

Cuando América Central se proyecta como plataforma logística mundial. Corredores centroamericanos entre anhelos de conexión y fragmentación territorial

***When Central America Projects Itself as a Global Logistics
Platform. The Central American Corridors between Aspirations
for Connectivity and Territorial Fragmentation***

DOI: <https://doi.org/10.51378/eca.v81i786.13218>

Lucile Medina

Laboratorio de investigación LAGAM
Universidad de Montpellier Paul-Valéry
Francia

lucile.medina@univ-montp3.fr

ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-8774-4383>

Fecha de recepción: 01 de abril de 2026

Fecha de aceptación: 30 de junio de 2026

Fecha de publicación: 20 de julio de 2026



Artículo

Resumen

En las dos últimas décadas se ha multiplicado el número de proyectos de corredores que buscan posicionar a América Central como un puente dentro de la red mundial de intercambios. No obstante, la mayoría de estas iniciativas permanecen inconclusas y solo existen en el papel. Este artículo analiza la proliferación de los proyectos y la red espacial que de ellos se deriva, prestando especial atención a los marcos normativos que orientan su diseño, a las cuestiones geopolíticas y de integración regional que movilizan, así como al modelo de desarrollo que contribuyen a configurar. Tras revisar el vocabulario profuso y presentar los marcos prescriptores, se ofrece un balance actualizado del estado de avance de los corredores. Finalmente, se propone una reflexión crítica sobre lo que estas dinámicas revelan de las políticas públicas territoriales en América Central hoy en día, destacando tanto la persistencia de un modelo neoliberal de desarrollo territorial perseguido como la falta de coherencia en materia de planificación a escala regional.

Palabras clave: extractivismo, corredores de transporte, desarrollo territorial, planificación, megaproyectos.

Abstract

In the past two decades, the number of corridor projects seeking to position Central America as a bridge within the global exchange network has multiplied. However, most of these initiatives remain unfinished and exist only on paper. This article analyzes the proliferation of these projects and the spatial network derived from them, paying particular attention to the regulatory frameworks guiding their design, the geopolitical and regional integration issues they mobilize, as well as the development model they help shape. After reviewing the abundant vocabulary and presenting the prescriptive frameworks, the paper provides an updated assessment of the progress of these corridors. Finally, it offers a critical reflection on what these dynamics

reveal about current territorial public policies in Central America, highlighting both the persistence of a neoliberal model of territorial development and the lack of coherence in regional-scale planning.

Keywords: *extractivism, transport corridors, territorial development, planning, megaprojects.*

1. Introducción

En América Central, el comienzo del siglo XXI estuvo marcado por una multiplicación de proyectos de corredores que atraviesan el istmo de norte a sur. En los planes elaborados, sobre el papel, se observa la aparición de una red de corredores organizada en torno a ejes longitudinales que conectan los diferentes Estados y a ejes transoceánicos que enlazan los dos piélagos.

La paradoja centroamericana radica en que, pese a su posición geográfica central en el continente, la región se percibe con razón como un espacio periférico del mundo, es decir, un espacio integrado pero dependiente. Esta región presenta indicadores de desarrollo modestos en el contexto latinoamericano, con un progreso limitado y altos niveles de desigualdad y pobreza, aunque con importantes contrastes entre países, siendo Costa Rica y Panamá los que muestran mejores resultados.

A través de proyectos de infraestructura presentados por sus promotores como iniciativas visionarias, América Central se imagina a sí misma como una plataforma logística y multimodal estratégica dentro del sistema mundial de transporte de mercancías. El propósito declarado es hacer que el territorio resulte atractivo para los inversionistas, mejorando las conexiones terrestres y marítimas, y promoviendo instalaciones portuarias y corredores terrestres modernizados y competitivos, en un contexto de fuerte crecimiento de los intercambios, especialmente del tráfico marítimo transpacífico entre América y Asia. La

ambición es consolidar a Centroamérica como un espacio de circulación capaz de captar flujos externos y facilitar los flujos internos.

La proliferación de proyectos de corredores que buscan convertir a América Central en un puente dentro de la red mundial de intercambios constituye, así, uno de los rasgos más destacados de las dos últimas décadas. Aun así, remite en realidad a una constante histórica más profunda, como lo evidencian los conflictos del siglo XIX en torno al proyecto de canal en Nicaragua. Sin embargo, el balance revela su falta de concreción: la mayoría de estos corredores existen todavía solo sobre papel. El artículo busca analizar de manera crítica lo que esta planificación basada en los corredores de transporte revela sobre las políticas públicas territoriales vigentes en América Central, en sus dimensiones políticas, técnicas y financieras, poniendo de relieve tanto la persistencia de un modelo neoliberal de desarrollo territorial como la falta de coherencia en la planificación regional.

En lugar de evaluar el impacto de corredores que, en su mayoría, siguen siendo inexistentes en el plano material, este artículo propone un análisis de los discursos que los acompañan, con el fin de poner en evidencia las discrepancias entre su reiterada promoción desde hace más de veinte años y su escasa materialización espacial.

La metodología adoptada combina: i) una aproximación empírica basada en trabajos de campo realizados en el marco de diversos programas de investigación; ii) una revisión de la literatura sobre los proyectos de integración regional, así como sobre la noción de corredor en las Américas y en otras partes del mundo; y iii) un análisis de la prensa centroamericana reciente y de los sitios web oficiales de gobiernos y actores promotores de los proyectos, con el propósito de apreciar el nivel de avance de los diferentes corredores, los mecanismos de implementación y los discursos que los sustentan.

En una primera parte, el artículo propone una revisión de la amplia terminología que

se utiliza para referirse a los corredores y una presentación de los marcos normativos que orientan los proyectos en la región centroamericana. En la segunda parte, presenta un balance actualizado de estos proyectos, examinando su grado de ejecución. Finalmente, se examinan las dimensiones territoriales y (geo)políticas de estos proyectos a distintas escalas. ¿Cómo interpretar el elevado número de corredores y la red que estos conforman? ¿Qué revelan estos proyectos acerca de los marcos prescriptores que los conciben, de los desafíos geopolíticos y de integración regional que ponen en juego, y, en términos más amplios, sobre el modelo de desarrollo que contribuyen a configurar?

2. Terminología y marcos institucionales prescriptores

Iniciada en la década de 1970, la construcción de corredores de transporte se fue consolidando progresivamente como un proceso central de las políticas de desarrollo a escala mundial, impulsado, en gran medida, por los grandes organismos financieros internacionales. Se refiere a la creación de ejes estructurantes —viales, ferroviarios e incluso fluviales o canaeros— destinados a organizar el desarrollo económico a lo largo de grandes líneas de circulación de mercancías. Los corredores constituyen, así, dispositivos de ordenamiento territorial orientados a estructurar los flujos y a polarizar las dinámicas económicas en trazados privilegiados.

Este modo de desarrollo se ha difundido ampliamente, en particular en los países en desarrollo o emergentes, especialmente en Asia sudoriental y África, pero también en Europa y en todo el continente americano. La multiplicación de proyectos se inscribe en una acción prescriptiva de las instituciones internacionales, que ponen el acento en la fluidez de las circulaciones e intercambios y fomentan las iniciativas de conectividad comercial y de transporte. El desarrollo de las infraestructuras de transporte y logística constituyó, así, uno de los ejes del gran programa de acción de Awaza de las Naciones Unidas,

adoptado en 2014 en Turkmenistán y destinado a los Países Menos Adelantados (PMA) para el período 2014-2024, posteriormente prorrogado hasta 2034¹. También cabe mencionar el informe del Word Bank Group de 2023, que anuncia la concentración de su acción en África en programas de corredores regionales, especialmente relevantes para los países sin litoral o los países de tránsito de mercancías, con el objetivo de fortalecer la resiliencia de las cadenas de suministro y contribuir a la reducción de los precios de los alimentos.

En el plano conceptual, el Diccionario panhispánico del español jurídico define un corredor como un «eje o gran pasillo que sirve de base para la planificación y ejecución de grandes infraestructuras cuya finalidad es facilitar el transporte (de energía, de mercancías, de personas, etc.) entre puntos geográficos alejados entre sí»². Chapman *et al.* (2017), por su parte, proponen concebir el corredor como un espacio complejo, caracterizado por un entrelazamiento de infraestructuras («a complex area of “braided” infrastructure», p. 179), al mismo tiempo dinámico y producido por lógicas de expansión y de articulación en red.

El corredor puede así entenderse como un eje de circulación que conecta puntos estratégicos del sistema de transporte — regiones de producción, grandes ciudades, mercados de consumo, puertos y aeropuertos— a largas distancias, generalmente desde una perspectiva transnacional. No se reduce a una simple infraestructura lineal, sino que remite a una organización territorial más amplia. En ese sentido, el concepto está estrechamente vinculado al de territorio (Mikkelsen *et al.*, 2014), entendido como el espacio geográfico apropiado y construido socialmente por sus actores. El corredor se inscribe en un espacio determinado y prolonga una noción originalmente movili-

zada en biología para describir continuidades funcionales entre hábitats.

La diversidad de denominaciones empleadas en el mundo para calificar estos proyectos refleja la proliferación de los corredores; también puede contribuir a cierta confusión conceptual. Desde hace unas dos décadas, expresiones como «corredor logístico», «corredor de desarrollo», «puente terrestre» o, más recientemente, «corredor resiliente» se han impuesto, cada una de ellas enfatizando prioridades específicas en materia de infraestructuras y objetivos, sin que siempre se distinga con claridad la diferencia concreta entre los proyectos. El «corredor de transporte» remite así a «*physical transportation links between nodes or areas within a region or country facilitating the flow of people, vehicles and freight*» [Conexiones físicas de transporte entre nodos o zonas dentro de una región o un país que facilitan la circulación de personas, vehículos y mercancías] (Hobbs y Bignoli, 2022, p. 26). Los «corredores económicos», por su parte, no se limitan al desarrollo de infraestructuras de transporte, sino que incorporan también los marcos regulatorios, institucionales y jurídicos destinados a facilitar las prácticas comerciales y el acceso a los mercados (Hobbs y Bignoli, 2022, p. 27).

La expresión «corredor logístico» se desarrolló con el auge de la logística y de la gestión de cadena de suministros, y designa ejes en los que se concentran tanto las infraestructuras de transporte como los servicios logísticos (puertos, plataformas multimodales, almacenes) al servicio de cadenas de valor globalizadas. La noción de «corredor de integración», en cambio, apunta de manera más explícita a la integración económica y territorial de un conjunto de Estados agrupados en entidades supranacionales. Finalmente, los «corredores de desarrollo» se presentan como prioridades de inversión destinadas a catalizar el crecimiento económico (Hobbs y Bignoli, 2022, p. 27), haciendo mayor hincapié en los efectos esperados para las regiones atrave-

1 <https://www.un.org/en/landlocked/awaza-programme-action-llcds>

2 <https://dpej.rae.es>

sadas y las poblaciones locales desde una perspectiva de desarrollo sostenible. Scholvin y Franco (2024, p. 1) definen así los corredores de desarrollo como megaproyectos de infraestructura orientados a aumentar no solo la conectividad, sino también la funcionalidad de las regiones periféricas con el fin de integrarlas en las cadenas productivas globalizadas y en las actividades de alto valor añadido.

Como parte de esta inflación terminológica, en tiempos recientes ha aparecido la expresión «corredor resiliente», especialmente en el marco del programa del Word Bank Group, en Haití, aprobado en noviembre de 2025, destinado a apoyar las infraestructuras de transporte³.

Pese a la diversidad de sus denominaciones —a veces híbridas, como muestra la expresión «corredores logísticos comodales de integración y desarrollo» empleada en el informe del Word Bank Group de 2023 (p. 58)—, estos corredores remiten en términos generales a objetivos similares y a formas bastante estandarizadas. Se conciben como espacios de concentración de inversiones, industrialización e inserción en los intercambios internacionales. Más allá de su función de conexión entre polos, se espera que contribuyan al desarrollo de actividades de transformación local y a su integración en la globalización. Los corredores inducen así dinámicas de crecimiento económico, atraen inversiones y favorecen la emergencia de nuevas formas de gobernanza e integración espacial. Convertidos en conceptos centrales de las políticas de desarrollo, aparecen también como símbolos de la apertura acelerada de las economías y de la liberalización de los intercambios.

América Latina no ha quedado al margen de esta dinámica de alcance mundial. A partir de la década de 1990, la proyección de ejes bioceánicos —también denominados

puentes terrestres— se impuso en América del Sur. La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), lanzada en la cumbre de Brasilia, en 2000, por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Corporación Andina de Fomento (CAF), se consolidó como el principal programa de desarrollo de infraestructuras de conexión en los ámbitos del transporte, energía y comunicaciones (Inter-American Development Bank, 2006). Agrupaba cerca de 600 proyectos, con una inversión inicial estimada en 196 mil millones de dólares, financiados por el BID, la CAF y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA). Se dio prioridad a la construcción de corredores logísticos que vinculan las regiones ricas en recursos estratégicos con las fachadas marítimas de ambos océanos (Álvarez, 2020).

