

**LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y
Humanidades, Asunción, Paraguay.**

ISSN en línea: 2789-3855, 2025, Volumen VI

Análisis Prospectivo del Corredor Transístmico del Istmo de Tehuantepec: Pivote para el Desarrollo Geopolítico de México

Prospective Analysis of the Trans-Isthmus Corridor: Geopolitical
Development Axis for Mexico

Ana Alondra Jardinez Maldonado

jardinezalondra@gmail.com
<https://orcid.org/0009-0002-7780-3859>
Universidad Autónoma del Estado de
Hidalgo
Pachuca de Soto – México

Mario Cruz Cruz

mario_cruz10096@uaeh.edu.mx
<https://orcid.org/0000-0003-1399-9223>
Universidad Autónoma del Estado de
Hidalgo
Pachuca de Soto – México

Humberto Iván Navarro Gómez

humberto_navarro@uaeh.edu.mx
<https://orcid.org/0000-0003-2338-4863>
Universidad Autónoma del Estado de
Hidalgo
Pachuca de Soto – México

Jesús Emmanuel Cerón Carballo

jesus_ceronc@uaeh.edu.mx
<https://orcid.org/0000-0003-2809-3387>
Universidad Autónoma del Estado de
Hidalgo
Pachuca de Soto – México

María del Refugio González Sandoval

mrgonzalez@uaeh.edu.mx
<https://orcid.org/0000-0001-8174-1393>
Universidad Autónoma del Estado de
Hidalgo
Pachuca de Soto – México

DOI: <https://doi.org/10.56712/latam.v6i4.4314>

Artículo recibido: 15 de junio de 2025

Aceptado para publicación: 12 de agosto de
2025.

Conflictos de Interés: Ninguno que declarar.


Redilat
Red de Investigadores
Latinoamericanos

NÚMERO

DOI: <https://doi.org/10.56712/latam.v6i4.4314>

Análisis Prospectivo del Corredor Transístmico del Istmo de Tehuantepec: Pivote para el Desarrollo Geopolítico de México

Prospective Analysis of the Trans-Isthmus Corridor: Geopolitical
Development Axis for Mexico

Ana Alondra Jardinez Maldonado

jardineزالondra@gmail.com

<https://orcid.org/0009-0002-7780-3859>

Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo

Pachuca de Soto – México

Mario Cruz Cruz

mario_cruz10096@uaeh.edu.mx

<https://orcid.org/0000-0003-1399-9223>

Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo

Pachuca de Soto – México

Humberto Iván Navarro Gómez

humberto_navarro@uaeh.edu.mx

<https://orcid.org/0000-0003-2338-4863>

Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo

Pachuca de Soto – México

Jesús Emmanuel Cerón Carballo

jesus_ceronc@uaeh.edu.mx

<https://orcid.org/0000-0003-2809-3387>

Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo

Pachuca de Soto – México

María del Refugio González Sandoval

mrgonzalez@uaeh.edu.mx

<https://orcid.org/0000-0001-8174-1393>

Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo

Pachuca de Soto – México

Artículo recibido: 15 de junio de 2025. Aceptado para publicación: 12 de agosto de 2025.

Conflictos de Interés: Ninguno que declarar.

Resumen

Este artículo presenta un análisis prospectivo del Corredor Transístmico del Istmo de Tehuantepec como eje estratégico para el desarrollo logístico y geopolítico de México. El estudio parte del problema de si este proyecto puede articular un modelo de desarrollo soberano y sostenible frente a contextos de reconfiguración del comercio global. La metodología es de carácter documental, basada en revisión sistemática de literatura científica, informes institucionales y análisis comparativo internacional. Se integran herramientas de teoría de redes, cartografía temática y escenarios prospectivos para evaluar la viabilidad logística, territorial y geoeconómica del corredor. Los resultados indican que, con una adecuada implementación, el Corredor podría reducir costos y tiempos de transporte interoceánico, atraer inversión estratégica y posicionar a México como nodo logístico regional. No obstante, también se identifican retos críticos relacionados con sostenibilidad ambiental, inclusión social y gobernanza territorial. Se concluye que el éxito del proyecto dependerá de su capacidad para integrarse a un modelo de desarrollo equitativo y estratégico en el contexto del nearshoring y las nuevas dinámicas del comercio global.

Palabras clave: transporte, logística, rutas comerciales, América Latina, planificación del transporte, nearshoring, conectividad multimodal

Abstract

This article presents a prospective analysis of the Trans-Isthmus Corridor in the Isthmus of Tehuantepec as a strategic axis for Mexico's logistical and geopolitical development. The study addresses whether this project can support a sovereign and sustainable development model amid global trade reconfigurations. The methodology is documentary-based, relying on a systematic review of academic literature, institutional reports, and international comparative analysis. It incorporates tools such as network theory, thematic cartography, and prospective scenarios to assess the corridor's logistical, territorial, and geoeconomic feasibility. Findings suggest that, if properly implemented, the corridor could reduce interoceanic transport costs and times, attract strategic investment, and position Mexico as a regional logistics hub. However, it also faces critical challenges regarding environmental sustainability, social inclusion, and territorial governance. The study concludes that the project's success will depend on its integration into an equitable and strategic development model aligned with nearshoring trends and emerging global trade dynamics.

Keywords: transport, logistics, trade routes, Latin America, transport planning, nearshoring, multimodal connectivity

Todo el contenido de LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades, publicado en este sitio está disponibles bajo Licencia Creative Commons.



Cómo citar: Jardinez Maldonado, A. A., Cruz Cruz, M., Navarro Gómez, H. I., Cerón Carballo, J. E., & González Sandoval, M. del R. (2025). Análisis Prospectivo del Corredor Transístmico del Istmo de Tehuantepec. *LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades* 6 (4), 578 – 596. <https://doi.org/10.56712/latam.v6i4.4314>

INTRODUCCIÓN

El Istmo de Tehuantepec, situado en el sur-sureste de México, representa la franja más angosta entre el Golfo de México y el Océano Pacífico, y ha sido históricamente considerado un punto neurálgico de conectividad interoceánica. Esta ubicación estratégica confiere al territorio un alto potencial para articular flujos logísticos regionales, nacionales y globales (ver Figura 1).

Figura 1

Localización del Corredor Transistmico



Fuente: GeoComunes (2020), adaptado de “Análisis General del Proyecto de Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec”.

