

Aprovechamiento del Corredor Pacífico para el comercio internacional en Centroamérica

Utilization of the Pacific Corridor for international trade in Central America

Sabino Velázquez-Trujillo^{1*}, Manuel de Jesús Alfonzo-Pérez¹, Guadalupe Velázquez-Ruiz², Renán Velázquez-Trujillo² y Elías Neftalí Escobar-Gómez¹

¹*Tecnológico Nacional de México, Instituto Tecnológico de Tuxtla Gutiérrez, Km 29020, Carretera Panamericana 1080, Boulevares, CP 29050 Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, México.*

²*Universidad Autónoma de Chiapas, Facultad de Contaduría y Administración, Boulevard Belisario Domínguez Km 1081 S/N, Terán, CP 29050, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, México.*

**Corresponding author:
sabino.vt@tuxtla.tecnm.mx*

Resumen. México debe distinguir en su plan nacional de desarrollo la integración a la región Centroamericana para lograr el aprovechamiento de los trenes que conecten los 12 polos proyectados en la zona Sur-Sureste con los 11 corredores centroamericanos identificados, para favorecer el mayor flujo de mercancías hasta lograr su integración a la economía regional centroamericana-latina e internacional para la conquista de un mundo globalizado, aprovechando la metodología indicada en esta propuesta, con su análisis correspondiente del porcentaje de variación interanual de los países Centroamericanos, permitiendo proyectar a los bienes de consumo identificados como calidad exportación, hasta generar una propuesta consolidada de los mismos, apoyados en un sistema de transporte intermodal para su aprovechamiento integral que incluya la logística urbana y de última milla, como eje de desarrollo propio.

Palabras Clave: Corredor pacífico, Transporte intermodal, Comercio internacional, Centroamérica.

Abstract. Mexico must distinguish in its national development plan the integration of the Central American region in order to take advantage of the

trains that connect the 12 hubs planned in the South-Southeast zone with the 11 identified Central American corridors, to promote greater flow of goods until achieving integration into the Central American-Latin American and international regional economy for the conquest of a globalized world, taking advantage of the methodology indicated in this proposal, with its corresponding analysis of the year-on-year percentage variation of the Central American countries, allowing the projection of consumer goods identified as export quality, until a consolidated proposal for them is generated, supported by an intermodal transport system for their comprehensive use that includes urban and last-mile logistics, as the axis of its own development.

Keywords: Pacific Corridor, Intermodal transportation, International Trade, Central America.

I. INTRODUCCIÓN

Aprovechando la ubicación geográfica que ostenta México en América Latina, resulta preponderante identificar la movilidad de productos de origen mexicano (Gobierno de México, 2025) y centroamericano, hasta Sudamérica al conectarse vía férrea para distribuir los productos de necesidad y

propios; por esta razón, resulta prioritario aprovechar los polos de desarrollo de México, para aplicar una logística de almacén y de distribución con vías de aprovechamiento integral.

Considerando a México como la segunda economía más grande de América Latina y el Caribe, después de Brasil. Centroamérica en conjunto, como la quinta economía más grande; sin embargo, atendiendo a la estimación de su población, que es de 52.8 millones de habitantes para el año 2025, indicada por el Centro de Estudios para la Integración Económica y Sistema de Integración Centroamericana. (Sieca/Sica, 2025b).

La estimación de la población de México para el año 2025, es aproximadamente de 133,367,428 de habitantes. (Gobierno de México, 2025c).

Planteándose como objetivos:

1. Desarrollar una metodología para identificar la posibilidad de conexión del corredor interoceánico con el del Pacífico.
2. Analizar el comportamiento del comercio internacional de los países de Centroamérica.
3. Integrar un esquema de comercialización internacional a través del desarrollo de América Latina, basado en el aprovechamiento de corredores; inicialmente con el de Centroamérica.
4. Contemplar la posibilidad de conexión del corredor interoceánico con la red de infraestructura de América del Norte.

Se ha promovido la integración económica en la región a través de iniciativas como el MCCA: Mercado Común Centroamericano y la Unión Aduanera; iniciativas que requieren coordinación y armonización de políticas económicas entre los países miembros, como beneficio e influencia en la gobernanza de la región.

