo menos 30% de suas exportações para o lado leste dos EUA através do Corredor, o que acarreta um benefício econômico sem precedentes para o México em sua região do Pacífico Sul e Macrosul em geral, **vid CM.org(29 de julho de 2020)**. Juntamente com o anúncio de que o Corredor permitirá o tráfego de carga de cerca de 1,4 milhão de contêineres anualmente através do Corredor, **vid, Forbes (9 de novembro de 2022)**.

4 DESAFIOS À FRENTE

Destacamos aqui alguns prováveis desafios a serem superados pelo México nos próximos anos que consideramos inevitáveis ou básicos se o Estado mexicano pretende implementar uma estratégia de desenvolvimento socialmente inclusiva e sustentável na região do Macrosul com base na atual estratégia econômica proposta pelo atual regime do Presidente AMLO no âmbito do Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), e espalhar a bonança econômica esperada por toda a região, mas não negligenciando o bem-estar social das pessoas nesta região há muito defasada no futuro previsível.

i) Resulta não apenas necessária, mas obrigante à integração produtiva dos principais municípios e estados onde ambos os trens se cruzam em suas trilhas. Com base no quadro dos Polos de Bemestar estendidos a todas as comunidades próximas (municípios) onde convergem esses investimentos (tanto a **Trilha Maia** quanto a **Transistmica**) implementando cadeias produtivas que lhes permitam exportar seus excedentes através e fora da região Macrosul e no exterior, com o objetivo de impulsionar a economia local e promover uma estratégia de desenvolvimento regional inclusiva dentro e ao redor deles.

ii) Neste mesmo contexto, o Estado deve também dar prioridade à integração dos produtores locais (Pequenas e Médias Empresas, PME) nos processos produtivos das empresas estrangeiras, tanto as já estabelecidas como as recém-chegadas que se estabelecem nessa região, como "parceiros

domésticos" (sob uma abordagem de fornecedor de padrão não maquiladora) com mediação directa e envolvimento do Estado para apoiar as PME locais, por meio de financiamento federal e apoio técnico, para que não sejam marginalizados da bonança decorrente desses grandes investimentos. Além de promover acordos entre produtores locais e empresas transnacionais para conseguir uma verdadeira transferência tecnológica para o México, de modo a não repetir a experiência maquiladora mencionada anteriormente.

iii) Aproveitar os recursos e a infraestrutura locais disponíveis no Trem Maia e no **Corredor Transístmico** para fortalecer o aparato produtivo local representa uma grande oportunidade para o México gerar valor agregado aos produtos locais do México (agrícolas, artesanais, etc.) produzidos localmente, buscando primeiro satisfazer a demanda local e depois exportar seus excedentes, através do Corredor e promovendo o crescimento ao longo da região do Pacífico Sul como uma plataforma de exportação para mercados internacionais.

iv) Priorizar a mão de obra local sobre a proveniente de outros lugares do México, particularmente a proveniente da América Central e do Sul, é uma obrigação do Estado. A menos que haja um acordo entre o governo mexicano para limitar as "cotas de emprego" para estrangeiros, uma vez que o fator de oferta local de mão de obra seja atendido. Nesse sentido, a atualização da força de trabalho local é fundamental e primordial de acordo com as demandas dos investidores nacionais e estrangeiros estabelecidas na região em parques industriais, bem como de acordo com as prioridades nacionais e áreas estratégicas para o México pelas universidades locais.

v) Para desencorajar a iminente superexploração da mão-de-obra na região Macrosul da força de trabalho local, seja por investidores estrangeiros ou nacionais estabelecidos na região, que atualmente estão aproveitando todas as facilidades (economias) concedidas pelo governo mexicano para se instalar nesta macrorregião, resulta fundamental que o Estado mexicano intervenha favorecendo os trabalhadores mexicanos, para implementar políticas salariais locais para reavaliar sistematicamente o preço do trabalho local versus o que prevalece entre nossas negociações principalmente os Estados Unidos e o Canadá. Uma política salarial diferenciada foi parcialmente aplicada em toda a faixa de fronteira EUA-México para reduzir a diferença salarial EUA-México.