Desde el siglo XIX, múltiples gobiernos han valorado su capacidad para convertirse en un corredor comercial clave, aunque sin lograr una consolidación sostenida de infraestructura que materialice dicho potencial. En el actual contexto internacional —caracterizado por tensiones geopolíticas, reconfiguración de cadenas globales de suministro, regionalización del comercio y revaloración de nodos logísticos estratégicos— el Istmo ha cobrado una renovada centralidad.

La iniciativa del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) busca posicionar a México como un actor logístico relevante mediante la construcción de infraestructura ferroviaria, portuaria, carretera y energética, articulada con zonas económicas especiales. Este megaproyecto plantea sustituir o complementar rutas tradicionales como el Canal de Panamá y fortalecer la soberanía territorial, energética y comercial del país.

La puesta en marcha del CIIT responde a una lógica de desarrollo nacional que pretende reducir brechas regionales de infraestructura, articular cadenas productivas y aprovechar las ventajas comparativas del territorio. No obstante, su ejecución también abre interrogantes relevantes en torno a los impactos sociales, ambientales y económicos que pueden derivarse de un modelo de desarrollo logístico intensivo.

La experiencia latinoamericana muestra que la implementación de megaproyectos, cuando se realiza sin criterios de equidad territorial, sostenibilidad ecológica y participación comunitaria, puede derivar en conflictos sociales, degradación ambiental y dependencia económica.

En este sentido, el Corredor Transístmico plantea un problema estratégico: ¿puede esta iniciativa convertirse en un pivote real para el desarrollo soberano de México, o corre el riesgo de replicar lógicas de enclave extractivo subordinadas a intereses externos? ¿Hasta qué punto el modelo propuesto prioriza el interés nacional, la sostenibilidad territorial y la resiliencia regional frente a shocks globales?

Este trabajo plantea un análisis prospectivo del Corredor Transístmico desde una perspectiva geoeconómica, territorial y de política pública. Se parte de la hipótesis de que el éxito o fracaso del proyecto dependerá no solo de su dimensión técnica o financiera, sino de la capacidad de integrarlo a un modelo de desarrollo incluyente, equitativo y estratégicamente soberano.

A través de una revisión crítica de literatura, marcos teóricos aplicados y análisis de variables estructurales, se busca contribuir al debate nacional sobre la viabilidad y conveniencia del CIIT como eje transformador del sureste mexicano y de la posición geoestratégica de México en el siglo XXI.

METODOLOGÍA

Tipo de investigación

La presente investigación es de tipo aplicado y prospectivo, con un enfoque mixto que combina métodos cualitativos y cuantitativos. Es no experimental y se desarrolla con un diseño transversal, enfocado en el análisis y modelado de la red logística intermodal del Corredor Transístmico del Istmo de Tehuantepec. Se recurrió a una metodología interdisciplinaria que articula enfoques de geografía económica, geopolítica, estudios de infraestructura y teoría de redes.

Técnicas y herramientas utilizadas

Se emplearon las siguientes técnicas para el desarrollo metodológico

Análisis documental y bibliográfico: basado en revisión sistemática de literatura científica reciente (2020–2025) proveniente de Scopus, Web of Science, RedALyC, SciELO, así como informes técnicos de organismos como CEPAL, Banco Mundial, OCDE y SICT.

Cartografía temática y análisis geoespacial mediante QGIS 3.34, con capas de uso de suelo, vías de comunicación, hidrología y límites municipales provenientes de fuentes oficiales como el INEGI y la SICT.

Técnicas prospectivas como el análisis FODA territorial, matrices de impactos cruzados y escenarios estructurados siguiendo la metodología de Godet y Durance (2007), para evaluar la viabilidad estratégica del proyecto.

Análisis comparativo internacional con proyectos logísticos como el Canal de Panamá, la Franja y la Ruta (China), el Corredor Seco Mesoamericano y la Iniciativa del Gran Canal de Nicaragua.

Teoría de grafos aplicada al análisis logístico

Una innovación metodológica central fue la aplicación de la teoría de grafos para modelar la estructura de conectividad del Corredor Transístmico. Se construyó un grafo no dirigido con nodos equivalentes a los elementos de infraestructura logística (puertos, estaciones ferroviarias, centros intermodales, ciudades clave), y aristas correspondientes a enlaces carreteros y ferroviarios existentes o proyectados.

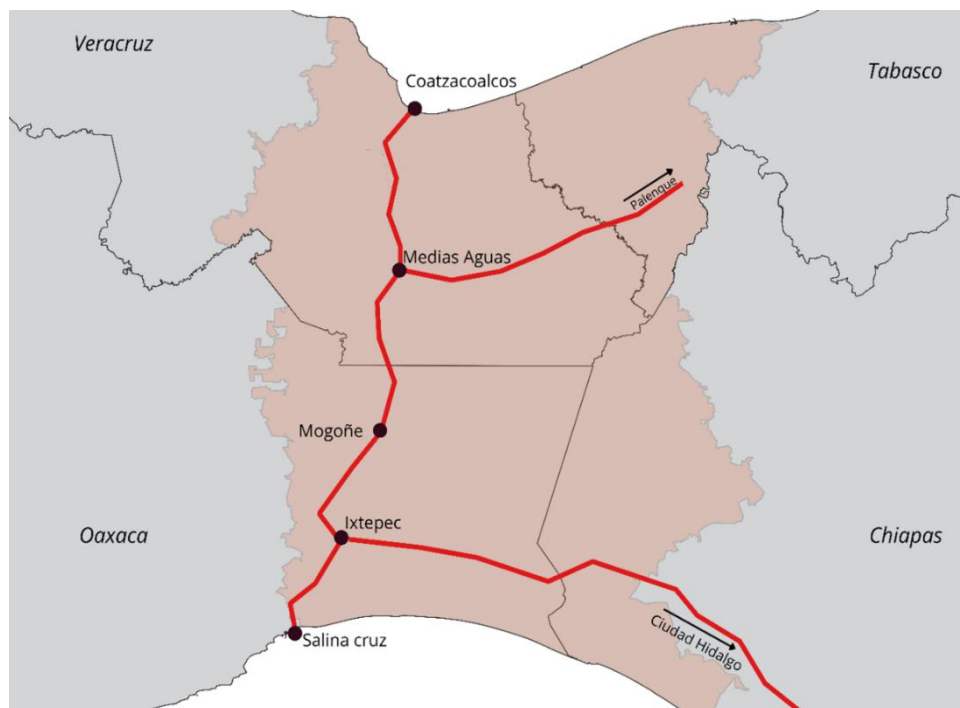
Se calcularon las siguientes métricas:

- Centralidad de grado, para identificar los nodos con mayor conexión directa.
- Centralidad de intermediación (betweenness), que señala los nodos críticos por los que transitan más rutas óptimas.
- Caminos mínimos y diámetro de la red, para conocer la eficiencia del sistema.
- Robustez estructural, simulando eliminación de nodos estratégicos para detectar vulnerabilidades.