Entre los factores explicativos de estas políticas, Inostroza Fernández y Bolívar Espinoza (2004) subrayan las exigencias del mercado mundial, la presión ejercida por la evolución de los procesos productivos sobre el sector del transporte, así como las expectativas suscitadas por la emergencia de los mercados asiáticos, percibidos como el futuro gran centro económico mundial. Estos corredores fueron concebidos como «ejes de integración y desarrollo», capaces de desempeñar un papel estratégico en la aceleración del desarrollo económico y social. Más recientemente, en el Cono Sur, la noción de «corredores transversales de carga» tiende a sustituir, en los discursos institucionales, a la de corredores bioceánicos, en la medida en que los enlaces siguen siendo principalmente internos, sobre todo entre Paraguay, Bolivia, Argentina y ciertas regiones de Brasil hacia el Pacífico. Esta terminología se acerca a la de «corredores de exportación», poniendo de relieve la vocación de estos ejes de conectar mercados situados en continentes separados por océanos. Existe una abundante literatura que ha propuesto un análisis crítico de los proyectos de la IIRSA (Castilho Rossi y Vasconcelos, 2023; Buller Bertuzzi *et al.*, 2024).

3 <https://www.banquemonetario.org/fr/news/press-release/2025/11/13/world-bank-supports-upgrades-in-haiti-s-transport-infrastructure>

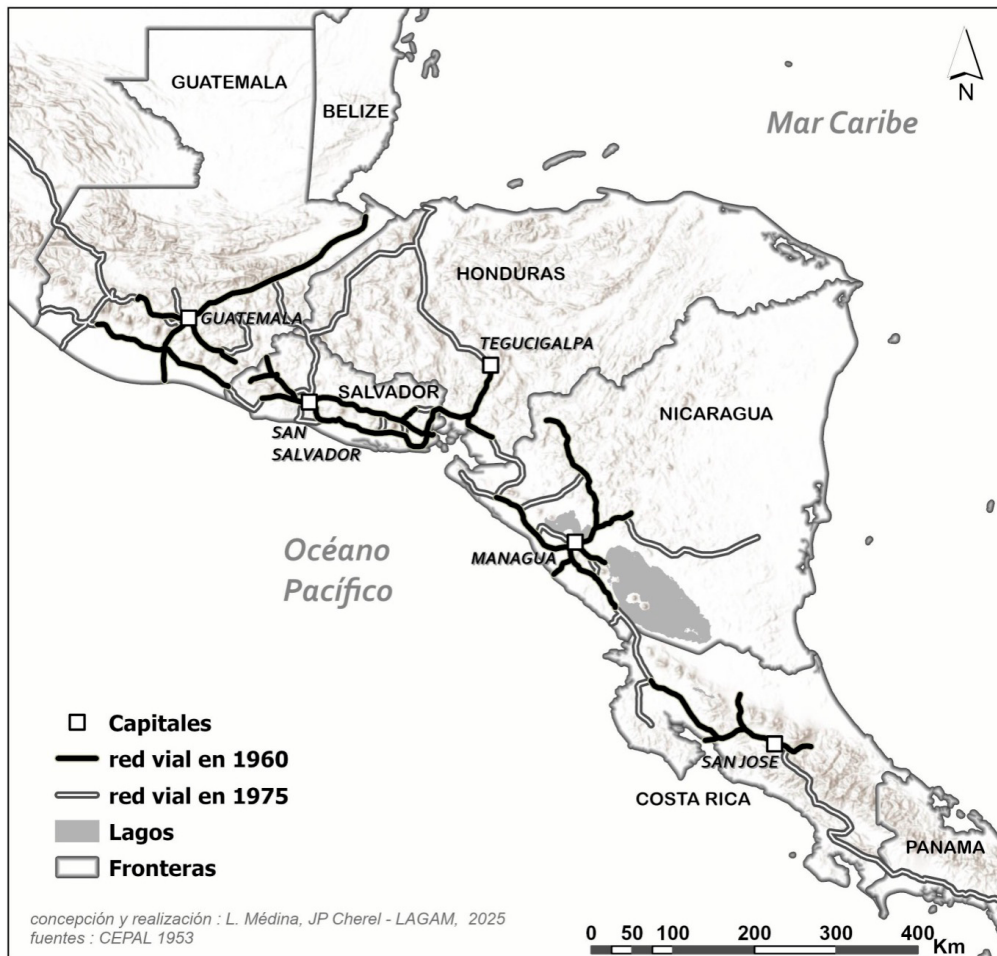
Para volver, tras esta contextualización, a América Central, no fue sino después del período de fuerte inestabilidad política, comprendido entre fines de la década de 1960 y fines de la de 1980, cuando se relanzó una agenda regional común, mediante la reactivación del Sistema de Integración Centroamericana (SICA). Desde allí, se afirma la idea de transformar el istmo en un «corredor logístico» de alcance mundial (Sánchez, 1997; Secretaría de Integración Económica Centroamericana [SIECA], 1999). Esta ambición se inscribe, en primer lugar, en un contexto marcado por la debilidad histórica de la red de infraestructuras terrestres centroamericanas, tanto en términos de extensión como de calidad, como ya señalaban los documentos de la posguerra (Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL], 1953).

En la época de creación del Mercado Común Centroamericano (MCCA), cada país fue desarrollando progresivamente una red vial que conectaba la capital con las principales ciudades y puertos nacionales, mientras que las infraestructuras ferroviarias privadas enlazaban sobre todo las zonas bananeras con los puertos de exportación. El mapa que representa el desarrollo de la red vial entre 1960 y 1975 muestra la importante evolución que tuvo lugar en ese período (Figura 1). El mapa aparece algo recortado porque los mapas de la red vial centroamericana elaborados en los años 1960 nunca represen-

taron a Panamá, ya que este país no participaba entonces en la lógica de integración económica desarrollada por los otros cinco países; pero puede decirse que su red vial ya era una de las más desarrolladas de América Central. La importancia y la lógica de la evolución son evidentes entre ambas fechas. En 1960, solo se yuxtaponían «estrellas viales» más o menos desarrolladas en torno a las capitales, y San Salvador y Managua aparecían mejor dotadas que Tegucigalpa y San José. En ese momento no existía propiamente una red regional, y las regiones fronterizas aparecían carentes de conexiones viales dignas de ese nombre, marginadas de hecho, constituyendo periferias poco accesibles de cada conjunto nacional y con malas conexiones de ambos lados de las fronteras. Estas carencias aparecen también con claridad en el informe ya citado de 1953. Allí, un cuadro sintetiza el estado de la Interamericana por país y por tramo, desde la frontera norte de Guatemala hasta la frontera colombiana de Panamá: la mención «pavimentada» aparece sistemáticamente en las regiones centrales de cada país (salvo en Honduras, donde aún no existía ninguna), mientras que los tramos fronterizos de la carretera todavía no están pavimentados y, en el mejor de los casos, figuran como «practicables por cualquier tiempo», o incluso como «impracticables» en las fronteras Nicaragua-Costa Rica y Costa Rica-Panamá.

Figura 1

Mapas de la red vial en 1960 y 1975 en Centroamérica



Nota. Elaboración propia.

La finalización del tramo centroamericano de la carretera panamericana (CA-1, denominada Interamericana) constituyó así la primera gran realización regional, al conformar una verdadera columna vertebral del istmo y generar las interconexiones transfronterizas que hasta entonces faltaban. Esta consolidación de la infraestructura vial regional debe entenderse también en contraste

con los proyectos ferroviarios impulsados desde inicios del siglo XX y que quedaron inconclusos. En 1975, se observa que la articulación entre estos sistemas nacionales ya se había logrado, y que a partir de la década de 1970 quedaron finalmente enlazados por la Interamericana. Con todo, persisten desequilibrios muy marcados entre la vertiente pacífica, más densamente poblada y mejor conectada,

y la vertiente atlántica del istmo, así como entre los centros económicos y políticos de cada país y las periferias fronterizas.

En el cambio de siglo, el lanzamiento del Plan Puebla-Panamá, en 2001, por iniciativa del presidente mexicano Vicente Fox, marcó un hito con la puesta en marcha de un vasto programa de infraestructuras desde el sur de México hasta Panamá. Aunque de menor envergadura que la IIRSA, solo sea por el tamaño de la región ístmica, este programa persigue objetivos similares de integración física regional, basados en la mejora de la conectividad y en la fluidificación de los intercambios, tanto intrarregionales como intercontinentales. Renombrado en 2008 como Proyecto Mesoamérica, el programa se despliega desde el sur de México hasta Colombia, con el apoyo del BID, del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) y de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). El componente de transporte ocupa allí un lugar central (Grupo Técnico Interinstitucional para el Plan Puebla-Panamá, 2001, p. 45-48)⁴ y se apoya en una visión estratégica del istmo como puente terrestre interoceánico, estructurado por tramas longitudinales y transversales articuladas con los flujos marítimos, con el objetivo de reducir los costos logísticos, mejorar la accesibilidad y atraer inversiones. En el fondo, el Proyecto Mesoamérica ha suscitado debates comparables a los de la IIRSA: presentado por sus promotores como una oportunidad de desarrollo e integración regional, es denunciado por sus detractores como una empresa neoliberal de recolonización (Capdepont Ballina, 2010).

La visión promovida es la de un gran istmo americano que poseería un valor estratégico intrínseco debido a su situación geográfica de puente terrestre e interoceánico, valorizada por dos tramas potenciales de comunicaciones terrestres: una trama longitudinal a escala de los países vecinos, que vincula el istmo con América del Norte

(hacia el sur, la Interamericana se interrumpe antes de la frontera colombiana), y una trama transversal pensada a escala del transnacional lejano, que aprovecha los pasos transístmicos más accesibles entre las dos fachadas oceánicas. La ambición es crear corredores articulados al tráfico marítimo, con el fin de generar un espacio abierto caracterizado por la conectividad, la accesibilidad y la reducción de costos, capaz de estructurar una nueva geografía económica del istmo y atraer inversionistas.

La Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM), concebida de este modo por el Proyecto Mesoamérica, fue incorporada a la agenda de trabajo de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) y del Consejo Sectorial Centroamericano de Ministros de Transporte de Centroamérica (COMITRAN) (CEPAL, 2004), de manera que, en materia de transporte, los objetivos del Plan Mesoamérica y del SICA convergen. La RICAM promueve la noción de «corredor logístico», que no se limita, por tanto, a las infraestructuras de transporte terrestre, sino que incluye potencialmente toda una red de plataformas logísticas portuarias y aeroportuarias, así como dispositivos de facilitación del comercio y de control aduanero. Se proyectaron así 13 000 km de modernización o construcción de vías, correspondientes a cinco corredores: el Corredor del Pacífico (CA-2), cuya modernización constituye una prioridad respaldada por el BID, ya que sirve a los principales focos económicos de la región; el Corredor Atlántico, cuya parte septentrional es la única concluida; el Corredor Turístico Caribe, destinado a conectar las áreas turísticas desde Cancún hasta la costa de Honduras; los Corredores Logísticos Interoceánicos, denominados «canales secos» entre las dos fachadas oceánicas; y, por último, las ramificaciones y conexiones complementarias entre los corredores anteriores.

Este programa de infraestructuras cuenta hoy también con el respaldo de la Política

4 <http://www.proyectomesoamerica.org/index.php/ejes-de-trabajo/eje-economico/transporte>

Marco Regional de Movilidad y Logística, lanzada en 2018 por la SIECA, con el objetivo declarado de hacer de América Central una «plataforma logística de clase mundial para el transporte de mercancías y pasajeros»⁵. Desde 2023, el Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística 2035 (Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica [COMITRAN], Consejo de Ministros de Integración Económica Centroamericana [COMIECO] y Consejo de Ministros de Hacienda o Finanzas de Centroamérica, Panamá y República Dominicana [COSEFIN], 2023), elaborado con el apoyo del BID y de la Agencia Japonesa de Cooperación (JICA), y adoptado en junio de 2023, constituye un nuevo documento de referencia. Se apoya en los Planes de Logística de Carga elaborados en cada país (PNLOG). Al destacar una vez más el mal estado y la incompletitud de la red de transporte centroamericana, este nuevo Plan Maestro mantiene la priorización de 11 corredores estratégicos regionales (p. 125), orientados a la construcción de un «sistema regional de movilidad y logística competitivo, eficiente, efectivo, seguro y resiliente» (p. 86). El objetivo de este Plan es «hacer de Centroamérica una plataforma logística de clase mundial en el traslado de personas y mercancías, para impulsar una región más integrada y competitiva» (p. 27). Aunque se dedican dos páginas a cada corredor, con mapa y cifras, persiste una gran ambigüedad —¿cuidadosamente mantenida?— respecto de lo que ya está realizado y lo que aún queda por hacer.

