

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR**  
**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES**  
**ESCUELA DE RELACIONES INTERNACIONALES**



**LA INCIDENCIA DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO ENTRE MÉXICO Y  
EL SALVADOR EN LOS PROCESOS ADUANEROS TERRESTRES:  
TRANSFORMACIONES, AVANCES Y DESAFÍOS DESDE 2013 HASTA 2023.**

**CURSO DE ESPECIALIZACIÓN  
TÉCNICAS DE COMERCIO INTERNACIONAL**

**TRABAJO DE GRADO PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES**

**PRESENTADO POR  
DANIELA FERNANDA ALVAREZ NAJARRO**

**DOCENTE ASESOR (A)  
LCDA, ALEJANDRA ESTHER TORRES BARAHONA**

**CIUDAD UNIVERSITARIA, SAN SALVADOR, NOVIEMBRE DEL 2025**

**La incidencia del Tratado de Libre Comercio entre México y El Salvador en los procesos aduaneros terrestres: Transformaciones, avances y desafíos desde 2013 hasta 2023.**

**Resumen:** El Tratado de Libre Comercio entre México y El Salvador, vigente desde 2013, ha incidido significativamente en los procesos aduaneros terrestres, impulsando la facilitación del comercio bilateral. El acuerdo ha promovido la modernización de procedimientos, la reducción de tiempos y costos logísticos, y el fortalecimiento de la cooperación institucional. Estas mejoras han incrementado la eficiencia y trazabilidad en el intercambio de mercancías, favoreciendo la integración económica regional. Sin embargo, persisten desafíos vinculados a la infraestructura fronteriza y la interoperabilidad tecnológica. Este ensayo analiza los avances y retos del acuerdo bajo las perspectivas de la teoría de la ventaja comparativa y del regionalismo abierto, resaltando cómo la cooperación comercial puede fortalecer la competitividad y cooperación entre los países.

**Palabras clave:** comercio internacional bilateral, cooperación institucional, facilitación del comercio, integración regional, logística terrestre, procesos aduaneros, regionalismo abierto, Tratado de Libre Comercio, ventaja comparativa.

**Abstract:** The Mexico–El Salvador Free Trade Agreement, in force since 2013, has significantly impacted land customs processes, promoting bilateral trade facilitation. The agreement has encouraged procedural modernization, reduced logistical costs and processing times, and strengthened institutional cooperation. These improvements have enhanced efficiency and traceability in the flow of goods, fostering regional economic integration. However, challenges remain regarding border infrastructure and technological interoperability. This essay examines the agreement’s progress and challenges through the lenses of the theory of comparative advantage and open regionalism, highlighting how trade cooperation can strengthen competitiveness and cooperation between both countries.

**Keywords:** comparative advantages, customs processes, Free Trade Agreement, institutional cooperation, international bilateral trade, land logistics, open regionalism, regional integration, trade facilitation.

## ***Introducción***

Las relaciones comerciales bilaterales entre México y El Salvador, enmarcadas desde 2013 dentro de la figura del Tratado Único de Libre Comercio México–Centroamérica (TLCMC), ha impulsado transformaciones relevantes en los procesos aduaneros terrestres y en la facilitación del comercio bilateral. A través de la simplificación de trámites, la modernización logística y la cooperación institucional, el acuerdo ha fortalecido la eficiencia fronteriza y promovido una mayor integración económica regional.

Entre los principales avances destacan la creación del Documento Único Centroamericano (DUCA), la digitalización de los procedimientos de tránsito y la armonización de normas técnicas y aduaneras, lo que ha reducido tiempos y costos en la frontera, incrementando la competitividad y la trazabilidad de las mercancías. Sin embargo, persisten desafíos relacionados con la interoperabilidad tecnológica, las asimetrías económicas y la necesidad de una infraestructura logística más moderna.

Bajo esa premisa, el objetivo de esta investigación es analizar la incidencia del Tratado Único de Libre Comercio entre México y El Salvador en los procesos aduaneros terrestres durante el período estudiado, identificando sus transformaciones, avances y desafíos. Para ello, el ensayo se estructura en tres apartados principales: el primero aborda el marco teórico-conceptual, donde se examinan las teorías y conceptos clave; el segundo analiza los avances y transformaciones en los procesos aduaneros derivados del tratado; y el tercero expone los principales desafíos y perspectivas de mejora para la cooperación y la logística comercial en la región.

Para tal fin, se parte de una metodología documental y analítica, se examinan los impactos del acuerdo en la eficiencia logística, la cooperación aduanera y la integración comercial entre México y El Salvador. Realizando el análisis desde una perspectiva teórica sustentada en la teoría de la ventaja comparativa, que explica los beneficios del comercio especializado, y en el regionalismo abierto de la CEPAL, que plantea la integración como medio para fortalecer capacidades productivas y competitivas.

### ***1. Marco teórico-conceptual***

Para analizar la incidencia del *Tratado de Libre Comercio entre México y El Salvador* en los procesos aduaneros terrestres, se requiere primero definir un marco teórico que permita comprender tanto los conceptos fundamentales vinculados al comercio internacional como las dinámicas regionales que sustentan la cooperación entre ambos países, facilitando analizar la evolución de los procesos aduaneros y su papel estratégico en la competitividad regional.

En ese sentido, se abordan las bases conceptuales relacionadas con el comercio internacional, la facilitación comercial y la logística, así como las teorías que explican los beneficios y desafíos derivados de la integración económica: la *Teoría de la Ventaja Comparativa*, propuesta por *David Ricardo*,<sup>1</sup> que sostiene que un país debe especializarse en la producción de bienes que tienen un costo de oportunidad relativamente menor, y comerciar con otros países para obtener los bienes en los que es menos eficiente; así con el *Regionalismo Abierto* propuesto por la *Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)*,<sup>2</sup> en que la integración regional debe complementar (sin sustituir) la apertura económica global, combinando liberalización comercial interna con políticas de cooperación regional.

El primer concepto a definir es *Comercio Internacional* que se resume en intercambio de bienes, servicios y capital entre diferentes países y constituye uno de los pilares de la *globalización económica*; según *Krugman y Obstfeld*<sup>3</sup> -autores de la Nueva Teoría del Comercio Internacional-, esto permite que las economías accedan a productos que no producen internamente y se especialicen en aquellos en los que son más eficientes, lo que incrementa el bienestar global.