Da mesma forma, promover políticas para restringir ou desencorajar o ataque de imigrantes ou força de trabalho de outras regiões do México ou do exterior para o Macrosul. Esse fenômeno é uma verdadeira dor de cabeça e representa um sério problema para o México, especialmente para esta região, pois é seu portão natural de entrada para os Estados Unidos. Infelizmente, muitos imigrantes se misturam entre a população local e geram uma série de externalidades entre os principais municípios da região, **vid, Angeles Cruz, Rogelio (2007)**. Esta situação torna-se urgente e de grande preocupação para o México, dada a instalação em curso das primeiras empresas estrangeiras no Corredor de conflito das primeiras cinco das dez plantas industriais ao longo do conflito interoceânico oferecido pelas

autoridades mexicanas aos investidores estrangeiros, através do Ministério da Economia, **vid, Tapia C., Patricia (26 de julho de 2023).**

vi) Do lado ambiental, deve-se priorizar práticas de produção sustentáveis por parte dos investidores estrangeiros e nacionais estabelecidos no Macrosul e aplicá-las pelo Estado, tanto do lado do Trem Maia quanto do Corredor, para que seus processos sigam as regulamentações ambientais nacionais e os padrões internacionais. Para evitar a repetição da infeliz experiência da indústria maquiladora, bem como de algumas outras empresas transnacionais localizadas no México, como a mineradora do **Grupo México, vid, Rojas, Ana Gabriela (Ago6, 2019)** uma empresa multinacional e nociva, que obteve múltiplas concessões durante a era neoliberal por governos corruptos e que sistematicamente infligiu uma série de desastres ambientais e externalidades com altos custos sociais para México, como a poluição de rios, mares, substâncias tóxicas que prejudicam a saúde da população de muitas comunidades e o meio ambiente onde se instalou. Diante da aquiescência dos governos locais e federais ao longo do período neoliberal até infelizmente nossos dias.

vii) Por fim, garantir uma operação pacífica ou contínua de megaprojetos e outros estratégicos, como a **Refinaria Dos Bocas** em Tabasco, diante do aumento iminente do tráfego de cargas comerciais valiosas através da Riviera Maia até o Golfo do México, e do Golfo do México até o porto de Salina Cruz nos oceanos Pacífico, através do Corredor implica não apenas a vigilância permanente do Estado, mas também o financiamento necessário para a implementação e aplicação de políticas severas de combate ao crime em toda a região do Macrosul, a partir de agora para desencorajar e controlar as atividades criminosas tanto na rota do trem maia quanto na rota do Corredor Interoceânico, a partir de agora.

Embora o Exército e a Marinha mexicanos estejam atualmente encarregados das operações e vigilância de ambos os megaprojetos, atenção especial deve ser dada pelo Estado mexicano a esse respeito a partir de agora. Não só nas instalações e na própria infraestrutura, que já se tornam estratégicas e de segurança nacional para o México, mas também na segurança da população local dos principais municípios ao longo de todas as rotas de todo o sistema ferroviário do Macrosul. Ou seja, da zona da Riviera Maia até o Golfo do México (porto de Coatzacoalcos), e daqui para o porto de Salina Cruz em Oaxaca, na região do istmo (**linha Z** do sistema de trilhas do istmo), e de Ixtepec (Oaxaca) para Cd.Hidalgo, Chiapas, uma cidade fronteira mais próxima da Guatemala (**linha K** do sistema de trilhas do istmo).

viii) Por último, mas não menos importante, fortalecer as culturas ancestrais do México contra culturas estrangeiras e promover empresas locais (PMEs) para reativar sua economia, deve ser priorizado pelo Estado, fomentando a produção e o consumo de produtos locais nacionais em relação aos produtos estrangeiros. Além de promover a cultura e as idiossincrasias locais do México e, assim, contribuir para alcançar uma estrutura socialmente inclusiva no Macrosul baseada no respeito aos



nossos valores socioculturais ancestrais em relação ao resto do mundo. Além de exportar artesanato e produtos locais, buscando agregar valor agregado às mercadorias e produtos nacionais fabricados dentro desta macrorregião por meio do Corredor.

Por último, a este respeito, é importante não esquecer a promoção na região Macrosul de políticas culturais de inclusão e respeito pelas culturas e idiossincrasias locais, informal ou formalmente, como uma prioridade do Estado, através do apoio às escolas e universidades públicas desta região (como o reforço das línguas nativas regionais, como o maia, o zapoteca, o zoque, etc., fomentando também o ensino de línguas estrangeiras, como chinês, inglês, francês, alemão, etc.), além de promover perfis profissionais e técnicos para egressos do sistema educacional formal por meio do sistema de universidades e escolas técnicas dessa macrorregião, facilitando assim sua incorporação ao mercado de trabalho formal local.