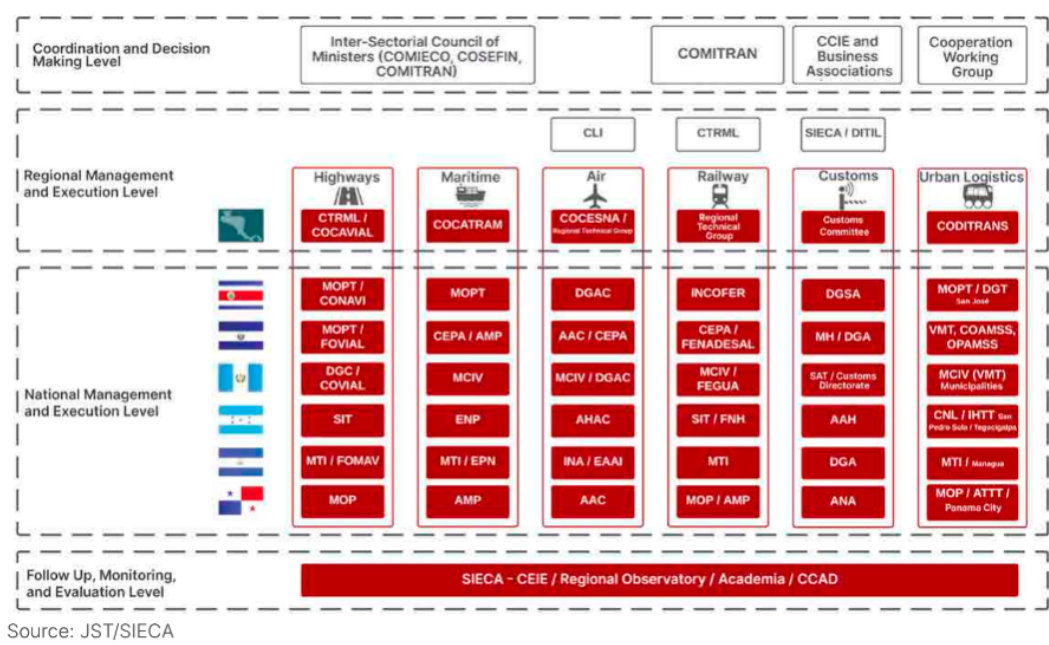
Resulta interesante observar qué actores impulsan estos distintos corredores. Los proyectos de infraestructura presentados en los diferentes documentos estratégicos comparten una serie de rasgos. La gobernanza de los proyectos tal como se expone en el Plan Regional 2025 muestra un sistema

bastante complejo de actores implicados desde la planificación hasta la ejecución de estos programas de corredores (Figura 2), en una lógica a la vez escalar (nivel supranacional y nivel nacional) y sectorial (según los modos de transporte). Se supone que los Estados promotores del proyecto deben crear las condiciones políticas —en términos legislativos— y financieras favorables, mientras que las instancias regionales se encargan de asegurar la coherencia del conjunto.

Sin embargo, el esquema no muestra el modo de financiación que permita la realización efectiva de los proyectos. Ahora bien, los corredores de transporte requieren sumas muy elevadas, cualquiera que sea el modo de transporte elegido.

El apoyo del BID a los distintos proyectos impulsados en el marco del Plan Puebla-Panamá, así como la ampliación del Canal de Panamá, constituye un primer elemento importante de financiación de los proyectos, que además les brinda legitimidad. Los respaldos otorgados por el BID —cuyo principal accionista es Estados Unidos—, y, por otra parte, el apoyo que China había brindado al proyecto del canal nicaragüense, finalmente abandonado, permiten apreciar claramente los equilibrios geopolíticos regionales.

5 «Centroamérica lanza Política Marco Regional de Movilidad y Logística», sitio internet del SIECA (<https://www.sieca.int/index.php/2018/04/20/centroamerica-lanza-politica-marco-regional-de-movilidad-y-logistica/>)

Figura 2*Gobernanza de la coordinación de los actores para la implementación de los corredores*

Nota. COMITRAN, COMIECO, COSEFIN, 2023, p. 254.

No obstante, los proyectos solo llegan a concretarse mediante alianzas público-privadas (APP), que constituyen el modo de financiación privilegiado, cuando no ineludible: los Estados delegan la construcción en grupos privados a cambio de una concesión sobre la gestión futura de la infraestructura. En la práctica, la financiación suele combinar préstamos y subvenciones públicas —procedentes de bancos internacionales e instituciones públicas— con inversiones privadas. Aplazados en repetidas ocasiones⁶, se observa claramente que la mayoría de los proyectos aquí examinados se han enfrentado, sin embargo, a dificultades económicas vinculadas al incumplimiento de los inversionistas.

Si se examina con mayor detalle, la opacidad de las fuentes de financiación constituye, no obstante, un denominador común⁷. No siempre se conoce con precisión quiénes son los inversionistas. Dado que los megaproyectos de infraestructura de transporte son muy costosos, no es raro que participen en ellos sociedades cotizadas en bolsa, que aumentan su capital mediante la emisión de acciones. Parece que la financiación del corredor interoceánico guatemalteco, inaugurado en 2024, se trata de una nueva forma de venta de acciones. Se lanzó una oferta pública de financiación con amplia publicidad en el sitio del consorcio encargado de la ejecución del corredor (Corredor Interoceánico de Guatemala – COINGT) y

⁶ «Se mantiene proyecto para construir Canal seco», El Boletín Panamá, 18 de abril de 2017.

⁷ Alberto Arce, «Corredor interoceánico: el puente privado que atravesará Guatemala», Plazapublica.com.gt, 13 de diciembre de 2011.

en las redes sociales⁸. La novedad es que esta venta de acciones, destinada a recaudar fondos privados para construir y desarrollar la infraestructura, se basa en la tokenización⁹. La ventaja de esta operación es democratizar el acceso a la financiación, al incluir también a particulares y captar capitales con mayor facilidad y rapidez que mediante métodos tradicionales. El procedimiento se presenta como innovador, pero arriesgado para sus detractores, más aún cuando el proyecto ni siquiera ha comenzado.

En el caso del corredor guatemalteco (COINGT), los promotores señalan que los primeros fondos se utilizarán para regularizar las tierras, inscribirlas en el registro de la propiedad y pagar compensaciones a los propietarios locales. Esto se debe a que el Estado no cuenta con los recursos necesarios para llevar a cabo esa operación. Ahora bien, sin esa regularización, ninguna construcción puede comenzar. A más largo plazo, el objetivo es financiar también las infraestructuras que deberán construirse —puertos, vías férreas, carreteras— y que permitirán conectar ambos océanos¹⁰. Como el marco jurídico de este tipo de operación aún varía según el país, la venta de acciones se realizó desde el vecino El Salvador, aprovechando una nueva ley sobre activos digitales promulgada en febrero de 2023, que establece un marco legal específico¹¹. Una forma, en suma, de dar cuerpo a una colaboración regional inesperada.

Además de la dificultad evidente de reunir los fondos necesarios, las coyunturas políticas también han afectado el avance de los tres proyectos, como el golpe de Estado en Honduras en 2009, que paralizó la ayuda internacional y las obras durante algunos años; o bien, en Nicaragua, la crisis política que se ha agravado desde 2018. El contexto geoestratégico regional también explica la retirada de algunos inversionistas, entre ellos, en 2006, a raíz del anuncio de la ampliación del Canal de Panamá. El inicio de estas obras, decisión a veces explicada como una reacción al proyecto del canal nicaragüense, hizo perder a los ojos de los inversionistas gran parte del interés por otros proyectos lanzados a comienzos de los años 2000. Sin embargo, los mapas prospectivos elaborados por la SIECA (Figura 3) muestran que las instancias regionales continúan promoviendo proyectos destinados a reforzar el entramado vial centroamericano en los próximos diez años. En la sección siguiente se examina el estado actual de avance de los corredores proyectados, que acumulan retrasos considerables y hacen dudar de un desarrollo de tal magnitud para el horizonte de 2035.

8 <https://www.facebook.com/cigsagt/posts/-el-corredor-interoceánico-de-guatemala-y-coingt-si-guen-conquistando-espacios-in/1049184804046309/>

9 Un token es un activo o título financiero digital basado en la tecnología blockchain, que representa una fracción de propiedad o un derecho económico vinculado a un proyecto o a un activo real.

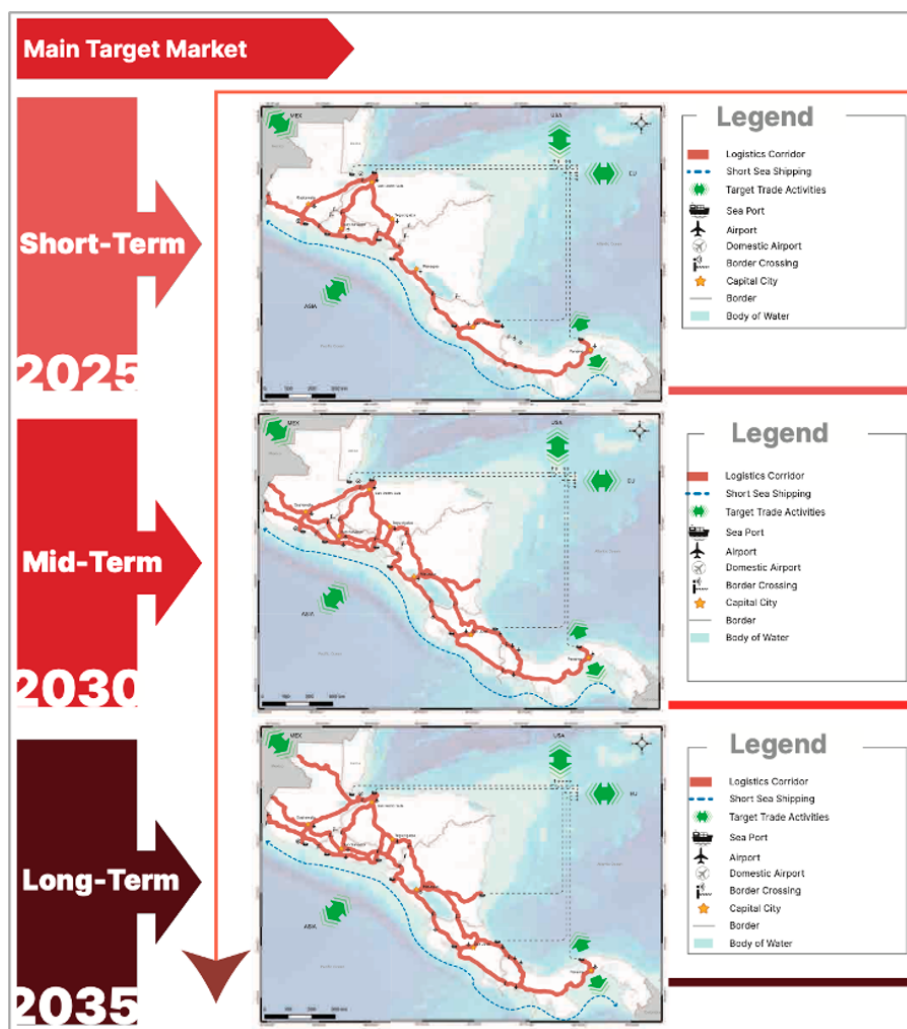
10 Molina, K. «Guatemala lanza tokenización para el Corredor Interoceánico», *El Economista*, <https://www.eleconomista.net/economia/Guatemala-lanza-tokenizacion-para-el-Corredor-Interoceanico-20250211-0011.html>, 11 de febrero de 2025.

11 La Ley de Emisión de Activos Digitales, aprobada en enero de 2023 y que entró en vigor el siguiente mes de febrero, tiene por objeto regular

jurídicamente la emisión, oferta y transferencia de activos digitales, definiendo las condiciones para su registro y supervisión.

Figura 3

Propuesta de desarrollo cronológico de los corredores estratégicos



Nota. COMITRAN, COMIECO, COSEFIN, 2023, p. 200.

3. La geografía de los corredores en América Central hoy

América Central sigue siendo hoy una región en la que la situación de la infraestructura y de los equipamientos de transporte continúa siendo deficiente. A pesar de ser el principal modo de transporte regional, menos del 50% de la red de carreteras es asfaltada y el informe ofrece un panorama muy sombrío del sistema de transporte centroamericano (COMITRAN, COMIECO, COSEFIN, 2023).

En esta sección se presentan los principales ejes estructurantes del istmo y el estado de los distintos elementos de esta red, que se articula en torno a dos configuraciones principales: longitudinal y transversal. Se centra especialmente en los corredores interoceánicos transversales, cuyas anuncios y proyectos paralelos constituyen el núcleo de la problemática abordada en este artículo.

La columna vertebral se apoya, ante todo, en un eje longitudinal del Pacífico, que constituye la principal conexión intra-regional. Inicialmente simbolizado por la carretera Interamericana (CA-1), construida en las décadas de 1960 y 1970, este corredor ha sido modernizado y duplicado por ejes costeros, pese a persistentes límites en términos de eficacia (mal estado de las carreteras en algunos tramos y lento paso por los puestos fronterizos). La vertiente pacífica del istmo centroamericano está, por tanto, relativamente bien servida, tanto por la carretera Interamericana como por un segundo eje costero más reciente, realizado en aproximadamente dos tercios de sus 3 600 km de longitud potencial, mientras que la vertiente atlántica sigue muy mal conectada. En Nicaragua, por ejemplo, aún no existe una carretera asfaltada que dé servicio a toda la costa caribeña.