En esa línea, surgen los *Tratados de Libre Comercio (TLC)*, entendidos como acuerdos

---

<sup>1</sup> David Ricardo, *Principios de Economía Política y Tributación*, cap. VII “Del comercio exterior” (Madrid: Alianza Editorial, 1985), [https://www.ehu.es/Jarriola/Docencia/EcoInt/Lecturas/David%20Ricardo\\_Principios\\_VII\\_Comercio%20exterior.pdf](https://www.ehu.es/Jarriola/Docencia/EcoInt/Lecturas/David%20Ricardo_Principios_VII_Comercio%20exterior.pdf), 111-126

<sup>2</sup> Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), *Regionalismo abierto en América Latina y el Caribe: La integración económica al servicio de la transformación productiva con equidad* (Santiago de Chile: Naciones Unidas, 1994), <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/b17a2f97-4a73-4840-9694-1ee9089baacd/content>

<sup>3</sup> Paul Krugman y Maurice Obstfeld, *Economía Internacional: Teoría y Política*, 9.ª ed. (Madrid: Pearson Educación, 2012), <https://rodorigo.wordpress.com/wp-content/uploads/2019/03/economia-internacional-paul-krugman-ed-9.pdf>, 30-31.

internacionales entre dos o más países cuyo objetivo principal es reducir o eliminar barreras comerciales, armonizar políticas comerciales y promover el intercambio de bienes y servicios en condiciones más competitivas;<sup>4</sup> Estos incluyen normas sobre comercio de mercancías, inversiones, propiedad intelectual y resolución de controversias, siendo herramientas clave para fomentar la integración económica regional y global. Los TLC, a su vez, integran mecanismos de *facilitación del comercio*<sup>5</sup>, tercer concepto que se define como la simplificación, modernización y armonización de los procedimientos comerciales, con el objetivo de agilizar el movimiento de mercancías y reducir costos asociados al comercio transfronterizo.

En cuarto lugar, es importante definir los *procesos aduaneros terrestres*, los cuales comprenden procedimientos y normas que regulan el ingreso y salida de mercancías a través de las fronteras terrestres; estos incluyen: *revisión documental, inspección física, determinación de impuestos y aplicación de medidas sanitarias y fitosanitarias*;<sup>6</sup>En el contexto estudiado del ensayo, estos procedimientos son clave para la competitividad del comercio bilateral cuando las exportaciones e importaciones se transportan vía terrestre. Por último, también cabe definir los conceptos de *logística*, que es el conjunto de procesos de planificación, implementación y control eficiente de los flujos de bienes, servicios e información a lo largo de las cadenas de suministro<sup>7</sup>; y la *cooperación* que se genera entre las administraciones y países en temas de intercambio de información, legislación y experiencias en los procesos aduaneros.<sup>8</sup>

## **2. Generalidades del TLC México–El Salvador: contexto, vigencia y marco normativo**

---

<sup>4</sup> Clara Navarro Ruiz, “Tratados de libre comercio (aspectos políticos)”, *Eunomía - Revista en Cultura de la Legalidad*, n. 20 (2022): 315, <https://e-revistas.uc3m.es/index.php/EUNOM/article/download/6351/4944/>.

<sup>5</sup> Para saber más, véase: Organización Mundial de Aduanas (OMA), “WTO Agreement on Trade Facilitation”, acceso el 20 de septiembre de 2025, <https://www.wcoomd.org/en/topics/wco-implementing-the-wto-atf/wto-agreement-on-trade-facilitation.aspx>.

<sup>6</sup> Consigmar, “¿Qué son los procesos aduaneros?”, Consigmar Blog, acceso el 20 de septiembre de 2025, <https://consigmar.com/que-son-los-procesos-aduaneros/>

<sup>7</sup> Centro Europeo de Postgrado (CEUPE), “Logística aduanera: definición, características y procesos”, *Blog CEUPE*, 12 de marzo de 2023, <https://www.ceupe.com/blog/logistica-aduanera.html>

<sup>8</sup> Organización Mundial de Aduanas (OMA), *Directrices sobre Cooperación entre Autoridades Aduaneras y Portuarias* (Bruselas: OMA – IAPH, 2025), [https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/wco-iaph-guideline/iaph-guidelines\\_spa.pdf?db=web](https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/wco-iaph-guideline/iaph-guidelines_spa.pdf?db=web), 20.

## ***2.1 Contexto económico y comercial previo a la firma del TLC***

Previo a la firma del *Tratado de Libre Comercio entre México y Centroamérica* (en adelante, el “*Tratado*” o “*TLC*”) en 2011, las relaciones comerciales entre ambos países eran limitadas y estaban condicionadas por barreras arancelarias y procedimientos aduaneros poco eficientes. Como recorrido de antecedentes,<sup>9</sup> se tiene que ambos países se relacionaban a través de *Acuerdos de Alcance Parcial (AAP)*, surgidos en el marco de la *Alianza Latinoamericana de Integración (ALADI)* y suscritos bilateralmente entre los países centroamericanos y México, concediendo ciertas preferencias arancelarias desde 1984. Más adelante, se firmaron la *Declaración y Acta de Tuxtla* (conocida también como Acta del Plan Puebla Panamá), que luego dio paso a establecer un *Acuerdo de Complementación Económica* que generó un Programa de Liberalización Económica. Ya en la década de los 90’s, México comenzó a suscribir TLC bilaterales con varios países de la región, incluyendo uno con el *Triángulo del Norte (TLC-TN)* en 2001, enmarcado en los lineamientos del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT) y el Acuerdo General sobre Comercio de Servicios (AGCS) de la OMC.

Vale mencionar que, para esta época, México mantenía vínculos más consolidados con Estados Unidos debido a su integración al *Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)* en 1944<sup>10</sup> y El Salvador dependía principalmente de las exportaciones hacia Centroamérica y Estados Unidos, con una estructura productiva basada en bienes agrícolas y textiles; entonces, los principales productos comercializados antes del acuerdo incluían textiles, café y productos agroindustriales por parte de El Salvador, mientras que México exportaba manufacturas, vehículos y bienes intermedios.<sup>11</sup>

Desde una perspectiva teórica, la ausencia de un tratado formal pudo haber limitado la capacidad de ambos países para especializarse en la producción de bienes donde tenían

---

<sup>9</sup> Gerson Martínez Ramos y Denis Valencia Jiménez, “Evaluación del Comercio México–El Salvador a partir del Tratado de Libre Comercio México–Triángulo del Norte (TLCTN)”, Trabajo de grado ((San Salvador: Departamento de Economía UCA, 2018), <https://www.uca.edu.sv/economia/wp-content/uploads/Evaluación-del-comercio-México-El-Salvador-a-partir-del-Tratado-de-Libre-Comercio-México-Triángulo-del-Norte-TLCTN.pdf>, 17.