Nessa mesma linha de pensamento, é importante deter o processo de transculturação em curso da vasta riqueza cultural do México que ocorre no Macrosul vis-à-vis sua rápida perda ou desaparecimento diante do boom econômico em curso e da globalização cultural sob uma visão norte-americana. Como o padrão de consumo massivo de junk food versus alimentos locais nutritivos, com o objetivo de deter a cultura predatória e, em vez disso, abraçar a preservação dos recursos naturais, mas não a cultura do descarte, e o consumismo exacerbado que prevalece entre os parceiros comerciais do norte do México, com todas as implicações socioeconômicas e externalidades esperadas para esta região e o México como um todo. Assim, um conjunto de medidas políticas sólidas deve ser priorizado pelo Estado mexicano nos próximos anos para preservar e fortalecer o vasto patrimônio cultural e cultural desta região e sua inclusão social, diante de seu boom econômico em curso nos próximos anos, dada a posição e ênfase de AMLO na preservação e fortalecimento do vasto patrimônio cultural do México e das idiossincrasias dos povos indígenas e do bem-estar da população mexicana em todo o país, **vid INPI(Ago9, 2023)**.



REFERÊNCIAS

AFP. Larga espera para buques de carga que buscan cruzar Canal de Panamá. [S.l.], agosto 2023. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=z4ZqLzoVqWk>. Acesso em: 13 ago. 2024.

AMLO. Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 prioriza el bienestar y pone punto final al periodo neoliberal: presidente AMLO. [S.l.], 2019. Disponível em: <https://lopezobrador.org.mx/temas/plan-nacional-de-desarrollo-2019-2024/>. Acesso em: 13 ago. 2024.

AMLO. La Estrategia Nacional Turismo del Gobierno de México concilia el crecimiento económico con el social: turismo como herramienta de integración y reconciliación. [S.l.], 2019. Disponível em: <https://www.gob.mx/sectur/prensa/estrategia-nacional-de-turismo-2019-2024-tendra-un-sentido-democratico-miguel-torruco>. Acesso em: 13 ago. 2024.

ÁNGELES CRUZ, Hugo. Migraciones contemporáneas de la región sur-sureste de México. [S.l.], 2007. El Colegio de la Frontera Sur: Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca. Instituto de Investigaciones Sociológicas. Disponível em: <https://ecosur.mx/sibe>. Acesso em: 13 ago. 2024.

ÁVILA ROMERO, Agustín. El sur-sureste de México en la mirada del capital transnacional. [S.l.], abril 2018. Disponível em: <https://www.alainet.org/es/articulo/192210>. Acesso em: 13 ago. 2024.

ATAIDE, Melania. Sur-sureste, única región del país con disminución del poder adquisitivo. [S.l.], 27 ago. 2017. Disponível em: <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Sur-sureste-unica-region-del-pais-con-disminucion-en-el-poder-adquisitivo-20170827-0103.html>. Acesso em: 13 ago. 2024.

BANCO MÉXICO. El Sureste, La Joya del país. [S.l.], 3 ago. 2019. Disponível em: <https://www.porestto.net/quintana-roo/2019/8/3/el-sureste-la-joya-del-pais-115567.html>. Acesso em: 13 ago. 2024.

BBVA RESEARCH. Mexico: Formal employment growth moderates in September 2023. [S.l.], 13 out. 2023. Disponível em: <https://www.bbvarsearch.com/en/publicaciones/mexico-formal-employment-growth-moderates-in-september/>. Acesso em: 13 ago. 2024.

BBVA RESEARCH. Mexico: Remittances accumulate 10 years of increase and break record: 63.3bn in 2023. [S.l.], 1 fev. 2024. Disponível em: <https://www.bbvarsearch.com/en/publicaciones/mexico-remittances-accumulate-10-years-of-increase-and-break-record-633bn-in-2023/#:~:text=Remittances%20to%20Mexico%20grew%207.6,and%200.2%25%20through%20Money%20Orders>. Acesso em: 13 ago. 2024.

BBVA RESEARCH. Mexico: Manufacturing leads both exports and imports. [S.l.], março 2024. Disponível em: https://www.bbvarsearch.com/wp-content/uploads/2024/03/Int_Trade_Research_240304.pdf. Acesso em: 13 ago. 2024.

