

Inland Empire, California: capital logístico y migración (1980-2022)

Inland Empire, California: logistics hub and migration (1980-2022)

Genoveva Roldán Dávila*

ISSN IMPRESO 1870-7599 | ISSN RED CÓMPUTO 2448-7783 | 111-134

RECIBIDO 19/09/24 | ACEPTADO 22/10/24

Resumen. El objetivo de este artículo es destacar que, en las últimas cuatro décadas, en el Inland Empire, California, la deslocalización productiva estadounidense redundó en el impulso del capital logístico, de nuevas tecnologías en la promoción a mayor escala, de ágiles procesos de producción, recepción y circulación, que requieren de fuerza de trabajo inmigrante joven, barata y con limitada experiencia organizativa sindical y política. De ahí que se consolidó como una región donde la fuerza de trabajo de inmigrantes latinos, particularmente de mexicanos, ha tenido un gran crecimiento como resultado de la reconversión del capitalismo en esa región.

Palabras clave: deslocalización, logística, flexibilidad laboral, trabajadores inmigrantes.

Abstract. The aim of this article is to highlight that, over the past four decades in the Inland Empire, California, the offshoring of the United State manufacturing has led to the growth of logistics capital, the large-scale adoption of new technologies, and agile production, receiving, and distribution processes, all of which require a young, low-cost immigrant workforce with limited experience in union organizing and political activism. As a result, the region has established itself as one where the Latino immigrant workforce, particularly Mexican immigrants, has grown significantly as a consequence of the restructuring of capitalism in that region.

Keywords: offshoring, logistics, labor flexibility, immigrant workers.

* Mexicana. Docente investigadora del Instituto de Investigaciones Económicas de la Universidad Nacional Autónoma de México. Correo-e: grolدان@unam.mx

Introducción

El énfasis en el enfoque en algunos aspectos de los cambios estructurales en el Inland Empire California (IEC), que incluye el área metropolitana de Riverside y San Bernardino, al sur del estado de California, a una distancia de alrededor de 50 millas del puerto de Los Ángeles, radica en su relación con el crecimiento de la fuerza de trabajo inmigrante latina, en particular de mexicanos. La hipótesis propuesta expone que dicho crecimiento ha sido detonado y alentado por las transformaciones derivadas de la reconversión del capitalismo en esa región, que la posicionaron como un mercado industrial muy dinámico y con mayor demanda, gracias a que constituye el principal centro de comercio electrónico de grandes almacenes, firmas logísticas (Rodríguez y Hurvitz, 2023) y centros de distribución del oeste de Estados Unidos. Lo anterior no desconoce las debilidades históricas de las condiciones económicas, sociales y de violencia existentes en el mercado laboral y en la sociedad mexicana, que también influyen en el importante aumento en el número de inmigrantes en el IEC, pero se plantea posicionar la preeminencia de las transformaciones estadounidenses.

Detenerse en el debate con las diversas teorías que esclarecen los procesos migratorios no es el objetivo de esta comunicación (al respecto, he participado con algunas aportaciones, véase Roldán, 2009; 2011). En esta oportunidad, sólo apuntaré que el enfoque teórico utilizado es el heterodoxo, porque analiza y define las migraciones laborales internacionales como resultado del proceso de acumulación de capital de los países de destino y las relaciones de desigualdad que mantienen con los países de origen (en esta dirección aparecen las relevantes aportaciones de Castles, Kosack, Miller, Davidson, Loughna, Crawley, Delgado y Covarrubias), lo cual conlleva un vínculo entre estos países, de *complementariedad subordinada*, mas no de interdependencia (Roldán, 2013).

En contraposición, con el sustento analítico de teorías como la neoclásica (Sjaadstad, 1962), o la de *push-pull* (Lee, 1966), se responsabiliza a quienes migran o a sus países de origen, ya que por sus propias decisiones y condiciones catalizan e impulsan dicha movilidad. De esa manera, los países y empresas de destino, eluden los compromisos laborales, políticos y sociales dimanados por ser sus demandantes y beneficiarios y se eclipsan las causas que las alentarón. De forma más sofisticada existen otras propuestas que responsabilizan a las «redes» de la continuidad de los flujos debido a que abaratan sus costos,

incrementan los beneficios y disminuyen los riesgos migratorios (Durand y Massey, 2003).

Empíricamente, se corrobora que no es la pobreza lo que detona los procesos migratorios. De ser así, en el caso de México, los 46.8 millones de pobres, 36.3% del total de la población (Coneval, s/f), ya estarían en Estados Unidos; pese a la existencia de las redes los costos económicos y riesgos emocionales y de vida de la migración, lejos de disminuir se han incrementado. Igualmente, se identifica con facilidad la sintonía entre los déficits de trabajadores y el crecimiento de sectores económicos con el incremento de inmigrantes que se insertan donde se les requiere; y, por el contrario, ante condiciones de crisis y con altas tasas de desempleo, las deportaciones de inmigrantes se acompañan del endurecimiento de la previa «laxitud» en sus ingresos.

El eje articulador de la globalización capitalista es la flexibilización laboral, la búsqueda de trabajadores que se adapten al conjunto de necesidades de las empresas, con exigencias mínimas que van desde la variabilidad en los salarios, la polivalencia de los trabajadores (*multitasking*), la subcontratación, las contrataciones temporales y la eliminación de la definitividad, entre otras. En ese sentido, los trabajadores flexibles tienen una función de particular importancia en el desarrollo de redes de infraestructura logística, diseñadas para alcanzar el flujo ininterrumpido de mercancías.

