

LA MEGARREGIÓN TEXAS-NORESTE DE MÉXICO, EL EJE WINNIPEG-MEGARREGIÓN DE LOS GRANDES LAGOS Y EL CORREDOR T-MEC

A MEGARREGIÃO TEXAS-NORDESTE DO MÉXICO, O EIXO WINNIPEG-MEGARREGIÃO DOS GRANDES LAGOS E O CORREDOR T-MEC

*Juan Manuel Sandoval Palacios**

*Marcela Orozco Contreras***

Nos interesa mostrar cómo se están configurando las Zonas Específicas de Intensa Acumulación (ZEIAs) de la Megarregión Binacional Texas-Noreste de México y el eje Winnipeg-Megarregión de Los Grandes Lagos, considerando la ciudad de Chicago como punto neurálgico de dicho eje. Ambas ZEIAs serán articuladas por medio del Corredor T-MEC. A nivel teórico, nos cobijamos en la perspectiva teórica del capitalismo global elaborada por William I. Robinson y en los avances conceptuales que los autores han desarrollado en el Grupo de Trabajo Fronteras, Regionalización y Globalización de CLACSO para explicar la conformación de ZEIAs y espacios globales para la expansión del capital transnacional en el continente americano. Consideramos que la formación de megarregiones y el reciente fortalecimiento de la infraestructura física en los países de América del Norte que las articula, son resultado de un proceso histórico que inició con la reestructuración del sistema capitalista en la década de 1970.

PALABRAS CLAVE: Megarregiones. Zonas Específicas de Intensa Acumulación. América del Norte. TLCAN/T-MEC. Espacio global de la frontera México-Estados Unidos.

Mostramos como se estão configurando as Zonas Específicas de Intensa Acumulação (ZEIAs) da megarregião binacional Texas-Nordeste do México e o eixo Winnipeg-Megarregião dos Grandes Lagos, considerando nele a cidade de Chicago como ponto neurálgico. Essas duas ZEIAs serão articuladas pelo Corredor T-MEC. Nosso ponto de partida no nível teórico é a perspectiva teórica do capitalismo global de William I. Robinson e os avanços conceituais que os autores desenvolvem no Grupo de Trabalho Fronteiras, Regionalização e Globalização do Conselho Latino-Americano de Ciências Sociais (CLACSO) para explicar a conformação de ZEIAs e espaços globais para a expansão do capital transnacional no continente americano. Consideramos que a formação de megarregiões e o recente fortalecimento da infraestrutura física nos países da América do Norte que os está articulando são resultado de um processo histórico que iniciou com a reestruturação do sistema capitalista nos anos 1970.

PALAVRAS-CHAVE: Megarregiões. Zonas Específicas de Intensa Acumulação. América do Norte/T-MEC. Espaço global da fronteira México-Estados Unidos.

INTRODUCCIÓN

Con la renegociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), a fines de la década de 2010 y principios de la de 2020, convertido ahora en Tratado México-Estados Unidos-Canadá (T-MEC), se dio un paso más en la vinculación de regiones geoestratégicas de Canadá-Estados Unidos y de Estados Unidos-México, esbozadas ya desde las negociaciones del TLCAN a principios de la década

de 1990 y que serán articuladas por medio del Corredor T-MEC que pretende conectar la Cuenca del Pacífico con la costa Este de Estados Unidos. El proyecto de inversión de este corredor se anunció por primera vez en el año 2020 y el Plan Maestro se dio a conocer a principios de 2021. La empresa a cargo de dicho proyecto es el Grupo Caxxor (Caxxor Group), un conglomerado transnacional de origen mexicano que impulsa proyectos de infraestructura, financia a grandes empresas y gobiernos y puede también asesorar durante el proceso de inversión.

La renegociación del TLCAN (o NAFTA por sus siglas en inglés), que comenzó en 2017 entre Estados Unidos, México y Canadá, a más de 20 años de su existencia, es parte de los mecanismos que el capital transnacional y sus

* Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH). Av. San Jerónimo, #880, San Jerónimo Lídice, Magdalena Contreras. C. P. 10200. Magdalena Contreras – Ciudad de México – México. juanmanuel.san.pal@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-8621-1877>

** Facultad de Economía/UNAM. Avenida Universidad 3000, Ciudad Universitaria. Circuito Escolar. Ciudad Universitaria. Coyoacán, C.P. 04510. Coyoacán – Ciudad de México – México. fesamaroc@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0003-3236-5701>

agentes – la Clase Capitalista Transnacional (CCT) y las instancias que conforman el incipiente Estado Transnacional (ET)¹ –, han venido impulsando, en función de los intereses de la primera, en una nueva etapa del capitalismo – que es la actual fase global del modo de producción capitalista. Esto ocurre en el marco de la crisis global tanto económica como de legitimidad de los Estados nacionales en la que se encuentra inmerso el capitalismo global desde hace varias décadas, y en particular la crisis de 2008-2009, en busca de salidas y soluciones a la misma para encontrar nuevas áreas de inversión o incrementando las ya existentes en otras áreas (Robinson, 2022, p. 7-22, 54-69).

Se requería la apertura de estas áreas y su ampliación formalizadas por medio de una nueva generación de tratados y alianzas de libre comercio y de inversión – como el Tratado TransPacífico (TPP), el fallido Tratado TransAtlántico, la Alianza del Pacífico y otros – para lo cual se hizo necesario ahondar reformas estructurales de nueva generación (energéticas, laborales, en telecomunicaciones, etcétera) (Orozco, 2023b). La negociación de estos nuevos tratados y de las reformas estructurales se inicia a partir de 2012, después de que la principal solución a la crisis global mencionada fue profundizar las medidas llamadas neoliberales que comenzaron en las décadas de 1970 y 1980, estableciendo por parte de los Estados nuevas normas y mecanismos de regulación y desregulación, para eliminar obstáculos a la producción y al comercio que permitieran tanto mayores competencias como asegurar al capital, no sólo productivo sino también al especulativo, la valorización de enormes sumas obtenidas en el proceso de acumulación de capital (Ghiotto, 2023; Orozco, 2023b, p. 61).

Ghiotto (2023, p. 31-32) plantea que los Estados firman Tratados de Libre Comercio (TLCs) en su necesidad de atraer el capi-

tal global hacia sus territorios, reduciendo sus funciones regulatorias y comprometiendo su capacidad de intervenir en el espacio nacional frente al trabajo en situación de crisis de gobernabilidad. La y el autor del presente trabajo, sin embargo, concordamos con Robinson (2013) de que éste es precisamente el papel de los Estados transformados, dentro de las instancias que forman parte del mencionado incipiente Estado Transnacional.

Ghiotto (2023) muestra cómo el TPP es el que más expresa la crisis del 2008, por las prerrogativas extraordinarias otorgadas al sector financiero y el empuje hacia la modernización de los aparatos regulatorios estatales. Actualmente, dice la autora, la expansión del andamiaje jurídico no se produce de un modo extensivo (geográficamente), sino *intensivo*. Así, “los nuevos TLC empujan la modernización de los Estados, generando la adaptación de los aparatos burocráticos según la necesidad de expansión del capital” (Ghiotto, 2023, p. 39). Se trata, concluye la autora, de “una modernización masiva vía este tipo de TLC que impacta en la creación de administraciones más eficientes desde la óptica de la acumulación” (Ghiotto, 2023, p. 39).

Pero consideramos que esta profunda crisis también ha tenido como salida la guerra comercial entre Estados Unidos y China en una feroz competencia por los mercados globales; y también guerras y conflictos bélicos, incrementados a partir de la invasión de Crimea por parte de Rusia en 2014, y de Ucrania en 2022, lo que, junto con muchos otros conflictos en África, Medio Oriente, Asia y en América Latina, por medio de la guerra contra el narcotráfico y la delincuencia organizada, ha llevado a una escalada en la carrera armamentista encabezada por Estados Unidos con extraordinarias ventas de armas durante la Era Trump a Arabia Saudita, Corea del Sur, Japón y otros países (Sandoval, 2020), y a partir de 2022 a Ucrania y de 2023 a Israel, contribuyendo con ello a la acumulación militarizada y a la conformación del Estado Policiaco Global (Robinson, 2020).

¹ Banco Mundial (BM), el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Foro Económico Mundial de Davos, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), la Organización de Naciones Unidas (ONU) y sus diversas instancias así como los Estados nacionales transformados (Orozco, 2023b).

Hay una correlación entre el surgimiento del proceso de globalización y las transformaciones que ello supuso, que se manifestaron en la detonación de una serie de crisis a partir de la transnacionalización de la producción y la prioridad que se da a la facilitación de la movilidad del capital, gracias a la revolución científico-tecnológica de esas décadas mediante el internet (Orozco, 2023a). Siguiendo a Robinson (2013), Orozco (2023a, p. 15-16) dice que

[...] estos cambios no fueron menores pues, a través de una serie de acontecimientos concatenados, se operó un cambio fundamental en el modelo de desarrollo instrumentado en los países que trasladó la circulación de ganancias de los mercados nacionales y el mercado internacional hacia un mercado verdaderamente global en el que el capital transnacionalizado, ya fuera comercial o financiero, tomó las riendas del sistema político, económico, comercial, financiero y social en el mundo.

Observar estos cambios bajo una óptica global en la que consideramos el todo y las partes bajo una dinámica dialéctica nos permite enfatizar el análisis en el funcionamiento del sistema capitalista, mucho más allá del simple surgimiento del neoliberalismo.

En síntesis, Orozco también contextualiza estos cambios mencionando algunos eventos económicos, políticos y sociales relevantes, que dan cuenta de la transición en diferentes etapas a una época cualitativamente distinta en el desarrollo del sistema capitalista en la que la movilidad del capital se concretó en la suscripción de tratados de libre comercio y acuerdos de promoción y protección de inversiones.

