

# INSIGHT BRIEF

No. 1, 2025

## El Corredor Interoceánico: Detonante Del Desarrollo en la Región Sur-Sureste de México

Maritza Areli Velázquez Villalpando

### Introducción

México es un país con ubicación ideal para los negocios; es un puente natural entre el Atlántico y la región Asia-Pacífico. La región Sur-Sureste de México se destaca por albergar una gran riqueza tanto cultural como natural, pero al mismo tiempo una gran proporción de la población ubicada en esta región vive en condiciones de pobreza y desigualdad con oportunidades de desarrollo muy por debajo de la media nacional. Considerando los salarios promedio, el índice de desarrollo humano, el PIB per cápita o cualquier índice que trate de medir alguna condición de manera cuantitativa, la región Sur-Sureste siempre se representa en desventaja o vulnerabilidad (Dávila, et. al, 2002). Sin embargo, actualmente esta región ha tomado una mayor relevancia en términos de desarrollo económico regional, debido a grandes obras que se han impulsado recientemente como son el Tren Maya y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) o Transístmico. Dichos proyectos tienen un gran potencial gracias al actual proceso global de relocalización industrial denominado *nearshoring*.

En el presente documento se analizan algunas características socioeconómicas de la región del Istmo en México y se habla más especialmente sobre el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec o corredor Transístmico como un proyecto de infraestructura que busca promover el desarrollo en la región Sur-Sureste de México en aras del proceso de relocalización industrial denominado *nearshoring*

El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) es un espacio con un potencial enorme que busca brindar un

### Principales Mensajes

El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) busca impulsar el desarrollo en el sur-sureste de México. Conectando el Pacífico y el Atlántico, ofrece una alternativa al Canal de Panamá y busca atraer inversión a través de 10 “Polos de Desarrollo” con incentivos fiscales. El objetivo es mejorar la infraestructura y las condiciones socioeconómicas de la región, históricamente rezagada.

A pesar del potencial del CIIT, la región enfrenta desafíos en infraestructura y atracción de Inversión Extranjera Directa (IED). Se requiere modernizar la red ferroviaria, carreteras y ampliar la cobertura de servicios básicos como agua y electricidad. Además, Oaxaca y Veracruz, estados clave en el proyecto, registran bajos niveles de IED en comparación con el resto del país.

El CIIT es una obra estratégica para impulsar el desarrollo del sur-sureste de México y aprovechar el *nearshoring*. Busca generar un cambio estructural en la región, impulsando la industria y aprovechando la relocalización de empresas a nivel global. Si bien los impactos del proyecto son difíciles de medir a corto plazo, se espera que a largo plazo mejore la infraestructura y las condiciones socioeconómicas de la región.

nuevo impulso a las actividades comerciales e industriales de México. Este corredor que conecta el océano Pacífico y el Atlántico es visto como una alternativa viable al Canal de Panamá que está sobrepasado en sus capacidades de operación. El CIIT atraviesa México en su parte más estrecha, uniendo el puerto de Salina Cruz en Oaxaca con el puerto de Coatzacoalcos en Veracruz, lo que le otorga a México una gran ventaja competitiva en términos de comercio internacional, infraestructura y desarrollo logístico.

Con el impulso al CIIT, México busca promover el crecimiento y desarrollo no sólo de la región Sur-Sureste que es la más vulnerable, si no que se beneficie a todo el país en términos económicos, al tener mayores capacidades de infraestructura como son carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarril, para que México sea visto como un *hub* logístico.

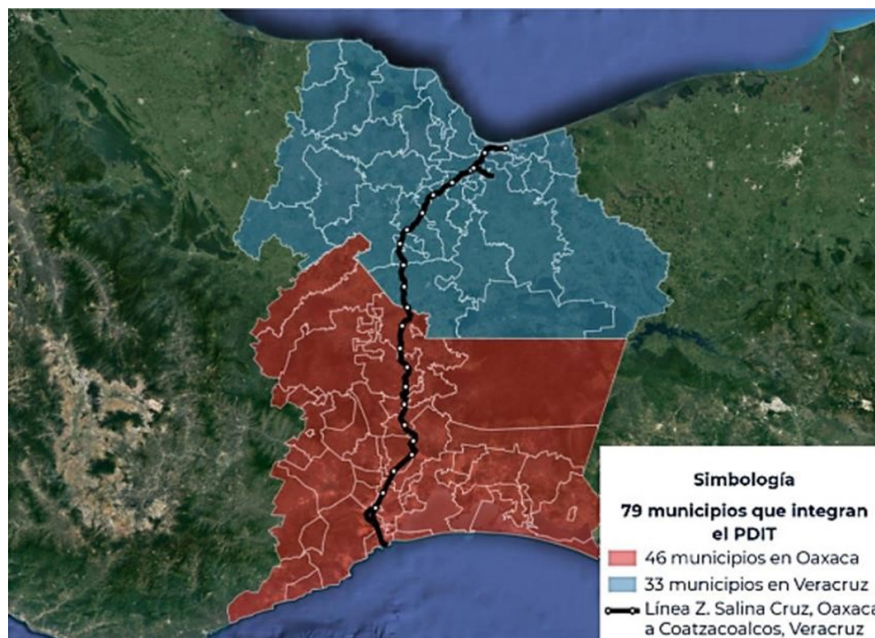
### El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec

El proyecto completo del CIIT, además del ferrocarril, se compone de un corredor industrial a lo largo de la vía, en el cual se están construyendo 10 “Polos de Desarrollo” que son áreas delimitadas con infraestructura necesaria para albergar parques industriales especializados en ciertos sectores estratégicos como son: la industria electrónica, semiconductores, agroindustria, logística, petroquímica,

equipo de transporte, farmacéutica y dispositivos médicos, etc. Otra de las estrategias que acompañan el proyecto del CIIT y sus polos de desarrollo son los incentivos fiscales y la ventanilla única para dar orientación a inversionistas (Secretaría de Economía, 2024), con la intención de apoyar a las empresas que se ubiquen en el corredor industrial.

Los Polos de Desarrollo son zonas geográficas delimitadas que cuentan con las condiciones para atraer inversión y potenciar capacidades productivas. Un antecedente conceptual de estos polos de desarrollo se encuentra en el trabajo de Francois Perroux (1903-1987) y su visión a lo que en los años 60 ´s él denominó polos de crecimiento y posteriormente polos de desarrollo. Para Perroux (1961), el crecimiento no aparece en todas partes, sólo en algunos puntos o polos con diferentes magnitudes, se expande por diversos canales y tiene efectos diferidos para el conjunto de la economía (Cabra Ruiz, 2019). Lo que se está promoviendo con este proyecto integral entre el CIIT y los polos, es detonar el desarrollo económico regional en el Sur-Sureste de México.

A lo largo de las vías férreas del CIIT, se distribuyen los 10 Polos de Desarrollo, que contarán con las condiciones necesarias para la inversión, la instalación de industrias y potenciarán las capacidades productivas de la región. Los cuales se muestran en el siguiente cuadro.



**Mapa 1.** Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec

**Fuente:** Tomado del Diario Oficial de la Federación de la Secretaría de Gobernación.

Entidad	Nombre del Polo	Extensión	Características generales
VERACRUZ	Coatzacoalcos I	257.70 Ha	A pie de la carretera MEX-180; cercano a complejos petroquímicos, a 9 km del Puerto.
	Coatzacoalcos II	131.82 Ha	Dentro del Recinto Portuario Pajaritos. Colindante a espuela ferroviaria y acceso carretero.
	Texistepec	462.4 Ha	A pie de Autopista MEX-145 D, 4.5 km de frente ferroviario, entre las ZM de Acayucan y Minatitlán.
	San Juan Evangelista	360.25 Ha	2 km de frente ferroviario, a 1 km de Medias Aguas (punto logístico relevante).
OAXACA	Matías Romero (Donají)	185 Ha	1.3 km de frente ferroviario; carretera 185 (Transístmica) en las inmediaciones, entre las localidades de Tolosita y Donají.
	Ixtaltepec (Chivela)	221 Ha	2.3 km de frente carretero (Transístmica), ubicado a 1 km de la vía férrea (FIT).
	Ciudad Ixtepec	412.74 Ha	A pie de autopista MEX 185-D y a la carretera estatal, cercano a la vía férrea – conexión con línea K (acceso a Centroamérica).
	Santa María Mixtequilla	502.74 Ha	Frente Carretero sobre MEX-185 D, colinda con entronque Mitla – Tehuantepec (aprox. 2 horas de Oaxaca Capital).
	San Blas Atempa	331.53 Ha	2 km de frente carretero MEX-185 (Juchitán – Salina Cruz), cercano al Aeropuerto de Ixtepec (15 km). Dentro de la ZM Tehuantepec.
	Salina Cruz	82.09 Ha	Cuenta con acceso carretero. Predio aledaño a la Refinería Antonio Dovalí, a 10 km del Puerto.