Se busca el fomento de la participación de la sociedad civil en sus procesos de toma de decisiones y en la implementación de políticas, siendo clave el involucramiento de organizaciones no gubernamentales, academias y otros actores de la sociedad. (Gobierno de El Salvador, 2023).

Centroamérica ha basado preferentemente su modelo económico en las exportaciones, visualizándose en diversos períodos, como se observa en la Tabla 1., desde 1920 hasta 2024, distinguiéndose los productos exportados. (Pascual Del Rosario, G., 2024).

Tabla 1. Periodos y producto exportado en Centroamérica: CA. Fuente: Pascual Del Rosario, G. (2024).

No.	Período	Producto exportado
1	1920-1939	Café y banano
2	1940-1959	Café, banano, azúcar, algodón y carne
3	1960-1979	Introducción de la política de sustitución en importaciones a través del Mercado Común en CA.
4	1980-1989	Enfocado en promover exportaciones tradicionales y no tradicionales, eliminando: barreras arancelarias, promocionando el libre comercio y la inversión extranjera directa.
5	1990-2009	Método políticamente aceptable para que los países, basado en el TLC, proporcionen una ventaja comparativa y competitiva a las empresas con sede en sus territorios.
6	2000-2012	Panamá se vuelve miembro del SICA al suscribirse al Protocolo de Tegucigalpa y se adhirió al Subsistema de Integración Económica en el 2012.
7	2013-2024	El desempeño en la exportación en CA disminuyó el intercambio, afectados por el incremento del petróleo y caída de los precios en exportaciones agrícolas, aunque comercialmente algunos sectores de calidad media o alta lo posicionaron competitivamente, presentando un impacto menor sobre el desempeño total.

Los modos de transporte contemplados; consistente en sistemas de planeación unimodal requieren pasar a un sistema de planeación intermodal, movilidad y logística que permitan las bases para el desarrollo de la región, aspecto observable posteriormente en la Figura 1. (Sieca/Sica, 2023).

La metodología que se propone contempla 2 etapas que incluyen 5 fases (A, B, C, D, E), presentada a continuación en la Figura 4.; que parte desde el aprovechamiento de la infraestructura e identificación de los corredores logísticos, realizando un análisis del comercio internacional de la región con sus contribuciones correspondientes, hasta la propuesta de consolidación.

II. METODOLOGÍA

A. Fases de la metodología

La metodología contemplada está conformada por 5 fases, para atender una población aproximadamente de 185 millones de habitantes de las regiones económicas que incluye a México y Centroamérica, explicadas a continuación.

Fase A. Aprovechamiento de la infraestructura de los modos de transporte.

Esta fase contempla conformar grupos de trabajo por modos de transporte identificado; consistente en pasar de sistemas de planeación unimodal: Carretero, a un sistema de planeación intermodal de transporte: 1.

Ferrovial, 2. Marítimo-portuario, 3. Aeronáutico-aeroportuario, 4. Movilidad y logística: logística urbana y logística de última milla. Sieca/Sica. (2023), identificado en la Figura 1.

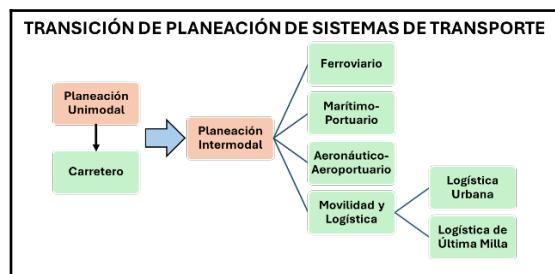


Figura 1. Grupos de trabajo en Modos de transporte
Fuente: elaboración propia.

Esta planeación primordialmente debe ser un proceso integral y sistémico; alineado a los planes regionales, Ejes políticos y objetivos nacionales e intersectoriales, como se observa en la Figura 2.; en estas capacidades se incluyen herramientas para el abordaje de la gestión de riesgo, la adaptación al cambio climático y el tránsito, entre otros.

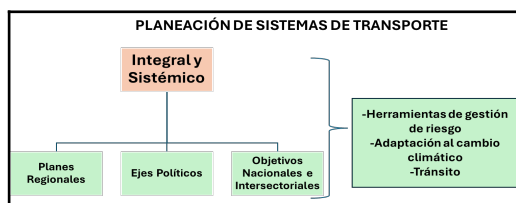


Figura 2. Pilares de la planeación y modos de transporte
Fuente: elaboración propia.