Enmarcado en el análisis anterior, el objetivo de este trabajo es mostrar cómo, para salir de la profunda crisis de 2008-2009, en América del Norte los agentes del capital transnacional impulsan mecanismos establecidos desde la creación del TLCAN – como corredores económicos transfronterizos o megarregiones binacionales – para facilitar la nueva ola de expansión de dicho capital y son retomados en el T-MEC. Para ello, tomamos como estudios de caso la Megarregión Texas-Noreste de México (Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas) y el eje Winnipeg-Megarregión de Los Grandes Lagos,

considerando la ciudad de Chicago como un punto neurálgico de dicho eje, mismas que definimos como Zonas Específicas de Intensa Acumulación (ZEIAs). Ambas ZEIAs serán articuladas por medio del denominado Corredor T-MEC que consiste en un corredor ferroviario que arranca en la ciudad de Winnipeg y tendrá salida hacia la Cuenca del Pacífico mediante un nuevo puerto de aguas profundas en Mazatlán, Sinaloa, en el Noroeste de México. Desde un nuevo centro logístico en Winnipeg, saldrán los productos que se juntarán con otros de Chicago, los parques industriales de Texas-Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas (incluyendo los de la nueva gigaplanta automotriz de Tesla que se establecerá en Monterrey) y de nuevos parques industriales a lo largo de los estados de Coahuila, Durango y Sinaloa. Se estima que la construcción del Corredor T-MEC será de 15 años, distribuidos en un total de cinco etapas de desarrollo.

EL TLCAN Y LA RECONFIGURACIÓN DEL MAPA ECONÓMICO DE AMÉRICA DEL NORTE EN EL CAPITALISMO GLOBAL

Entre los años 1987 y 1988 se realizaron las negociaciones de un Tratado de Libre Comercio entre Canadá y Estados Unidos, cuyo eje fundamental fue el energético (petróleo y gas), pues Canadá es poseedor de grandes recursos. Un aspecto clave de este tratado fue que Canadá estaba obligado a proveer petróleo a la reserva estratégica de Estados Unidos, aunque el primero tuviera algún tipo de contingencia.

La negociación de un tratado binacional entre México y Estados Unidos comenzó en 1991, aunque pronto se sumó Canadá para conformar un tratado trinacional. En la Red Mexicana de Acción frente al Libre Comercio (RMALC), que surgió en ese mismo año², nos dimos a la tarea de analizar dicho tratado en

² Ambos autores somos miembros de la RMALC hasta hoy.

todas sus facetas, descubriendo que para la Casa Blanca se trataba de una cuestión de seguridad nacional tener un vecino estable en el sur mediante el control económico y político, al que se sumaría el aspecto militar años después, hasta llegar a formar parte del Comando Norte y de su Ejército Norte, un ejército en proceso de transnacionalización en su avance a otras regiones de América Latina (Sandoval, 2023a).

El TLCAN implicó la formalización de un nuevo mapa económico en América del Norte, que se había estado configurando, de facto, desde la segunda mitad de la década de 1970, cuando la crisis estructural llevó a los diversos agentes del sistema capitalista (Banco Mundial, Fondo Monetario Internacional, Banco Interamericano de Desarrollo, grandes corporaciones multinacionales industriales y comerciales y gobiernos de los países industrializados) a impulsar una reestructuración económica (Kolko, 1988), que dio paso a la nueva fase del capitalismo mundial, la del capitalismo global (Robinson, 2013). A México, que hasta entonces había sido considerado como parte de América Central (*Middle America*) e incluso de América del Sur (*South America*) en diversas instancias estadounidenses (principalmente académicas), se le vinculó a un nuevo mapa donde el *reordenamiento territorial* estaba basado en las *vocaciones territoriales* y en las *ventajas comparativas regionales* (Mapa 1).

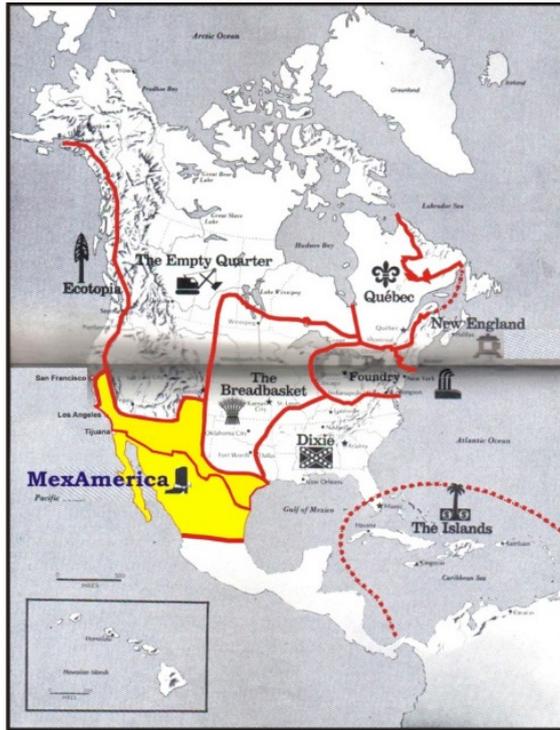
Durante el gobierno del ex presidente Ronald Reagan (1980-1984), se impulsó, como parte de la nueva estructura económica global, la fragmentación y dispersión de los procesos productivos en diferentes regiones del planeta creando nuevas cadenas de ensamble y acumulación global, todo ello, apoyado por la movilidad del capital y de las finanzas que pueden trasladar cualquier monto a cualquier parte del mundo en instantes por medio de internet (Robinson, 2013). Muchas industrias, principalmente la automotriz, la siderúrgica y otras trasladaron procesos productivos y de

ensamble totalmente automatizados y robotizados, a la franja fronteriza de México con Estados Unidos; al mismo tiempo se creaban nuevos complejos industriales de punta (electrónicos, aeroespaciales, biomédicos, etcétera) en dicha franja para la producción de bienes de alta tecnología con alto valor agregado vinculados con el Complejo Industrial Militar, los cuales, junto con otras industrias de defensa establecidas a lo largo de las costas del Atlántico y del Pacífico, crearon un perímetro a lo largo de ambas costas y de los estados del sur, principalmente los fronterizos con México, al cual Markusen y otros autores (1991) denominaron como el Cinturón de Industrias de Armamentos (*Gun Belt*) (Mapa 2).

A principios de la década de 1980 se comenzó a crear, en la región denominada Mexamérica, un *Espacio Global para la Expansión del Capital Transnacional en la Frontera México-Estados Unidos*, mediante la mencionada localización de procesos fragmentados de producción industrial y de creación de nuevos complejos industriales, los cuales fueron acompañados de una escalada de “securitización” y de militarización de toda esa región, bajo el supuesto de detener la inmigración irregular, el narcotráfico y el terrorismo, cuando en realidad estaban estableciendo un control militar sobre una región geoestratégica, dentro del nuevo mapa económico de América del Norte (Sandoval, 2017).

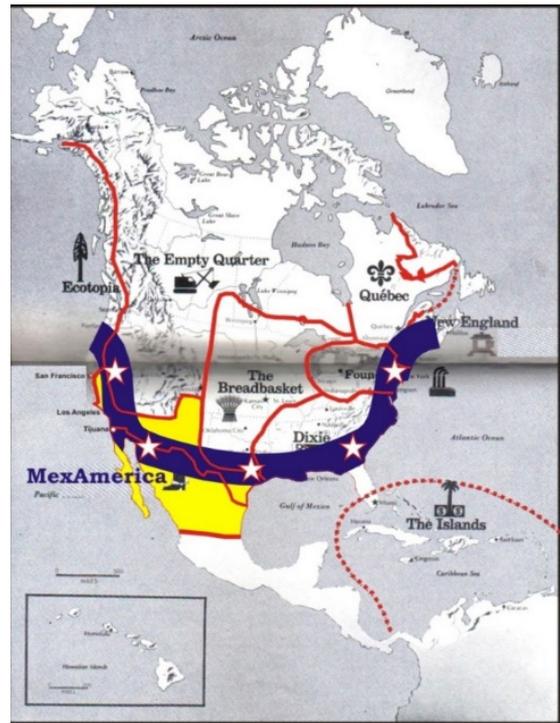
Una vez firmado el tratado de libre comercio entre Estados Unidos y Canadá y el comienzo de las negociaciones para el tratado de libre comercio entre Estados Unidos y México, al que se integró Canadá, se establecieron varias regiones transfronterizas o corredores económicos de América del Norte *de facto*, a partir de la configuración que éstas habían venido desarrollando históricamente, tanto a lo largo de la frontera entre Estados Unidos y Canadá, como entre Estados Unidos y México, así como del mapa que consideraba las regiones a partir de sus *vocaciones territoriales* y *ventajas comparativas regionales* (Mapa 3). Pero con la firma y

Mapa 1 – Mexamérica y la Nueva Economía de América del Norte



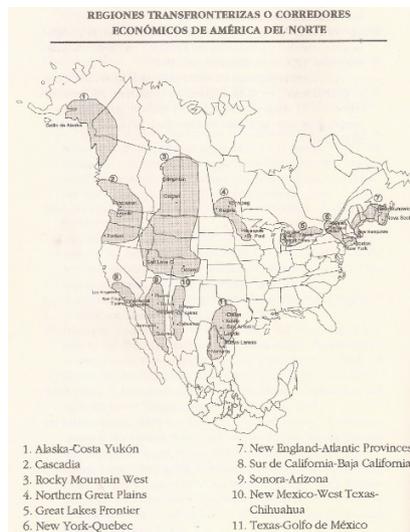
Fuente: Garreau (1982), mapa modificado por Alfonso Velasco Hernández.

Mapa 2 – Mexamérica y el Cinturón de las Industrias de Armamentos (Gun Belt)



Fuente: Garreau (1982) y Markusen y otros autores (1991), mapa modificado por Alfonso Velasco Hernández.

Mapa 3 – Regiones Transfronterizas o Corredores Económicos de América del Norte



Fuente: Swanson (1994 apud Wong González, 1957, p. 52), mapa adaptado.

Mapa 4 – Regiones Económicas Transfronterizas formalizadas en América del Norte



Fuente: Swanson (1994 apud Wong González, 1957, p. 54), mapa adaptado.

puesta en vigor del TLCAN, algunas de estas regiones transfronterizas fueron formalizadas *de iure* para impulsar su desarrollo a partir de la creación o ampliación de la infraestructura necesaria para la expansión del capital transnacio-

nal (Mapa 4). Las otras regiones transfronterizas se formalizarían posteriormente en las siguientes tres décadas, a partir del siglo XXI, en función del avance del capitalismo global en América del Norte, y de otras regiones del planeta,

de infraestructura para la extracción de bienes naturales y su transportación a los primeros como insumos de producción industrializada y/o para su comercialización en los mercados globales (Orozco, 2020).