**Mapa 1.** Polos de Desarrollo del CIIT

**Fuente:** Elaboración propia, información tomada de <https://www.gob.mx/ciit/articulos/polos-dedesarrollo-para-el-bienestar-podebis?idiom=es>

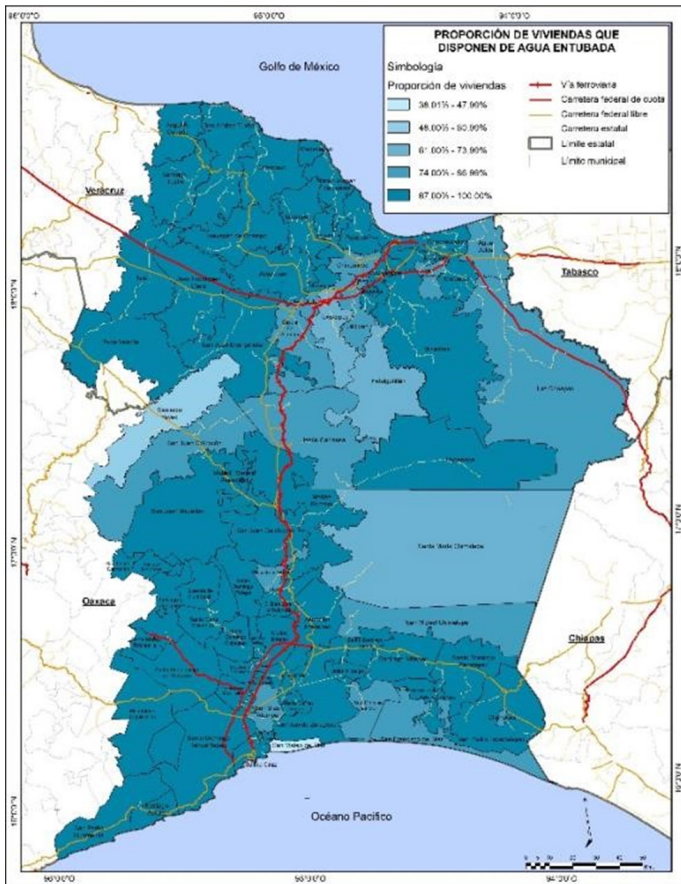
### Infraestructura del Corredor Industrial

El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec opera un tramo principal de 207.4 km, que conecta Medias Aguas, Veracruz, con el puerto de Salina Cruz, Oaxaca, complementado por una concesión de 109 km a Ferrosur. En total, el recorrido aproximado es de 300 km, el cual toma alrededor de 8 horas a una velocidad promedio de 38.8 km/h. Se espera que esta ruta ferrocarrilera transporte más de 300 mil toneladas al año, siendo en su mayoría productos industriales y, en menor proporción, petróleo y otros materiales. Esta carga representa solo el 0.25% de la carga ferroviaria nacional, lo que resalta la necesidad de modernizar la infraestructura y mejorar la velocidad para ser competitivos.

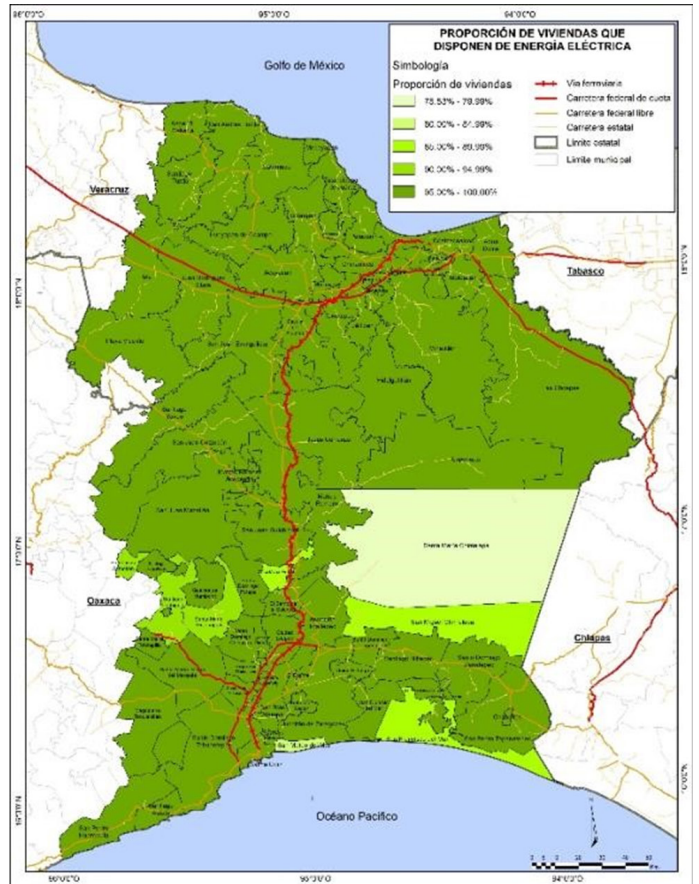
La red de carreteras en la región se acerca a los 7 mil km, predominando los caminos rurales. La cobertura de energía aún es limitada en algunas áreas, se tiene 172 localidades