La malla transversal, por su parte, está compuesta por corredores interoceánicos inacabados, anunciados regularmente como inminentes pero cuya puesta en marcha se viene postergando desde hace una veintena de años.

3.1 El único corredor interoceánico plenamente operativo: el eje panameño

En sentido transversal al istmo, el único corredor interoceánico plenamente operativo sigue siendo el de Panamá, que articula canal, ferrocarril y autopista. Se distingue por un elevado volumen de actividad, pese a las amenazas de sequía que pesan sobre su funcionamiento a corto y medio plazo. En el año fiscal 2025 (1 de octubre–30 de septiembre) se registraron 13 404 tránsitos de buques, lo que supone un aumento del 19,3% respecto de 2024, aunque un nivel inferior al de 2022 y 2023, cuando se superaron en ambos casos los 14 000 tránsitos.

El canal se utiliza esencialmente para el tránsito de mercancías alógenas¹². Los flujos de costa a costa en América Central solo representan el 2,6% del volumen total, los procedentes del exterior con destino a América Central el 13%, y las exportaciones centroamericanas a través del canal menos del 5%. Los puertos situados en sus extremos, Colón (Colon Container Terminal, Manzanillo Int. Terminal y Cristóbal) y Balboa, ocuparon en 2024 el primer y el cuarto puesto entre los puertos de contenedores de América Latina¹³ y son los únicos de esta importancia en América Central. Limón-Moín, en Costa Rica, el más grande de la región fuera de Panamá apenas ocupa la 13a. posición.

Las inversiones recientes en nuevos muelles y grúas pórtico en Puerto Cortés (Honduras) y en Moín-Puerto Limón (Costa Rica)¹⁴ permitieron a estos puertos recibir, desde 2018 y 2019 respectivamente, buques

12 Estadísticas del tráfico, Autoridad del Canal de Panamá (<https://micanaldepanama.com/servicios/canal-servicios-maritimos/estadisticas-de-transito/>).

13 Movimientos de Contenedores en Puertos de América Latina y el Caribe, Cepal, 2024, https://perfil.cepal.org/es/portmovements_classic.html#

14 «Terminal de Contenedores de Moín catapultada a Costa Rica como líder portuario de Latinoamérica», La República.net, 13 mars 2019. Moín está gestionado por APM Terminals, una filial de Maersk.

super post-panamax, y elevan a tres —con Balboa desde 2006— el número de puertos centroamericanos de esta categoría, aunque su peso sigue siendo limitado a escala mundial. Colón y Balboa figuran en efecto en los puestos 41 y 50 del ranking mundial, por detrás de Los Angeles (16), Long Beach (19) y Santos (37), pero por delante de Manzanillo, en México (52). En términos generales, el tráfico de los puertos de la fachada pacífica centroamericana es más importante que el de la fachada caribeña, en relación con el auge de los intercambios transpacíficos con Asia, tanto en exportaciones como en importaciones (CEPAL, 2025).

3.2 Los proyectos de corredores terrestres o «canales secos» del Triángulo Norte

Estos corredores ambicionan conectar las fachadas atlántica y pacífica del Istmo, como ya lo hace el canal de Panamá. Como se indicó anteriormente, la lista de proyectos del RICAM incluye varios corredores interoceánicos destinados a complementar e incluso competir con el canal. El Plan Regional 2035 actualizado recoge ocho iniciativas (COMITRAN, COMIECO, COSEFIN, 2023). Se ha optado por presentar las dos iniciativas que, aunque siguen inconclusas, son las que parecen, o parecieron, más avanzadas (por su financiación, trazado definido, estudios previos o incluso avance de las obras): el corredor que atraviesa Guatemala (en una variante del trazado inicial del PPP) y el corredor que conecta El Salvador (Puerto La Unión) con la fachada caribeña de Honduras (Puerto Cortés).

Estos dos proyectos de corredores interoceánicos más avanzados se sitúan en el Triángulo Norte del Istmo y son impulsados, respectivamente, por los gobiernos de Guatemala, El Salvador y Honduras. En ambos casos, se trata de corredores terrestres, comúnmente llamados «canales secos», porque reproducen el papel de los canales marítimos convencionales y son, por consiguiente, relativamente cortos como ellos (Rodrigue, 2017). También se emplea a veces

la expresión «puente terrestre» para designar estos proyectos multimodales que enlazan dos puertos y que pueden combinar ferrocarril, carretera y oleoductos.

El corredor interoceánico de Guatemala (COINGT) aparecía como el proyecto más avanzado al comienzo de la década¹⁵, y sigue siendo presentado hoy por el consorcio responsable como «más que un proyecto de infraestructura, una visión audaz que transformará Guatemala»¹⁶. Se trata de una infraestructura multimodal de 372 km que combina carretera, ferrocarril y oleoducto, cuyo trazado está previsto entre Izabal, en la costa caribeña, y Santa Rosa, en la costa pacífica.

No obstante, este corredor logístico impulsado por Guatemala ha sufrido un considerable retraso: en 2025, las obras se anunciaron como inminentes, pero en cualquier caso la entrada en funcionamiento no se produciría antes de siete años¹⁷. El proyecto presenta la ventaja de atravesar un solo país, lo que simplifica su gestión institucional. Sin embargo, su carácter multimodal es muy ambicioso (Pastor Gómez, 2016) —al combinar infraestructuras portuarias, ferroviarias, viales y poliductos— y lo convierte en una obra sumamente costosa (7 000 millones de dólares¹⁸), sin contar los puertos que aún deben construirse en sus extremos, lo que constituye una debilidad importante.

Las primeras dificultades surgieron en el momento de su declaración de utilidad pública en 2013, con impagos en las indemnizaciones vinculadas a las expropiaciones previstas¹⁹. Ello explica el recurso actual a un mecanismo de capitalización, mencionado

15 «El corredor interoceánico de Guatemala recibe autorización para comenzar obras», *Americaeconomia.com*, publicado el 8 de octubre de 2012.

16 <https://www.coingt.com>

17 «Resurge la idea del canal seco», *Elperiodico.com*, publicado el 22 de marzo de 2017.

18 «Invertirán 7.000 millones dólares en un corredor interoceánico en Guatemala», *Investing.com*, 07 de febrero de 2025.

19 «Proyecto de Corredor Interoceánico de Guatemala detenido por falta de fondos», *Mundo Marítimo.cl*, 29 de noviembre de 2013.

anteriormente, concebido para asegurar una financiación que el Estado no puede asumir. Desde entonces, pese a los anuncios de reactivación y a la ausencia de abandono oficial, nada indica una pronta apertura de los trabajos. Gran parte de los terrenos situados en la franja de servidumbre no disponen de títulos claros o están afectados por conflictos de tenencia. Ahora bien, la gestión del suelo se perfila como un tema clave para la ejecución de las grandes infraestructuras.

Las etapas pendientes siguen siendo numerosas: tras la finalización del trazado y la cartografía precisa de las zonas de servidumbre, habrá que examinar los títulos de propiedad —o su ausencia—, identificar propietarios, arrendamientos, tierras comunales y bienes públicos, y luego resolver superposiciones, errores de linderos y títulos duplicados. Solo después podrá iniciarse la regularización administrativa, con el registro de las propiedades ante el Registro de Información Catastral (RIC) o el Registro General de la Propiedad (RGP) y la constitución de un expediente catastral legalmente reconocido. Finalmente, llegará la fase de expropiaciones e indemnizaciones, que implicará negociar las compensaciones, asegurar el pago de las indemnizaciones y transferir legalmente la propiedad al Estado o al consorcio.

Se ha puesto en marcha un proceso de mediación social con el fin de abrir el diálogo con las comunidades indígenas y los habitantes a lo largo del trazado, para negociar el uso de la tierra, los beneficios locales y los eventuales reasentamientos. Sin embargo, se desconoce qué proporción de los terrenos está hoy libre de litigio o en condiciones de entrar en fase de construcción. Los puertos situados en sus extremos registran, por ahora, un tráfico relativamente bajo, al no contar todavía con un enlace terrestre directo y consolidado entre ambos nodos portuarios.

El otro proyecto de canal seco, desahogado conjuntamente por El Salvador y Honduras, se encuentra más avanzado²⁰.

20 «Honduras ejecuta última etapa del corredor logístico "canal seco"», Carreteras Panameri-

Su ambición —una autopista de 385 km recorrible en seis horas— y su coste son más modestos que los del proyecto guatemalteco, y el gobierno hondureño ha desempeñado un papel impulsor. El tramo hondureño está terminado desde finales de 2018, con una carretera de cuatro carriles desde Goascorán, en el Golfo de Fonseca, hasta Puerto Cortés. Este puerto, situado en la fachada caribeña y concesionado a un operador transnacional, está en condiciones de recibir buques super post-panamax²¹ y participa en el programa CSI (Container Security Initiative), lo que facilita ya la entrada de contenedores en el territorio de Estados Unidos²².

La infraestructura en el lado hondureño responde, por tanto, ampliamente a los requisitos de un corredor, tanto más cuanto que las instalaciones aduaneras del puesto fronterizo de El Amatillo entre ambos países fueron modernizadas en 2022, con el apoyo de Estados Unidos, en el marco del programa Fomilenio II²³. En diciembre de 2024, el Banco Mundial aprobó, además, un proyecto de 187 millones de dólares para construir un corredor vial de 46 km en el noroeste de Honduras, que conecte la autopista CA-4, cerca de Macuelizo, con la CA-13, en Corinto, cerca de Puerto Cortés, con el fin de impulsar el comercio con El Salvador y Guatemala y reducir la congestión crónica de San Pedro Sula, principal centro económico del país.

.....
 canas, 5 de diciembre de 2018; «A ocho meses de que sea inaugurado, Canal Seco ya es una importante obra de desarrollo y generación de empleo», Prensa Oficial, Presidencia de la República de Honduras, 17 de septiembre de 2018 (<https://www.presidencia.gob.hn/index.php/in-version/4788-a-ocho-meses-de-que-sea-inaugurado-canal-seco-ya-es-una-importante-obra-de-desarrollo-y-generacion-de-empleo>)

- 21 «Puerto Cortés busca convertir a Centroamérica en un corredor logístico», Portal Portuario, 24 de octubre de 2017.
- 22 «OPC se convierte el principal puerto de movimiento de contenedores por el Atlántico tras cinco años de operaciones», El Heraldo.hn, 26 de febrero de 2019.
- 23 <https://www.mop.gob.sv/mop-y-fomilenio-ii-modernizan-paso-fronterizo-el-amatillo/>

En cambio, la ampliación a cuatro carriles del lado salvadoreño no se ha realizado en los 46 km. La falta de construcción ha paralizado la actividad del puerto, modernizado a comienzos de la década y de nuevo en 2022. Las obras de ampliación de la carretera entre La Unión y el puesto fronterizo de El Amatillo, en la frontera hondureña, constituyen el primer punto de intervención previsto en la lista de trabajos aún pendientes en este corredor —que sigue figurando como corredor n.º 7— tal como se presenta en el Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística 2035 (COMITRAN, COMIECO, COSEFIN, 2023).

En este contexto de prolongada demora del corredor, el Puerto de La Unión se enfrenta a dos problemas estrechamente vinculados. En ausencia de la autopista que debería servirle y proporcionarle un hinterland conectado, su actividad sigue siendo extremadamente reducida. El Puerto de Acajutla, más cercano a la capital salvadoreña, sigue siendo mucho más activo, y además se proyecta otro corredor a partir de ese puerto. La Unión no ha recibido ningún portacontenedores desde 2013, pese a haber sido construido para esa función²⁴ y a que el gobierno salvadoreño afirmaba, en 2005, que en el horizonte de 2015 gestionaría entre tres y cuatro veces el tráfico de Puerto Cortés²⁵.

El segundo obstáculo, a la vez causa y consecuencia de esta débil actividad, radica en que el Estado salvadoreño no ha logrado conceder la explotación del puerto desde hace diez años, pese a varios concursos públicos, hasta 2024, año en el que se firmó un acuerdo con Yilport Holding para la gestión de los puertos de Acajutla y La Unión. El terminal se encuentra así en una situación

de casi abandono, costosa de mantener²⁶ y sin un modelo económico viable. En este contexto, resulta difícil entender que las obras en el tramo salvadoreño de la autopista no sean una prioridad gubernamental, salvo por los conflictos políticos que han paralizado un tiempo la toma de decisiones²⁷.