Para explicar cómo se forman los EGECT, articulamos diversos elementos que empujan para formar un determinado tipo de acumulación: desde políticas públicas de los más variados tipos expresadas a nivel global, regional o nacional – con carácter o alcance federal, estatal o local – hasta planes geoestratégicos y/o geopolíticos; acuerdos internacionales de la más variada índole para trascender lo específicamente local y ubicarlo en una dimensión global (Orozco, 2020).

La primera región transfronteriza que se creó a partir de la entrada en vigor el TLCAN, recibiendo un gran impulso económico para su desarrollo, fue la de Arizona-Sonora, aunque hasta la década de 2010 se formalizó como Megarregión Transfronteriza por parte de las Comisiones Arizona-Sonora y Sonora-Arizona conformadas por los gobiernos estatales, las cámaras de comercio y otras instancias de ambas entidades. Uno de los autores de este trabajo la considera como la primera ZEIA establecida en el EGECT de la Frontera Estados Unidos-México (Sandoval, 2019). A partir de esa década, la segunda región transfronteriza creada *de iure* a partir del TLCAN, y denominada Corredor Industrial Transfronterizo “Alianza Económica Camino Real” (*Camino Real Economic Alliance*), la cual abarca parte de los estados de Nuevo México y el Oeste de Texas en Estados Unidos y Chihuahua en México, recibió un gran impulso para su desarrollo; lo mismo ocurrió con la Región Transfronteriza Sur de California-Baja California, la cual fue denominada posteriormente como Megarregión Cali-Baja. Éstas son otras dos ZEIAS que configuran el mencionado Espacio Global de la Frontera Estados Unidos-México (Sandoval, 2023b).

Finalmente, la Región Transfronteriza Texas-Golfo de México, a la que se ha denominado Región Noreste de México-Texas, y

que abarca la entidad texana y los estados mexicanos de Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas, es la más reciente en recibir apoyo para su desarrollo como megarregión binacional, no obstante que fue una de las primeras regiones en ser desarrolladas industrialmente en el siglo XIX por parte de ambos países en sus entidades fronterizas – i. e. Monterrey, Nuevo León en México y el corredor San Antonio-Houston, Texas en Estados Unidos (Mora-Torres, 2001). En la Ciudad de Nuevo Laredo, Tamaulipas, ubicada junto a la de Laredo, Texas, divididas por el Río Grande o Bravo, se creó la primera aduana de México en 1853, y desde entonces el puente internacional entre ambas ciudades ha sido el principal cruce de mercancías de Estados Unidos y Canadá hacia México, a otras partes de América Latina y del mundo desde los puertos mexicanos de los Océanos Pacífico y Atlántico. En el puente, del lado mexicano hay un letrero que dice “Nuevo Laredo, la frontera de Latinoamérica”. Como ejemplo de la importancia de este cruce, en el estado de Querétaro, donde se ubica el principal clúster aeronáutico de México, se localiza una planta de la corporación transnacional canadiense *Bombardier*, donde se ensambla la cola del avión más grande del mundo, misma que es transportada por tierra hasta Montreal, Québec, en Canadá, cruzando por dicha frontera de Nuevo Laredo, Tamaulipas-Laredo, Texas. Por este punto cruzará el Corredor T-MEC, que correspondería, en una parte a la Supercarretera Internacional del TLCAN (*International NAFTA Super Highway*) propuesta al firmarse el TLCAN, pero con modificaciones en el norte (la conexión Winnipeg-Chicago y la conexión Monterrey-Mazatlán). Dicho corredor conectará las dos ZEIAS que analizamos en este trabajo.

La *International NAFTA Super Highway* atraviesa el centro de Estados Unidos. Se volvió cada vez más importante para el comercio entre ese país, México y Canadá pues por ahí pasa la mayor parte del comercio derivado del acuerdo a través de su *hub* de transporte multimodal que cubre infraestructura vial, fluvial,

aérea y de tuberías, además de otras instalaciones de apoyo a la carga como almacenes, servicios de logística, puertos de entrada y patios intermodales (Orozco, [202-]).

Recorre desde Winnipeg, Manitoba, en Canadá y por Estados Unidos pasa a través de Omaha, Nebraska (que limita con el estado de Iowa), Kansas, Missouri, Dallas y Laredo, Texas. Entra a México por Nuevo Laredo, cruza por Monterrey hacia la Ciudad de México. Se le denomina también el Corredor Central o Corredor I-35 – carretera Interstate 35 (I35) –. Una de sus ramificaciones va hacia el este de Kansas a través de Chicago y Detroit hacia Toronto y Montreal. Hay servicio ferroviario paralelo en todo el corredor (Instituto Mexicano del Transporte, 2002).

LA REGIÓN NORESTE DE MÉXICO-TEXAS, COMO ZONA ESPECÍFICA DE INTENSA ACUMULACIÓN (ZEIA)

En 2004, los gobernadores de Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas por México y de Texas, por Estados Unidos, firmaron un *Acuerdo para un Progreso Regional Asociado*.

En este acuerdo se dice que la Región Noreste de México-Texas, abarca una superficie mayor a 716 mil kilómetros cuadrados; en 2004 contaba con una población de más de 30 millones de habitantes; más del 50% del total de cruces entre Estados Unidos y México se efectuaban por esta región; su crecimiento económico y poblacional es de los más dinámicos en el mundo; contaba con infraestructura de comunicación de punta por aproximadamente 70 mil kilómetros de carreteras pavimentadas, 23 mil kilómetros de vías férreas, 15 puertos marítimos de altura y 26 aeropuertos internacionales. Cuenta con agua, minería, recursos naturales y clima similar que facilita su integración y vinculación.

Se menciona, asimismo, que las reuniones de trabajo, convenios de colaboración

sectoriales y otros aspectos, confirman la posibilidad de impulsar y consolidar el desarrollo integral con el fin de elevar la competitividad de la Región Noreste y Texas, con la eventual inclusión del estado de Chihuahua. Y que este desarrollo regional representa una nueva opción para aprovechar los acuerdos del TLCAN.

Los principales sectores económicos que comparten estos estados son la petroquímica, el aeroespacial, el electrónico y el automotriz; y, en menor medida, la siderurgia y la minería.

En el primer sector, la industria petrolera y de gas natural de Texas es la principal de Estados Unidos, en el año fiscal de 2022 aportó la cantidad récord de 24,7 mil millones de dólares en impuestos y regalías estatales, sobrepasando el récord anterior de 2019 con un 54% (Texas Oil and Gas Association, 2023). Houston es la capital de la petroquímica en Estado Unidos, y Ciudad Madero en Tamaulipas sigue siendo de gran importancia para este sector en México aunque ya no es el principal (ahora el más importante es el Complejo Minatitlán-Pajaritos-Cosoleacaque en Veracruz, al sur de México). En 2022 el gobierno mexicano compró por casi 600 millones de dólares una participación mayoritaria en la refinería Deer Park, que se encuentra en el canal de navegación de Houston, ya que dentro de su proyecto de desarrollo quiere sustituir los suministros de gasolina y diésel que el país compra actualmente a otras refinerías de Estados Unidos por combustible producido en el país o en la refinería de Deer Park, que se fabricaría con el crudo que se importará desde México (Krauss, 2022).

Texas exporta gas natural residual a México a través de un gasoducto submarino que llega a Tuxpan, Veracruz de donde van dos ramales al centro-norte y centro del país; continúa al puerto de Coatzacoalcos, y de ahí se está construyendo otro gasoducto hacia el puerto de Salina Cruz, para alimentar diez Polos de Desarrollo (llamados del Bienestar), en el Corredor Interoceánico, el cual hemos considerado una ZEIA del *EGECT del Proyecto Mesoamérica* (Orozco, 2023a; Sandoval, 2021;

Sandoval y Orozco, 2023). De Salina Cruz continuará este gasoducto por la costa del Pacífico hasta Puerto Chiapas, en la frontera con Guatemala, seguirá por la costa centroamericana, con un ramal a la capital guatemalteca, hasta Puerto Unión en El Salvador subiendo hacia Honduras, con ramales a las capitales de estos dos países, hasta llegar a San Pedro Sula, para alimentar un corredor industrial y turístico en la costa del Caribe.

En el caso del sector aeroespacial, la gama de actividades en Texas incluye aviones de combate y ensamblaje de helicópteros, desarrollo de instrumentos de navegación, investigación avanzada de vuelos espaciales, entrenamiento de pilotos militares y viajes espaciales comerciales. En Houston está una de las principales bases aeroespaciales de ese país. El 19 de julio de 2023, El Paso, Texas, la ciudad fronteriza gemela de Ciudad Juárez, Chihuahua inauguró el Centro de Innovación ELP (*ELP Innovation Factory*), para impulsar la manufactura avanzada tecnológicamente, con opciones espaciales colaborativas, defensa y de fabricación avanzada, con el objetivo de aprovechar la cercanía con Van Horn, Texas y Spaceport America, Nuevo México, desde donde despegan los vuelos de turismo espacial de Blue Origin y Virgin Galactic, respectivamente (915 Noticias El Paso, 2023). También recientemente, la llegada de grandes empresas aeroespaciales a Brownsville, en el sur de Texas, junto a la frontera y separada por el Río Grande o Bravo de la ciudad de Matamoros, Tamaulipas, ha atraído a muchas compañías de distintos rubros. Con la llegada de SpaceX, la compañía de Elon Musk dedicada a la industria aeroespacial, se construyó una instalación de lanzamiento para este tipo de naves en la playa de Boca Chica, Texas; la empresa Space Channel estableció su sede mundial de noticias en Brownsville, lugar que, de acuerdo con el director ejecutivo de la compañía, Chad Mallam, puede convertirse “en otro Hollywood” (Hispanic Global News, 2022).

Por su parte, Nuevo León ocupa el cuar-

to lugar de los estados fronterizos en cantidad de empresas de este sector, y ocupa la cuarta posición a nivel nacional en ventas. Actualmente hay empresas que fabrican arneses, fuselajes y asientos de avión, entre otros. El director general del aeroclúster en Nuevo León declaró en mayo de 2023 que el *nearshoring* abre oportunidades de negocios en el rubro de proveeduría para la industria aeroespacial por un monto de mil 500 millones de dólares hacia América del Norte, una cuarta parte de ese monto o más podría dirigirse hacia Nuevo León o en general a México (Herrera, 2023).