sin acceso a electricidad, lo que requiere extender la infraestructura o buscar soluciones alternativas. Por su parte el aeropuerto de Minatitlán ofrece vuelos a la Ciudad de México, y el de Ixtepec conecta con Ciudad de México y Oaxaca. En general, la región enfrenta un rezago en infraestructura básica, servicios y conectividad, ya que muchos municipios carecen de acceso adecuado a agua potable, drenaje y electricidad, afectando al menos al 50% de los hogares en 31 municipios. En los siguientes mapas se representa el acceso en agua entubada y energía eléctrica en los más de 70 municipios que integran la región del Istmo.

En el mapa 2, se representa la proporción de viviendas con acceso a agua entubada, las áreas con mayores valores de este indicador se encuentran representadas por tonalidades más oscuras, suelen coincidir con zonas metropolitanas o polos de desarrollo, donde la infraestructura hídrica está más



Map 2. Porcentaje de viviendas con disponibilidad de agua entubada



Map 3. Porcentaje de viviendas con disponibilidad de energía eléctrica

Fuente: Elaboración de Gabriel Parada datos Censo General de población y Vivienda, 2020, INEGI

consolidada debido a la alta densidad poblacional y mayores inversiones económicas, llegando a consolidar entre el 90% y 100% de viviendas en la región.

En contraste, las regiones con tonalidades más claras corresponden a zonas rurales o menos desarrolladas, mostrando un rango entre 50% y 89,9% de viviendas con esta característica, donde la baja densidad poblacional, las dificultades geográficas y la limitada infraestructura condicionan el acceso al agua potable. Esto evidencia cómo el desarrollo económico y la urbanización influyen directamente en la provisión de servicios básicos como el agua entubada. En el caso del mapa 3, donde se representa la proporción de viviendas con disponibilidad de energía eléctrica, las áreas con mayores valores de este indicador son representadas por tonalidades más oscuras, con una proporción que va del 90% al 100%, que al igual que el caso del mapa 1, se concentran principalmente cercanos a los polos de desarrollo y zonas metropolitanas, donde la infraestructura eléctrica está más desarrollada gracias a la alta densidad poblacional. Estas áreas suelen estar mejor conectadas mediante carreteras y otras vías, facilitando la instalación y mantenimiento de redes eléctricas.

En contraste, las zonas representadas con tonalidades más claras, con una proporción de 75% a 89,9%, suelen corresponder a regiones rurales o aisladas, donde la baja densidad de población, los obstáculos geográficos y la falta de recursos limitan la cobertura eléctrica. Esto demuestra que el nivel de urbanización y el desarrollo económico tienen una influencia directa en la disponibilidad de energía eléctrica.

Las condiciones socioeconómicas, en general de todo el Sur-Sureste, son muy bajas con respecto al resto del país. La infraestructura productiva solo es el reflejo de la realidad social en que vive la gran mayoría de su población; promover actividades económicas que generen mayor valor agregado representa una estrategia de disrupción. Aunque en el Sur-Sureste se cuenta con una clara vocación turística, la región del Istmo no tiene estas características; la cercanía con pozos petroleros no la definen como turística, por lo que el sector industrial es la vía para impulsar a la región que se encuentra en un gran rezago económico y social.

### **Flujos de Inversión Extranjera Directa en Oaxaca y Veracruz**

La Inversión Extranjera Directa (IED) es un recurso adicional clave para fomentar el desarrollo económico en los Polos de Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, promoviendo así la creación de empleos y es vista como el principal indicador del *nearshoring*. Sin embargo, la IED en esta región ha sido muy escasa, pues Veracruz y Oaxaca ocupan los puestos 11 y 24 en

captación de IED en México, con un promedio anual de \$806.5 y \$264.9 millones de dólares entre 1999 y 2022 (Secretaría de Marina, 2023).