No obstante, la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, la autoridad portuaria en el país, sigue presentando el Puerto de La Unión como una oportunidad por venir²⁸, aunque reconoce su carácter de «talón de Aquiles», porque «nunca despegó» y constituye un pasivo para el Estado: el coste de mantenimiento y el reembolso del préstamo superan los beneficios fiscales aportados por el funcionamiento de la infraestructura. A escala nacional, también sigue integrándose en el documento de planificación industrial 2025-2029 del Consejo Industrial de El Salvador, presentado al presidente Bukele el 9 de abril de 2025, con el desarrollo de una nueva zona industrial en el este del país que apostaría por la reactivación del Puerto de La Unión y del corredor seco hacia Puerto Cortés (Consejo Industrial de El Salvador, p. 22).

3.3 Un culebrón llamado canal de Nicaragua

En este panorama centroamericano, conviene, por último, recordar el fantasma de un canal nicaragüense, que constituyó un acto geopolítico aparte. Concebido como una alternativa al canal de Panamá, el proyecto de excavación de un canal interoceánico en Nicaragua no formaba parte de los proyectos del RICAM, sino que respondía a una iniciativa nacional respaldada por inversiones chinas.

24 «Cutuco opera solo al 15% de su capacidad en El Salvador», EKA la revista empresarial, 1 de febrero de 2011. En 2011, el puerto de Cutuco-La Unión operó 150.000 TEU, aunque está previsto para 1 millón; «CEPA: El Puerto de La Unión se construyó en lugar inapropiado», El Mundo.sv, 25 de abril de 2018.

25 Torres Funes J. M., «Canal seco, el negocio del siglo para El Salvador», Hablemos claro, 2005.

26 «El Puerto de La Unión, una historia de discusiones y trabas», El Mundo.sv, 8 de noviembre de 2017.

27 Los conflictos de intereses entre los dos principales partidos políticos presentes en la Asamblea, ARENA y el FMLN (Barrera Vargas *et al.*, 2013), provocaron retrasos y cierta parálisis.

28 «'Tenemos una oportunidad de oro' para que La Unión sea el próximo canal regional, afirma CEPA», ElMundo.com, 27 de agosto de 2024.

Este proyecto de canal marítimo que atravesaría Nicaragua no aparecía en la red de corredores promovida por el Proyecto Mesoamérica, pero sí se convirtió para el país en un instrumento de reposicionamiento político en la escena internacional, en continuidad con su adhesión a la Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América (ALBA), y en una señal de acercamiento a China. Para esta última, cada vez más presente en América Latina, el control de una nueva vía marítima respondía a intereses económicos y al crecimiento de los intercambios con Brasil y Venezuela. La magnitud de la obra prevista, la opacidad de los mecanismos de financiación y el papel atribuido al gobierno chino alimentaron numerosos fantasmas. Esta obra, que parecía titánica, dio mucho de qué hablar, sobre todo por las figuras de los promotores del proyecto: el jefe de Estado nicaragüense, antiguo líder revolucionario sandinista controvertido, y un millonario chino, Wang Jing, sin experiencia en obras públicas.

El proyecto también se inscribía en ambiciones históricas de Nicaragua: la obra muy documentada de J. Van der Post recoge 72 proyectos de canal en el país desde la época colonial (Van der Post, 2014). El proyecto resurgió a finales de los años ochenta. Un informe de una comisión gubernamental declaraba, en 2006, la viabilidad técnica del canal a la luz de las condiciones topográficas, geológicas e hidrológicas, así como de las tecnologías disponibles (Comisión de Trabajo del Gran Canal, 2006). Las leyes nicaragüenses 800 (2012) y 840 (2013) declararon el canal de interés nacional y fijaron su régimen jurídico, otorgando derechos exclusivos al grupo Hong Kong Nicaragua Development Investment Company (HKND), holding ad hoc creada por Wang Jing para planificar, construir y explotar el canal, dos puertos, zonas de libre comercio, un aeropuerto internacional, un oleoducto, una línea férrea y cualquier otra infraestructura considerada necesaria²⁹.

29 Ley 840, artículo 2, (<http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Gacetas.nsf/5eeaa6480fc3d-3d90062576e300504635/f1ecd8f640b8e6ce->

A pesar de una ceremonia simbólica de lanzamiento en 2014, no se llevó a cabo ninguna excavación efectiva y, desde 2015, el proyecto estaba paralizado³⁰. Hasta hace poco, sin embargo, la posibilidad de reactivar la concesión seguía siendo una amenaza recurrente. En mayo de 2024, no obstante, la Asamblea Nacional de Nicaragua revocó oficialmente la concesión otorgada a la empresa china y derogó la ley 840, mientras que la ley 800 —la ley principal que regulaba el régimen jurídico del canal y la creación de la Autoridad del Gran Canal— fue modificada por la ley 1203³¹ para anular la concesión privada y reorganizar los poderes de la Autoridad del Gran Canal. Esto significa que el proyecto de canal tal como había sido concebido, es decir, el proyecto HKND / Wang Jing, ha sido oficialmente abandonado.

Pero la idea, al parecer, no había desaparecido del todo. En noviembre de 2024, durante la XVII Cumbre Empresarial China-América Latina y el Caribe, el presidente Daniel Ortega presentó una nueva variante de canal interoceánico, que pasaría más al norte, no por el lago Cocibolca sino por el lago Xolotlán, de Bluefields a Puerto Corinto, siguiendo un trazado más largo (445 km). El gobierno también invitó, en diciembre de 2024, a socios, entre ellos rusos, a estudiar esta nueva versión. Este nuevo proyecto sigue siendo, sin embargo, muy incierto: no cuenta ni con financiación ni con un calendario conocido, ni hasta la fecha con estudios de viabilidad publicados. No obstante, señala la voluntad declarada de relanzar una forma

-
 06257b8f005bae22/\$FILE/Ley%20No.%20840.pdf)
- 30 «Canal de Nicaragua: Una megaobra que se desvanece», *Forbes.com.mx*, 6 de agosto de 2018,
- 31 Ley n°1203 de Reforma a la Ley n°800, Ley del régimen jurídico de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de creación de la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, aprobada el 08 de mayo de 2024, publicada en *La Gaceta, Diario Oficial* N°. 82 del 09 de mayo de 2024, [http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/\(\\$All\)/A033217AA25E7FE806258B-18005F1B72?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/($All)/A033217AA25E7FE806258B-18005F1B72?OpenDocument)

de ambición canalera, aunque por ahora no ofrece ninguna garantía de concreción.

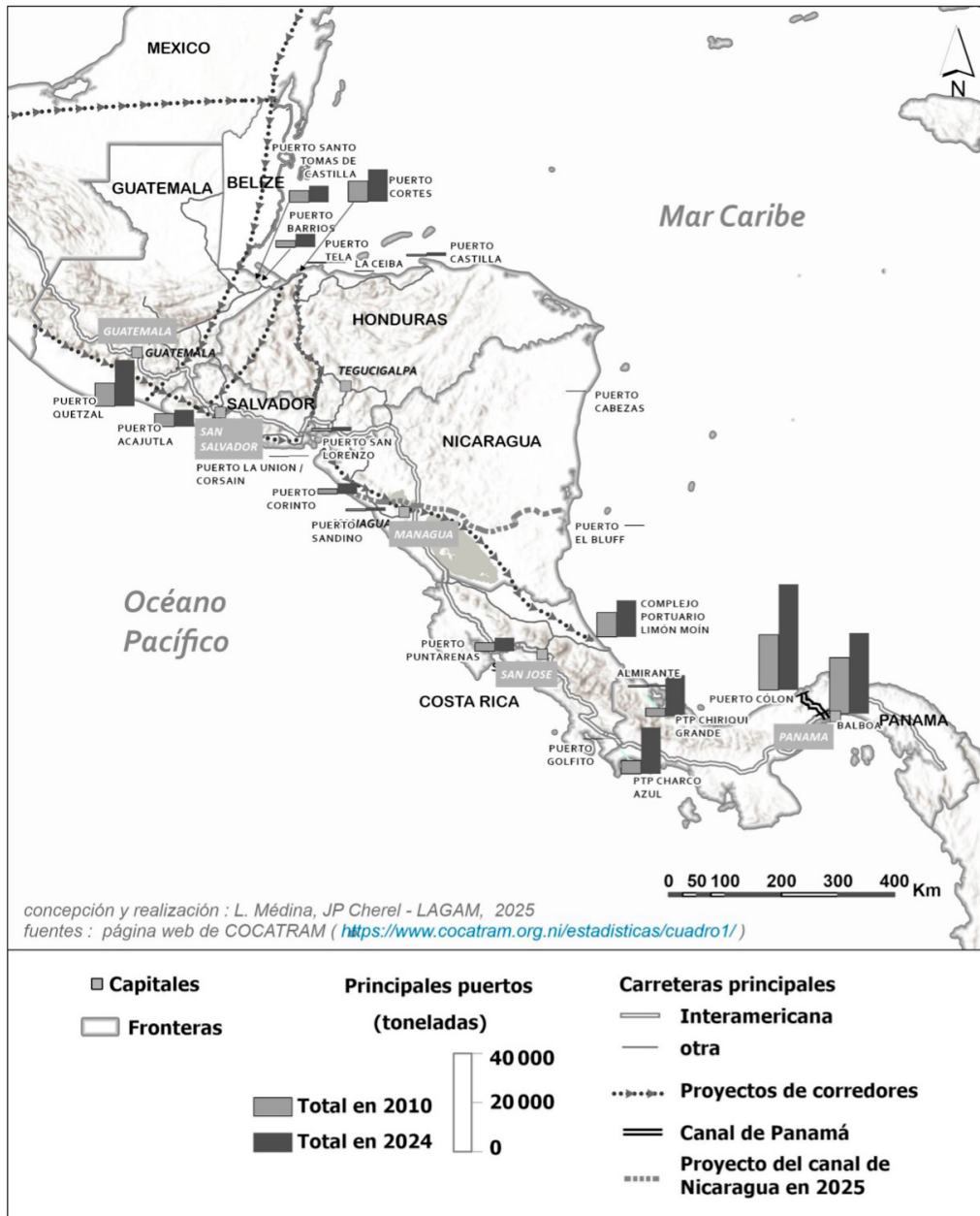
Para ilustrar esta sección, la Figura 4 presenta los principales ejes de transporte y los principales puertos actualmente en funcionamiento en la región. Se basa en los datos de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), cuyas series estadísticas disponibles en línea comienzan en 2007³². Las cifras muestran que, si se considera el conjunto de los puertos centroamericanos (sin incluir Belice), el volumen total de tráfico, medido en toneladas de mercancías, casi se duplicó en quince años (2010–2024). Los países que más incrementaron su tráfico portuario son Panamá, Costa Rica y Guatemala, pero Panamá sigue concentrando más del 50% del tráfico e incluso ve aumentar su participación del 52 al 57% en el período, lo que muestra la ausencia de un verdadero redireccionamiento de los flujos.

El listado de la COCATRAM distingue 48 terminales portuarias en América Central, que se han agrupado en 25 grandes puertos (por ejemplo, seis terminales se agrupan para Puerto Colón). También se han agregado por año, tomando 2010 y 2024, los datos presentados por trimestre. El objetivo es cuantificar la actividad portuaria para compensar la ausencia de datos sobre los volúmenes de mercancías que transitan por los ejes viales. Se observa que, pese a una evolución positiva notable en el conjunto de la región, el volumen de actividad de los puertos del norte del istmo sigue siendo limitado, lo que muestra que, hasta hoy, los corredores no funcionan realmente como tales. La sección siguiente propone un análisis de este estado de cosas en términos de políticas públicas.

32 <https://www.cocatram.org.ni/estadisticas/cua-dro1/>

Figura 4

Propuesta de desarrollo cronológico de los corredores estratégicos



Nota. Elaboración propia con base en información de COCATRAM.

4. ¿Qué visión se proyecta de los territorios centroamericanos?

En esta sección, se orienta la reflexión en tres ejes. En primer lugar, dado que los proyectos de corredores se reivindican como “corredores de desarrollo” y que la referencia a la noción de desarrollo es omnipresente, interesa discutir el modelo de desarrollo que subyace a las iniciativas estudiadas. En un segundo lugar, parece esencial cuestionar este “*mushrooming development*”, o proliferación descontrolada, a la luz de la coherencia regional de las políticas públicas. Por último, lo que llama la atención en el conjunto de los proyectos es que su viabilidad nunca se demuestra realmente, y, sin embargo, se trata también de un aspecto central que conviene interrogar.

4.1 ¿Infraestructuras portadoras de qué modelo de desarrollo territorial?

Los corredores constituyen, a la vez, políticas públicas y dispositivos espaciales concretos. Más allá de la mejora de la conectividad regional que prometen, sus promotores los presentan como motores del desarrollo económico y social para América Central. Así, el Corredor Interoceánico de Guatemala (COINGT) propone “conectar los océanos y transformar las vidas”, según la comunicación oficial del sitio del proyecto. Los discursos institucionales lo califican, además, como un “proyecto visionario que impulsa el desarrollo económico y promueve la sostenibilidad en Guatemala”.