El *nearshoring* implica una relocalización más próxima de algunas operaciones de las empresas a regiones o países con objeto de reducir costos laborales, maximizar el desempeño de sus operaciones e incrementar el rendimiento de sus inversiones. Impulsado tanto por corporaciones transnacionales como por los gobiernos de los países, el *nearshoring* se ubica en la lógica de la última ola de expansión del capitalismo global – pos pandémica – y en el contexto geopolítico de la “guerra comercial” entre China y Estados Unidos, en el caso de América del Norte. De hecho, han llegado bastantes inversiones chinas a México para mantenerse cerca del mercado estadounidense y agrandar su presencia en México aprovechando las oportunidades que megaproyectos – como el Tren Maya y el Corredor Interoceánico, entre otros – impulsados por el gobierno ofrecen para afianzar al capital transnacional.

Finalmente, en la Región Noreste se creó un corredor industrial automotriz en los estados de Coahuila y Nuevo León (Saltillo-Monterrey), donde inicialmente se establecieron plantas de las corporaciones de origen estadounidense Chrysler y General Motors desde fines de la década de 1970 y principios de la de 1980. Desde la década de 2010, se han establecido plantas automotrices europeas y asiáticas, como Kia Motors y muchas empresas de autopartes. Más recientemente, el 28 de febrero de 2023, el empresario Elon Musk, miembro de la Clase Capitalista Transnacional y principal

accionista de la empresa transnacional automotriz Tesla, anunció la construcción de una gigafábrica para la producción de automóviles eléctricos en el megaparque industrial de Santa Catarina, Nuevo León, con una inversión inicial de 1,000 millones de dólares, la que podría llegar hasta 10,000 millones, y detonará una cadena de valor para los sectores automotriz y de autopartes en México (González, L., 2023). Esta empresa es una de las automotrices con mayores ganancias por la venta de autos eléctricos. Tesla ya tiene plantas en California (Freemont, cerca del área de la Bahía de San Francisco), Shangai, Berlín y Texas (Austin, donde está la sede de esa empresa, y de donde salió en 2023 el primer vehículo totalmente eléctrico) que juntas producen 1,9 millones de unidades al año. Se prevé que el nuevo complejo que estará en el municipio de Santa Catarina, fabrique un millón de autos para el mercado nacional y el de exportación, por lo que será la planta más grande de esta empresa transnacional en el mundo (González, N., 2023). Tesla anunció que, en el caso de la gigaplanta en México, tiene claro su objetivo de aprovechar los tratados de libre comercio con los que cuenta México, así como su mano de obra. El embajador de Estados Unidos en México, Ken Salazar atribuye al T-MEC la decisión de Tesla de invertir en México (Sánchez, 2023).

El 14 de diciembre el Consejo de Desarrollo Económico estatal aprobó diversos incentivos para Tesla, conforme a la Ley de Fomento a la Inversión y al Empleo. Entre los que se incluye una reducción del Impuesto Sobre Nómina (ISN) por un monto significativo de 2,627 millones de pesos. En una reunión más reciente del Consejo, el ejecutivo estatal anunció que la planta de Tesla será el doble o incluso el triple del tamaño originalmente previsto. Este cambio se debe a la decisión de fabricar la *Cybertruck* y posiblemente el modelo Y en estas instalaciones. Las autoridades estatales aprobaron la puesta en marcha los trabajos preliminares en el área designada en Santa Catarina, Nuevo León, los cuales arran-

caron el 19 de diciembre, para lo cual se estableció un campamento para facilitar el inicio de las obras que mejorarán los accesos a la planta (Castillo, 2023); se tiene previsto que la producción de vehículos eléctricos comience en 2026. El proyecto generará más de 4 mil empleos además de que 60% de sus empleados será local (Gigafactory [...], 2023).

EL EJE MEGARREGIÓN DE LOS GRANDES LAGOS (ESTADOS UNIDOS)-WINNIPEG (CANADÁ) COMO ZONA ESPECÍFICA DE INTENSA ACUMULACIÓN (ZEIA)

Según Hagler (2009), el término megarregión puede utilizarse para ampliar las fronteras metropolitanas y estatales coordinando políticas públicas que faciliten los viajes interurbanos de personas y mercancías. De acuerdo con este autor, una megarregión es una nueva escala geográfica que se creó porque los límites de las áreas metropolitanas que surgieron en la segunda mitad del siglo XX, comenzaron a desdibujarse; además, los sistemas económicos y de transporte, ecosistemas, recursos naturales y el crecimiento demográfico son factores que se conjugan para pensar en una escala ampliada. Consideramos que la movilidad del capital que explotó en el último cuarto del siglo XX es el elemento clave para entender no sólo la transformación de las áreas metropolitanas de todos los países del mundo, sino la creación y formación de ZEIAs en las tres dimensiones de sus infraestructuras: física, jurídica y de securitización (Sandoval, 2022; Sandoval; Orozco, 2023).

En la década de 1960, el geógrafo francés Jean Gottmann, se refirió al área que abarca desde el estado de New Hampshire hasta el de Virginia como *megalópolis*. Así, el senador Claiborne Pell comenzó a promover la planeación de transporte a esta escala y promovió la creación de una nueva autoridad pública que sería administrada a través del pacto de

8 estados para operar el servicio ferroviario interurbano de pasajeros en dicho corredor, también nombrado en la década de 1960 como *Northeast Region* (Hagler, 2009) y concebida posteriormente como la primera megarregión en Estados Unidos.

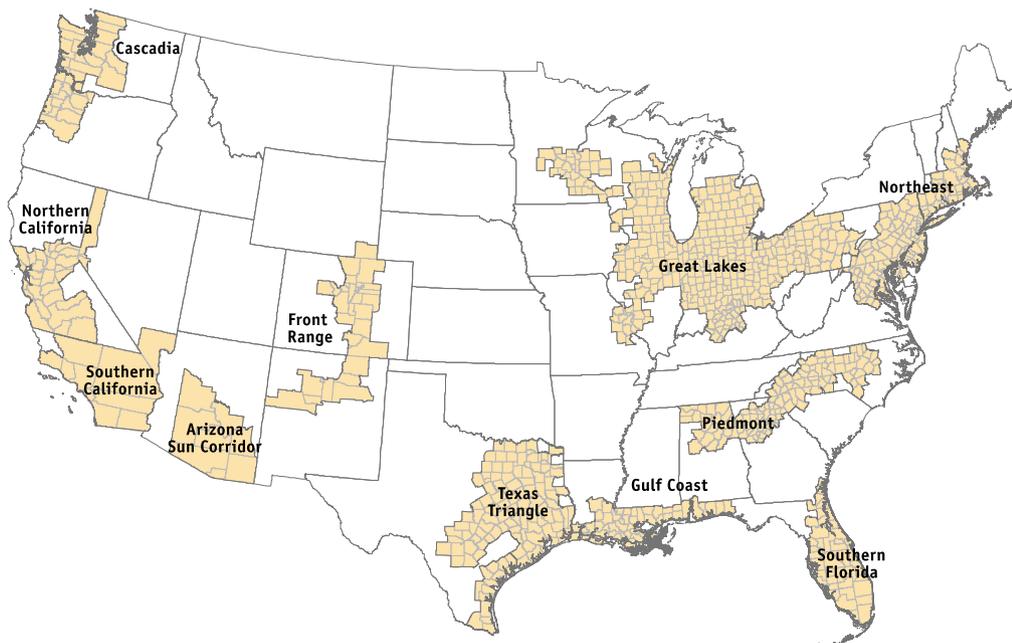
Algunas entidades académicas dentro de la Universidad de Pensilvania y el *Virginia Tech* continuaron explorando el concepto de megarregión aplicado a escala nacional. Durante la década del 2000 se integraron algunos elementos de la Perspectiva Europea de Desarrollo Espacial (PESD o *European Spatial Development Perspective*), principalmente el de las “super ciudades” que estaban siendo identificadas como una nueva unidad competitiva de la economía global tanto en Asia como en Europa. Se trataba de *ciudades en red* que abarcaban fronteras nacionales dentro de la Unión Europea y se estaban utilizando como marco para planificar el crecimiento, la protección ambiental y el desarrollo económico. Posteriormente, el Instituto Metropolitano del *Virginia Tech* intentó aplicar la noción de

conectividad a una escala ampliada. Al estudio de la conexión entre regiones micro o metropolitanas, se fue incorporando el análisis del flujo de negocios y, posteriormente, de criterios geográficos, culturales, de transporte, ecología, proyecciones de crecimiento futuro y vínculos económicos para determinar megarregiones (Hagler, 2009).

Hagler (2009) identificó 11 megarregiones en Estados Unidos: 1) Southern California; 2) Southern Florida; 3) Northern California; 4) Northeast; 5) Piedmont; 6) Arizona Sun Corridor; 7) Cascadia; 8) Front Range; 9) Gulf Coast; 10) Texas Triangle; 11) Great Lakes. Las considera centros de población y empleo relacionados que comparten redes de transporte, cultura y características ambientales comunes.

La Megarregión de los Grandes Lagos – Great Lakes Megaregion (GLM) – cubre un área de 330 km aproximadamente y se compone de 388 condados (Hagler, 2009, p. 6) de los estados de Minnesota, Wisconsin, Illinois, Indiana, Michigan, Ohio, Pensilvania; Iowa y Missouri tienen algunos condados dentro de

Mapa 6 – Condados de las primeras megarregiones en Estados Unidos



Fuente: Hagler (2009).

esta megarregión sólo que en mucho menor proporción que el resto de los estados. La ruta industrial de esta megarregión se centra en las ciudades de Montreal, Toronto, Detroit/Windsor y Chicago. Alrededor del 60 por ciento del tráfico de contenedores del Puerto de Montreal se desplaza hacia el interior por ferrocarril, principalmente hacia y desde los mercados de Ontario y el medio oeste de Estados Unidos, un corredor obstaculizado por un cuello de botella en el río Detroit, uno de los cruces fronterizos comerciales más transitados del mundo. Un túnel ferroviario centenario entre Detroit y Windsor maneja más de 400 mil vagones cada año. El puerto de Montreal está duplicando su capacidad de manejo de contenedores.