En 2022, el promedio nacional fue de 1,102.9 millones de dólares, entre los tres estados principales (Ciudad de México, Nuevo León y Jalisco) atrayendo un promedio de más de 6.1 mil millones de dólares anuales. Oaxaca y Veracruz, juntos, representaron solo el 0.4% de la IED total del país, aunque su población y territorio abarcan más del 10% y 8% del total nacional, respectivamente (Secretaría de Marina, 2023). En México, la IED se concentra en el Norte y Centro, mientras que el Sur-Sureste, incluyendo el Istmo, se mantiene en estancamiento. En comparación con las entidades más industrializadas, la IED en Oaxaca y Veracruz ha tenido un crecimiento mínimo en los últimos 24 años. Estos datos evidencian que Oaxaca y Veracruz están entre los estados con menor atracción de IED en el país y exhiben dinámicas de inversión diferentes, pues Oaxaca recibe menos de 300 millones de dólares, mientras que Veracruz capta más de 800 millones.

A nivel institucional, es crucial una coordinación efectiva entre las autoridades federales, estatales y municipales para evitar duplicidades y dispersión de recursos así como unificar esfuerzos conjuntos en pro de la región. Una alineación de políticas en los tres niveles de gobierno permitirá crear un entorno propicio para aprovechar el potencial de la región del Istmo de Tehuantepec.

### **Conclusiones**

CIIT es una obra estratégica que busca dar respuesta principalmente a dos grandes desafíos que enfrenta México actualmente: uno es modernizar y potenciar la infraestructura productiva industrial en la región Sur-Sureste que es la más rezagada del país en términos sociales y económicos. Además de que el CIIT junto con su corredor industrial es un proyecto disruptivo, pues la región Sur de México se ha caracterizado por mostrar un gran potencial y vocación turística, sin embargo no ha sido suficiente para mejorar los indicadores económicos de la región ni mucho menos las condiciones de vida de su población.

El segundo gran desafío por el cual el proyecto del CIIT es muy estratégico, es para beneficiarse del *nearshoring*, ya que a nivel internacional México es visto como un país con grandes oportunidades para aprovechar la relocalización industrial que se está dando a nivel global, y el transistmico representa una gran ventaja para el comercio internacional al proveer una red logística que conecta carreteras, puertos y el ferrocarril en la parte más estrecha de Norteamérica, representando una gran alternativa para el comercio internacional.

Finalmente, es difícil medir los impactos de obras como es el transistmico. Este tipo de proyectos deben servir para prospectar a los territorios en el largo plazo, utilizar medidas cuantificables de costos y beneficios no es algo que pueda dimensionarse en el inmediatez, pero sin duda alguna estos proyectos disruptivos son los que cambian la dinámica y generan cambios estructurales en regiones que por sí solas no logran salir del atraso económico, como es el caso de la región SurSureste de México.

## References

Cabra Ruiz, Nicolás (2019) “Los polos de desarrollo de Francois Perroux en el modelo de regionalización para Colombia (1969-1972)”, *Econógrafos*, (17392), Escuela de Economía & CID, Universidad Nacional de Colombia.

Dávila, Enrique; Kessel, Georgina; y Levy, Santiago (2002) “El sur también existe: un ensayo sobre desarrollo regional en México”, *Economía Mexicana Nueva Época*, XI(2), pp. 205-260, CIDE.

Diario Oficial de la Federación (s.f.) Polos de Desarrollo para el Bienestar (PODEBIS). <https://www.gob.mx/ciit/articulos/polosde-desarrollo-para-el-bienestar-podebis>

Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) (2020) Censo general de Población y Vivienda 2020. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>

Perroux, François (1961) *La economía del siglo XX*. Barcelona: Ariel.

Secretaría de Gobernación (s.f.) Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. <https://www.gob.mx/ciit>

Secretaría de Marina (2023, 3 de julio) Programa Institucional del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec 2023-2024. <http://sidof.segob.gob.mx/notas/5694112>

## EDITORIAL INFORMATION

### About the Authors:

Maritza Areli Velázquez Villalpando es economista, doctora en Economía Regional por la Universidad Autónoma de Coahuila, Miembro del Sistema Nacional de Investigadores Nivel 1, sus líneas de investigación son: economía regional y urbana, desarrollo regional, nearshoring y localización industrial.

Contacto: [maritza.velazquez@cide.edu](mailto:maritza.velazquez@cide.edu)

**Agradecimientos:** La autora agradece el apoyo de Julio Jesús Figueroa Saroné, ayudante de investigación por el apoyo en la realización de este documento.

**Disclaimer:** The views expressed in this publication are those of the authors and do not necessarily reflect the views of the United Nations University.

**Publisher:** United Nations University Institute on Comparative Regional Integration Studies (UNU-CRIS), Bruges, Belgium

Copyright © 2024 United Nations University Institute on Comparative Regional Integration Studies. All rights reserved.