BUSINESS INSIDER. The US is now buying more from Mexico than China for the first time in 20 years. [S.l.], 9 fev. 2024. Disponível em: <https://www.businessinsider.com/mexico-us-top-trading-partner-china-economic-nearshoring-trade-agreement-2024-2>. Acesso em: 13 ago. 2024.

CANDELAS, Roberto. Los estados del sur sureste de México. En búsqueda del desarrollo humano. [S.l.], 2018. Apud CESOP. Centro de estudios sociales y de opinión pública. Câmara de deputados. Disponível em: <https://www.diputados.gob.mx/camara/content/download/297199/.../file/informacion.pdf>. Acesso em: 13 ago. 2024.



CONAGO. Estrategia nacional para el desarrollo sur-sureste. [S.l.], 2014. Disponível em: https://www.conago.org.mx/Comisiones/Actuales/DesarrolloIntegralRegionSurSureste/Documentos/Estrategia_Nacional_para_el_Desarrollo_CONAGO_hojas_.pdf. Acesso em: 13 ago. 2024.

CIRCUITO TINTO. Mega Proyecto de AMLO: Corredor Multimodal Interoceánico: Un Proyecto de infraestructura detonante económico para la zona del Istmo de Tehuantepec. [S.l.], 7 dez. 2019. Disponível em: <https://youtu.be/OsIFX4GjWqg>. Acesso em: 13 ago. 2024.

CONAGO. Estrategia nacional para el desarrollo sur-sureste. [S.l.], 2014. Disponível em: https://www.conago.org.mx/Comisiones/Actuales/DesarrolloIntegralRegionSurSureste/Documentos/Estrategia_Nacional_para_el_Desarrollo_CONAGO_hojas_.pdf. Acesso em: 13 ago. 2024.

CORREA, Ernesto. Sur-sureste: pobres entre la riqueza. [S.l.], 3 ago. 2014. Disponível em: <http://imagenagropecuaria.com/2014/sur-sureste-pobres-entre-la-riqueza/>. Acesso em: 13 ago. 2024.

CM. Así serán las estaciones del Tren Maya: El Megaproyecto de México. [S.l.], 9 ago. 2020. Disponível em: <https://youtu.be/Etc2-4oY7sI>. Acesso em: 13 ago. 2024.

CM. AMLO: Se Crearán 10 parques industriales en el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. [S.l.], 28 jul. 2020. Disponível em: <https://youtu.be/o0XcnRjBqgM>. Acesso em: 13 ago. 2024.

CM. Las Exportaciones Mexicanas se disparan un 75.6% luego de haber sufrido una gran caída. [S.l.], 20 jul. 2020. Disponível em: <https://youtu.be/PgPLQxHOJQE>. Acesso em: 13 ago. 2024.

CM. Países asiáticos utilizarán el Corredor Interoceánico para mover el 30% de sus mercancías. [S.l.], 29 jul. 2020. Disponível em: <https://youtu.be/m9I2IMiwwaA>. Acesso em: 13 ago. 2024.

EL MOSTRADOR. Las diez medidas del Consenso de Washington. [S.l.], 11 out. 2004. Disponível em: <https://www.elmostrador.cl/noticias/pais/2004/10/11/las-diez-medidas-del-consenso-de-washington/>. Acesso em: 13 ago. 2024.

EL ECONOMISTA. Obra de Tren Maya consolida actividad industrial en el sur al cierre del I Trim. [S.l.], 12 jul. 2024. Disponível em: <https://mail.google.com/mail/u/0/#inbox/FMfcgzQVxbjQVtcgRrrTWqZWTnZfrCxG>. Acesso em: 13 ago. 2024.

EURONEWS. México: López Obrador inaugura las obras del Tren Maya en plena Pandemia de covid-19. [S.l.], 4 jun. 2020. Disponível em: <https://youtu.be/T5rx-3wg5OE>. Acesso em: 13 ago. 2024.

EXPANSIÓN. China invierte 600 mdd en la refinería de Dos Bocas. [S.l.], 13 jan. 2020. Disponível em: <https://expansion.mx/economia/2020/01/13/china-invierte-600-mdd-en-la-refineria-de-dos-bocas>. Acesso em: 13 ago. 2024.