Dentro de la GLM se están discutiendo las consecuencias de la reducción del sector manufacturero en la economía. Los activos de esta región se están enfocando ahora hacia los recursos ambientales, espacios turísticos alrededor de los Grandes Lagos y la investigación ligada a las principales universidades públicas. En 2010, había más de 55 millones de personas viviendo en la megarregión; se prevé que para 2050 haya más de 70 millones de personas. Aporta el 17 por ciento del Producto Interno Bruto de Estados Unidos (RPA/Great Lakes, 2016).

Consideramos la ciudad de Chicago como uno de los puntos neurálgicos en dicha megarregión pues permite establecer varias conexiones hacia el oeste y el este tanto de Estados Unidos como de Canadá por medio de diferentes tipos de transporte y es la segunda sede con más empresas transnacionales enlistadas en la revista Fortune 500 con 35 compañías – después de Nueva York, que tiene 62. Entre tales empresas están United Airlines, Sears Holdings Corporation y Kraft Heinz. Boeing y Caterpillar están saliendo de esta ciudad; la segunda irá a Dallas, Texas – tercera ciudad con más empresas de esa lista, y un estado que no cobra impuesto sobre la renta y tiene impuestos a la propiedad más bajos que Illinois. McDonald's está considerando trasladarse a

otro estado pues se está deteriorando el clima fiscal al aumentar el impuesto a la propiedad, aunque ha estado ahí desde la década de 1950 (Sharkey, 2022).

Otras ciudades importantes además de Chicago dentro de la GLM en Estados Unidos son: Detroit, Pittsburg, Cleveland, Minneapolis, St. Louis e Indianapolis. En Canadá, Toronto, Ottawa, Montreal y Quebec, junto con sus áreas metropolitanas.

Hacia el este, hay interconexiones importantes desde Chicago. Primero, con la Northeast Megaregion, con las ciudades de Nueva York y Washington, centros financiero y político respectivamente de Estados Unidos – además de Boston, Philadelphia y Baltimore, y la ZEIA de la Región Económica Internacional del Nordeste entre Estados Unidos y Canadá (*The Ainer o Atlántica* (Orozco, 2019) –; ambas forman parte del Cinturón de Industrias de Armamentos de Estados Unidos, el cual está muy articulado con el Espacio Global para la Expansión del Capital Transnacional de la Frontera México-Estados Unidos.

Hacia el oeste, se destaca la conexión que habrá con la ciudad de Winnipeg en Canadá a través del Corredor T-MEC que, hacia el sur también se comunicará con la Megarregión Binacional Texas-Noreste de México (Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas).

El tráfico ferroviario de carga se está expandiendo por toda América del Norte, particularmente para dar servicio a los puertos marítimos a fin de mantener la competitividad del comercio mundial y la seguridad económica. En junio de 2010, *Continental Rail Gateway* (CRG) se formó uniendo a la empresa Canadian Pacific, la Autoridad Portuaria de Windsor (Windsor Port Authority) y la firma de inversión Boreails Infraestructure para reemplazar el túnel ferroviario Detroit-Windsor que data de 1909 que mencionamos antes. Esta asociación público-privada es propietaria del túnel y del corredor ferroviario existentes. La financiación del proyecto requiere 200 millones de dólares de los socios y 200 millones de dólares

de fuentes gubernamentales de cada país. Dicho reemplazo tiene como objetivo ayudar a las industrias manufacturera y agrícola eliminando el cuello de botella del transporte ferroviario entre el Atlántico y la megarregión de los Grandes Lagos; se planeó para hacer que la región sea más competitiva como centro logístico para el comercio intermodal, un centro de transporte esencial entre la costa este de Canadá y el medio oeste de Estados Unidos, y para dar impulso a otras mejoras de infraestructura de transporte (como la planeada Terminal Intermodal de Carga de Detroit, otra asociación pública-privada entre los ferrocarriles Clase 1 y el estado de Michigan) (Schned, 2013).

EL CORREDOR T-MEC

El Grupo Caxxor, transnacional de origen mexicano, es el encargado de desarrollar el Proyecto Logístico del Corredor T-MEC, que pretende conectar la cuenca del Pacífico (desde Mazatlán, Sinaloa, México) con la costa Este de Estados Unidos³ hasta la ciudad de Winnipeg, Canadá. Es el primero en su tipo que plantea conectar a los tres países. El monto estimado de inversión es de unos 3,3 millones de dólares para la primera etapa y podría incrementarse al considerar el ramal que se está proyectando en Chihuahua.

El corredor económico del T-MEC tendrá unos 7.115 kilómetros de vías férreas rehabilitadas, ampliadas u optimizadas, para integrarlas a una red transcontinental de exportación e importación de productos hacia América del Norte.

³ Algunas de las ciudades conectadas serán las de Houston, Nueva Orleans, Charleston, Norfolk y Baltimore, para adentrarse en territorio de ese país hacia Chicago y de ahí establecer otras conexiones (Caxxor Group Colombia, 2021).

⁴ Ver en: <https://mundi.io/exportacion/corredor-t-mec/>.

Según la empresa Caxxor Group Colombia (2020), más de 212 mil toneladas anuales que viajan entre Asia y la costa este de Estados Unidos, deben pasar por el Canal de Panamá. Además de que ese tránsito no se vea interrumpido, esta nueva ruta representa el ahorro de más de diez días de viaje y 5 mil kilómetros en el trayecto del traslado de mercancías.

En México, Caxxor será la integradora del proyecto ferroviario y portuario del Corredor T-MEC pues construirá:

1. Un puerto automatizado multi-propósito industrial en Mazatlán, Sinaloa,⁵ con capacidad para mover más de 4 millones de contenedores anualmente que tiene un costo inicial proyectado de 1000 millones de dólares. Su diseño es de nueva generación para el almacenamiento y movimiento de contenedores.
2. Un tren entre ese puerto y la ciudad de Durango para conectar el Pacífico con la costa este de Estados Unidos – en realidad es un

Mapa 7 – Corredor del T-MEC



Fuente: Mundi, 2022.⁴

⁵ Además, el Grupo Caxxor planea la construcción del segundo puerto de este proyecto en Texas, en la localidad de Corpus Christi, que tiene acceso al Golfo de México, y conectará con el Pacífico a través de la vía ferroviaria que atravesará los estados mencionados (Ramos, 2022).

tramo de la anhelada ruta ferroviaria bioceánica de América del Norte que ahora se sintoniza con la estrategia de desarrollo regional planteada por los gobiernos de los tres países de esta región.

El puerto conectará con una vía férrea de 360 kilómetros y cuatro parques industriales (dos en Durango y dos en Coahuila⁶), que llegará a Nuevo León. Algunos de los centros logísticos, localizados en zonas estratégicas del norte de México – como las ciudades de Durango y Lerdo en el estado de Durango, y las de Frontera y Nava, en Coahuila –, integran nuevas cadenas de valor donde los sectores más beneficiados serán el automotriz, agroindustrial, minero y energético.

Dicho puerto se está pensando como el núcleo de un gran complejo de expansión logística, industrial, comercial y agrícola en el norte de México y el nodo de transferencia más importante de América del Norte en el Pacífico (Caxxor Group Colombia, 2021). Debido a la saturación de los puertos de California, en Estados Unidos, las navieras internacionales buscan una nueva entrada a ese país, además de que la banca de inversión en infraestructura está muy interesada en los proyectos que se realicen en el norte de México (Badillo, 2021).

Se están buscando mayores flujos de comunicación con los puertos de Manzanillo, Mazatlán, Topolobampo, Guaymas, Altamira y Lázaro Cárdenas en México para promover la circulación de mercancías de diferentes partes del mundo, sobre todo de Asia y Oceanía (De la Rosa, 2023).

Según el proyecto, la carga general que llegue al nuevo puerto de Sinaloa desde Asia, se colocará en la terminal del puerto, después se trasladará a Durango, pasará por Coahuila y

cruzará a Estados Unidos y/o Canadá. Los parques industriales del Corredor son para que las mercancías que no estén ensambladas se trasladen a dichos parques (De la Rosa, 2022).

En Mazatlán, Sinaloa, México, la empresa MZT AeroSpace⁷ firmó un acuerdo con Caxxor Group para colaborar en el desarrollo del Corredor T-MEC participando con el proyecto del aeropuerto de carga que sumará a la industria automotriz de alta tecnología de autos eléctricos y de gas para convertirse en un *hub* de transporte sin precedentes en México que asentará en ese estado mexicano una importante industria tecnológica y de producción de todos los medios de transporte que tendrá como ancla a dicho parque aeroespacial que, además, está ubicado a nivel del mar y contará con una pista privada. De esta forma, contribuirá al desarrollo de la industria aeroespacial transnacional en México, que ya está posicionado como el sexto proveedor para Estados Unidos y en el lugar 14 de la industria en el mundo. El costo de este nuevo centro logístico es de aproximadamente 400 millones de dólares (México Aeroespacial y Defensa, 2020).

Durante febrero de 2022, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes de México confirmó la viabilidad de la construcción del ferrocarril. En mayo, Caxxor consiguió el terreno para el desarrollo portuario; el mes siguiente, presentó el proyecto a la Secretaría de Marina y ha estado trabajando en la parte ambiental que se refiere a concesiones en áreas marítimas y terrestres de zonas federales, que cubren la mayor parte del terreno.

En diciembre de 2022, Carlos Ortíz, CEO de Caxxor Group, representantes de los estados de Sinaloa y Durango, junto con el embajador de Estados Unidos en México, Ken Salazar, firmaron un acuerdo de colaboración con la Universidad Autónoma de Sinaloa y el Instituto Politécnico de Sinaloa para llevar a cabo los

⁶ Sinaloa y Durango están recibiendo inversiones importantes debido a la relocalización de empresas después de las evaluaciones de las dificultades en el traslado de mercancías y las cadenas de suministro a nivel global después de la pandemia del covid-19. En el caso de Coahuila, las ciudades de Monclova y Nava serán las beneficiadas; en el estado de Durango, será la región de La Laguna y la capital, Durango (Ayala, 2021b). Se destinarán más de 300 millones de dólares para dos parques industriales en este estado (Ayala, 2021a).