<sup>10</sup> EBSCO Research Starters, “NAFTA Overview”, *EBSCOhost*, actualizado en 2019, <https://www.ebsco.com/research-starters/law/nafta-overview>

<sup>11</sup> Op.cit., 48-51.

menores costos de oportunidad y, sin mecanismos de integración bien definidos, estas complementariedades no podían aprovecharse plenamente; por lo que luego surgiría una propuesta de unificación de estas regulaciones en un solo TLC.

## ***2.2 Negociación y entrada en vigor del tratado***

Previo a 2011, México mantenía tres acuerdos separados con la región: el *TLC con el Triángulo Norte (Guatemala, Honduras y El Salvador*, firmado en 2001), otro con *Costa Rica* (1995) y un tercero con *Nicaragua* (1998); junto con otros instrumentos como el *Acuerdo de Complementación Económica (ACE) en Materia de Comercio y Transporte de Gas Natural y sus Protocolos I, II y III*, del cual El Salvador fue parte desde 2003<sup>12</sup>. Desde una perspectiva teórica, esta fragmentación generaba ineficiencias logísticas y aduaneras, pues cada tratado tenía reglas de origen, requisitos técnicos y trámites distintos, lo que complicaba el comercio regional y encarecía los costos operativos para las empresas.

No fue hasta 2008 que comenzaron las negociaciones para establecer un TLC con el objetivo de unificar estos acuerdos bajo un solo marco legal; lo cual responde también a los principios de facilitación comercial y regionalismo abierto propuestos por la CEPAL. El texto final de este Tratado Único de Libre Comercio fue firmado el 22 de noviembre de 2011 en San Salvador y posteriormente ratificado por los congresos nacionales de los países miembros: México, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua; entrando en vigor de forma escalonada a partir de finales de 2012, comenzando con El Salvador, Nicaragua y Honduras, razón por la que el período estudiado de este ensayo comienza en 2013.

Este TLC vendría a sustituir los demás tratados comerciales bilaterales anteriores; de acuerdo con la Secretaría de Economía de México, una de las principales razones para converger las normativas en un único TLC responde a “*promover la utilización de insumos intrarregionales, y reducir los costos administrativos en que incurren las empresas para aprovechar las preferencias arancelarias y otras ventajas establecidas en los acuerdos comerciales en vigor*”;<sup>13</sup> lo que también se explicará en un apartado posterior desde la

---

<sup>12</sup> Embajada de México en El Salvador, “Relación Económica”, Secretaría de Relaciones Exteriores del Gobierno de México, acceso el 22 de septiembre de 2025, <https://embamex.sre.gob.mx/elsalvador/index.php/comercial/informacion-economica>

<sup>13</sup> Secretaría de Economía de México, *Tratado Único de Libre Comercio entre México y Costa Rica*, El

perspectiva de las ventajas comparativas.

### ***2.3 Marco legal y normativo vinculado al comercio terrestre***

El comercio terrestre entre México y El Salvador se sustenta en una estructura jurídica compuesta por tratados internacionales, leyes nacionales y acuerdos técnicos que regulan tanto el tránsito de mercancías como los procedimientos aduaneros.

El TLC de 2011 es la base principal, ya que establece reglas claras sobre eliminación de aranceles, reglas de origen, medidas sanitarias y fitosanitarias, y procedimientos de facilitación del comercio. En particular, el tratado incluye un capítulo específico sobre *procedimientos aduaneros* y otro de *facilitación comercial*,<sup>14</sup> donde se promueve la cooperación entre las autoridades aduaneras, el uso de tecnologías digitales y la armonización normativa para reducir la duplicidad de trámites, reconociéndose como clave para agilizar el comercio terrestre, que es el medio más utilizado por su eficiencia logística y menor costo frente al uso de rutas marítimas o aéreas.

En el ámbito regional, la *Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA)* ha desempeñado un papel fundamental en la armonización aduanera mediante instrumentos como el *Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA)* y su *Reglamento (RECAUCA)*<sup>15</sup>. Estas normas establecieron procedimientos estandarizados para el tránsito internacional terrestre, incluyendo el uso de la *Declaración Única Centroamericana (DUCA)* y el *Formulario Aduanero Único Centroamericano (FAUCA)*, implementados desde 2019 para unificar la información de exportación, importación y tránsito aduanero.<sup>16</sup>

A nivel nacional, México y El Salvador han adaptado sus legislaciones para cumplir con los

---

Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, (Ficha Informativa - Gobierno de México: 2011), [https://www.economia.gob.mx/files/TLC\\_Unico\\_ficha\\_informativa.pdf](https://www.economia.gob.mx/files/TLC_Unico_ficha_informativa.pdf).

<sup>14</sup> Ministerio de Economía de El Salvador (MINEC), “TLC CENTROAMÉRICA-MÉXICO: Ofreciendo Oportunidades para el Desarrollo” (San Salvador: 2015), [https://infotrade.minec.gob.sv/mexico/wp-content/uploads/sites/4/TLC-C.A.-México.WEB\\_.pdf](https://infotrade.minec.gob.sv/mexico/wp-content/uploads/sites/4/TLC-C.A.-México.WEB_.pdf), 87.

<sup>15</sup> Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), “Estado Actual de la Integración Económica Centroamericana”, 3era ed, (Guatemala: SIECA, 2022), [https://estadisticas.sieca.int/documentos/ver/2022126122539454\\_Estado%20Actual%20de%20la%20Integración%202022.pdf](https://estadisticas.sieca.int/documentos/ver/2022126122539454_Estado%20Actual%20de%20la%20Integración%202022.pdf), 7.

<sup>16</sup> Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), “Declaración Única Centroamericana (DUCA),” acceso el 23 de septiembre de 2025, <https://www.sica.int/iniciativas/duca>.

compromisos del TLC y los acuerdos regionales. En México, la *Ley Aduanera* y la *Ley de Comercio Exterior* rigen los procesos relacionados con la entrada y salida de mercancías,<sup>17</sup> mientras que en El Salvador destacan la *Ley de Simplificación Aduanera* y la *Ley de Servicios Internacionales*,<sup>18</sup> que fortalecen la modernización tecnológica en aduanas y el uso de plataformas electrónicas como la *Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE)*.

En conjunto, este marco legal ha sido determinante para impulsar la facilitación comercial, promover la cooperación bilateral y sentar las bases para la integración en cadenas de valor regionales. Sin embargo, todavía existen desafíos relacionados con la homologación de sistemas tecnológicos, la gestión de riesgos en aduanas y la necesidad de infraestructura fronteriza adecuada para sostener el crecimiento comercial proyectado.