FINANCIERO. Refinería de Dos Bocas estará en tres años (2022). [S.l.], 12 mar. 2019. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=6X4ygAp_0OY. Acesso em: 13 ago. 2024.

FOCUS ECONOMICS. Mexico's Inflation Outlook. [S.l.], 9 jul. 2024. Disponível em: <https://www.focus-economics.com/country-indicator/mexico/inflation/>. Acesso em: 13 ago. 2024.

FORBES. Corredor Interoceánico en México moverá 1.4 millones de contenedores al año. [S.l.], 9 nov. 2022. Disponível em: <https://www.forbes.com.mx/corredor-interoceanico-en-mexico-movera-1-4-millones-de-contenedores-al-ano/>. Acesso em: 13 ago. 2024.



GARCÍA, Karol. Otorgarían 41,300 millones de pesos a Dos Bocas. [S.l.], 9 set. 2019. El Economista. Disponível em: <https://www.economista.com.mx/empresas/Otorgarian-41300-millones--de-pesos-a-Dos-Bocas-20190909-0020.html>. Acesso em: 13 ago. 2024.

GOB. MEX. Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. Historia. [S.l.], 2020. SHCP. Disponível em: <https://hacienda.gob.mx/Cuenta-Publica2020>. En: Print.AYH.01.INTRO.pdf. Acesso em: 13 ago. 2024.

GOLLÁS, Manuel. La Economía Desigual: Empleo y Distribución en México. México: CONACYT, 1982.

GOROZTIZAGA, M. Luis A. México Frente a Escandinavia. Tese de Prof., IPN, 2018, novembro.

GUILLÉN, Arturo. México, ejemplo de las políticas antidesarrollo del Consenso de Washington. Estudios Avanzados [online], v. 26, n. 75, p. 57-76, 2012. ISSN 0103-4014. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-40142012000200005>. Acesso em: 13 ago. 2024.

HACBARTH, Kurt. AMLO Is Reducing Poverty in Mexico. [S.l.], 26 ago. 2023. Jacobin. Disponível em: <https://jacobin.com/2023/08/amlo-poverty-mexico-wealth-inequality-politics-fourth-transformation>. Acesso em: 13 ago. 2024.

INFOBAE. Tren Maya: el megaproyecto emblema de López Obrador ya tiene fecha de inicio. [S.l.], 24 jan. 2020. Disponível em: <https://www.infobae.com/america/mexico/2020/01/24/tren-maya-el-megaproyecto-emblema-de-lopez-obrador-ya-tiene-fecha-de-inicio/>. Acesso em: 13 ago. 2024.

INVESTOPEDIA. The Top 25 Economies in the World. [S.l.], 13 jul. 2024. Disponível em: <https://www.investopedia.com/insights/worlds-top-economies/>. Acesso em: 13 ago. 2024.

INPI. Presidente AMLO firma decreto para proteger lugares, sitios sagrados indígenas y rutas de peregrinación. [S.l.], 9 ago. 2023. Instituto Nacional de Protección a los Pueblos Indígenas. Disponível em: <https://www.gob.mx/inpi>. Acesso em: 13 ago. 2024.

JIMENEZ PONS, Rogelio. Tren Maya: Clave para el Desarrollo. [S.l.], 12 dez. 2019. ADN Opinión. Disponível em: <https://youtu.be/oggNYv7rEo0>. Acesso em: 13 ago. 2024.

KAY, Cristóbal. Estructuralismo y teoría de la dependencia en el periodo neoliberal: Una perspectiva latinoamericana. Revista Nueva Sociedad, n. 158, p. 100-119, nov.-dez. 1998.

KENSA LOGISTICS. Principales acuerdos comerciales de México en 2023. [S.l.], 2023. Disponível em: <https://www.kensalogistics.com/principales-acuerdos-comerciales-de-mexico-2023#:~:text=Estos%20incluyen%20la%20Organizaci%C3%B3n%20Mundial,la%20Asociaci%C3%B3n%20Latinoamericana%20de%20Integraci%C3%B3n>. Acesso em: 13 ago. 2024.

LEÓN, Marina. Tren transistmico tendrá una inversión de mil 100 millones de pesos, anuncia AMLO. [S.l.], 19 set. 2018. El Financiero. Disponível em: <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/tren-transistmico-tendra-una-inversion-de-mil-100-millones-de-pesos-anuncia-amlo>. Acesso em: 13 ago. 2024.