⁷ Nació en 2018 para crear la infraestructura que la empresa europea OEM UAV necesita para fabricar drones. OEM UAV es socia del parque que contará con instalaciones de co-generación de energía, tratamiento de aguas, zonas verdes y tecnología de comunicaciones en niveles muy avanzados (MZT Aerospace, 2023; Meza, 2023).

estudios oceánicos del proyecto (Bnamericas, 2022). Ortiz considera que los gobiernos federales de los tres países están muy comprometidos con el proyecto y que para el de Estados Unidos es estratégico (Bnamericas, 2023a).

Para 2023, Caxxor pretendía iniciar las obras y la parte comercial, considerando que en 2024 hay cambio de administración federal en México; en este año el proyecto ya debe estar en fase de construcción y contar con todos los permisos. Esta empresa desarrolladora del proyecto prevé que entre los operadores se encuentren las compañías Corredor T-MEC, Ferrocarril Durango-Sinaloa, la cual está solicitando parte de la concesión, y Terminal Marítima Sinaloa, que solicitará la concesión y ya tiene el terreno (Bnamericas, 2023a).

En noviembre de 2023, el presidente de México, Andrés Manuel López Obrador, anunció que publicaría un decreto para agregar servicio de transporte de pasajeros a las concesiones ferroviarias de carga. Manifestó que los concesionarios habían sido notificados de su intención y que sus respuestas se esperan en enero de 2024. Se dará preferencia a los que ya tienen concesiones de carga (Bnamericas, 2023b).

La conexión entre el Espacio Global de la Frontera México-Estados Unidos con el Espacio Global del Proyecto Mesoamérica⁸ – inclusive con Sudamérica –, no se efectuará exclusivamente a través de las ZEIAS y Zonas Específicas de Intensa Conflictividad Social (ZEIAS/ZEICS) del Corredor Interoceánico y el Tren Maya.

Caxxor Group, actuando como integrador del proyecto del Corredor T-MEC, conseguirá a los inversionistas que formarán un fideicomiso a fin de conseguir permisos y licencias para llevar a cabo un nuevo proyecto denominado

⁸ Este EGECT abarca nueve estados del sur-sureste mexicano – Puebla, Tlaxcala, Oaxaca, Veracruz, Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo –, los estados centroamericanos – Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Belice, Panamá –, República Dominicana y Colombia. La región mexicana y Centroamérica entera formaban parte del Plan Puebla Panamá, que se transformó en 2008 en Proyecto de Integración y Desarrollo Mesoamérica (Proyecto Mesoamérica) y al cual se integraron República Dominicana y Colombia durante el mismo año.

“Corredor T-MEC Frontera Sur” – nombrado por la empresa también como Suchiate-Winnipeg –, y así dar viabilidad a la inversión de unos 600 millones de dólares estadounidenses en el sur de México, en los estados de Chiapas, Campeche, Tabasco y Quintana Roo. Dicho proyecto busca el desarrollo e integración logística del sur de México a través de proyectos más pequeños en comparación con los del norte. En este corredor no se prevé el desarrollo de ferrocarriles, pero sí la construcción de un nuevo puerto (Conociendo México, 2020).

El proyecto más grande de este corredor en la frontera sur de México es el del Puerto de Chiapas – una terminal marítima multifuncional con un área de 40 hectáreas y una inversión estimada de 250 millones de dólares –, que estará articulado con la industria automotriz y el ensamblaje de piezas.

En Campeche, Tabasco y Quintana Roo se van a construir proyectos de infraestructura de parques y terminales portuarias para rutas de cabotaje – tráfico local entre puertos mexicanos – conectadas a dichos parques cuya inversión asciende a unos 120 millones de dólares estadounidenses.

A MANERA DE CONCLUSIONES

Esperamos que la delimitación del tema, ergo, megarregiones y puntos clave como Winnipeg y Chicago que estudiamos aquí, sirva, primero, para dar cuenta de los elementos que dinamizan los procesos económicos en México – que es parte tanto de América Latina como de América del Norte – y, en segundo lugar, para revelar algunos de los mecanismos que refuerzan el poder empresarial bajo la perspectiva del capitalismo global.

La formación de megarregiones, el surgimiento de ZEIAS, la renovación o ampliación de carreteras, y el reciente fortalecimiento de la integración física de los países de América del Norte para conectarla por vías terrestres, aéreas y marítimas, y el consecuente plante-

amiento de giga corredores como el T-MEC para ampliar articulaciones, la circulación de mercancías y la maximización de lucros, son resultado de la reestructuración del sistema capitalista que inició en la década de 1970 y que ha permitido una mayor penetración y expansión del capital transnacional en el mundo en diferentes sub-etapas, como explicamos en el inicio de este trabajo.

Se operó un cambio fundamental en el modelo de desarrollo instrumentado en los países, que trasladó la circulación de ganancias de los mercados nacionales y el mercado internacional hacia un mercado verdaderamente global, en el que el capital transnacional, tanto comercial como financiero, tomó las riendas del sistema político, económico, comercial, financiero y social en el mundo promoviendo y afianzando su movilidad con el paso de los años, inclusive a través del *nearshoring*. Uno de los principales instrumentos que permitió concretar dicha movilidad fueron los tratados de libre comercio y los acuerdos de promoción y protección recíproca de inversiones.

En el caso de América del Norte, el TLCAN jugó un papel fundamental tanto en la reconfiguración geográfica del capitalismo, en general, mediante la cual surgieron EGECT y las ZEIAS en el Continente Americano, como en la evolución del contenido de los acuerdos comerciales y de inversión que avanzaron hasta la negociación de una nueva generación de acuerdos conocidos como megaregionales⁹ que, según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), están generando un umbral de estándares más elevados que se aplicarán a las relaciones comerciales con el resto de las economías del mundo, y probablemente a futuras negociaciones, lo cual permitirá observar la formación de ZEIAS en otras partes del mundo.

En lo particular, dicho acuerdo, fue esencial en la formación del Espacio Global

para la expansión del capital transnacional de la frontera Estados Unidos-México, y en el impulso de las megaregiones (que nosotros definimos como ZEIAS en formación), Texas-Noreste de México y de los Grandes Lagos. Ésta última está formando un eje de acumulación: el de Winnipeg, y todo estará conectado por el Corredor T-MEC.

El impulso que están recibiendo las megaregiones de las que hablamos aquí, junto con el Corredor T-MEC deriva de la reestructuración del TLCAN, que después de su renegociación fue transformado en T-MEC, al que se integraron diversos aspectos que se han establecido en los llamados mega acuerdos, aunque el T-MEC no sea considerado como tal.

La instrumentación del T-MEC y su carácter geopolítico están contribuyendo a establecer una nueva lógica de integración industrial (*nearshoring*) en y entre Canadá, Estados Unidos y México. Los agentes económicos, sobre todo las corporaciones transnacionales están afinando e intensificando sus estrategias de expansión para recuperarse de la pandemia del covid-19. México está en el centro de la reconfiguración de las rutas comerciales y logísticas a nivel global no sólo con la propuesta del Corredor T-MEC sino con la articulación del mismo con el Corredor Interoceánico, el Tren Maya y las conexiones de todos ellos hacia Centroamérica. Y, en el caso del Corredor Interoceánico, la conexión, por medio del Ferrocarril Transoceánico, con rutas hacia Europa y Asia, a partir de los puertos de Coatzacoalcos en el Golfo de México (Océano Atlántico), y Salina Cruz en el Pacífico, mismos que están siendo rehabilitados como megapuertos marítimos.

Muchos de los megaproyectos proyectados y/o en vías de concretarse en las megaregiones mencionadas, ya sea por las empresas transnacionales o en los planes de gobierno, se están concentrando en áreas que, dentro del Grupo de Trabajo Fronteras, Regionalización y Globalización del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (GT FRG CLACSO), denominamos ZEIAS, las cuales son también defini-

⁹ Ejemplos de dichos acuerdos son la RCEP (Asociación Económica Integral Regional), el TPP (Tratado Transpacífico), el TTIP (Acuerdo Transatlántico de Comercio e Inversiones) y el TISA (Acuerdo sobre Comercio de Servicios) (Orozco, 2023).

das como ZEICS pues la implantación o modernización de infraestructura y megaproyectos crea espacios productivos sobre espacios de reproducción social, desplaza poblaciones o afecta gravemente los modos de vida, salud, educación y cultura de comunidades, pueblos originarios, afrodescendientes y, particularmente de las mujeres. Lo anterior, detona un gran número de conflictos y resistencia social, por ello las ZEIAS, se constituyen como ZEICS al concretar proyectos de origen global en las esferas regionales y locales, expresando así una nueva forma de lucha de clases (Orozco, 2023; Sandoval; Orozco, 2023).

La configuración de la Megarregión Binacional Texas-Noreste de México (Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas) y del eje Winnipeg-Megarregión de Los Grandes Lagos como ZEIAS son discutidas y estudiadas de esta forma y en esta dimensión sólo en el GT FRG CLACSO. Cabe señalar que este texto es sólo un primer momento del análisis; en posteriores trabajos podremos dar cuenta del nivel de conflictividad social existente alrededor de estos procesos y, tal vez, desdoblar estudios específicos para valorar la actuación de algunas corporaciones transnacionales, un análisis con perspectiva feminista o las afectaciones a las y los trabajadores.