### ***3. Transformaciones en los procesos aduaneros terrestres durante 2013-2023***

Teniendo claro que la firma de un TLC común respondió a la necesidad de armonizar las reglas comerciales, mejorar la logística y reducir barreras burocráticas, especialmente en el comercio terrestre -que es el canal más utilizado entre México y Centroamérica debido a la conexión geográfica directa-; es pertinente analizar las transformaciones más relevantes derivadas de su implementación, organizadas en dos aspectos clave: flujos comerciales bilaterales y modernización de procesos aduaneros.

#### ***3.1 Impacto en los flujos comerciales bilaterales y sectores clave***

Uno de los principales logros derivados del TLC entre México y Centroamérica ha sido la mejora de la eficiencia en procesos logísticos vinculados al comercio terrestre. Antes de su entrada en vigor, el tránsito de mercancías estaba obstaculizado por trámites duplicados, demoras en el cruce fronterizo y altos costos derivados de la falta de interoperabilidad entre sistemas aduaneros.

Para el caso de estudio de este ensayo, dicha mejora también se ha reflejado en un aumento

---

<sup>17</sup> Aduaeasy, “Guía rápida: 5 leyes del comercio exterior en México para empresas”, acceso el 24 de septiembre de 2025, <https://www.aduaeasy.com/blog/guia-rapida-5-leyes-del-comercio-exterior-en-mexico-para-empresas>

<sup>18</sup> Dirección General de Aduanas de El Salvador, “Marco Legal”, acceso el 24 de septiembre de 2025, <https://sitio.aduana.gob.sv/marco-legal/>.

del flujo comercial bilateral entre México y El Salvador. Pese a que no se cuenta con datos disponibles que brinden información específica sobre el porcentaje o volumen de comercio realizado exclusivamente por vía terrestre, al menos para México en 2020 el autotransporte representaba el 56.8% del movimiento de carga nacional<sup>19</sup>, y para el año 2023 ya se estimaba que el transporte terrestre movilizaba alrededor del 80% de mercancías.<sup>20</sup>

Según datos de la *Secretaría de Economía de México*<sup>21</sup> Durante el periodo 2013-2023, se impulsó un crecimiento sostenido del comercio bilateral entre México y El Salvador, dado que el *balance comercial neto* entre ambos países creció a una tasa promedio anual del 7%, pasando de USD \$513 millones en 2013 a USD \$884 millones en 2023. De hecho, ya para 2015, El Salvador se consolidó como uno de los principales socios comerciales de México en Centroamérica (4° en Centroamérica y 15° en Latinoamérica) y México también sería el 4° principal socio comercial de El Salvador (luego de EUA, Honduras y Canadá).<sup>22</sup>

---

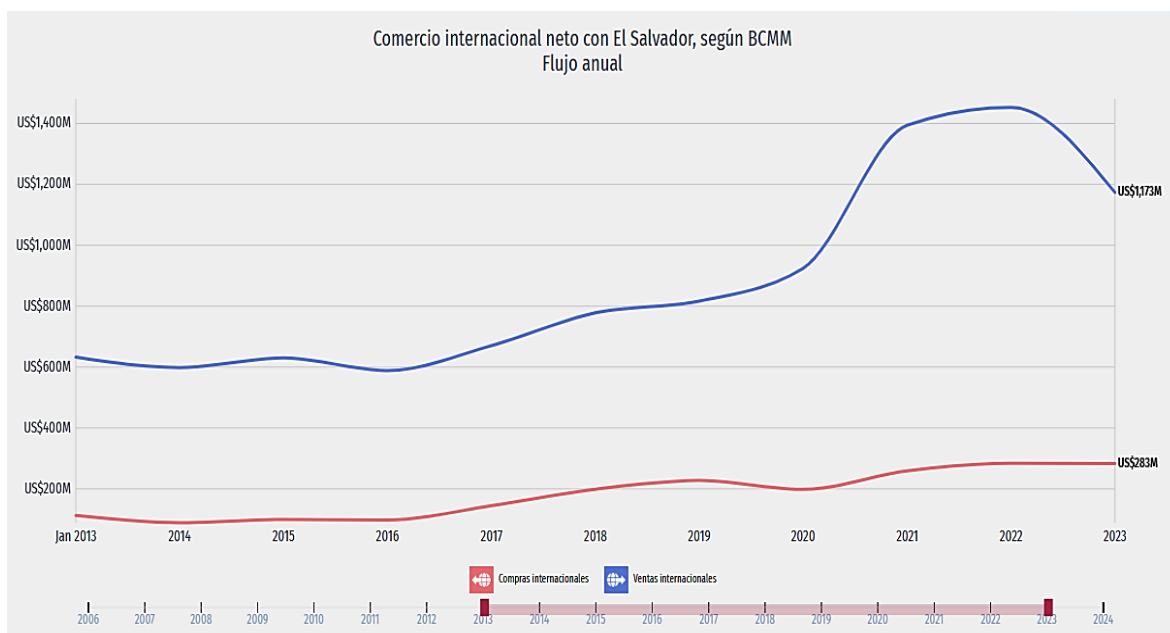
<sup>19</sup> Carlos Juárez, “Autotransporte de carga aportó el 3.7% al PIB nacional en 2022: CANACAR”, The Logistics World, 16 de enero de 2024, <https://thelogisticsworld.com/transporte/autotransporte-de-carga-aporto-el-3-7-al-pib-nacional-en-2022-canacar/>.

<sup>20</sup> Kensa Logistics, “¿Cuál es el medio de transporte de carga más usado en México?”, acceso el 25 de septiembre de 2025, <https://www.kensalogistics.com/cual-es-el-medio-transporte-carga-mas-usado-mexico#>.

<sup>21</sup> Secretaría de Economía de México, “Perfil económico y comercial de El Salvador,” *DataMéxico*, acceso el 25 de septiembre de 2025, <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/country/el-salvador-slv>.

<sup>22</sup> Embajada de México en El Salvador, “Relación Económica”.