Sin embargo, surge una cuestión esencial: ¿de qué desarrollo se trata? Los proyectos centroamericanos, justificados por nobles ambiciones de desarrollo, se inscriben hoy todos en una nueva retórica del progreso y de la inclusividad. El COINGT reivindica explícitamente un “enfoque de capitalismo inclusivo”³³ y se apoya ahora en un instrumento de gestión pública titulado Alianza Público-Privada Desde lo Local, supuestamente destinado a “hacer avanzar los intereses de los

33 <https://coingt.com/project.php>

ciudadanos rurales”, valorizando su capital, su trabajo y sus tierras al servicio del proyecto.

El concepto de *capitalismo inclusivo*, un oxímoron frecuentemente señalado, no es del todo nuevo. Surgió como un intento de reconciliar crecimiento, sostenibilidad y equidad, tras la crisis financiera de 2008, que puso de relieve las desigualdades crecientes y los límites del capitalismo tradicional. Su popularidad se vio reforzada a escala mundial por iniciativas como el *Council for Inclusive Capitalism with the Vatican* a partir de 2020. Respaldado por el Foro Económico Mundial (WEF, por sus siglas en inglés)³⁴, el BID y la CEPAL, busca reposicionar a las empresas como actores de un progreso compartido. A nivel internacional, se lanzó un llamamiento en favor de un capitalismo más inclusivo para alinearlos con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU (ODS). No obstante, esta noción suele ser criticada por su falta de consistencia y su potencial de social *greenwashing*, en la medida en que a menudo reconduce las lógicas del capitalismo neoliberal bajo un barniz ético. De manera algo cínica, los economistas también recuerdan que la desigualdad no es rentable³⁵, lo que empuja igualmente hacia una mayor inclusión.

Esta retórica de la inclusión que manejan los corredores centroamericanos puede interpretarse como un *gatopardismo*³⁶, en el sentido de que cambios aparentes encubren la permanencia de las estructuras económicas y políticas existentes. Se refiere a la idea de realizar cambios aparentes para que, en esencia, todo permanezca igual, expresión que ha sido empleada en América Latina

34 <https://es.weforum.org/stories/2018/11/que-es-el-capitalismo-inclusivo-y-por-que-importa/>

35 Ontiveros Emilio, «La desigualdad no es rentable», *El País*, 1 de mayo 2011, texto completo: <https://alde.es/blog/economia/la-desigualdad-no-es-rentable/>

36 Hay que entender, en el uso de esta palabra derivada del título de la novela del escritor siciliano Giuseppe Tomasi, Gattopardo, publicada en 1958, que se trata de “cambiar todo para que nada cambie”.

para denunciar los anuncios de reformas mexicanas (Cepeda, 2022), argentinas o chilenas. El anuncio de la organización de consultas públicas y de la indemnización de las aproximadamente 3 700 tierras afectadas por el trazado del corredor guatemalteco, por ejemplo —cuyos montos no se comunican—, sigue siendo en los hechos un ajuste cosmético, además de inevitable, que no altera la lógica central del proyecto. Puede verse en la puesta en valor de estas medidas un intento hábil, por parte de los gobiernos centroamericanos promotores de estos corredores, de reempaquetar los mismos proyectos con una imagen sostenible e inclusiva sin que se observen cambios significativos.

Estos corredores se presentan como proyectos de transformación de los territorios, pero siguen produciendo geografías desiguales del desarrollo, concentrando las inversiones y los beneficios a lo largo de ejes lineales, mientras fragmentan los territorios y dejan de lado la participación real —más allá de la simple consulta— de las comunidades locales. En México, se pudo observar una fuerte oposición local que se estructuró contra el proyecto del Corredor Interoceánico de México, parcialmente inaugurado en 2023 en el istmo de Tehuantepec, como se ha señalado en trabajos recientes que muestran los procesos de desposesión territorial y exclusión de la toma de decisiones en curso (Barrios Rodríguez, 2024; Díaz González y Urbina Bustamante, 2025). Firmado por un gran número de organizaciones locales y nacionales y articulado en torno al Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA), se publicó en línea un comunicado de denuncia que señalaba las presiones sufridas y la falta de consideración de las oposiciones locales³⁷. Al considerar el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec como parte de un proyecto más amplio de reordenación y rediseño territorial a gran escala, que incluye también el denominado Tren Maya, además de la

construcción o remodelación de aeropuertos y refinerías, Barrios Rodríguez no duda en calificar el conjunto de este megaproyecto como “mausoleo del necoceno capitalista” (2024).

Menos mediadas y estructuradas que en México, las oposiciones a los proyectos de corredores en América Central son menos importantes que las registradas frente a otros tipos de proyectos extractivistas. De los 81 casos de conflictos vinculados a proyectos extractivistas en América Central, recopilados por Bran-Guzmán en 2017, no aparecía entonces ninguna infraestructura de transporte (Bran-Guzmán, 2017). Las movilizaciones más visibles y documentadas fueron las de los años 2010, que cuestionaron la primera versión del proyecto de corredor guatemalteco en 2013 y el proyecto de canal en Nicaragua dos años después (Medina, 2019). Procedentes de distintos ámbitos, partidos políticos y plataformas de la sociedad civil, intentaban impugnar la inconstitucionalidad de los proyectos (en lo relativo a las concesiones de tierras otorgadas) y denunciaban la ausencia de consulta a los pueblos indígenas y de información proporcionada por las autoridades guatemaltecas al conjunto de las personas afectadas por el trazado del corredor, la ausencia de beneficios para las poblaciones rurales, las presiones para vender tierras y las difamaciones y amenazas contra quienes cuestionaban los proyectos. La oposición se inscribió así a veces en relaciones de fuerza locales bastante duras y generó un alto nivel de conflicto en diversas municipalidades de los departamentos implicados. En la actualidad, probablemente porque los proyectos relanzados siguen en una fase poco avanzada de implementación, pero también quizá porque las condiciones de resistencia parecen endurecerse en varios países de la región, ya no se observa una movilización específica.

Sin embargo, los proyectos actuales siguen expresando un modelo de desarrollo basado en la acumulación extractiva del capital y en las ganancias económicas a corto plazo, en detrimento de las necesidades socio-territoriales. En tal sentido, es notable que los corre-

37 <https://cemda.org.mx/comunicado-de-denuncia-sobre-el-proyecto-del-corredor-interoceanico/>

dores priorizan la movilización de mercancías y no de personas. En definitiva, estos proyectos se inscriben en una visión neoliberal renovada, en la que América Central se re-significa a través de un desarrollo fundado en la articulación de intereses públicos y privados, pero bajo un orden territorial dominado por los Estados, las grandes empresas y las instituciones financieras internacionales, un orden que excluye, en gran medida, a los actores más afectados por estas megainfraestructuras.

En este sentido, leer estos corredores desde una perspectiva extractivista, como megaproyectos, permite comprender mejor cómo se articulan, dentro de estos dispositivos, la acumulación de capital, la reconfiguración de los territorios y la producción de desigualdades espaciales. Desde esta óptica, y en el contexto del desarrollo del extractivismo en América Latina, M. Svampa (2012) propuso una caracterización del extractivismo, que pone de relieve la diversidad de la matriz extractiva contemporánea: esta no se limita a las actividades tradicionalmente asociadas a esa noción, como la minería o la explotación petrolera. Para América del Sur, la autora subraya en particular que la “inflexión extractivista” engloba también los grandes proyectos de infraestructuras impulsados por la IIRSA, ya se trate del transporte (vías fluviales, puertos, corredores bioceánicos), la energía (represas hidroeléctricas) o las comunicaciones. Los proyectos de corredores promovidos en el marco del Plan Mesoamérica participan de una lógica similar: apoyan el desarrollo de actividades extractivas al facilitar la exportación de recursos y, en ese sentido, pueden entenderse como una forma de explotación de los propios territorios centroamericanos.

Conviene también recordar que los efectos de corredores en funcionamiento observados en otras regiones del mundo no son necesariamente positivos. La literatura científica documenta los efectos locales nocivos de estas redes rápidas que a menudo “atravesan” sin “irradiar” los territorios y cuyos beneficios económicos suelen ir acompañados de

impactos discutibles para las poblaciones y los territorios atravesados, con el riesgo de producir un verdadero “efecto túnel”, frecuentemente constatado en el caso del tren o del avión, pero también de los corredores viales (Qaja y Kucaj, 2020). En teoría, estos deberían crear nodos con otras redes de carreteras secundarias y conectar mejor los centros habitados, pero a menudo se limitan a su papel de conexión internacional y resultan con frecuencia “más polarizadores que vertebradores” a escala regional (López Trigal, 2011).

4.2 ¿Planificar sin visión? La coherencia regional en cuestión

Este análisis sobre los territorios lleva a considerar cómo se integran los corredores en la región centroamericana y, en última instancia, qué revela ello sobre la manera en que se concibe el espacio regional.

En términos de ordenamiento territorial, puede leerse en este esquema de transportes una visión articulada en tres escalas de finalidades. La intención inicial de los países centroamericanos, reunidos desde la década de 1950 en el seno de la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA), era mejorar la red de transporte regional —tanto en densidad como en calidad de las infraestructuras— para facilitar los intercambios de mercancías dentro de su mercado común. Aún hoy, en América Central, el 90% de las mercancías circula por vía terrestre, pero el costo del transporte sigue siendo elevado: trasladar una tonelada de mercancías cuesta alrededor de 0,17 dólares por kilómetro, más que en África (0,13) o en los países del Norte (0,10)³⁸. La mejora de las infraestructuras y de la logística a lo largo de los corredores, en particular de los corredores longitudinales, sigue planteándose como una prioridad.

Dos finalidades adicionales han cobrado mayor importancia desde el Plan Puebla Panamá en relación con los mercados

38 Pablo Balcáceres, «La región busca la mejor ruta logística», *El Economista.net*, 3 de enero de 2018.

externos. Por un lado, la mejora de la red debe permitir evacuar mejor las producciones regionales y facilitar su exportación hacia los mercados externos. Así, el corredor interoceánico entre Honduras y El Salvador se presenta como una puerta directa de exportación hacia el Pacífico para que, por ejemplo, circulen los plátanos producidos en el norte de Honduras o en Nicaragua, que hasta ahora se embarcan por la fachada caribeña y transitan luego por el canal de Panamá. Lo mismo ocurre con el corredor guatemalteco, que sostiene que beneficiará al conjunto del Triángulo Norte del istmo al poner las producciones de los tres países al alcance rápido de los mercados de exportación mediante puertos de embarque en ambas fachadas oceánicas.

Por otro lado, la red proyectada de corredores interoceánicos debe también servir para hacer transitar mercancías alóctonas de una fachada oceánica a otra, inscribiéndose así en sistemas mundiales de corredores multimodales. Las instancias regionales manifiestan su voluntad de reforzar la función de puente terrestre: “Fortalecer la función de puente terrestre en la región centroamericana mediante inversiones en corredores estratégicos interoceánicos y regionales multimodales, fomentando el desarrollo vial, ferroviario, portuario y aeroportuario de manera sistémica” (COMITRAN, COMIECO, COSEFIN, 2023, p. 41). En un contexto de crecimiento de los intercambios marítimos, y en particular transpacíficos, uno de los objetivos centrales perseguidos en América Central en el marco de los planes regionales de transporte es ofrecer un servicio orientado esencialmente a mercancías procedentes de Asia o de la costa oeste de Estados Unidos. Estas atravesarían América Central para ser reembarcadas en la fachada caribeña con destino a Europa o a la costa este de Estados Unidos.

Tales orientaciones se reflejan en el conjunto de los proyectos examinados en las dos partes anteriores de este artículo. Como se ha señalado, sorprende el elevado

número de corredores proyectados de manera simultánea, así como la ausencia de jerarquización o priorización. La impresión que se desprende es que las instancias regionales apoyan todas las iniciativas, en todas direcciones, sin establecer orden alguno. Lo que falta de manera particularmente problemática es una visión territorial de conjunto. Los autores del informe de 2023 señalan, de hecho, la ausencia hasta ahora de una política regional integral que permita establecer prioridades estratégicas, y subrayan la escasa capacidad institucional y la insuficiencia de la financiación en materia de transportes (COMITRAN, COMIECO, COSEFIN, 2023, p. 37). Sin embargo, resulta difícil ver en qué medida este Plan Regional 2035 podría constituir de manera más convincente una “guía práctica, clara y estratégica que articula acciones a escala regional, subregional y nacional de manera coherente y coordinada”, como se afirma en la conclusión (p. 54).

Desde una perspectiva de desarrollo regional, la materialización de corredores podría, en efecto, promover la interconexión de los espacios interiores, construyendo verdaderos ejes de integración y movilizándolo la complementariedad regional. En sentido longitudinal, se trataría de mejorar las circulaciones de personas y mercancías entre los países del istmo; en sentido transversal, entre fachadas oceánicas, unos ejes de transporte más eficientes contribuirían al desbloqueo de ciertos territorios, en particular fronterizos y caribeños, que siguen estando mal conectados. Desde este punto de vista, un calendario de priorización sería sin duda necesario para concentrar las fuerzas del conjunto de los actores regionales en determinados ejes, y luego en otros, para establecer elecciones y para hacer más realista la construcción de estas infraestructuras.