Recebido para publicação em 8 de março de 2024
Aceito em 5 de julho de 2024

REFERENCIAS

- 915 NOTICIAS El Paso. Impulsa la ciudad de El Paso la industria aeroespacial con centro de innovación. *915 Noticias El Paso*: Uniendo fronteras, El Paso, Julio 20, 2023. Disponible en: <https://915noticias.com/impulsa-la-ciudad-de-el-paso-la-industria-aeroespacial-con-centro-de-innovacion/>. Acceso en: agosto 2023.
- AYALA, C. Mipymes de Sinaloa, Durango y Coahuila se incluirán en el Corredor T-MEC. *El Economista*, Ciudad de México, Abril 29, 2021a. Disponible en: <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Mipymes-de-Sinaloa-Durango-y-Coahuila-se-incluiran-en-el-Corredor-T-MEC-20210428-0134.html>. Acceso en: dic. 2022.
- AYALA, C. Caxxor Group presenta avances del Corredor T-MEC. *El Economista*, Ciudad de México, Octubre 11, 2021b. Disponible en: <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Caxxor-Group-presenta-avances-del-Corredor-T-MEC-20211010-0030.html>. Acceso en: dic. 2022.
- BADILLO, D. Corredor T-MEC detonará el crecimiento de la región del Mar de Cortés: Carlos Ortiz. *El Economista*, Ciudad de México, Noviembre 12, 2021. Disponible: <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Corredor-T-MEC-detona-el-crecimiento-de-la-region-del-Mar-de-Cortes-Carlos-Ortiz-20211111-0150.html>. Acceso en: sept. 2023.
- BNAMERICAS. Caxxor Group Mexico sign agreement for T-MEC Corridor. *Bnamericas*, Santiago, Diciembre 8, 2022. Disponible en: <https://www.bnamericas.com/en/news/caxxor-group-mexico-sign-agreement-for-t-mec-corridor>. Acceso en: nov. 2023.
- BNAMERICAS. Where Caxxor wants to take the US\$3.3bn T-MEC corridor this year. *Bnamericas*, Santiago, 2023a. Disponible en: <https://www.bnamericas.com/en/interviews/where-caxxor-wants-to-take-the-us33bn-t-mec-corridor-this-year>. Acceso en: dic. 2023.
- BNAMERICAS. Mexico readies decree to add passenger services to freight rail concessions. *Bnamericas*, Santiago, Noviembre 8, 2023b. Disponible en: <https://www.bnamericas.com/en/news/mexico-readies-decree-to-add-passenger-services-to-freight-rail-concessions>. Acceso en: dic. 2023.
- CASTILLO, A. Arrancan trabajos preliminares para la Instalación de Tesla en Nuevo León. *Mexico Industry*, Ciudad de México, Diciembre 20, 2023. Disponible en: <https://mexicoindustry.com/noticia/arrancan-trabajos-preliminares-para-la-instalacion-de-tesla-en-nuevo-leon>. Acceso en: 29 dic. 2023.
- CAXXOR GROUP COLOMBIA. *Corredor TMEC-Caxxor Group*. [S. l.]: Caxxor Group Colombia, 2020. 1 video (1 min 43 s). Disponible en: <https://youtu.be/E5kmlncDrZ0>. Acceso en: marzo de 2023.
- CAXXOR GROUP COLOMBIA. *Corredor TMEC-Caxxor Group (Español)*. [S. l.]: Caxxor Group Colombia, 2021. 1 video (3 min 37 s). Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=DcxipnovKNQ&ab_channel=CaxxorGroupColombia. Acceso: feb. 2023.
- CONOCIENDO MÉXICO. *Anuncian nuevo Corredor T-MEC pero ahora para el sur de México*. [S. l.]: Conociendo México, 2020. 1 video (4 min). Disponible en: <https://youtu.be/9OgkNmTSzFo>. Acceso en: marzo 2023.
- DE LA ROSA, A. Caxxor inicia trámite de MIA para puerto del Corredor T-MEC. *El Economista*, Ciudad de México, Abril 23, 2023. Disponible en: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/CAXXOR-inicia-tramite-de-MIA-para-puerto-del-Corredor-T-MEC-20230423-0074.html>. Acceso en: oct. 2023.
- GARREAU, J. *The Nine Nations of North America*. New York: Avon Books, 1982.
- GHIOTTO, L. Tratados de libre comercio y crisis: apuntes para una crítica de los tratados de nueva generación. In: OROZCO, M. de L. (coord.). *Del TLCAN al T-MEC: 26 años de libre comercio*. Buenos Aires: CLACSO, 2023. p. 27-49. Colección Grupos de Trabajo, Serie Economía, políticas de desarrollo y desigualdades.
- GIGAFACTORY de Tesla en Nuevo León. Así arranca la construcción de la planta. *Radio Formula.mx*, Ciudad de México, Diciembre 19, 2023. Disponible en: <https://www.radioformula.com.mx/nacional/2023/12/19/gigafactory-de-tesla-en-nuevo-leon-fotos-asi-arranca-la-construccion-de-la-planta-794675.html>. Acceso en: dic. 2023.
- GONZÁLEZ, L. Tesla ensamblará nueva generación de vehículos en México, confirma Elon Musk. *El Economista*, Ciudad de México, p. 4, marzo 2, 2023.
- GONZÁLEZ, N. Tesla acelerará la inversión extranjera; instalará una planta en Santa Catarina, N.L. *Excelsior*, Ciudad de México, marzo 1, 2023. Disponible en: <https://www.excelsior.com.mx/dinero/tesla-acelerara-la-inversion-extranjera-instalara-una-planta-en-santa-catarina-nl/1573062>. Acceso en: 23 agosto 2023.

HAGLER, Y. Defining U.S. Megaregions. *Regional Plan Association: America 2050*, [s. l.], Noviembre, 2009. Disponible en: <https://rpa.org/work/reports/defining-u-s-megaregions>. Acceso en: marzo 2023.

HERRERA, E. Industria aeroespacial se alista para sumar más jugadores como proveedores. *Milenio*, Monterrey, mayo 25, 2023. Disponible en: <https://www.milenio.com/politica/industria-aeroespacial-podria-ampliarse-en-nl-por-nearshoring>. Acceso en: agosto 2023.

HISPANIC GLOBAL NEWS. ¿Se convertirá Brownsville, Texas en el próximo Cabo Cañaveral? *El Financiero*, Brownsville, Agosto 29, 2022. Disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/border/2022/08/29/se-convertira-brownsville-texas-en-el-proximo-cabo-canaveral/>. Acceso en: jul. 2023.

INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE. Efectos ambientales y estrategias de mitigación en los corredores de comercio y transporte de América del Norte (PARTE I). *Notas*, [s. l.], n. 66, Artículo 1, sept./oct. 2002. Disponible en: <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=188&IdBoletin=63>. Acceso en: marzo 2023.

KRAUSS, C. México apuesta por el petróleo y compra una refinería en Texas. *The New York Times*, New York, enero 18, 2022. Disponible en: <https://www.nytimes.com/es/2022/01/18/espanol/texas-mexico-deer-park.html>. Acceso en: sept. 2023.

KOLKO, J. *Restructuring the World Economy*. New York: Pantheon Books, 1988.

MARKUSEN, A. et al. *The Rise of the GunBelt: The Military Remapping of Industrial America*. New York: Oxford University Press, 1991.

MEZA, I. MZT Aerospace Park, el primer parque industrial de elite del país. *Revista Espejo*, Culiacán, 2023. Disponible en: <https://revistaespejo.com/2023/06/09/mzt-aerospace-park-parque-industrial-elite/>. Acceso en: jun. 2023.

MÉXICO AEROESPACIAL Y DEFENSA. *Nuevo parque aeroespacial en Sinaloa, México, colaborará en el desarrollo del Corredor T-MEC*. [S. l.]: México Aeroespacial y Defensa, 2020. 1 video (4 min 29 s). Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=SQXUU19bq7M&ab_channel=M%C3%A9xicoAeroespacialyDefensa. Acceso en: feb. 2023.

MORA-TORRES, J. *The Making of the Mexican Border. The State, Capitalism, and Society in Nuevo Leon, 1848-1910*. Austin: University of Texas Press, 2001.

MZT AEROSPACE. *MZT Aerospace: Aeronáutica y aviación*. Mazatlan, 2023. Linkedin: mzt aerospace. Disponible en: <https://mx.linkedin.com/company/mzt aerospace>. Acceso en: jun. 2023.

OROZCO, M. de L. *Acercamiento a la Región Económica Internacional del Nordeste entre Estados Unidos y Canadá (The AINER o Atlantica)*. Ponencia presentada en el VIII Coloquio sobre la conformación histórica de la Frontera Norte de México. Tampico, Tamaulipas. 14, 15 y 16 de noviembre, 2019.

OROZCO, M. de L. Algunas consideraciones teórico-metodológicas sobre los Espacios Globales para la Expansión del Capital Transnacional. In: SANDOVAL, J. M. et al. (coord.). *Espacios Globales para la Expansión del Capital Transnacional en el Continente Americano*. Buenos Aires: Benemérita Universidad Autónoma de México y Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, 2020. p. 67-96.

OROZCO, M. de L. *Conflitos e movimentos ambientais em torno dos megaprojetos do "Corredor Interoceânico" na região Istmo de Tehuantepec e o "Trem Maia" na Península de Yucatán, México no âmbito do Espaço global para a expansão do capital transnacional que abrange o Projeto Mesoamérica*. 2023. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2023a.

OROZCO, M. de L. Supercorredores y regiones impulsadas en América del Norte en el capitalismo global. Conexiones entre Espacios Globales y Zonas Específicas de Intensa Acumulación. In: SANDOVAL, J. M. (coord.). *La conformación histórica de la frontera norte de México*. Buenos Aires: CLACSO, [202-]. En prensa.

OROZCO, M. de L. El TLCAN y su papel en las relaciones económicas globales de hoy. In: OROZCO, M. de L. (coord.). *Del TLCAN al T-MEC: 26 años de libre comercio*. Buenos Aires: CLACSO, 2023b. p. 51-87. Colección Grupos de Trabajo, Serie Economía, políticas de desarrollo y desigualdades.

RAMOS, J. L. Planea Caxcor un puerto en Texas. *El Sol de México*, Finanzas, p. 17, 15 jul. 2022.

ROBINSON, W. I. *Can Global Capitalism Endure?* Atlanta: Clarity Press, 2022.

ROBINSON, W. I. *The Global Police State*. London: Pluto Press, 2020.

ROBINSON, W. I. *Una teoría sobre el capitalismo global. Producción, clase y estado en un mundo transnacional*. Trad. Myrna Alonso y Víctor Acuña. México: Siglo XXI, 2013.

SÁNCHEZ, A. El embajador Ken Salazar atribuye al T-MEC la decisión de Tesla de invertir en México. *La Jornada*, Ciudad de México, p. 27, marzo 3, 2023.

SANDOVAL, J. M. El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y el Complejo Industrial-Militar estadounidense. In: SANDOVAL, J. M.; VAZQUEZ RUIZ, M. A. (coord.). *En la senda del TLCAN: una visión crítica*. México: Red Mexicana de Acción frente al Libre Comercio y Universidad de Sonora, 2016. p. 193-244.

SANDOVAL, J. M. *La frontera Estados Unidos-México: espacio global para la expansión del capital transnacional*. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2017.