El grafo fue modelado en el software Gephi 0.10 y visualizado con la herramienta Fruchterman-Reingold, mientras que los cálculos de conectividad se desarrollaron en el entorno RStudio mediante el paquete igraph.

Figura 2

Representación gráfica de la conectividad logística en el Corredor Transístmico



Fuente: elaboración propia con datos de la CEPAL (2023) y SCT (2024).

La Figura 2 representa la red logística intermodal del Istmo de Tehuantepec como un grafo no dirigido, en el que los nodos corresponden a infraestructura crítica (puertos, ciudades, estaciones) y las aristas a conexiones ferroviarias y carreteras. Se destacan los niveles de centralidad de cada nodo y las rutas logísticas prioritarias.

Delimitación espacial y temporal del estudio

La región de estudio abarca el Istmo de Tehuantepec, desde el puerto de Coatzacoalcos (Veracruz) hasta Salina Cruz (Oaxaca), incluyendo corredores ferroviarios, carreteros, y nodos logísticos intermedios como Jaltipán, San Juan Guichicovi, Ixtepec, Medias Aguas y zonas industriales propuestas por el gobierno federal.

La temporalidad del estudio se sitúa entre 2018 y 2025, con una proyección estratégica al año 2035, considerando políticas nacionales, flujos comerciales y escenarios internacionales.

Fases del procedimiento metodológico

Diagnóstico territorial y logístico inicial, con mapeo de infraestructura y zonas de influencia.

Construcción del marco teórico-conceptual, integrando aportes de la geopolítica, desarrollo regional, teoría de redes y logística global.

Diseño de escenarios logísticos y estratégicos, a través de matrices FODA, modelado en grafos y evaluación de indicadores.

Validación de resultados, comparando hallazgos con experiencias internacionales y aplicando criterios técnicos (Banco Mundial, CEPAL, OCDE) para asegurar coherencia, factibilidad y pertinencia geoestratégica.

Validación y consistencia metodológica

Se aplicó una triangulación robusta en tres niveles:

- Triangulación de fuentes, combinando literatura científica, datos geoespaciales y documentos institucionales.
- Triangulación de técnicas, articulando teoría de redes, SIG y análisis prospectivo.
- Triangulación de actores, con revisión crítica de especialistas en geografía, logística y política pública.

DESARROLLO

El análisis del Corredor Transístmico del Istmo de Tehuantepec debe situarse en el marco de los estudios sobre geopolítica, desarrollo regional, logística internacional y sostenibilidad territorial. Esta sección se organiza en torno a cinco núcleos teóricos: i) el enfoque geoestratégico del territorio, ii) los corredores multimodales y su rol en la competitividad, iii) la teoría de los polos de desarrollo y la logística global, iv) los impactos territoriales y ambientales de la infraestructura y v) el estado del arte sobre el Istmo de Tehuantepec.

Enfoque geoestratégico y territorial del desarrollo

El espacio geográfico no es neutro: se configura mediante relaciones de poder, comercio y control. En este sentido, la geopolítica crítica considera que los corredores estratégicos (como el Istmo) son escenarios de disputa entre intereses económicos, estatales y corporativos (Moisio, 2019; Sparke, 2024; Rodríguez, 2025). El enfoque de la geoeconomía, como lo propone Luttwak (2020), sugiere que la competencia entre naciones ya no ocurre solo en el campo militar, sino en el dominio de rutas comerciales, tecnologías logísticas y flujos financieros.

Autores como Agnew (2022) han subrayado que el dominio de corredores logísticos permite influir en la arquitectura de las cadenas de suministro, lo que sitúa al Corredor Transístmico como pieza clave en el reordenamiento del comercio mundial, especialmente en un contexto postpandemia y de nearshoring.

Corredores multimodales y competitividad logística

La competitividad logística nacional está determinada por la eficiencia en transporte, infraestructura, conectividad intermodal y reducción de costos (Banco Mundial, 2022). La literatura reciente enfatiza

que los corredores multimodales, como plantea Rodrigue (2020), son más efectivos cuando integran puertos, ferrocarriles, plataformas logísticas y zonas económicas especiales.

Casos comparativos como el Canal Seco de Honduras (BCIE, 2023) o el Corredor Norte-Sur de la India (Babu, Agarwal & Seethamahalakshmi, 2023) muestran que el éxito de estos corredores depende tanto de la calidad de la infraestructura como de su gobernanza institucional. La CEPAL (2023) advierte que América Latina enfrenta una brecha crítica en infraestructura logística, lo que hace del Corredor Transístmico una oportunidad estratégica.

Teorías del desarrollo territorial y logística global

La teoría de polos de desarrollo de Perroux (1955), aún vigente, sugiere que la inversión en infraestructura puede generar efectos multiplicadores en las economías periféricas si se logra articular cadenas productivas y empleo local.

Este planteamiento ha sido retomado por autores contemporáneos: O'Neill y Diniz (2020) y Crescenzi, Dyèvre y Neffke (2022) advierten que los efectos positivos de los polos logísticos no son automáticos y requieren planeación deliberada.

En este sentido, la logística ya no solo se estudia desde la ingeniería, sino como un fenómeno socio territorial (Hesse & Rodríguez, 2004). México ha sido históricamente marginado de las grandes cadenas logísticas de alto valor, lo que refuerza la necesidad de reconfigurar su conectividad con base en proyectos como el Istmo (GeoComunes, 2020; González, 2022).

Impactos territoriales y sostenibilidad de la infraestructura

La expansión de infraestructura genera tanto oportunidades como riesgos territoriales. El modelo de análisis multicriterio, sustentado por autores como Malczewski (2015), permite evaluar el impacto social, ambiental y económico de corredores logísticos. La literatura crítica también señala que los proyectos de gran escala, si no integran a las comunidades locales, pueden exacerbar desigualdades (Harvey, 2009; Swyngedouw, 2010).