Gráfico 1: Comercio internacional neto de México con El Salvador (2013-2023)



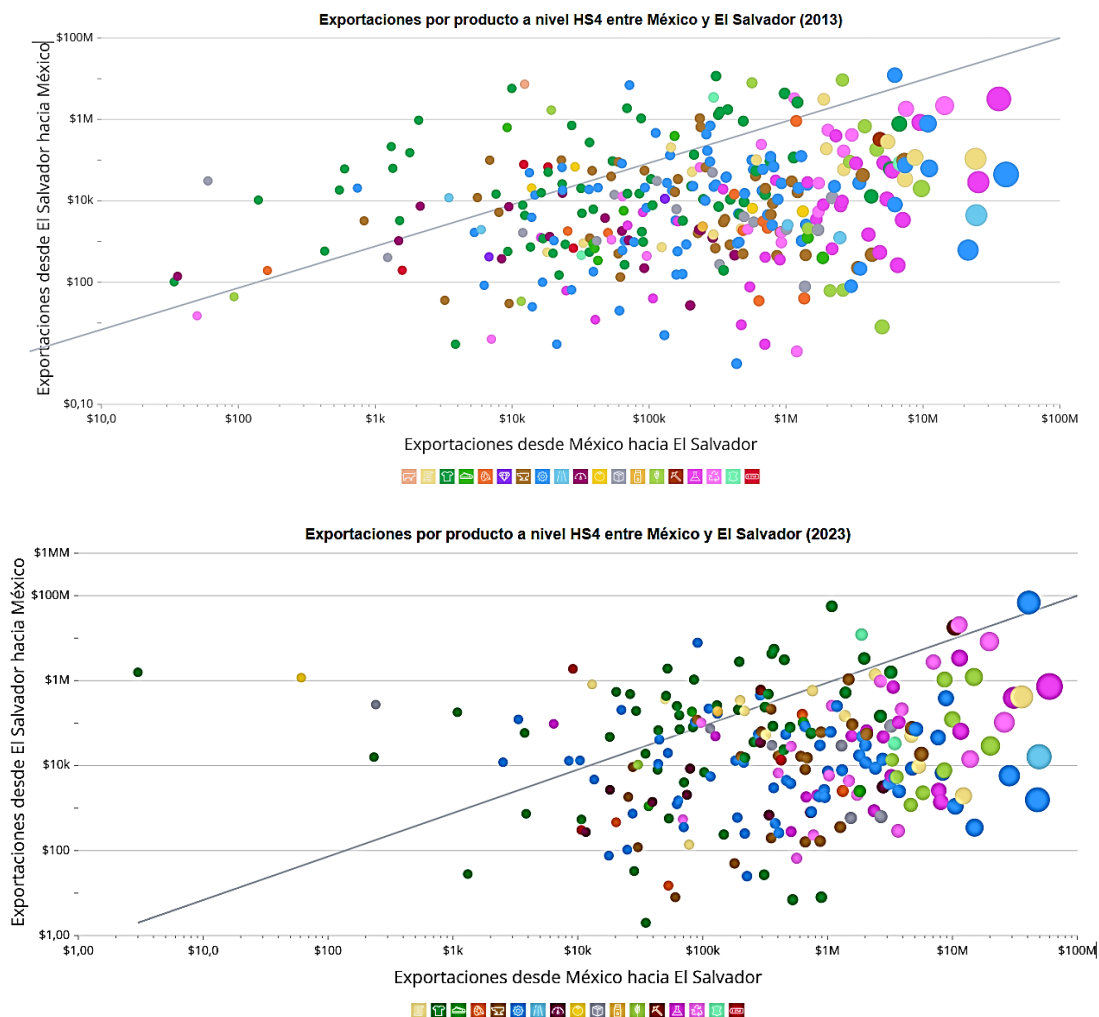
Fuente: Data México, 2025<sup>23</sup>

En cuanto a los datos históricos de los sectores clave comerciales, *The Observatory of Economic Complexity (OEC)*, ofrece una perspectiva interesante sobre la ventaja comparativa de las exportaciones por productos entre México y El Salvador (ver gráfico 2).

De modo que, observando los datos en millones de USD, en 2013, las principales exportaciones de México a El Salvador fueron pantallas de video (\$40,5M), medicamentos envasados (\$35,8M), y productos para el cabello (\$25,4M), mientras que las principales exportaciones de El Salvador a México fueron cable aislado (\$12,2M), camisetas y textiles (\$11,6M), y zumo de frutas (\$9,31M); ya para 2023, las principales exportaciones de México a El Salvador fueron medicamentos envasados (\$59,9M), coches (\$49,4M), y pantallas de video (\$48M), y las principales exportaciones de El Salvador a México fueron cable aislado (\$69,1M), camisetas y textiles (\$56,3M), y lámina de plástico crudo (\$20,7M).

<sup>23</sup> Op.cit.

Gráfico 2: Ventaja comparativa entre México y El Salvador (2013 vs. 2023)



Fuente: *The Observatory of Economic Complexity (OEC, 2025)*<sup>24</sup>

Estos flujos de intercambio reflejan la teoría de la ventaja comparativa tras la implementación del TLC: México exporta bienes con mayor contenido tecnológico e industrial, mientras que El Salvador se enfoca en productos agrícolas y manufacturas ligeras. Sin embargo, también están presentes las asimetrías, no sólo en cuanto a la balanza comercial -ya que El Salvador importa más de lo que exporta a México-, sino esencialmente porque México tiene una base industrial más diversificada y tecnológicamente avanzada, lo que le permite exportar bienes con mayor valor unitario, y El Salvador depende más de sectores intensivos en trabajo y

<sup>24</sup> The Observatory of Economic Complexity (OEC), “Comercio bilateral entre México y El Salvador”, actualizado a 2025, <https://oec.world/es/profile/bilateral-country/mex/partner/slv>.

menos en tecnología.

### ***3.2 Modernización de procesos aduaneros terrestres***

Uno de los principales avances derivados del TLC fue la *modernización de los procesos aduaneros terrestres*, procedimiento que ha sido crucial para reducir tiempos y costos en el comercio regional. De hecho, previo a la entrada en vigencia del TLC, las exportaciones enfrentaban trámites duplicados en cada país, lo que generaba congestión en fronteras, especialmente en los cruces Guatemala–México y Guatemala–El Salvador. No obstante, entre los años 2014 y 2019, los países miembros implementaron medidas clave para armonizar las regulaciones y simplificar la documentación comercial, destacando:

#### ***A. Documento Único Centroamericano (DUCA – D, F)***

Como se mencionó en apartados anteriores, bajo la coordinación de la SIECA, en el año 2019 se adoptó la *Declaración Única Centroamericana (DUCA)* y el *Formulario Aduanero Único Centroamericano (FAUCA)*, procedimiento que unificó en un solo documento los trámites para exportación, importación y tránsito de mercancías en Centroamérica y México, consolidando toda la información en un mismo formato digital<sup>25</sup>, propiciando así un sistema más eficiente que redujo significativamente la burocracia y estandarizó la información aduanera. Gracias a la implementación del DUCA, se redujo significativamente no solo el tiempo de preparación de documentos y la posibilidad de cometer errores humanos, también se mejoró la *trazabilidad digital de la carga* en tiempo real a través de plataformas en línea.