SANDOVAL, J. M. La Megarregión Arizona-Sonora como Zona Específica de Intensa Acumulación (ZEIA) en el Espacio Global para la expansión del capital transnacional en la frontera México-Estados Unidos. *Revista Pós Ciências Sociais – Repocs*, São Luiz, v. 16, n. 32, p. 21-50, 2019.

SANDOVAL, J. M. El Espacio Global para la Expansión del Capital Transnacional de la frontera México-Estados Unidos y el Complejo Industrial-Militar en la era de Donald Trump. In: SANDOVAL, J. M. et al. (coord.). *Espacios Globales para la expansión del Capital Transnacional en el Continente Americano*. Buenos Aires: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla y CLACSO, 2020. p. 101-155.

SANDOVAL, J. M. El Espacio Global para la Expansión del Capital Transnacional y las Zonas Específicas de Intensa Acumulación (ZEIA) del "Proyecto Mesoamérica": Los casos del Istmo de Tehuantepec y la Península de Yucatán. In: HERRERA, D.; GONZÁLEZ, F. (coord.). *Una geopolítica crítica: Debates sobre el espacio, las escalas y el desarrollo desigual*. México: Facultad de Filosofía y Letras, UNAM y Ediciones FIDES, 2021. p. 109-132.

SANDOVAL, J. M. *Políticas de desarrollo económico, expansión del capital transnacional y derechos humanos en el sur sureste de México y el nordeste de Brasil*. Ponencia presentada en el Seminario Internacional Políticas Públicas, Desenvolvimento Econômico e Povos Tradicionais na Amazônia. Belém, Pará, Brasil, 4 y 5 de agosto, 2022.

SANDOVAL, J. M. El TLCAN renovado, la seguridad regional y la conformación de un ejército transnacional en América del Norte. In: OROZCO, M. de L. (coord.). *Del TLCAN al T-MEC: 26 años de libre comercio*. Buenos Aires: CLACSO, 2023a. p. 115-146. Colección Grupos de Trabajo, Serie Economía, políticas de desarrollo y desigualdades.

SANDOVAL, J. M. *Las Megarregiones Chihuahua-Texas-Nuevo México y Coahuila-Nuevo León-Texas como Zonas Específicas de Intensa Acumulación (ZEIA) en el Espacio*

global para la expansión del capital transnacional de la frontera México-Estados Unidos. Ponencia presentada en el X Coloquio Sobre La Conformación Histórica de la Frontera Norte de México. Hidalgo del Parral, Chihuahua, 26-28 de septiembre, 2023b.

SANDOVAL, J. M. La Megarregión Binacional Cali - Baja como Zona Específica de Intensa Acumulación (ZEIA) y de Intensa Conflictividad Social (ZEICS), en el Espacio Global para la expansión del capital transnacional en la Frontera México-Estados Unidos. In: SANDOVAL, J. M. (coord.). *La conformación histórica de la frontera norte de México: Una perspectiva crítica*. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, [202-]. v. 4. En prensa.

SANDOVAL, J. M.; OROZCO, M. de L. Políticas de desarrollo económico, expansión del capital transnacional y resistencias: sur-sureste de México y nordeste de Brasil. *Cuadernos sobre Relaciones Internacionales, Regionalismo y Desarrollo*, Mérida, VE, v. 18, n. 33, p. 151-195, 2023.

SHARKEY, D. Chicago has lost three Fortune 500 headquarters in 2022. McDonald's could be the next to leave. Amendment 1 could make it more likely. *Illinois Policy*, Chicago, IL, Octubre 17, 2022. Disponible en: <https://www.illinoispolicy.org/chicagos-fortune-500-headquarters-are-shrinking/>. Acceso en: dic. 2023.

SWANSON, L. Emerging Transnational Economic Regions in North America under NAFTA. In: HODGES, M. (ed.). *Proceedings of the Symposium The Impact of NAFTA: Economies in Transition*. London: The London School of Economics and Political Science, 1994.

TEXAS OIL AND GAS ASSOCIATION. La industria petrolera y de gas natural de Texas aportó cantidad récord de \$24.7 mil millones en impuestos y regalías estatales en el año fiscal 2022, superando el récord anterior con un 54%. *TXOGA*, Austin, Enero, 23, 2023. Disponible en: <https://www.txoga.org/espanol-eoir/#:~:text=January%2023%2C%202023-,La%20Industria%20Petrolera%20y%20de%20Gas%20Natural%20de%20Texas%20Aport%C3%B3,R%C3%A9cord%20Anterior%20con%20un%2054%25>. Acceso en: sept. 2023.

WONG GONZÁLEZ, P. Integración de América del Norte. Implicaciones para la competencia internacional de regiones. In: IBARRA ESCOBAR, G; (comp.). *Relaciones México-California: Más allá de la frontera*. Culiacán: Universidad Autónoma de Sinaloa, Sistema de Investigación del Mar de Cortés, 1997. p. 15-61.

CONTRIBUIÇÃO DE AUTORIA:

Juan Manuel Sandoval Palacios – Conceitualização / Conceptualization; Análise formal / Formal analysis; Aquisição de financiamento / Funding acquisition; Investigação / Investigation; Metodologia / Methodology; Administração do projeto / Project administration; Supervisão / Supervision; Visualização / Visualization; Escrita - esboço original / Writing – Original Draft Preparation; Escrita - revisão e edição / Writing – Review and Editing.

Marcela Orozco Contreras – Conceitualização / Conceptualization; Análise formal / Formal analysis; Investigação / Investigation; Metodologia / Methodology; Visualização / Visualization; Escrita - esboço original / Writing – Original Draft Preparation; Escrita - revisão e edição / Writing – Review and Editing.

Juan Manuel Sandoval Palacios – Doctor en Antropología por la University of California (UCLA). Investigador del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), México. Coordinador del Seminario Permanente de Estudios Chicanos y de Fronteras del INAH, y del Grupo de Trabajo Fronteras, Regionalización y Globalización del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (GT FRG CLACSO). Sus temas de interés son globalización, regionalización, fronteras, securitización, militarización, migración y movimientos sociales. Su más reciente publicación es: La Megarregión Arizona - Sonora y el Complejo Gran Carajás - São Luís. Dos Zonas Específicas de Intensa Acumulación (ZEIA) en los Espacios Globales para la expansión del capital transnacional de la frontera Estados Unidos - México y de la Amazonia (Oriente de Brasil). In: SANDOVAL PALACIOS, J. M.; SCHWEITZER, A. F.; MARTÍNEZ ESTRADA, L. M. (coord.). *Expansión del Capital Transnacional: “desarrollo” y resistencias*. Buenos Aires: Colección Grupos de Trabajo de CLACSO, 2023. p. 77-100.

Marcela Orozco Contreras – Doctorante en Ciencias Sociales en la Unicamp. Profesora de la Facultad de Economía de la UNAM. Integrante del Grupo de Trabajo Fronteras, Regionalización y Globalización del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (GT FRG CLACSO), del Grupo de Estudios: Modernidade e Meio Ambiente/UFMA), del Grupo de Pesquisa Mundo do Trabalho e suas Metamorfoses e da Red Mexicana de Acción frente al Libre Comercio (RMALC). Investiga temas como globalización, zonas específicas de intensa acumulación, zonas específicas de intensa conflictividad social, feminismos, lucha de clases, procesos de integración regional. Coordinó el libro: Del TLCAN al T-MEC: 26 años de libre comercio y es autora del capítulo del libro titulado: “Os elementos teórico-metodológicos na análise do Espaço Global do Projeto Mesoamérica e a formação das ZEIAS do Corredor Interoceânico e a Península de Yucatán” en el libro *Expansión del capital transnacional: desarrollo y resistencias* (p. 37-75); ambas fueron publicadas por CLACSO en 2023.

**THE TEXAS-MEXICO NORTHEAST
MEGAREGION, WINNIPEG AXIS – GREAT LAKES
MEGAREGION AND THE UMSCA CORRIDOR**

Juan Manuel Sandoval Palacios
Marcela Orozco Contreras

In this paper, we are interested in showing how the Texas-Northeast Mexico Binational Megaregion and the Winnipeg-Great Lakes Megaregion Axis are being configured the Specific Zones of Intense Accumulation (ZEIAs), considering the city of Chicago as the nerve center of that axis. The T-MEC Corridor will articulate both ZEIAs. At a theoretical level, we take the perspective of global capitalism developed by William I. Robinson, and the conceptual advances that the authors are developing in the CLACSO Borders, Regionalization and Globalization Working Group to explain the conformation of ZEIAs and global spaces for the expansion of transnational capital in the Americas. We consider that the formation of megaregions as well as the recent strengthening of the physical infrastructure in the North American countries that articulates them, are the result of a historical process that began with the restructuring of the capitalist system in the 1970s.

KEY WORDS: Megaregions. Specific Zones of Intense Accumulation. North America/T-MEC. The Global Space of US-Mexico Border.

**LE TEXAS-MEXICO NORD-EST MÉGARÉGION,
LE WINNIPEG AXE – GRANDS LACS
MÉGARÉGION ET L'ACCORD CANADA-ÉTATS-
UNIS-MEXIQUE COULOIR**

*Juan Manuel Sandoval Palacios
Marcela Orozco Contreras*

Dans cet article nous montrerons comment sont configurés les Zones Spécifiques d'Accumulation Intense (ZEIAs) de la Mégarégion Binationale Texas-Nord-Est du Mexique et l'Axe Winnipeg-Mégarégion des Grands Lacs, en considérant la ville de Chicago comme le centre neuralgique du dit axe. Le corridor T-MEC reliera les deux ZEIAs. Au niveau théorique, nous nous revenons à la perspective théorique du capitalisme mondial développée par William I. Robinson et aux avancées conceptuelles que les auteurs ont développées au sein du Groupe de Travail sur les Frontières, la Regionalisation et la Mondialisation du CLACSO pour expliquer la formation des ZEIAs et des espaces mondiaux pour le expansion du capital transnational sur le Continent Américain. Nous considérons que la formation de mégarégions et le recent renforcement des infrastructures physiques dans les pays nord-américains qui les articulent, sont le résultat d'un processus historique qui a débuté avec la restructuration du système capitaliste dans les années 1970.

MOTS CLÉS: Mégarégions. Zones Spécifiques d'Accumulation Intense. Amérique du Nord/T-MEC. Espace global de la frontière Mexique-États-Unis.