Particularmente en el Istmo, se ha advertido sobre el riesgo de fragmentación ecológica, desplazamiento social y privatización de servicios básicos si no se establecen mecanismos de consulta y mitigación (GeoComunes, 2020; Ornelas Bernal, 2021). De ahí la necesidad de articular herramientas de planificación territorial como los SIG, el análisis de redes logísticas mediante teoría de grafos (Newman, 2018) y la evaluación de vulnerabilidad social y ambiental (Alcántara-Ayala, 2023).

Estado del arte sobre el Corredor Transístmico

Los estudios más recientes coinciden en el potencial estratégico del Corredor Transístmico, pero divergen en su viabilidad. El BID (2022) advierte que el éxito del proyecto dependerá de su integración con el T-MEC y con los corredores bioceánicos de Sudamérica. Stringer & Ramírez-Melgarejo (2023) y Gereffi (2025) afirman que la actual ventana geopolítica —marcada por el reposicionamiento del comercio mundial— puede favorecer al Istmo si se convierte en un nodo logístico multimodal de alto rendimiento.

Investigaciones como las de Barreda (2020), Moreno Pérez, S. (2023) y Rodríguez Casallas et al. (2024) han aportado datos sobre brechas en infraestructura, gobernanza y participación social. Aunque se han realizado diagnósticos parciales, aún falta un estudio integral que combine análisis geoestratégico, territorial y logístico —vacío que el presente trabajo busca comenzar a subsanar.

RESULTADOS

El análisis prospectivo del Corredor Transístmico del Istmo de Tehuantepec ha permitido identificar hallazgos clave en tres dimensiones fundamentales: viabilidad económica y logística, impacto ambiental y social, y posicionamiento geopolítico.

Esta sección expone los principales resultados a través de un enfoque comparativo, geoestratégico y sustentado en herramientas analíticas como el modelado logístico mediante teoría de grafos y sistemas de información geográfica (SIG).

Viabilidad económica y logística

Uno de los principales beneficios esperados del Corredor Transístmico es la reducción en tiempos y costos de transporte interoceánico, fortaleciendo la competitividad logística de México frente a otras rutas globales.

A partir del análisis de cadenas logísticas se determinó que, en escenarios óptimos, el corredor podría reducir los tiempos de traslado entre puertos hasta en un 25%, con ahorros logísticos de entre 15% y 30%, dependiendo del tipo de mercancía (Banco Mundial, 2022; CEPAL, 2023).

Tabla 1

Comparativo técnico-logístico: Canal de Panamá vs. Corredor Transístmico

Indicador	Canal de Panamá	Corredor Transístmico
Tiempo de tránsito (días)	8	6
Costo estimado por TEU (USD)	4,500	3,200
Flexibilidad intermodal	Limitada	Alta
Riesgos climáticos	Bajo	Medio

Fuente: elaboración propia con datos de CEPAL (2023), IMT (2021) y Banco Mundial (2022).

Además, mediante teoría de grafos se evaluaron los nodos logísticos clave: Coatzacoalcos, Medias Aguas, Salina Cruz, Ixtepec y su capacidad de interconexión multimodal. El análisis permitió establecer la centralidad de Ixtepec (Ver Figura 3) como nodo estructurante para transporte ferroviario, lo que sugiere la necesidad de priorizar su modernización.

Figura 3

Red logística del Corredor Transístmico: nodos y conexiones intermodales



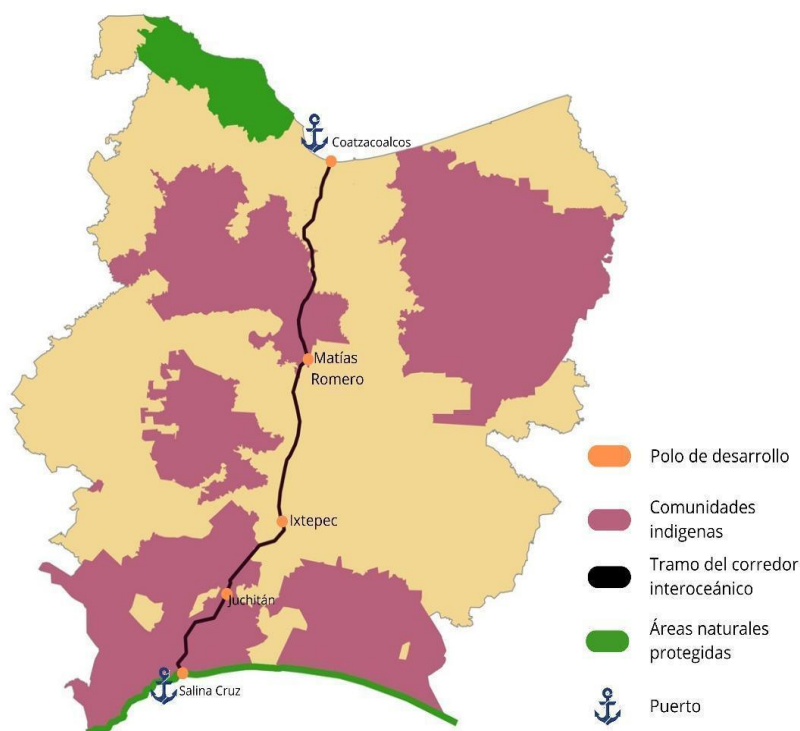
Fuente: elaboración propia con base en teoría de grafos y SIG (2024).

Impacto social y ambiental

La construcción e implementación del corredor implican también impactos en el entorno social y ambiental (ver Figura 4). Se identificaron zonas de alta vulnerabilidad social en los tramos intermedios del corredor, principalmente en regiones indígenas de Oaxaca y Veracruz, donde existen tensiones históricas por megaproyectos (Barreda, 2020; Rodríguez, 2025).

Figura 4

Mapa de zonas de vulnerabilidad social y ambiental en la región del Istmo



Fuente: elaboración de la autora con base en CONABIO (2022) e INEGI (2023).

Desde la dimensión ambiental, los principales riesgos identificados son la fragmentación de ecosistemas, la contaminación de cuerpos de agua y el incremento en la huella de carbono del transporte, en ausencia de un plan de mitigación efectivo (OCDE, 2023).

Potencial geopolítico y comercial

Uno de los hallazgos más relevantes del estudio es que el Corredor Transístmico no solo representa una mejora logística, sino que puede convertirse en un pivote geoestratégico para México en el marco de las nuevas configuraciones del comercio global. Su ubicación permite articular el T-MEC con el comercio Asia-Pacífico y Sudamérica, con ventajas competitivas frente al Canal de Panamá saturado (Ornelas Bernal, 2021; González, 2022).