Realizar estudios de diagnóstico y propuesta sobre los marcos regulatorios e institucionales, capaces de adaptarse a las nuevas realidades y paradigmas que plantea la intermodalidad y la implementación de la política, incluyendo los planes nacionales de logística de cargas y movilidad de personas.

Dado que la temática de movilidad y logística es integral, intersectorial, multi-escalar e interinstitucional, es identificable fácilmente, que esta estructura facilita el abordaje en la constitución de Gabinetes Logísticos Institucionales (Integrado por expertos logísticos de empresas públicas, privadas y academias del país correspondiente) de la región que culmine en un Clúster Logístico Regional (Integrado por expertos logísticos por país), ver Figura 3. para su confirmación. Sieca/Sica. (2023).

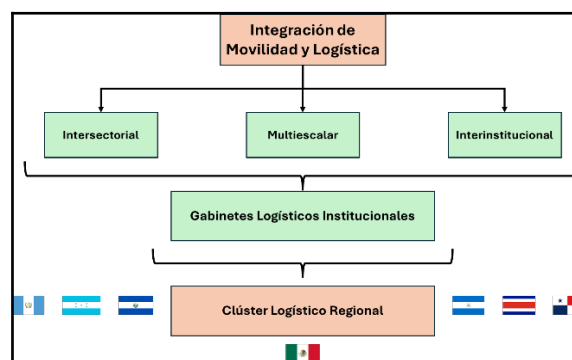


Figura 3. Integración de Clúster Logístico Regional
Fuente: elaboración propia.

Fase B. Identificación de los corredores logísticos comerciales en Centroamérica

Para conectar los corredores de México con Centroamérica se contemplan 11 corredores comerciales identificados posteriormente en la Tabla 2.; el C1 es corredor troncal de norte a sur por el litoral pacífico de Centroamérica que conecta el paso fronterizo de Tecún Umán (MX-GT) a la ciudad de Panamá (PA), cuyas principales ciudades de esta región se ubican cerca de este corredor, exceptuando Honduras; es el motor de la economía centroamericana conectando con el Canal de Panamá: ruta marítima del comercio mundial desde su inauguración el 15 de agosto de 1914, en operaciones diarias en todo el día es desde el 12 de mayo del 1963 (Autoridad del canal de Panamá, 2021).

Confirmando la localización del canal y de estos corredores con su propia simbología y claves correspondientes, observada en la figura 4. Sieca/Sica. (2023).

Se convierte en la ruta principal para el movimiento de la carga en la importación de mercancías en los países centroamericanos; aprovechando la posición privilegiada de la frontera de Tecún Umán entre México y Guatemala.

En la Tabla 2., se relacionan los corredores con su código de identificación correspondiente, localizado en la columna 3, el recorrido de los corredores en la columna 4 y las propuestas (P) con su relación en la columna 5, descritas a continuación.

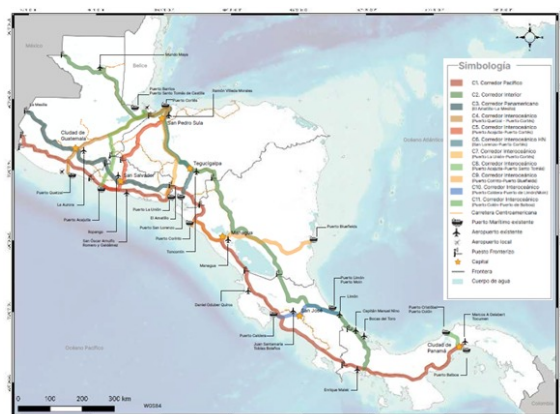


Figura 4. Corredores comerciales en Centroamérica
Fuente: Sieca/Sica. (2023).