#### ***B. Digitalización y ventanillas únicas***

El TLC impulsó la creación de ventanillas únicas electrónicas, como la *Ventanilla Única de Comercio Exterior Mexicana (VUCEM)*<sup>26</sup> y el *Centro de Trámites de Importaciones y Exportaciones de El Salvador (CIEX)*<sup>27</sup>; las cuales han permitido transmitir electrónicamente

---

<sup>25</sup>Dirección General de Aduanas de El Salvador, “Declaración Única Centroamericana DUCA – DF”, publicado el 21 de noviembre de 2011, <https://sitio.aduana.gob.sv/download/declaracion-unica-centroamericana-duca-d-f/>.

<sup>26</sup> Gobierno de México, “¿Qué es la Ventanilla Única de Comercio Exterior Mexicana?”, Gobierno de México, acceso el 26 de septiembre de 2025, <https://www.ventanillaunica.gob.mx/vucem/ventanillaunica.html>.

<sup>27</sup> Portal oficial del Centro de Trámites de Importaciones y Exportaciones de El Salvador (CIEX), acceso el 26 de septiembre de 2025, <https://www.ciexelsalvador.gob.sv/ciexelsalvador/>.

datos de permisos y certificados en tiempo real, evitando la entrega física de documentos y reduciendo los costos operativos y tiempos de espera de las empresas exportadoras en fronteras. Si bien estos sistemas comenzaron a establecerse recién cuando se estaba impulsando la firma del TLC -en el año 2011-, se trata de recursos útiles para la facilitación de los procesos aduaneros terrestres de ambos países en cierta condición de reciprocidad a nivel regional.

### *C. Estandarización de normas y reglas de origen*

La *armonización de normas y reglas de origen*, como uno de los pilares fundamentales del TLC, ha permitido definir con claridad qué productos califican para recibir preferencias arancelarias, frente a un procedimiento que antes generaba duplicidad de trámites, costos adicionales para las empresas y posibilidad de conflictos comerciales respecto a las inspecciones fronterizas. En ese sentido, gracias al TLC se implementó un régimen unificado de reglas de origen basadas en el *Sistema Armonizado de Clasificación de Mercancías*<sup>28</sup> - contenido en el Capítulo IV del Tratado- que estandarizó La certificación y verificación, permitiendo que las empresas planificaran su logística con más certidumbre, disminuyendo costos de verificación y auditorías, y beneficiando la *agilización en el tránsito terrestre*.

## **4. Avances y desafíos en la facilitación del comercio terrestre entre ambos países**

El TLC estudiado en este ensayo ha representado una herramienta clave para la modernización de los procesos aduaneros terrestres entre México y El Salvador durante el periodo 2013-2023, representando avances en la facilitación del comercio, pero también persisten desafíos relacionados con factores externos que serán abordados a continuación.

### **4.1 Avances logrados**

Uno de los logros más destacados ha sido la *armonización de los trámites aduaneros* a través de herramientas como el DUCA, integrando en un solo formato los procedimientos de exportación e importación, reduciendo la duplicidad de inspecciones y mejorando la trazabilidad de la información comercial. De acuerdo con un informe presentado por el

---

<sup>28</sup> Léase el Capítulo IV del Tratado de Libre Comercio México-Centroamérica: [https://www.economia.gob.mx/files/IV\\_%20Reglas%20de%20Origen.pdf](https://www.economia.gob.mx/files/IV_%20Reglas%20de%20Origen.pdf).

SIECA en 2023, para el año 2022, de 401,603 operaciones realizadas a través del DUCA-F, El Salvador tuvo un 21% de participación (un volumen de 86,006)<sup>29</sup>, aunque no se especifica el porcentaje de aquellas operaciones de transporte terrestre.

En materia de infraestructura, en México entre 2016 y 2023 se llevaron a cabo modernizaciones en pasos fronterizos estratégicos, incorporando *tecnología de verificación no intrusiva y sistemas digitales para la gestión de carga*,<sup>30</sup> mejoras que permitirían disminuir costos logísticos y agilizar la circulación de mercancías. Vale aclarar que no se cuenta con datos del porcentaje exacto del tiempo reducido en comparación con períodos anteriores, pero las tendencias de aumento del volumen de importaciones y exportaciones de México con El Salvador puede arrojar luces de ello.

El TLC también fortaleció la cooperación regional mediante la participación activa de México y sus empresas en procesos de la *Unión Aduanera Centroamericana*<sup>31</sup> -considerando que es uno de los principales socios extrarregionales del SICA-, la cual promueve la libre circulación de mercancías dentro de Centroamérica y la alineación de regulaciones técnica; reflejándose un enfoque del regionalismo abierto que pretende que la región actúe como un bloque coordinado frente a socios externos, potenciando su inserción en las cadenas globales de valor.

#### ***4.2 Desafíos persistentes***

A pesar de los avances, entre 2013 y 2023 persisten obstáculos no arancelarios que impiden el pleno aprovechamiento del TLC. El primero es la *falta de información* respecto al reporte de corrupción en los pasos fronterizos, los trámites redundantes y la falta de coordinación en inspecciones sanitarias y de seguridad<sup>32</sup>, problemas globales que, en su conjunto,

---

<sup>29</sup> Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), “Estado Actual de la Integración Económica Centroamericana”, 4ta ed., (Guatemala: SIECA, 2023), [https://www.oie.sieca.int/documentos/ver/2023925102855281\\_Estado%20actual%20de%20integracion%202023.pdf](https://www.oie.sieca.int/documentos/ver/2023925102855281_Estado%20actual%20de%20integracion%202023.pdf), 39.

<sup>30</sup> Carlos Juárez, “Control de aduanas: esfuerzos por hacer más ágil y segura la entrada y salida de mercancías”, The Logistics World, 19 de mayo de 2023, <https://thelogisticsworld.com/tecnologia/control-de-aduanas-esfuerzos-por-hacer-mas-agil-y-segura-la-entrada-y-salida-de-mercancias/>.

<sup>31</sup> Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), “*Empresarios mexicanos aplauden la Unión Aduanera en Centroamérica*”, 2 de noviembre de 2017, [https://www.sica.int/noticias/empresarios-mexicanos-aplauden-union-aduanera-en-centroamerica\\_1\\_110441.html](https://www.sica.int/noticias/empresarios-mexicanos-aplauden-union-aduanera-en-centroamerica_1_110441.html).

<sup>32</sup> World Compliance Association, “*Corrupción: el gran reto en las aduanas*”, 24 de diciembre de 2021, <https://www.worldcomplianceassociation.com/3528/noticia-corrupcion-el-gran-reto-en-las-aduanas.html>.

continuarían generando retrasos y sobrecostos, sin tener información precisa y clara del alcance de estos factores. En ese sentido, es importante que se realicen estudios y análisis sobre la gestión del tiempo del tránsito terrestre en la región que se aprovecha y se pierde en procesos administrativos, afectando la competitividad y el flujo eficiente de mercancías.