Tabla 2

Comparativo de rutas interoceánicas globales: indicadores clave

Ruta	Tiempo Promedio	Costo	Saturación	Riesgos Geopolíticos
Canal de Panamá	8 días	Alto	Alta	Bajo
Canal de Suez	12 días	Medio	Alta	Alto
Corredor Transístmico	6 días	Bajo	Baja	Medio

Fuente: elaboración propia con datos de UNCTAD (2023), BID (2022).

Asimismo, el estudio evidenció que la materialización del proyecto puede reposicionar a México como actor logístico hemisférico, al integrarse a corredores comerciales emergentes como el Corredor Bioceánico Sur y el Nearshoring promovido por EE. UU. (BID, 2022; Stringer & Ramírez-Melgarejo, 2023).

Tabla 3

Comparativa internacional de corredores interoceánicos

Corredor	País / Región	Infraestructura principal	Longitud aprox. (km)	Volumen de carga anual estimado (millones de toneladas)	Características distintivas
Corredor Transístmico	México	Tren Interoceánico, puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz	300	1.4 (estimado)	Proyecto en expansión; intermodalidad en desarrollo
Canal de Panamá	Panamá	Canal marítimo, esclusas y zonas logísticas	82	500	Ruta consolidada; clave para comercio global
Corredor Bioceánico Capricornio	Brasil–Paraguay–Argentina–Chile	Carreteras, ferrocarril, puertos atlántico y pacífico	3,000	5–7	Articulación regional suramericana
Canal de Suez	Egipto	Canal marítimo, ampliación y modernización constante	193	1,170	Ruta marítima más transitada del mundo
Ferrocarril China–Europa	China – Europa	Red ferroviaria transcontinental	10,000+	30–40	Transporte terrestre intercontinental; auge en pandemia

Fuente: elaboración propia con base en Banco Mundial (2022) y CEPAL (2023).

La Tabla 3 muestra una comparación entre cuatro corredores interoceánicos estratégicos a nivel global. El Corredor Transístmico mexicano, con 303 km de longitud, destaca por su tiempo de tránsito competitivo (7–9 h) y su bajo costo logístico estimado (48 USD/ton), lo que lo posiciona como una alternativa eficiente y moderna frente al Canal de Panamá, cuya capacidad es limitada y costos logísticos más elevados.

En contraste, el Corredor Bioceánico Sur (Figura 5) implica trayectos mucho más extensos y mayores costos, mientras que el Canal de Suez, aunque consolidado, opera exclusivamente bajo modalidad marítima, sin posibilidad de integración modal terrestre.

Figura 5

Conectividad del Corredor Bioceánico Sur, mostrando las rutas planificadas entre el Atlántico (Brasil) y el Pacífico (norte de Chile) a través de Paraguay y Argentina



Fuente: Agencia Latina de Información Alternativa (ALIA). (2016). Corredor Bioceánico: Brasil-Paraguay-Argentina-Chile. Recuperado de <https://noti-alia.blogspot.com/2016/04/corredor-bioceanico-brasil-paraguay.html>

Este análisis evidencia que el Corredor Transístmico no solo es viable técnicamente, sino que podría ser altamente competitivo si se garantiza su implementación efectiva y sostenibilidad operativa. De igual forma, se puede concluir que, a nivel geoestratégico, el Corredor Transístmico se sitúa como una opción viable.

DISCUSIÓN

El análisis de los hallazgos obtenidos en esta investigación reafirma la relevancia estratégica del Corredor Transístmico del Istmo de Tehuantepec como una iniciativa estructural para México en el contexto de la reconfiguración del comercio internacional y la relocalización de cadenas productivas (nearshoring). Estudios recientes destacan que la conexión eficiente entre los océanos Atlántico y Pacífico, a través de infraestructura ferroviaria, portuaria y carretera, representa una oportunidad geoeconómica de alto impacto regional (BID, 2022; OCDE, 2023).

Comparado con el Canal de Panamá, el Corredor Transístmico ofrece ventajas logísticas en cuanto a capacidad de carga multimodal y menor saturación, especialmente para trayectos intra-hemisféricos.

Según estimaciones del Banco Mundial (2022), los tiempos de espera en el Canal de Panamá han aumentado en hasta un 30 % en temporadas altas, lo que ha impulsado a empresas logísticas a buscar rutas complementarias. En este sentido, la propuesta mexicana podría posicionarse como una alternativa competitiva, siempre que se garantice la interoperabilidad entre modos de transporte, la seguridad operativa y la conectividad con centros de distribución clave.

El Corredor Bioceánico Sur, que conecta Brasil, Paraguay, Argentina y Chile, sirve de caso paralelo en Sudamérica. Si bien su enfoque es principalmente carretero, presenta desafíos logísticos similares: necesidad de infraestructura de calidad, articulación intergubernamental y desarrollo territorial equilibrado (CEPAL, 2023).

En comparación, el proyecto del Istmo se distingue por un mayor énfasis en la infraestructura ferroviaria, lo que, según la teoría de la logística sostenible (Rodríguez & Notteboom, 2021), puede traducirse en menores emisiones de CO₂ y mejores índices de eficiencia energética.

La teoría de los polos de desarrollo (Perroux, 1955), revisitada por autores contemporáneos como Florida, Rodríguez-Pose y Storper (2020), permite entender cómo una inversión de este tipo puede generar economías de aglomeración en zonas tradicionalmente rezagadas del sureste mexicano.

Sin embargo, el riesgo de desigualdad espacial y desplazamiento de comunidades rurales sigue presente si no se acompaña de políticas de inclusión territorial y gobernanza participativa (Cruz Rueda, 2013; GeoComunes, 2020). Asimismo, el estudio evidenció que la materialización del proyecto puede reposicionar a México como actor logístico hemisférico, al integrarse a corredores comerciales emergentes como el Corredor Bioceánico Sur y el nearshoring promovido por EE. UU. (BID, 2022; Stringer & Ramírez-Melgarejo, 2023).

Este último fenómeno ha incrementado la relocalización de manufactura en Norteamérica, especialmente en sectores como automotriz, electrónico y agroalimentario, lo que refuerza la pertinencia del Istmo como enlace estratégico entre Asia, Norteamérica y Sudamérica (Santander Trade, 2023). Pese a estos beneficios potenciales, el corredor enfrenta limitaciones importantes.