3	Corredor Panamericano	C3	Paso Fronterizo El Amatillo (SV-HN) Paso Fronterizo La Mesilla (Guatemala-México)	P3
4	Corredor Interoceánico 1	C4	Puerto Quetzal, Guatemala - Puerto Cortés, Honduras	
5	Corredor Interoceánico 2	C5	Puerto de Acajutla, El Salvador - Puerto Cortés, Honduras	
6	Corredor Interoceánico HN	C6	Puerto de San Lorenzo, Honduras - Puerto Cortés, Honduras	
7	Corredor Interoceánico 3	C7	Puerto de La Unión, El Salvador - Puerto Cortés, Honduras	P4
8	Corredor Interoceánico 4	C8	Puerto de Acajutla, El Salvador - Puerto Santo Tomás de Castilla, Guatemala	
9	Corredor Interoceánico 5	C9	Puerto Corinto, Nicaragua - Puerto Bluefields, Nicaragua	
10	Corredor Interoceánico 6	C10	Puerto Caldera, Costa Rica - Puerto Limón/Moín, Costa Rica	
11	Corredor Interoceánico 7	C11	Puerto Colón, Panamá - Puerto de Balboa, Panamá	

P1. Desarrollar un sistema de transporte intermodal moderno que eleve la eficiencia y capacidad logística de la región para que funcione como eje de desarrollo principal que atravesará todos los países de Centroamérica. Asimismo, servirá como puerta de acceso al mercado mexicano y su industria nacional para elevar la competitividad a nivel internacional. (Sieca/Sica, 2023); (Gobierno de México, 2025b).

P2. Desarrollar un sistema de transporte carretero que favorezca el crecimiento regional del interior a través de la interconexión de los mercados productivos con zonas menos desarrolladas para utilizar los servicios de logística de última milla. (Sieca/Sica, 2023).

P3. Desarrollar un sistema regional de transporte intermodal robusto, competitivo, seguro, resiliente y redundante, que conforme la red de transporte y logística urbana para atender problemas de congestamiento. (Sieca/Sica, 2023).

P4. Reducir costos de comercialización, transporte y distribución de mercancías fluyentes en ambos extremos del subcontinente, interconectando dichos países a la cadena de valor de Europa y Asia (Solano Aguilar, G.; Navarro Alpízar G., 2024); Romero Caballero, V., 2024). Propuesta válida para los proyectos 4 al 11. (Sieca/Sica, (2023).

Tabla 2. Claves y localización de los corredores comerciales. Fuente: Sieca/Sica. (2023).

No (1)	Nombre del Corredor (2)	ID (3)	Trayectoria (4)	Propuesta (5)
1	Corredor Pacífico	C1	Tecún Umán, Guatemala - Ciudad de Panamá, Panamá	P1
2	Corredor Interior	C2	Paso Fronterizo El Ceibo (GT - MX) - Chiriquí (PA)	P2

El total de proyectos involucrados son 398, como se identifica en la Tabla 3., localizándose algunos repetidos en los 11 corredores, debido al aprovechamiento identificado en cada país involucrado; existen 27 proyectos replicados 35 veces, debido a alcance individual de cada proyecto en la región, en consecuencia, suman 374 por su importancia, abarcando un total de 8,390 Km. de recorrido, en los corredores contemplados en la región. (Cornick, J., 2024); (Sieca/Sica, 2023).

Tabla 3. Proyectos y longitud en los corredores comerciales. Fuente: Cornick, J. (2024), Sieca/Sica. (2023).

No.	Nombre del Corredor	Proyectos Involucrados	Longitud (Km)
1 - C1	Corredor Pacífico	86	2,181
2 - C2	Corredor Interior	66	2,405
3 - C3	Corredor Panamericano	36	793
4 - C4	Corredor Interoceánico 1	37	473
5 - C5	Corredor Interoceánico 2	31	523
6 - C6	Corredor Interoceánico HN	23	414
7 - C7	Corredor Interoceánico 3	31	385
8 - C8	Corredor Interoceánico 4	21	374
9 - C9	Corredor Interoceánico 5	25	521
10 - C10	Corredor Interoceánico 6	32	238
11 - C11	Corredor Interoceánico 7	10	83
Total		398 (374)*	8,390

*Notas: La suma real es 374 por su importancia, al existir repetición de proyectos en los corredores, el total es 398.

Fase C. Análisis del comercio internacional Centroamericano.