Mientras la dimensión regional y la prosecución de la integración centroamericana, y más ampliamente mesoamericana, se proclaman con fuerza, la profusión de proyectos de corredores contradice ese

discurso. Revela la ausencia de una visión regional concertada y la fragilidad general de la integración centroamericana, frecuentemente subrayada (Solís Rivera, 2000; Létriliart, 2009; Rodríguez Chaves, 2015). El número de proyectos traduce una falta de coherencia regional: nunca se menciona una reflexión a escala regional. Cada corredor se presenta como el futuro eje articulador, desde la escala nacional hasta el conjunto regional. Cada país aspira a convertirse en el eje central del comercio internacional en América Central.

La impresión de falta de coordinación a escala regional es especialmente llamativa. Muestra que la integración regional funciona mal, sobre todo en términos de coherencia territorial: los proyectos no se piensan realmente a escala regional, sino dentro de una lógica de competencia constantemente renovada. Sin duda, cabe entender la voluntad de cada Estado de privilegiar una infraestructura situada en su territorio y que le reporte un beneficio directo, pero sería razonable esperar mayor coherencia por parte de las instancias regionales de integración, así como un esfuerzo de coordinación que permitiera jerarquizar los proyectos. Aunque C. E. Ferrufino destaca los avances en materia de planificación territorial en la región en el siglo XXI, así como la aprobación por parte del Sistema de Integración Centroamericana (SICA) de diferentes políticas, estrategias y agendas regionales vinculadas con la planificación del territorio, entre las cuales cita la RICAM, se desprende que esos avances conciernen sobre todo a la planificación en escalas nacionales o metropolitanas, más que a una verdadera planificación territorial regional (Ferrufino, 2021). Resulta difícil considerar la RICAM como un modelo de planificación concebido con coherencia.

El esquema de transportes que se dibuja a través de estos proyectos aparece como emblemático de la ausencia de una política pública de coherencia general en materia de planificación del territorio regional. La lógica de competencia no es exclusiva de

los proyectos de corredores, como ya se ha señalado. Létriliart (2015, p. 243), a propósito de las infraestructuras portuarias en particular, observa que “lejos de contribuir a la complementariedad de las economías locales, esta situación las pone en competencia y las lleva a buscar un beneficio nacional, en detrimento de las políticas de integración”. El SICA y el PPP no han arbitrado ni apoyado un corredor que pudiera identificarse como más viable de ejecutar —por razones financieras, políticas o de ingeniería—, con el fin de concentrar esfuerzos y financiación y dar un impulso más eficaz. Esto pone de manifiesto la debilidad de las instituciones regionales para lograr que los países se coordinen. Por el contrario, varios proyectos respaldados por el BID³⁹ terminan compitiendo entre sí. Un ejemplo de ello son los puertos de la fachada caribeña guatemalteca y hondureña: Santo Tomás y Cortés, situados apenas a un centenar de kilómetros uno del otro, son ambos identificados como cabezas de puente de proyectos de corredores interoceánicos. Ahora bien, es poco plausible que dos puertos tan próximos se desarrollen sin entrar en competencia en el contexto centroamericano, aunque pertenezcan a dos territorios nacionales distintos.

Podría sostenerse que la promoción de los corredores centroamericanos en todas direcciones responde a la visión de un regionalismo abierto, más flexible respecto de las iniciativas individuales de los países miembros. El ejemplo de la región del Gran Mekong, cuyos corredores han sido ampliamente estudiados y presentados como una realización transnacional exitosa en un contexto de regionalismo abierto, ilustra igualmente este caso. Sin embargo, se ha demostrado que el Banco Asiático de Desarrollo acompañó las iniciativas de corredores de integración apoyándose en una visión mucho más coordinada (Fau *et al.*, 2014). Aunque Fau *et al.* subrayan la participación vacilante de algunos países miembros

.....
39 «BID apuesta a logística en el Triángulo Norte», La Prensa Gráfica.com, 10 de julio de 2017.

de la zona y los efectos mitigados para las regiones fronterizas atravesadas, muestran que estas configuraciones espaciales facilitan las dinámicas de cooperación económica y permiten así a los países y a las grandes ciudades coordinarse para obtener ventajas y beneficios mutuos.

Para concluir estas consideraciones regionales, conviene evocar la visión del territorio que finalmente se desprende de estos proyectos de corredores estudiados. El territorio centroamericano aparece, en el mejor de los casos, como un recurso que cada país puede movilizar para sus propios fines; en el peor, como un impensado, lo que tiende a demostrar la visión fuertemente desterritorializada de estos planes. El territorio desaparece en sus dimensiones sociales y paisajísticas para convertirse en un espacio neutro de tránsito, dentro de “una lógica de intervención sobre el espacio compatible con los imperativos del mercado internacional”, al modo de los modelos espaciales desarrollados por geógrafos y economistas del siglo XIX. Como subraya Álvarez, “en la actualidad existe en Latinoamérica casi una omnipresencia de esa razón global en la producción del espacio geográfico” (2020, p. 136).

Sin embargo, esta concepción del territorio es interesante. Según Álvarez (2020), es reconocer al territorio como actor preponderante en el desarrollo junto a la innovación y la formación de capital social. No obstante, se traduce en un ordenamiento muy selectivo, “por actores transnacionales con intereses que no responden a las demandas locales, lo que Santos (2004) denomina una ‘esquizofrenia del espacio’” (Álvarez, 2020, p. 151). En efecto, los corredores se implantan sobre un territorio. Son ordenamientos complejos: “las políticas de los corredores bioceánicos no difieren en su análisis e implementación de otras políticas públicas, salvo que son mucho más complejas. En primer término, porque traspasan varios países o, al implementarse en un solo país, afectan varias estructuras

medianas y locales”. Se supone que deben desarrollar los territorios atravesados —ciudades, pueblos—, dinamizar puertos y zonas de actividad y producir un efecto de arrastre, bajo la idea de que contribuirán a la economía regional. Ahora bien, como se ha señalado anteriormente, es poco probable que tengan muchos efectos positivos sobre los territorios atravesados.

4.3 Una viabilidad muy incierta

Los efectos de arrastre supuestamente asociados a los corredores generan precisamente grandes expectativas de desarrollo económico para regiones rezagadas, pero la viabilidad de los proyectos, que constituye el fundamento mismo de estas costosas infraestructuras, debe cuestionarse. En esta parte, se tratará sobre todo de cuestionar la viabilidad de los corredores interoceánicos.

Los proyectos de corredores centroamericanos deben analizarse en un contexto de transformación acelerada de los sistemas de transporte marítimo. La multiplicación de proyectos transoceánicos en el continente americano se inscribe en la dinámica sostenida de los intercambios transpacíficos entre Asia y América, así como en la predominancia de los flujos este-oeste en el hemisferio norte (Martner y Pérez, 2015). La participación de Asia en el comercio mundial sigue aumentando (47,1% del comercio mundial en 2023, según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo⁴⁰). En este contexto, en el que el mercado estadounidense, y en particular la costa este, sigue siendo predominante en el continente americano, el funcionamiento de corredores de transporte multimodales que vinculen Asia con la fachada atlántica norteamericana constituye un asunto de primer orden, y se entiende que el istmo centroamericano, dada su posición geográfica, despierte interés.

Sin embargo, el examen de los corredores interoceánicos existentes muestra un sistema

40 <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/data-viewer/US.SeaborneTrade>

continental ya fuertemente competitivo y estructurado en torno a dos grandes tipos de corredores: los puentes terrestres estadounidenses y el canal de Panamá, con una clara predominancia de los primeros, que captan una parte importante de las mercancías asiáticas con destino al centro y al este de Estados Unidos, sin operar realmente como un puente terrestre de costa a costa (Martner-Peyrelongue, 2007). Los puertos de Los Ángeles y Long Beach siguen siendo las principales cabezas de puente del comercio transpacífico⁴¹. Por otra parte, el Canal de Panamá conserva una posición estratégica gracias a su oferta de tránsito totalmente acuático, volviéndola más competitiva. Su ampliación en 2016 reforzó su capacidad, aunque las recientes restricciones vinculadas a episodios de sequía han puesto de relieve su vulnerabilidad frente a las limitaciones climáticas.

En los años 2000, estas dos rutas registraban tasas de crecimiento de dos dígitos (Martner y Pérez, 2015), lo que explica las expectativas mexicanas y centroamericanas de captar una parte de esos flujos mediante la propuesta de nuevos corredores. Sin embargo, ello no está exento de problemas. En este contexto, las ambiciones centroamericanas tropiezan tanto con la consolidación de los corredores existentes como con la creciente incertidumbre que caracteriza a las cadenas logísticas contemporáneas. Para competir con estos corredores bien establecidos, sería necesario que las nuevas opciones ofrecieran ventajas en tiempo y costo. Ahora bien, los corredores existentes consolidan su posición; los puertos y los puentes terrestres estadounidenses se modernizan y distan mucho de la saturación anunciada, y el Canal de Panamá ha sido ampliado. Además, los datos de tráfico de

este último muestran que el tráfico de contenedores entre Asia y Europa es en realidad muy reducido, y transita mayoritariamente por el Canal de Suez. Esto complica las pretensiones de los proyectos de corredores, ya que el tráfico potencial estaría destinado esencialmente a la costa este de Estados Unidos, donde los puentes terrestres estadounidenses son muy competitivos.

A escala continental, estas iniciativas se inscriben en una proliferación de proyectos de infraestructuras bioceánicas. En México, el corredor interoceánico del istmo de Tehuantepec, con una historia ya antigua (Torres Frago, 2017), experimenta un renovado interés impulsado por el Estado federal. En América del Sur, los ejes de integración física desarrollados en el marco de la IIRSA siguen constituyendo los proyectos de infraestructuras, aunque su implementación continúa siendo desigual y a menudo condicionada por factores políticos, financieros y ambientales. Por último, otra forma de competencia futura, la apertura progresiva de rutas árticas, aunque estacional y todavía incierta, se vuelve una variable adicional en la reconfiguración de las rutas marítimas globales.

El desafío de los corredores centroamericanos reside así en su capacidad para proponer alternativas creíbles a las rutas existentes, en un entorno logístico marcado por una fuerte inercia de los actores a utilizar las vías ya probadas (Martner y Pérez, 2015), y, por tanto, por una concentración del tráfico. En materia de corredores, el reto que se plantea a los actores regionales consiste en proponer un sistema de transporte que sea rápido (según la Comisión Marítima Centroamericana, un máximo de 10 horas de camión de una costa a otra para ser competitivo con el Canal de Panamá, en el caso de los corredores terrestres), eficiente (a pesar del transbordo), poco costoso, y que pueda presentarse ante los transportistas como una alternativa secundaria pero competitiva. Estos objetivos parecen difíciles de alcanzar y la mayoría de los documentos accesibles

41 US Department of Transportation, 2025, <https://data.bts.gov/stories/s/iqfi-cuyv>. En 2025, el 90 % del tráfico de Los Ángeles corresponde a importaciones, y el 90 % de este tráfico se realiza con países asiáticos. (<https://ustradenumbers.com/port/port-of-los-angeles/#container-tradepartners>)

no ofrecen un análisis preciso para estimar la viabilidad económica de los proyectos (más corto no es necesariamente más rápido).

Como se indicó antes, es el costo y, sobre todo, la facilidad, sin ruptura de carga ni transbordo, lo que hace atractivo al Canal de Panamá, algo que los canales secos no pueden ofrecer. Sin embargo, trabajos recientes subrayan que la competitividad de los corredores no depende únicamente de los costos y los tiempos de transporte, sino también de la calidad de las interfaces logísticas, la fluidez de los procedimientos aduaneros y la estabilidad institucional (OECD, 2025). Desde esta perspectiva, los corredores terrestres centroamericanos siguen viéndose penalizados por las rupturas de carga, la fragmentación institucional y los déficits de coordinación entre actores públicos y privados, como se ha mostrado antes para el Puerto de La Unión.

Por consiguiente, aunque los proyectos de corredores centroamericanos continúan alimentando las estrategias nacionales de desarrollo y los discursos políticos, su viabilidad económica y su inserción en los grandes flujos internacionales siguen siendo inciertas. Su éxito dependerá menos de su capacidad para competir frontalmente con los corredores consolidados que de su aptitud para integrarse en nichos específicos o para responder a recomposiciones regionales de las cadenas de valor, en un sistema de transporte mundial cada vez más complejo y multiescalar.

En este entorno de competencia acrecentada, reforzado por el anuncio de la apertura del corredor mexicano de Tehuantepec, los discursos promovidos en América Central parecen evolucionar poco. Sin embargo, la idea de un espacio centroamericano estructurado por una densa red de corredores logísticos, atravesado por flujos intensos, resiste mal un análisis riguroso de las dinámicas del comercio regional y mundial. En consecuencia, ¿cómo explicar la persistencia de tales proyectos?