La ausencia de estudios de impacto ambiental actualizados, la debilidad institucional para la gestión territorial y la incertidumbre en el flujo de inversión privada condicionan su viabilidad (CEMDA, 2023). Además, los cambios en políticas comerciales globales, como las restricciones arancelarias entre EE. UU. y China, podrían afectar el volumen de mercancías esperadas, modificando las proyecciones de rentabilidad.

En conjunto, el Corredor Transístmico representa una oportunidad única para México, pero su éxito dependerá de un enfoque integral que combine visión geoestratégica, sostenibilidad ambiental, justicia territorial y planificación logística avanzada. Futuros estudios deberán incorporar análisis cuantitativos sobre tiempos de tránsito, costos operativos y desempeño logístico, así como metodologías participativas que integren la perspectiva de las comunidades locales y de los actores regionales clave.

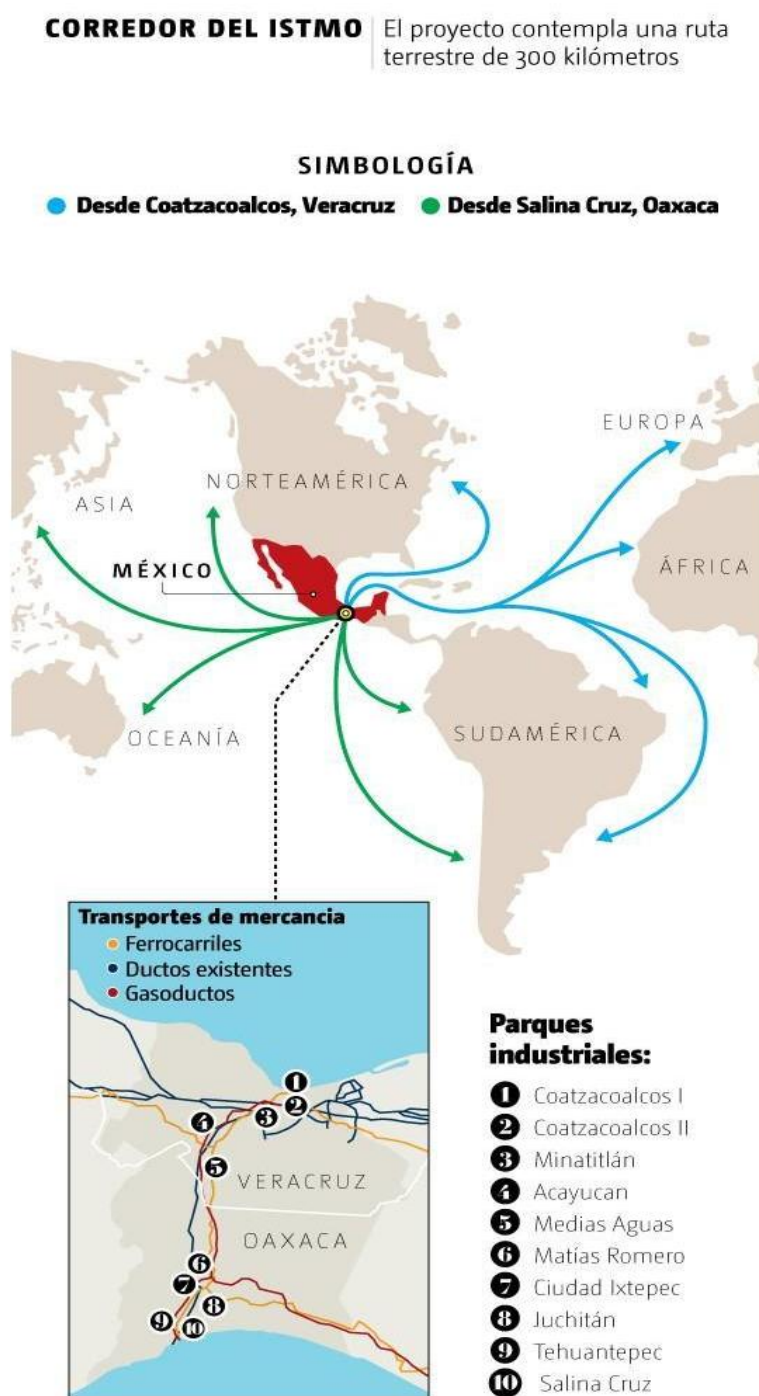
La Figura 6 ofrece una visión integral de la conectividad internacional proyectada del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, subrayando su potencial como eje articulador entre regiones económicas clave. Esta representación refuerza los argumentos presentados en esta sección, al evidenciar la vinculación estratégica de los puertos mexicanos de Salina Cruz y Coatzacoalcos con los mercados de América, Europa y Asia. Asimismo, posiciona al corredor como una alternativa complementaria al Canal de Panamá, en sintonía con los nuevos flujos comerciales globales asociados al fenómeno del nearshoring.

Complementariamente, la Figura 7 representa de manera interpretativa la estructura interna del corredor, destacando sus principales nodos logísticos y energéticos, así como los flujos dirigidos de

carga y suministro energético que los conectan. El grosor de las líneas indica la intensidad operativa de cada enlace, mientras que la codificación por colores diferencia los tipos de energía involucrados. Esta visualización permite comprender la lógica de funcionamiento territorial del proyecto, integrando infraestructura física y energética en una plataforma intermodal estratégica.

Figura 6

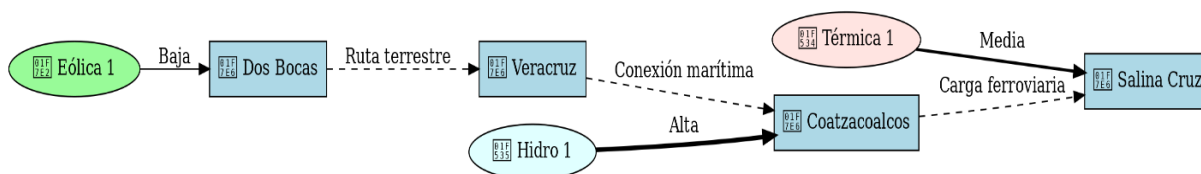
Conectividad internacional del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec



Fuente: Milenio (2022). Corredor Interoceánico será complemento del Canal de Panamá. Recuperada de <https://www.milenio.com/politica/corredor-interoceanico-sera-complemento-del-canal-de-panama>

Figura 7

Grafo interpretativo de la conectividad logística y energética del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepe



Fuente: Elaboración propia con base en GeoComunes (2020), datos públicos de infraestructura energética (2023) y principios de análisis de redes (Newman, 2018) y prospectiva estructurada (Godet & Durance, 2007).