Los registros de comercio de los países de Centroamérica muestran que, en términos del valor total de las exportaciones de bienes, las economías de la región influyen al movimiento económico manifestado por la participación de éstos, expresado en millones de dólares; se observa que Costa Rica tiene la mayor exportación (19,919.8) y la menor, Panamá (964.3); sin embargo, de los rubros contemplados, se identifica que cada país participa en 2 parámetros distintos cuya suma es el 100 %, a excepción de Honduras y Panamá que no existe información para compartir con datos al cuarto trimestre del 2024, como se observa en la Tabla 4.

Tabla 4. Comportamiento de exportación por parámetros. Fuente: Cornick, J. (2024), Sieca/Sica. (2025).

(1) Gpo.	(2) Países	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
1	Costa Rica	19,919.8	65.5	33.4	1.1					
2	Guatemala	14,561.4	7.0			72.0	21.0			
3	Nicaragua	7,521.9	44.3					55.7		
4	El Salvador	6,447.6							13.4	86.6
5	Honduras	5,538.3								No existe información
6	Panamá	964.3								No existe información

Identificación de columnas: (3): Exportación (millones US) 2024; (4): % Zonas francas; (5): % Régimen definitivo; (6): Régimen de Perfeccionamiento. Activo; (7): % Exportación de territorio. Aduanero; (8): % Exportación de empresas del Decreto 29-89 (Es un decreto dirigido a empresas que contemplan dos sectores: Vestuario y textiles, y de servicios; en este caso); (9): % Exportación de Régimen Gral.; (10): % Exportación de Maquila; (11): % Exportación No maquilero.

La exportación Intra y Extra Regional, expresada en tanto por ciento, permite distinguir en Panamá el porcentaje (90.6) en la exportación Extra Regional, aunque la variación de los últimos dos años (2023 y 2024); Cornick, J. (2024); Sieca/Sica. (2025), manifiestan una variación negativa en tres países: El Salvador (0.8), Honduras (5.3) y Panamá (71.4). En este último caso se debe por la falta de producción de los minerales de cobre, causado por el cierre de la mina: Cobre Panamá. (República de Panamá, 2024). Los datos expuestos anteriormente se identifican en la Tabla 5.

Tabla 5. Comportamiento de exportación Inter y Extra Regional, en Centroamérica. Fuente: Cornick, J. (2024). Sieca/Sica. (2025).

Gpo.	Países	% variación Inter anual	Exprt. Extra Regional	Exprt Intra Regional
1	Costa Rica	+ 9.8	82.6	17.4
2	Guatemala	+ 2.6	61.0	39.0
3	Nicaragua	+ 1.9	81.9	18.1
4	El Salvador	- 0.8	47.9	52.1
5	Honduras	- 5.3	72.4	27.6
6	Panamá	- 71.4	90.6	9.4

Fase D. Consideraciones de contribución

La zona centroamericana contribuye en sus bienes de consumo mencionados por países en la Tabla 6.; los principales identificados: Camisas y camisetas (color amarillo: El Salvador y Nicaragua), bananas y plátanos (color verde: Guatemala, Honduras y Panamá), azúcar (color lila: El Salvador y Guatemala) y café (color celeste: Guatemala, Honduras y Nicaragua). Incluyendo a esto los porcentajes altos de exportación como instrumentos de medicina (Costa Rica) y oro (Nicaragua). (Cornick, J., 2024); (Sieca/Sica, 2025).

Tabla 6. Bienes de consumo en CA. Fuente: Sieca/Sica. (2025).

No.	País	Principales Bienes de Consumo de Exportación Extrarregional
1	Costa Rica	Instrumentos de medicina (41.2%); aparatos de ortopedia (10.1%); piñas y otros frutos (8.3%)
2	El Salvador	Camisas y camisetas de punto (15.6%); suéteres, chalecos y artículos similares, de punto (10%); azúcar (7.8%)
3	Guatemala	Bananas y plátanos (12.8%); café y sucedáneos del café (10.3%); azúcar (8.2%)
4	Honduras	Café (29.7%); bananas y plátanos (12.5%); aceite de palma (7%)
5	Nicaragua	Oro (22%); camisas y camisetas de punto (12.7%); cables y conductores para electricidad (12.3%); café (8.2%)
6	Panamá	Bananas y plátanos (18.2%); crustáceos refrigerados (12%); pescado fresco o refrigerado (6.9%)

Fase E. Propuesta de consolidación

Aprovechando los bienes de consumo en los países productores, expuesto en la Tabla 6., y el comportamiento en las exportaciones en Centroamérica que ascienden en USD 55, 053.1 millones, experimentaron una ligera disminución interanual del 0.8 % y que las importaciones, totalizan USD 112, 391.4 millones, registraron un incremento del 2.2 %, comparándolo con el 2023. (Sieca/Sica, 2025); (Sieca, 2024).