Otro desafío clave identificado es la *brecha tecnológica entre los sistemas aduaneros*, pues mientras México ha consolidado el sistema de la VUCEM, El Salvador aún enfrenta limitaciones en digitalización y conectividad en comparación a otros países. Esta desigualdad tecnológica provoca retrasos en la transmisión de información y dificulta la interoperabilidad de datos entre ambos países.

Además, la *seguridad en rutas terrestres* sigue siendo un problema estructural a nivel de toda la región, considerando que 2 de cada 3 robos a camiones de carga reportados en Norteamérica se producen en México, y que el Triángulo Norte es una de las regiones más inseguras de Centroamérica.<sup>33</sup> Pese a que no se tiene un registro claro de incidentes relacionados al robo de mercancías y la violencia en corredores logísticos, sí se sabe que estos problemas elevan los costos operativos para las empresas al requerir contratar servicios de seguros adicionales y seguridad privada, afectando la confianza de los transportistas e incrementan el precio final de los productos.

### ***Conclusiones y prospectivas***

A partir del análisis realizado del tema, se pueden formular una serie de conclusiones con prospectiva y propuesta de mejora:

1. Desde su entrada en vigor en 2012 y su aplicación más plena en 2013, el TLC entre México y Centroamérica ha sido fundamental para impulsar el intercambio comercial entre ambas regiones en general, y El Salvador en específico, pues desde una primera etapa, el acuerdo sentó las bases para una mayor integración productiva, brindando un marco jurídico armonizado que facilitó el comercio de bienes y servicios, particularmente en sectores donde cada país tiene sus fortalezas, como la manufactura en México y la

---

<sup>33</sup> SafeLink Tracking, “Los países de Centroamérica con más robo al transporte de carga”, acceso el 30 de septiembre de 2025, <https://www.safelinktracking.com.mx/los-paises-de-centroamerica-con-mas-robo-al-transporte-de-carga/>.

agroindustria en El Salvador. Sin embargo, las diferencias estructurales entre ambas economías han reflejado asimetrías que influyen en que los beneficios del tratado no se distribuyan de manera equitativa; por lo que sería deseable que el TLC evolucione para abordar aspectos más amplios para darle mayor solidez a la relación comercial en un contexto internacional cada vez más desafiante.

2. Entre 2013 y 2023, el TLC facilitó transformaciones importantes en la modernización y digitalización de los trámites aduaneros, como la adopción del DUCA y la actualización de pasos fronterizos clave, ayudando a disminuir los tiempos de espera y los costos, y a hacer más transparente el flujo comercial entre los dos países. No obstante, ante la persistencia de obstáculos como la corrupción, la falta de sistemas tecnológicos compatibles y los problemas de seguridad en rutas estratégicas, es importante profundizar la cooperación regional y apostar por procesos de unificación total de procesos pueden convertir a la región en un corredor logístico competitivo y con mayor presencia internacional.
3. Aunque el TLC ha dado un empuje al comercio bilateral entre los países estudiados, aún quedan pendientes cuestiones de fondo, como las diferencias en la capacidad productiva, la concentración de los beneficios en grandes empresas exportadoras y la excesiva dependencia de unos pocos sectores; aunado a la falta de información concreta y sistematizada identificada en la redacción del ensayo. Estas limitaciones dificultan que un país con una economía más pequeña que México como El Salvador pueda sacar mayor provecho del tratado. En este sentido, el reto es avanzar hacia una integración productiva más inclusiva, apoyada en políticas públicas que refuercen la infraestructura, fomenten la innovación y mejoren la formación de talento humano.
4. Para consolidar lo logrado y hacer frente a los desafíos que surgen, se plantea la necesidad de una agenda estratégica basada en cuatro ejes: avanzar hacia la digitalización completa de los procesos aduaneros con tecnologías como la *inteligencia artificial* y el *blockchain*; reforzar la cooperación regional mediante la capacitación y el intercambio de información entre autoridades; promover una integración productiva sostenible que dé más espacio a las PYMES y al sector rural salvadoreño en las cadenas de valor; y priorizar la seguridad y eficiencia logística con inversiones en infraestructura y gestión de riesgos en las rutas

terrestres. Estas líneas de acción, alineadas con las ventajas comparativas y una visión de integración regional abierta, además de facilitar el comercio bilateral, pueden contribuir al desarrollo económico y social de ambos países; por lo que se recomienda continuar estudiando y analizando este caso desde la perspectiva multidisciplinaria de las Relaciones Internacionales.

## ***Bibliografía***

- Aduaeasy. “Guía rápida: 5 leyes del comercio exterior en México para empresas.” Acceso el 24 de septiembre de 2025. <https://www.aduaeasy.com/blog/guia-rapida-5-leyes-del-comercio-exterior-en-mexico-para-empresas>.
- Centro Europeo de Postgrado (CEUPE). “Logística aduanera: definición, características y procesos.” *Blog CEUPE*, 12 de marzo de 2023. <https://www.ceupe.com/blog/logistica-aduanera.html>.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). *Regionalismo abierto en América Latina y el Caribe: La integración económica al servicio de la transformación productiva con equidad*. Santiago de Chile: Naciones Unidas, 1994. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/b17a2f97-4a73-4840-9694-1ee9089baacd/content>.
- Consigmar. “¿Qué son los procesos aduaneros?” *Consigmar Blog*. Acceso el 20 de septiembre de 2025. <https://consigmar.com/que-son-los-procesos-aduaneros/>.
- Dirección General de Aduanas de El Salvador. “Declaración Única Centroamericana (DUCA) – DF.” Publicado el 21 de noviembre de 2011. <https://sitio.aduana.gob.sv/download/declaracion-unica-centroamericana-duca-d-f/>.
- Dirección General de Aduanas de El Salvador. “Marco Legal.” Acceso el 24 de septiembre de 2025. <https://sitio.aduana.gob.sv/marco-legal/>.
- EBSCO Research Starters. “NAFTA Overview.” *EBSCOhost*. Actualizado en 2019. <https://www.ebsco.com/research-starters/law/nafta-overview>.
- Embajada de México en El Salvador. “Relación Económica.” *Secretaría de Relaciones Exteriores del Gobierno de México*. Acceso el 22 de septiembre de 2025. <https://embamex.sre.gob.mx/elsalvador/index.php/comercial/informacion-economica>.
- Gobierno de México. “¿Qué es la Ventanilla Única de Comercio Exterior Mexicana?” *Gobierno de México*. Acceso el 26 de septiembre de 2025. <https://www.ventanillaunica.gob.mx/vucem/ventanillaunica.html>.
- Kensa Logistics. “¿Cuál es el medio de transporte de carga más usado en México?” Acceso el 25 de septiembre de 2025. <https://www.kensalogistics.com/cual-es-el-medio-transporte-carga-mas-usado-mexico#>.
- KPMG México. “Relevancia de las automotrices de origen chino en México –

Infografía.” *The Logistics World*, mayo de 2023.