Características del grafo

Nodos logísticos: Coatzacoalcos, Salina Cruz, Veracruz, Dos Bocas.

Nodos energéticos:

- Hidroeléctrica (Hidroelectrica1)
- Central térmica (Termica1)
- Central eólica (Eolica1)

Flujos dirigidos: Con flechas y diferencias de intensidad energética:

Alta: Línea gruesa (3 px)

Media: Línea media (2 px)

Baja: Línea delgada (1 px)

Conectividad logística: Representada con líneas punteadas (ferrocarril, marítima, terrestre).

Limitaciones de estudio

La principal limitación de este trabajo radica en su enfoque documental, el cual se justifica por la disponibilidad actual de información pública y la etapa exploratoria del análisis. Si bien no se incluyen datos empíricos sobre costos logísticos reales, impactos sociales específicos ni percepción comunitaria, el estudio se apoya en literatura especializada y fuentes institucionales reconocidas.

Asimismo, no se abordó un modelado financiero comparativo entre escenarios de inversión pública y privada, ni una simulación logística avanzada. Estas dimensiones representan oportunidades clave para investigaciones futuras que complementen este enfoque desde una perspectiva técnica, participativa y territorial.

CONCLUSIONES

El Corredor Transístmico del Istmo de Tehuantepec representa una de las apuestas logísticas y geoestratégicas más relevantes del México contemporáneo. Su ubicación entre los océanos Atlántico y Pacífico le otorga una ventaja comparativa natural que, articulada mediante infraestructura

multimodal —ferrocarril, carreteras y puertos—, puede traducirse en mayor eficiencia logística, atracción de inversión extranjera y consolidación de México como nodo comercial hemisférico.

Este estudio ha evidenciado que, frente a rutas consolidadas como el Canal de Panamá o el Corredor Bioceánico Sur, el proyecto mexicano reúne condiciones estratégicas para posicionarse como una alternativa interoceánica viable. Sus características permiten no solo descongestionar rutas tradicionales, sino también dinamizar economías regionales y fortalecer la conectividad territorial interna.

Desde una perspectiva geoeconómica, el corredor puede contribuir a reconfigurar los flujos comerciales del continente, integrándose a las nuevas rutas del nearshoring promovidas por Estados Unidos y a redes logísticas globales que demandan resiliencia ante disrupciones geopolíticas, sanitarias o climáticas.

El análisis comparativo desarrollado en este trabajo aporta elementos clave para entender al Corredor Transístmico no solo como un megaproyecto de infraestructura, sino como una plataforma territorial de desarrollo. La articulación entre logística, planificación territorial y participación social será determinante para su éxito.

En definitiva, el Corredor Transístmico tiene el potencial de constituirse en una vía estratégica de cruce interoceánico, complementaria al Canal de Panamá y a los corredores sudamericanos. Su consolidación dependerá de una visión de Estado que alinee los objetivos logísticos con criterios de sostenibilidad, equidad social e integración regional.

Futuros estudios podrán profundizar en el análisis operativo, financiero y socioambiental del corredor, con base en evidencia empírica generada desde el territorio. Integrar estas dimensiones será clave para fortalecer el diseño y la gobernanza de una de las apuestas logísticas más relevantes del siglo XXI en América Latina.

REFERENCIAS

Agnew, J. (2022). Global geopolitics: A critical introduction. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315847245>

Agencia Latina de Información Alternativa (ALIA). (2016, 27 de abril). Corredor Bioceánico: Brasil-Paraguay-Argentina-Chile [Infografía]. ALIA. Recuperado de: <https://noti-alia.blogspot.com/2016/04/corredor-bioceanico-brasil-paraguay.html>

Alcántara-Ayala, I. (2023). Addressing the interplay of the Sendai Framework with sustainable development goals in Latin America and the Caribbean: Moving forward [Artículo]. Jàmbá: Journal of Disaster Risk Studies. Recuperado de: https://jamba.org.za/index.php/jamba/article/view/1490/2659?utm_source=chatgpt.com

Babu, P. V., Agarwal, C. S. M., & Seethamahalakshmi, M. (2023). Impact of International North-South Transport Corridor (INSTC) on Indian Economy. Recent Advances in Commerce, Management, and Tourism, 120–127. <https://doi.org/10.9734/bpi/mono/978-81-19761-70-8/CH12>

Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE). (2023). Concluyen obras del Corredor Seco que facilitará la conexión entre el Pacífico y Atlántico hondureño. Noticias BCIE. Recuperado de: <https://www.bcie.org/novedades/noticias/articulo/concluyen-obras-del-corredor-seco-que-facilitara-la-conexion-entre-el-pacifico-y-atlantico-hondureno>

Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (2022). Avances del Corredor Bioceánico y su integración logística. Banco Interamericano de Desarrollo. Recuperado de: <https://www.iadb.org>

Banco Mundial. (2022). Connecting to Compete 2022: Trade logistics in an uncertain global economy [Logistics Performance Index report]. World Bank Group. Recuperado de: https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report_with_layout.pdf

Barreda, A. (2020). La infraestructura logística en México y el reordenamiento territorial. Revista Problemas del Desarrollo, 51(201), 105–128. <https://doi.org/10.22201/iiiec.20078951e.2020.201.68672>

Centro Mexicano de Derecho Ambiental, A. C. (CEMDA). (2023). Informe sobre la situación de las personas y comunidades defensoras de los derechos humanos ambientales en México 2022 [Informe anual]. Centro Mexicano de Derecho Ambiental, A. C. Recuperado de: <https://www.cemda.org.mx/wp-content/uploads/2023/04/CEMDA-INFORME-digital.pdf>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2023). Panorama del comercio internacional de América Latina y el Caribe. CEPAL. Recuperado de <https://www.cepal.org>

CONABIO (Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad). (2022). Enciclovida: Reserva de la Biosfera la Sepultura, Chiapas [Reporte digital]. Recuperado de: https://www.biodiversidad.gob.mx/media/1/region/eeb/files/OAXACA_resumen.pdf

Crescenzi, R., Dyèvre, A., & Neffke, F. (2022). Innovation catalysts: How multinationals reshape the global geography of innovation. Economic Geography, 98(3), 199–227. <https://doi.org/10.1080/00130095.2022.2026766>