Lo expuesto anteriormente concede la oportunidad a la región de incrementar las exportaciones (Sieca, 2024) para revertir el déficit comercial presentado hasta hoy, aprovechando la infraestructura a futuro.

1. Para el proyecto interoceánico como una continuidad de los 4 corredores estratégicos de México: Tren Maya, línea FA, Corredor interoceánico (línea Z), y Línea K., mencionado por: Sabino Velázquez-Trujillo, Manuel de Jesús Alfonso-Pérez, et al. (2024).

2. Integración de los 11 corredores del pacífico localizados en Centroamérica para el desarrollo de la región.
3. Fomentar la comercialización global en la región

Para entender la integración de las fases expuestas de esta inquietud, se distingue con mayor claridad en la Figura 5.

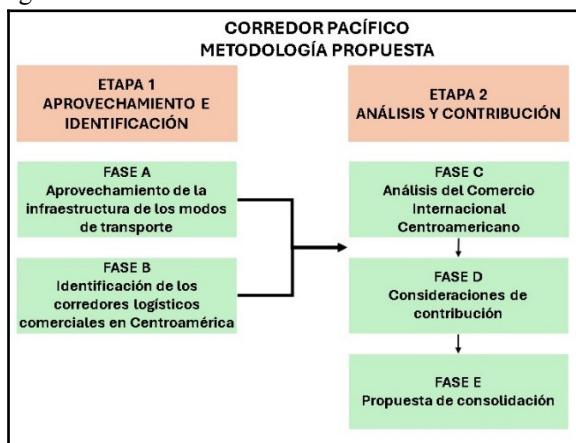


Figura 5. Etapas y fases de la metodología propuesta para el corredor pacífico. Fuente: elaboración propia.

III. CONCLUSIONES

Aprovechando el corredor interoceánico se propone una metodología que permita la conexión con Centroamérica hasta Panamá, a través de las cuatro propuestas indicadas en la tabla 3., que incluyen los 11 corredores del pacífico, mediante la infraestructura ferroviaria propuesta.

Contemplando la variación interanual distinguida y señalada en la tabla 5, presentando un comportamiento negativo en los países: El Salvador, Honduras y Panamá, es oportuno aprovechar la propuesta de infraestructura del proyecto interoceánico en la región, expuesta en esta inquietud, para que se logre revertir y convertirla en positivo, para su beneplácito regional al recorrido de 8,390 kilómetros.

Con la construcción del ramal férreo que une la línea “K” con la ciudad de Tecún Umán: Guatemala a Panamá, nos permite la libertad de aprovechar la interconexión ferroviaria con Sudamérica mediante los proyectos siguientes. (Americas Market Intelligence. 2025):

1. Corredor Bioceánico Capricornio en Sudamérica, que incluye Brasil-Chile.
2. Corredor Ferroviario Norte-Sur en Brasil
3. Hidrovía Paraguay-Paraná

En México, es oportuno desarrollar y aprovechar las conexiones de:

1. Coatzacoalcos-Cd. De México-Lázaro Cárdenas
2. Cd. De México-Tepic, pasando por Querétaro, Irapuato y Guadalajara.
3. Cd. De México-Querétaro-San Luis Potosí-Salttillo-Monterrey-Nuevo Laredo.
4. Salina Cruz-Lázaro Cárdenas-Mazatlán-Guaymas-Hermosillo-Nogales.
5. Mochis-Creel Chihuahua- Cd. Juárez

Favoreciendo el gran volumen causado por el libre comercio de artículos, permitirá fortalecer una economía a escala creciente, encaminada al movimiento económico globalizado, causado por la movilidad de bienes en la zona, permitiendo el incremento del uso de las líneas férreas motivado por el estímulo fiscal. (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 2025).