- Krugman, Paul y Obstfeld, Maurice. *Economía Internacional: Teoría y Política*. 9.<sup>a</sup> ed. Madrid: Pearson Educación, 2012. <https://rodorigo.wordpress.com/wp-content/uploads/2019/03/economia-internacional-paul-krugman-ed-9.pdf>.
- Martínez Ramos, Gerson y Valencia Jiménez, Denis. “Evaluación del Comercio México–El Salvador a partir del Tratado de Libre Comercio México–Triángulo del Norte (TLCTN).” Trabajo de grado. San Salvador: Departamento de Economía, Universidad Centroamericana José Simeón Cañas (UCA), 2018. <https://www.uca.edu.sv/economia/wp-content/uploads/Evaluación-del-comercio-México-El-Salvador-a-partir-del-Tratado-de-Libre-Comercio-México-Triángulo-del-Norte-TLCTN.pdf>.
- Ministerio de Economía de El Salvador (MINEC). “TLC CENTROAMÉRICA–MÉXICO: Ofreciendo Oportunidades para el Desarrollo.” San Salvador, 2015. [https://infotrade.minec.gob.sv/mexico/wp-content/uploads/sites/4/TLC-C.A.-México.WEB\\_.pdf](https://infotrade.minec.gob.sv/mexico/wp-content/uploads/sites/4/TLC-C.A.-México.WEB_.pdf).
- Navarro Ruiz, Clara. “Tratados de libre comercio (aspectos políticos).” *Eunomía - Revista en Cultura de la Legalidad* 20 (2022): <https://e-revistas.uc3m.es/index.php/EUNOM/article/download/6351/4944/>.
- Organización Mundial de Aduanas (OMA). “WTO Agreement on Trade Facilitation.” Acceso el 20 de septiembre de 2025. <https://www.wcoomd.org/en/topics/wco-implementing-the-wto-atf/wto-agreement-on-trade-facilitation.aspx>.
- Organización Mundial de Aduanas (OMA). *Directrices sobre Cooperación entre Autoridades Aduaneras y Portuarias*. Bruselas: OMA–IAPH, 2025. [https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/wco-iaph-guideline/iaph-guidelines\\_spa.pdf?db=web](https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/wco-iaph-guideline/iaph-guidelines_spa.pdf?db=web).
- Portal oficial del Centro de Trámites de Importaciones y Exportaciones de El Salvador (CIEX). Acceso el 26 de septiembre de 2025. <https://www.ciexelsalvador.gob.sv/ciexelsalvador/>.
- Ricardo, David. *Principios de Economía Política y Tributación*. Cap. VII “Del comercio exterior.” Madrid: Alianza Editorial, 1985. [https://www.ehu.es/Jarriola/Docencia/EcoInt/Lecturas/David%20Ricardo\\_Principios](https://www.ehu.es/Jarriola/Docencia/EcoInt/Lecturas/David%20Ricardo_Principios)

## [VII Comercio%20exterior.pdf](#)

- SafeLink Tracking. “Los países de Centroamérica con más robo al transporte de carga.” Acceso el 30 de septiembre de 2025. <https://www.safelinktracking.com.mx/los-paises-de-centroamerica-con-mas-robo-al-transporte-de-carga/>.
- Secretaría de Economía de México. “Perfil económico y comercial de El Salvador.” *DataMéxico*. Acceso el 25 de septiembre de 2025. <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/country/el-salvador-slv>.
- Secretaría de Economía de México. *Tratado Único de Libre Comercio entre México y Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua*. Ficha Informativa. Gobierno de México, 2011. [https://www.economia.gob.mx/files/TLC\\_Unico\\_ficha\\_informativa.pdf](https://www.economia.gob.mx/files/TLC_Unico_ficha_informativa.pdf).
- Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA). *Estado Actual de la Integración Económica Centroamericana*. 3ª ed. Guatemala: SIECA, 2022. [https://estadisticas.sieca.int/documentos/ver/2022126122539454\\_Estado%20Actual%20de%20la%20Integración%202022.pdf](https://estadisticas.sieca.int/documentos/ver/2022126122539454_Estado%20Actual%20de%20la%20Integración%202022.pdf).
- Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA). *Estado Actual de la Integración Económica Centroamericana*. 4ª ed. Guatemala: SIECA, 2023. [https://www.oie.sieca.int/documentos/ver/2023925102855281\\_Estado%20actual%20de%20integracion%202023.pdf](https://www.oie.sieca.int/documentos/ver/2023925102855281_Estado%20actual%20de%20integracion%202023.pdf).
- Sistema de la Integración Centroamericana (SICA). “Declaración Única Centroamericana (DUCA).” Acceso el 23 de septiembre de 2025. <https://www.sica.int/iniciativas/duca>.
- Sistema de la Integración Centroamericana (SICA). “Empresarios mexicanos aplauden la Unión Aduanera en Centroamérica.” 2 de noviembre de 2017. [https://www.sica.int/noticias/empresarios-mexicanos-aplauden-union-aduanera-en-centroamerica\\_1\\_110441.html](https://www.sica.int/noticias/empresarios-mexicanos-aplauden-union-aduanera-en-centroamerica_1_110441.html).
- The Logistics World. “Autotransporte de carga aportó el 3.7% al PIB nacional en 2022: CANACAR.” 16 de enero de 2024. <https://thelogisticsworld.com/transporte/autotransporte-de-carga-aporto-el-3-7-al-pib-nacional-en-2022-canacar/>.
- The Logistics World. “Control de aduanas: esfuerzos por hacer más ágil y segura la

entrada y salida de mercancías.” 19 de mayo de 2023.

<https://thelogisticsworld.com/tecnologia/control-de-aduanas-esfuerzos-por-hacer-mas-agil-y-segura-la-entrada-y-salida-de-mercancias/>.

- The Observatory of Economic Complexity (OEC). “Comercio bilateral entre México y El Salvador.” Actualizado a 2025. <https://oec.world/es/profile/bilateral-country/mex/partner/slv>.
- World Compliance Association. “Corrupción: el gran reto en las aduanas.” 24 de diciembre de 2021. <https://www.worldcomplianceassociation.com/3528/noticia-corrupcion-el-gran-reto-en-las-aduanas.html>.