LITTLE, I. M. D. Ethics, Economics, and Politics: Principles of Public Policy. Oxford Academic, out. 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.1093/0199257043.001.0001>. Acesso em: 13 ago. 2024.

LUIS-PINEDA, O. La Maquila en México: Evolución y Perspectivas. Edit. IPN, 1998a.



LUIS-PINEDA, O. Impacto Socioeconómico de la Industria Maquiladora de Exportación en México. Edit. IPN, 1998b.

LUIS-PINEDA, O. La Problemática Ambiental en la Industria Maquiladora. Revista Economía Siglo XXI, v. 1, n. 2-3, p. 49-66, abr.-set. 2000.

LUIS-PINEDA, O. Desequilibrio Regional e Insustentabilidad en México: El Éxodo Maquilador Hacia la Región Sur-Sureste. Revista Eseeconomía, n. 10, p. 47-73, abr.-jun. 2006.

LUIS-PINEDA, O. Hacia la Reconversión del Modelo Económico Mexicano: Un Imperativo Frente al Nuevo Milenio. Edit. IPN, 2008.

LUIS-PINEDA, O. Los Megaproyectos Transísmico y Tren Maya en México: Algunas Implicaciones a Nivel Estatal y Municipal. Projeto de Pesquisa, Regto. 06859, SIP-IPN, 2021a.

LUIS-PINEDA, O. Socially Inclusive Versus Uneven Development: Developed and Peripheral Economies in a Global Context. [S.l.], 2021b. Disponível em: https://drive.google.com/file/d/1f01WDKDqUUBgK3AYKogVlgK1tODmXL73/view?usp=share_link. Acesso em: 13 ago. 2024.

LUIS-PINEDA, O. Desarrollo Balanceado versus Desequilibrado en la Globalización: Europa, Escandinavia versus Latinoamérica. [S.l.], 2021c. Disponível em: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S2448-66552021000100211&script=sci_arttext. Acesso em: 13 ago. 2024.

LUIS-PINEDA, O. Desarrollo Balanceado versus Desequilibrado en la Globalización: Europa, Escandinavia versus Latinoamérica. Revista Análisis Económico-UAM. ATZCO, jan. 2021d. Disponível em: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S2448-66552021000100211&script=sci_arttext. Acesso em: 13 ago. 2024.

MARTÍNEZ, R. Rubi et al. El Consenso de Washington: la instauración de las políticas neoliberales en América Latina. [S.l.], 2016. Disponível em: <https://www.scielo.org.mx/pdf/polcul/n37/n37a3.pdf>. Acesso em: 13 ago. 2024.

MARÍN MOLLINEDO, Rafael. El Corredor del Istmo de Tehuantepec. [S.l.], 31 maio 2019. ADN Opinión. Disponível em: https://youtu.be/zRkes_DVOUc. Acesso em: 13 ago. 2024.

MARÍN MOLLINEDO, Rafael. El Gran Proyecto de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec - Corredor Interoceánico. [S.l.], 23 jun. 2019. ADN Opinión. Disponível em: <https://youtu.be/vzB-v82vnDo>. Acesso em: 13 ago. 2024.

MEXICO BUSINESS NEWS. ICC Forecasts Over US\$40 Billion FDI for Mexico in 2024. [S.l.], 2 fev. 2024. Disponível em: [https://mexicobusiness.news/finance/news/icc-forecasts-over-us40-billion-fdi-mexico-2024#:~:text=Mexico%20will%20attract%20over%20US,Chamber%20of%20Commerce%20\(ICC\)](https://mexicobusiness.news/finance/news/icc-forecasts-over-us40-billion-fdi-mexico-2024#:~:text=Mexico%20will%20attract%20over%20US,Chamber%20of%20Commerce%20(ICC).). Acesso em: 13 ago. 2024.

MONTOYA, Jorge. Para el Tren Maya inversión de hasta \$150,000 millones: AMLO. [S.l.], 14 ago. 2018. El Financiero. Disponível em: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Para-Tren-Maya-inversion-de-hasta-150000-millones-AMLO-20180814-0010.html>. Acesso em: 13 ago. 2024.



MORALES, Roberto. México exporta 6.1% más a EU en mayo y se distancia de competidores. [S.l.], 3 jul. 2024. El Economista. Disponível em: https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Mexico-crece-en-exportaciones-a-Estados-Unidos-las-de-Canada-y-China-disminuyen-20240703-0042.html?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=boletin_Julio. Acesso em: 13 ago. 2024.