Contemplando el movimiento de mercancía transportable expuesto en el presente artículo, es indudable que demandará un potencial de servicios propiciado por la dinámica de productos en la región, activando un movimiento propiciado a los diferentes sectores de la capacidad productiva: agrícola, minero, entre otros; requiriendo una infraestructura digital robusta y confiable, que ofrezca herramientas esenciales para las operaciones requeridas en la región. (Cepal, 2024).

REFERENCIAS

- Cepal. (2024). Perspectivas del comercio internacional de América Latina y el Caribe 2024. Ed. Naciones Unidas.
- Cornick, J. (2024). La integración económica centroamericana: retomando el dinamismo negociador. Ed. Banco Interamericano de Desarrollo. Sector de integración y comercio.
- Gobierno de El Salvador. (2023). Estudio comparado de los procesos de integración europeo y el proceso de integración centroamericana. Editor: Oscar Martínez Peñate, San Salvador, El Salvador CA.
- Gobierno de México. (2025). Plan México: Estrategia de Desarrollo Económico Equitativo y Sustentable para la Prosperidad Compartida. Primera publicación en borrador. Ed. Gobierno de México.

Gobierno de México. (2025b). Plan México: Estrategia de Desarrollo Económico Equitativo y Sustentable para la Prosperidad Compartida. Primer borrador; completo. Ed. Gobierno de México.

Presidencia de la República. (2025). Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030. Gobierno de México.

Romero Caballero, V. (2024). El proceso de integración centroamericana en la actualidad en el marco de las relaciones Unión Europea-Centroamérica. Revista Electrónica Iberoamericana, (REIB). España.

Sieca/Sica. (2025); Monitor del comercio de bienes de centroamérica, Cuarto trimestre 2024. Ed. SIECA Centroamérica.

Sieca/Sica. (2023). Plan maestro regional: de movilidad y logística 2035. Ed. JICA. Agencia de cooperación internacional del Japón.

Sieca. Secretaría de Integración Económica Centroamericana. (2024). Informe económico Regional 2023-2024. Sieca.

Sieca/Sica, (2025b). Estado actual de la integración económica centroamericana 2025, Ed. SIECA Centroamérica. Ciudad de Guatemala, Guatemala.

Solano Aguilar, G. Navarro Alpízar G. (2024). China-Taiwan en el istmo centroamericano: Retos geopolíticos del regionalismo y de la gobernanza en el SICA. Universidad de Colima, México.

Velázquez-Trujillo, S.; Alfonzo-Pérez, M J.; et al. (2024). Ordenamiento Territorial en el aprovechamiento de movilidad de productos en la zona Sur-Sureste de México con Centroamérica. (2024). *Advances in Engineering and Innovation - NÚMERO ESPECIAL*.

Páginas electrónicas/Artículos

Americas Market Intelligence. (2025). The 2025 Logistics ecosystem in Latin America. Ed. Americas Market Intelligence, USA. Recuperado de <https://americasmi.com/insights/latin-america-logistics-2025/>

Autoridad del canal de Panamá. (2021). Historia en Imágenes: 107 años del canal de Panamá, Ed. ACP. Recuperado de <https://pancanal.com/historia-en-imagenes-canal-de-panama/#:~:text=12%20DE>

[%20MAYO%20DE%201963,los%20tr%C3%A1nsitos%20por%20el%20Canal.](#)

Gobierno de México. (2025c). Proyecciones de población. Ed. Gobierno de México. Recuperado de <https://datos.gob.mx/dataset/proyecciones-de-poblacion>

República de Panamá. (2024). Resolución de gabinete No. 19. Ed. Ministerio de la presidencia de la República. Recuperado de <https://www.gacetaoficial.gob.pa/pdfTemp/29978/103218.pdf>

Pascual Del Rosario, G. (2024) Característica de los productos y servicios que exporta e importa Centroamérica en el contexto de la globalización y el comercio internacional. Cuadernos de Coyuntura julio-diciembre 2024, ISSN L 2710-7744. Pp.60-79. DOI: <https://doi.org/10.48204/J.cc.n2.a5284>.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público. (2025). Corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec: Los polos de desarrollo para el bienestar. BANOBRAS. Recuperado de <https://www.proyectosmexico.gob.mx/ppp03-ciit/#toggle-id-1>