Una primera pista reside, sin duda, en su capacidad para atraer inversiones, tanto para el desarrollo de grandes infraestructuras (puertos, ferrocarriles, carreteras, aeropuertos) como para la implantación de actividades productivas. Desde esta perspectiva, los corredores pueden concebirse como “relatos movilizadores” (Kirshner y Baptista, 2023). En efecto, estas narrativas constituyen instrumentos eficaces para legitimar los proyectos, orientar los flujos de inversión hacia determinados espacios y, de ese modo, imponerse como verdaderas herramientas políticas al servicio de las élites que controlan los Estados centroamericanos en su búsqueda de financiamiento.

Más aún, los corredores aparecen como poderosos espacios imaginarios que permiten sostener proyectos políticos y estructurar formas específicas de gobernanza (Kirshner y Baptista, 2023). Siguiendo a estos autores, que se apoyan en el estudio de tres corredores transnacionales centrados en las ciudades mozambiqueñas de Maputo, Beira y Nacala, y muestran cómo estos contribuyen a la inserción de territorios africanos en circuitos mundiales de capital que reproducen lógicas extractivas, puede sostenerse que los corredores funcionan como “significantes vacíos”. Se prestan a múltiples interpretaciones, al tiempo que vehiculan ambiciones flexibles pero persistentes en materia de conectividad, competitividad e integración regional.

5. Conclusión

En este artículo se ha tratado de ofrecer una visión general actualizada del estado de avance de los corredores de transporte centroamericanos, pero también de proponer una reflexión sobre los proyectos, abordándolos no tanto desde su materialización como desde sus significados políticos, territoriales y discursivos.

En conjunto, el análisis de los proyectos de corredores centroamericanos revela una profunda brecha entre la ambición territorial que expresan los discursos de planificación

y los resultados efectivamente alcanzados. La multiplicación de iniciativas, a menudo formuladas con un lenguaje tecnocrático y orientadas por la lógica de la competitividad global, contrasta con la escasa materialización de las infraestructuras anunciadas. Este desfase sugiere que los corredores operan menos como instrumentos concretos de transformación territorial que como dispositivos discursivos mediante los cuales los Estados y los actores económicos proyectan una imagen modernizadora e integradora de la región, siendo el caso más emblemático el corredor interoceánico de Guatemala.

Más allá de la dimensión técnica de los proyectos, se ha querido destacar la centralidad de un modelo de desarrollo que continúa anclado en los principios del neoliberalismo territorial y de las lógicas extractivas, reproduciendo lógicas históricas de larga duración. Este modelo, promovido desde los organismos regionales y por los Estados, reproduce desigualdades entre y dentro de los países del istmo, consolidando a América Central como un espacio funcional para el comercio mundial en el que las realidades regionales parecen impensadas.

Finalmente, el examen de los discursos y marcos institucionales sugiere que la planificación basada en corredores refleja tanto las aspiraciones de inserción en la globalización como las limitaciones estructurales de los Estados centroamericanos para articular políticas de desarrollo regional coherentes y sostenibles. En esa tensión entre integración y dependencia, América Central continúa siendo un territorio imaginado como puente y plataforma logística, si se retoman las formulaciones del COMITRAN, pero cuya materialización efectiva sigue condicionada por la capacidad —aún débil— de transformar los proyectos en verdaderos instrumentos de cohesión territorial.

Más que preguntarse únicamente si los corredores serán finalmente construidos, sería pertinente analizar en qué medida estos proyectos son capaces de integrar dimensiones ambientales, sociales y de cohesión

territorial. Esto implica desarrollar estudios empíricos atentos a las escalas locales y a los territorios atravesados por los corredores, así como profundizar el análisis de los actores que los impulsan y de las relaciones de poder que están en juego. Tales perspectivas permitirían abrir la reflexión sobre posibles alternativas de integración territorial.

Referencias

- Álvarez, A. (2020). El Eje del Sur. Aportes para el estudio de las obras de infraestructura y las disputas territoriales en el Corredor Bioceánico Nor-Patagónico. *Revista Universitaria de Geografía*, 29(2), 133-151. <https://www.scielo.org.ar/pdf/reuge/v29n2/v29n2a06.pdf>
- Barrera Vargas S. C., Cornejo Cruz, J. M. y Hernández Alfaro, M. E. (2013). *Avances de la estrategia de conectividad vial e interoceánica en el marco de la integración centroamericana. Caso del Puerto de Cutuco, La Unión, El Salvador. Periodo 1992-2012* [tesis de licenciatura, Universidad de El Salvador]. Repositorio UES. <https://repositorio.ues.edu.sv/server/api/core/bitstreams/4c-54ce53-5729-4ee8-a73c-ad2c582a6539/content>
- Barrios Rodríguez, D. (2024). Megaproyectos de infraestructura como mausoleos del necroceno capitalista: el corredor del Istmo de Tehuantepec. *El Ágora USB*, 24(2), 651-670. <https://doi.org/10.21500/16578031.7350>
- Buller Bertuzzi F., Le Bourlegat C.-A., de Mendonça Casadei, J. (2024). Movilidad sostenible y el papel de las ciudades en la integración territorial a través del corredor de desarrollo. *Interações*, 25(1), e2514387. <https://doi.org/10.20435/inter.v25i1.4387>
- Capdepon Ballina, J.-L. (2010). Mesoamérica o el Proyecto Mesoamérica: la historia como pretexto. *LiminaR*, 8(2), 153-163. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1665-80272010000200009&script=sci_abstract

- Castilho Rossi, R. y Vasconcelos, D. B. (2023). 20 años de integração da infraestrutura sul-americana: uma análise crítica sobre a IIRSA. *Geosul*, 38(86), 428-456. <https://doi.org/10.5007/2177-5230.2023.e86913>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (1953). *El Transporte en el istmo centroamericano*. Naciones Unidas.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2004). *La integración centroamericana: beneficios y costos. Documento síntesis*. Naciones Unidas. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/db15efff-8c13-4323-86fe-98e0f5060e40/content>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2025). Informe portuario 2023-2024: señales mixtas en el comercio y los puertos y nuevas disrupciones en la logística internacional marítima de contenedores. *Boletín FAL*, 407(5), 1-26. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/f15aee63-dc86-40b4-922c-51ecc2f3f28d/content>
- Cepeda, J. A. (2022). *Gatopardismo mexicano. La infame historia de nuestra corrupción*, Debate.
- Chapman, D., Pratt, D., Larkham, P., Dickin, I. (2003). Concepts and definitions of corridors: evidence from England's Midlands. *Journal of Transport Geography*, 11(3), 179-191. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(03\)00029-2](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(03)00029-2)
- Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica, Consejo de Ministros de Integración Económica Centroamericana y Consejo de Ministros de Hacienda o Finanzas de Centroamérica, Panamá y República Dominicana. (2023). *Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística 2035*. JIA; SIECA; SICA. https://www.jica.go.jp/spanish/overseas/nicaragua/_icsFiles/afieldfile/2025/05/03/PlanMaestro2035.pdf
- Consejo Industrial de El Salvador. (2025). *El Salvador produce para el mundo: consejo industrial. El plan de desarrollo industrial más grande de El Salvador 2025-2029*. ASI. <https://elindustrial.com.sv/wp-content/uploads/2025/06/El-Salvador-produce-para-el-mundo.-Plan-de-desarrollo-Industrial-2025-2029.pdf>
- Díaz González, G. y Urbina Bustamante, J. C. (2025). Resistencia y lucha territorial: la política contenciosa de las comunidades frente al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (2018-2024). *Yei yá*, 6(1), 39-59. <https://doi.org/10.33182/yv6i1.3503>
- Fau, N., Khonphapane, S., Taillard, C. (eds.). (2014). *Transnational Dynamics in Southeast Asia. The Greater Mekong Subregion and Malacca Straits Economic Corridors*. Institute of Southeast Asian Studies Publishing.
- Ferrufino, C. E. (2021). Planificación territorial en Centroamérica en el siglo XXI: avances y limitaciones para la construcción de resiliencia. *ECA: Estudios Centroamericanos*, 76(767), 501-524. <https://doi.org/10.51378/eca.v76i767.6474>
- Grupo Técnico Interinstitucional para el Plan Puebla-Panamá. (2001). *El Plan Puebla Panamá. Iniciativas mesoamericanas y proyectos*. BCIE; BID; CEPAL.
- Hobbs, J. y Bignoli, D. J. (eds.). (2022). *Impact Assessment for Corridors: from infrastructures to Development Corridors*. The Development Corridor Partnership.
- Inostroza Fernández, L. y Bolívar Espinoza, A. (2004). Corredores bioceánicos: territorios, políticas y estrategias de integración subregional. *Análisis Económico*, XIX(41), 153-174. <https://www.redalyc.org/pdf/413/41304107.pdf>
- Inter-American Development Bank. (2006). *IIRSA: Building A New Continent: Project Information Sheets: Priority Investment Portfolio in South America*. IIRSA. <http://dx.doi.org/10.18235/0005960>

- Kirshner, J. y Baptista, I. (2023). Corridors as empty signifiers: the entanglement of Mozambique's colonial past and present in its development corridors. *Planning Perspectives*, 38(6), 1163-1184. <https://doi.org/10.1080/02665433.2023.2173636>
- Létrilliart, P. (2015). *Les Amériques du milieu*. Karthala.
- López Trigal, L. (2011). Infraestructuras de transporte en las áreas de montañas ibéricas. *Cuadernos de Turismo*, (27), 603-615. <https://www.redalyc.org/pdf/398/39820898033.pdf>
- Martner-Peyrelongue, C. (2007). Reestructuración del espacio continental en el contexto global: corredores multimodales en Norte y Centroamérica. *Economía, Sociedad y Territorios*, VII(25), 1-48. <https://doi.org/10.22136/est002007230>
- Martner, C. y Pérez J. A. (2015). Corredores multimodales internacionales articulados por los puertos mexicanos: Límites y posibilidades. *Ciencia y Mar*, 19(55), 29-50. https://cienciaymar.mx/Revista/index.php/cienciaymar/issue/view/10/ART55_3
- Medina, L. (2019). Les projets de corridors interocéaniques en Amérique centrale. Echelles et enjeux. *EchoGéo*, 49, 1-23. <https://doi.org/10.4000/echogeo.17868>
- Mikkelsen, C. A., Sagua, M. C., Lima, M. L. (2014). El concepto corredor como aporte a la comprensión del territorio. *Geografia em Questão*, 7(1), 203-222. <https://doi.org/10.48075/geog.v7i1.7816>
- OECD. (2025). *OECD Supply Chain Resilience Review : Navigating Risks*. OECD Publishing. https://www.oecd.org/en/publications/oecd-supply-chain-resilience-review_94e3a8ea-en/full-report/policy-environments-that-enable-agility-adaptability-and-alignment_b4711695.html
- Pastor Gómez, M. L. (2016, 22 de marzo). Los corredores bioceánicos del istmo centroamericano, una fortaleza geoeconómica subregional. *Documento de análisis*, 19, 1-18. https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2016/DIEEEA19-2016_Corredores_Bioceanicos_MLPG.pdf
- Qaja, B. y Kucaj, E. (2020). Transport Corridors and "Tunnel Effect" that Might Evoke. *Knowledge International Journal*, 42.3, 537-542. https://www.researchgate.net/publication/352313150_Transport_Corridors_and_Tunnel_Effect_that_might_evoke
- Rodrigue, J. P. (2017). *Geography of Transport Systems* (4.^a ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315618159>
- Sánchez, J. A. (1997). *El sector transporte para la competitividad e integración de Centroamérica*, Agenda centroamericana para el Siglo XXI. BCIE-INCAE.
- Scholvin, S. y Franco, L. (2024). ¿El corredor bioceánico como motor del desarrollo?: Desafíos enfrentados por los proveedores de servicios de transporte en Antofagasta, Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, (88), 1-19. <https://doi.org/10.4067/S0718-34022024000200115>
- Secretaría de Integración Económica Centroamericana. (1999). *El corredor logístico centroamericano: un salto cualitativo en la dotación de servicios al comercio exterior de la región*. SIECA.
- Svampa, M. (2012). El consenso de los commodities, giro ecoterritorial y pensamiento crítico en América Latina. *Revista del Observatorio Social de América Latina*, XIII(32), 15-38. <https://biblioteca-repositorio.clacso.edu.ar/bitstreams/6563d756-9056-4aa4-a01f-5bd49090ed70/download>
- Torres Frago, J. (2017). El corredor del Istmo de Tehuantepec: de los proyectos fallidos a las nuevas posibilidades para su desarrollo. *Espacios Públicos*, 20(48), 127-149. <https://www.redalyc.org/journal/676/67652755007/html>

Van Der Post, J. (2014). *El largo y sinuoso camino. Razones por las que no ha sido construido el Canal en Nicaragua*. Instituto de Historia de Nicaragua y Centroamérica (IHNCA).

Word Bank Group. (2023). *Annual report 2023*.