MOTA MARÍN, Sergio. El proyecto corredor transístmico. [S.l.], 19 set. 2018. El Economista. Disponível em: <https://www.eleconomista.com.mx/opinion/El-proyecto-Corredor-Transistmico-20180919-0086.html>. Acesso em: 13 ago. 2024.

NOTIFEST. Adelantan fecha de estreno del Tren Maya, será más rentable de lo que se esperaba. [S.l.], 20 jan. 2020. Disponível em: <https://youtu.be/edU3Cix6pFw>. Acesso em: 13 ago. 2024.

PODEBIS. Polos de Desarrollo para el Bienestar (PODEBIS). [S.l.], 2023. Disponível em: <https://www.gob.mx/ciit/articulos/polos-de-desarrollo-para-el-bienestar-podebis?idiom=es>. Acesso em: 13 ago. 2024.

RODRIGUEZ, Ignacio. ¡Arranca Tren Maya en medio de la pandemia! Los chinos construirán primer tramo. [S.l.], 2020. Disponível em: <https://youtu.be/VdMYSPbKOzk>. Acesso em: 13 ago. 2024.

ROJAS, Ana Gabriela. Grupo México: la polémica multinacional detrás de uno de los peores desastres de la industria minera en el país. [S.l.], 6 ago. 2019. BBC News Mundo. Disponível em: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-49293811>. Acesso em: 13 ago. 2024.

ROSALES CONTRERAS, Rodrigo. Tabasco Registra el Mayor Crecimiento Económico del país. [S.l.], 31 jul. 2020. El Economista. Disponível em: <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Tabasco-registra-el-mayor-crecimiento-economico-del-pais-20200729-0135.html>. Acesso em: 13 ago. 2024.

STATISTA. Minimum daily wage in Mexico from 2021 to 2024. [S.l.], 5 jul. 2024. Disponível em: <https://www.statista.com/statistics/1280031/evolution-minimum-wage-day-mexico/>. Acesso em: 13 ago. 2024.

SOLIS V., Elizabeth. Desarrollo Balanceado vs Desarrollo Desigual Bajo un Entorno Global: México frente al Mundo Desarrollado y Periférico. Tese de Prof., ESE-IPN, jun. 2019.

SPEAKMAN, John et al. Growth Poles: Raising Competitiveness and Deepening Regional Integration. [S.l.], 2013. World Economic Forum. Disponível em: https://www3.weforum.org/docs/ACR/2013/ACR_Chapter2.3_2013.pdf. Acesso em: 13 ago. 2024.

TAPIA C., Patricia. Corredor Interoceánico: los primeros polos atraen a más de 30 empresas cada uno. [S.l.], 26 jul. 2023. Forbes. Disponível em: <https://www.forbes.com.mx/corredor-interoceanico-los-primeros-polos-atraen-a-mas-de-30-empresas-cada-uno/>. Acesso em: 13 ago. 2024.

T21.MX. Van 46 mil 600 mdp para Corredor Transístmico. [S.l.], 24 set. 2019. Disponível em: <http://t21.com.mx/maritimo/2019/09/24/van-46-mil-600-mdp-corredor-transistmico>. Acesso em: 13 ago. 2024.

TORRES, Octavio. 2023 será el mejor año económico de AMLO, ¿Es el inicio de un nuevo Milagro Mexicano?. [S.l.], 18 ago. 2023. Expansión. Disponível em: <https://expansion.mx/economia/2023/08/18/2023-sera-el-mejor-ano-economico-de-amlo-es-el-inicio-de-un-nuevo-milagro-mexicano>. Acesso em: 13 ago. 2024.



VARGAS, Martin. Corredor interoceánico, la promesa de Porfirio Díaz. [S.l.], 1 jan. 2017. NV Noticias. Disponível em: <https://www.nvnoticias.com/nota/48876/corredor-interoceanico-la-promesa-de-porfirio-diaz>. Acesso em: 13 ago. 2024.

YORIO, Gabriel. Los estados del sur crecen al doble de la economía mexicana: Gabriel Yorio. [S.l.], 24 set. 2023. El Financiero. Disponível em: <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/2023/09/24/los-estados-del-sur-crecen-al-doble-de-la-economia-mexicana-gabriel-yorio/>. Acesso em: 13 ago. 2024.