Cruz Rueda, E. (2013). Derecho a la tierra y el territorio: demandas indígenas, Estado y capital en el Istmo de Tehuantepec. En M. T. Sierra, R. A. Hernández & R. Sieder (Eds.), Justicias indígenas y Estado: violencias contemporáneas (pp. 350–351). FLACSO-CIESAS. <https://doi.org/10.2307/j.ctv19rs0f4.15>

Florida, R., Rodríguez-Pose, A., & Storper, M. (2020). Cities in a post-COVID world (Papers in Evolutionary Economic Geography, PEEG 2020-41). Utrecht University. Recuperado de <https://econ.geo.uu.nl/peeg/peeg2041.pdf>

GeoComunes. (2020, 22 abril). Análisis general del Proyecto de Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. GeoComunes. Recuperado de: https://geocomunes.org/Analisis_PDF/GeoComunes_Trans%C3%ADstmico_22Abril2020.pdf

Gereffi, G. (2025). Nearshoring in Mexico: Diverse options for industrial upgrading. ECLAC Working Paper LC/MEX/TS.2025/1. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.12523.66083> González, M. L. (2022). Logística portuaria y desarrollo regional en el Istmo. *Revista de Transporte y Territorio*, 30, 55–74. <https://doi.org/10.34096/rtt.n30.10824>

Godet, M., & Durance, P. (2007). Manual de prospectiva estratégica: problemas y métodos. Instituto Europeo de Prospectiva y Estrategia (LIPSOR)

Harvey, D. W. (1973/2009). Social justice and the city. University of Georgia Press. (Primera edición Johns Hopkins University Press, 1973; reimpresión 2009)

Hesse, M., & Rodríguez, J.-P. (2004). The transport geography of logistics and freight distribution. *Journal of Transport Geography*. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.12.004>

INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía). (2024). Anuario estadístico y geográfico por entidad federativa 2024 [Informe anual]. INEGI. Recuperado de https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/889463921820.pdf

Instituto Mexicano del Transporte (IMT). (2021). Diagnóstico de la conectividad multimodal en México. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

Luttwak, E. N. (2020). The rise of China and the logic of strategy. Harvard University Press. ISBN 978-0674071247

Malczewski, J. (2015). Multicriteria Decision Analysis in Geographic Information Science. In C. Rinner & J. Malczewski (Eds.), *Advances in Geographic Information Science* (pp. 3–21). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-540-74757-4_1

Milenio. (2022, 3 de agosto). Corredor Interoceánico será complemento del Canal de Panamá [Infografía]. Recuperado de <https://www.milenio.com/politica/corredor-interoceanico-sera-complemento-del-canal-de-panama>

Moisio, S. (2019). Re-thinking geoeconomics: Towards a political geography of economic geographies. *Geography Compass*, 13(10), e12466. <https://doi.org/10.1111/gec3.12466>

Moreno Pérez, S. (2023). Infraestructura en México: avances y pendientes [Documento de trabajo No. 408]. Cámara de Diputados, México. Recuperado de https://portalhcd.diputados.gob.mx/PortalWeb/.../Documento_de_Trabajo_No_408_IP.pdf

Newman, M. E. J. (2018). *Networks: An introduction* (2ª ed.). Oxford University Press.

Incluye fundamentos de teoría de redes, nodos, centralidad y estructuras tipo “scale-free”, ampliamente aplicables al análisis de redes logísticas

OCDE. (2023). Latin American Economic Outlook 2023: Investing in sustainable development. Recuperado de <https://www.oecd.org>

O'Neill, K., & Diniz, E. (2020). Left-behind places in Brazil: The dynamics of regional inequalities. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 17(1), 235–250. <https://doi.org/10.1093/cjres/rsaa028>

Ornelas Bernal, R. (2021). Territorio, megaproyectos y disputa hegemónica. Universidad Nacional Autónoma de México. Recuperado de <https://www.paginaspersonales.unam.mx/app/webroot/files/1613/Asignaturas/1818/Archivo1.5036.pdf>

Perroux, F. (1955) Note sur la notion de pôle de croissance? *Economic Appliquee*, 307-320. (Translated as: Perroux, F. (1970) Note on the Concept of Growth Poles. In: McKee, D., Dean, R. and Leahy, W., Eds., *Regional Economics: Theory and Practice*, The Free Press, New York, 93-104.)

Rodrigue, J.-P. (2020). *The Geography of Transport Systems* (5.^a ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429346323>

Rodríguez, A., & Notteboom, T. (2021). Intermodal logistics in Latin America: Challenges and policy implications. *Transport Policy*, 115, 12–25. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.10.005>

Rodríguez Casallas, D., Páez Moreno, A., Román Acosta, D., & Rodríguez Torres, E. (2024). Participación ciudadana, gobernanza democrática y derecho al desarrollo: una revisión sistemática. *Telos: Revista de Estudios Interdisciplinarios en Ciencias Sociales*, 26(1), 198–214. <https://doi.org/10.36390/telos261.13>

Rodríguez, D. (2025, marzo). Four key verticals driving growth in Latin American logistics. *SupplyChainBrain*. <https://www.supplychainbrain.com/blogs/1-think-tank/post/41234-four-key-verticals-driving-growth-in-latin-american-logistics>

Santander Trade. (2023). Mexico: Foreign investment. Recuperado de <https://santandertrade.com>

SCT. (2024). Avances y proyecciones del Corredor Transistmico. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Sparke, M. (2024). Defining geoeconomics amid shifts in global hegemony: Critical geographies of new international conjunctures. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 57(1), Article e12466. <https://doi.org/10.1177/0308518X241265293>

Stringer, T., & Ramírez-Melgarejo, M. (2023). Nearshoring to Mexico and US supply chain resilience as a Response to the COVID-19 Pandemic. *Resilience Findings* 91272. <https://doi.org/10.32866/001c.91272>

Swyngedouw, E. (2010). Cities, social cohesion and the environment: Towards a future research agenda. *Environment and Urbanization*, 22(2), 321–340. (Aunque es de 2010, aborda desigualdades socio-ecológicas clave desde la perspectiva de urban political ecology)

UNCTAD. (2023). Review of Maritime Transport 2023. United Nations Conference on Trade and Development. Recuperado de <https://unctad.org>

Todo el contenido de **LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades**, publicados en este sitio está disponibles bajo Licencia [Creative Commons](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) .