Los procesos de trabajo se redefinieron en función de las dinámicas globales altamente concentradas, con cadenas construidas, que no generan de modo equitativo o armónico el valor y se constituyen en un dispositivo de apropiación del valor producido por la fuerza de trabajo local y especializada, la cual abastece a las industrias y al sector servicios de los países centrales y que en Estados Unidos también se apropia de fuerza de trabajo joven, barata y con limitada experiencia organizativa sindical y política a través del flujo migratorio de mexicanos, así como de la segunda generación (nacidos en Estados Unidos con uno o ambos padres originarios de México), quienes son claros exponentes de trabajo altamente flexibilizado.

En esta investigación se establece que la deslocalización, recepción y circulación de mercancías, se acompañan de la mitificación y glorificación de las tecnologías, lo que construye un «romance acrítico» con las máquinas (Berman, 1988:X, 13). De acuerdo con Danyluk (2018:631), el capital logístico adquirió fuerte preponderancia y fue dotado de «naturaleza revolucionaria», o se le atribuyó la posibilidad de ayudar a evitar las tendencias de crisis del capitalismo. Esto no es

novedoso: en sus diferentes etapas el *mainstream* ha presentado un mundo idílico, en el que los cambios tecnológicos se asocian de forma mecánica con progreso y bienestar.

Lo cierto es que los avances en diversas ramas de la tecnología no son radicales y menos aún revolucionarios, ya que no se expresan ni entrañan transformaciones profundas en lo sistémico, tampoco marcan el inicio de un nuevo periodo o época; en contraste, lo revolucionario sí sugiere una alteración total del orden establecido. El determinismo tecnológico describe a la tecnología como la variable independiente en los cambios sociales, se le otorga autonomía y la propiedad de una dinámica que está al margen de la acción humana o social (Aibar, 2019).

Cabe aclarar que en este ensayo se recurre a la metodología cualitativa de análisis e interpretación de datos que provienen fundamentalmente de fuentes oficiales del gobierno de Estados Unidos y de investigaciones de la Universidad de California. El artículo se integra por una introducción, un apartado titulado «Acumulación capitalista y logística», en el que se aborda una de las características más sobresalientes de la reestructuración que observó el capitalismo para recuperarse de la crisis de los 1970; en seguida, en «La nueva logística en Estados Unidos» se identifican las expresiones que tuvo esa transformación en Estados Unidos y California; posteriormente, en «El proceso migratorio en Inland Empire» se presentan las condiciones y características de las migraciones en la región del IEC; por último, se exponen las conclusiones a las que se llegó en la presente investigación.

Acumulación capitalista y logística

El capitalismo avanzó en escala planetaria durante las últimas cuatro décadas y ocupó casi todo el espacio disponible para su reproducción. Se acudió al desarrollo tecnológico de las aplicaciones y los dispositivos móviles usados en la reproducción y circulación de mercaderías, comportamientos y preferencias de consumo. Se utiliza la infraestructura de la fibra óptica con la intención de que el capital se instale en lo más profundo de la conciencia y afiance la dinámica del consumo excesivo, aun en estados de descanso, reposo e incluso de sueño (López, 2023). En apariencia, la dinámica de acumulación en el siglo XXI no enfrentaba límites.

Genera asombro el uso de *softwares* y *hardware* para mover de modo más rápido, organizado y eficiente las mercancías; o el uso de identificación por radiofrecuencias (RFID), códigos *quick response* (QR) y de barra, que reconocen los

productos y los almacenan. En síntesis, tener control sobre la inmensa mayoría de las operaciones vinculadas con el movimiento de las mercancías, ya sean materias primas o productos terminados, para su distribución al consumidor. Tal situación permite imaginar lo que significó para la sociedad a finales del siglo XVIII, en cuanto a planeación, efectos laborales y reducción de costos, el ferrocarril y, luego, los buques y aviones de carga y las derivaciones concernientes a la expansión y modificación de la división internacional del trabajo.

Esa dinámica tuvo particular desarrollo tras la Segunda Guerra Mundial y en especial durante la Guerra Fría cuando la logística militar lideró la marcha del sector. En las últimas décadas ha fraguado y consolidado un nexo cercano con el sector logístico privado y se ha establecido una simbiosis entre ambos que hoy sería prácticamente imposible de separar (Clúster Logistic Catalunya, 2017). Tuvo mayor impulso en la década de 1960, cuando el *outsourcing* exigía el máximo de eficiencia en la subcontratación de otras empresas. En este ascenso, se confirma que, en los 1970, ante la profunda crisis sistémica, era necesario y urgente revitalizar el liderazgo en el mercado; demostrar la mejor capacidad en distribución de mercancías, gestión de inventarios y aplicación de avances tecnológicos para dominar el *just in time*; acortar los tiempos de entrega y, de manera central, limitar los costes logísticos, para lo cual fue fundamental apropiarse y asociarse con la logística militar.

Se fue requiriendo de operaciones más refinadas relativas a la capacidad de cálculo y manejo de todo lo que tiene que ver con el abastecimiento, ya fuera en lo militar o en lo civil. Con el propósito de mejorar el transporte y almacenamiento se aplicó el QR y la respuesta eficiente al consumidor (ECR) para lograr la entrega precisa, con la cantidad exacta, en el momento y en el lugar necesarios (Clúster Logistic de Catalunya, 2017). En la actualidad, la logística tiene muchos «apellidos»; si bien su origen es militar, ha tenido un crecimiento relevante en todos los campos en los que se aplica (Fontena, 2009).

En los 1990, la logística ya era parte de los procesos internos de las empresas y en las relaciones establecidas con proveedores y clientes, con el objetivo de estar en sintonía con las crecientes exigencias de un mercado global que, según una nota publicada en el portal *The Logistics World*, ya tenía un valor de 267.3 mil millones de dólares en 2022 y se espera que alcance un tamaño equivalente a 728.9 mil millones en una década.

La deslocalización territorial y la externalización requirieron del desarrollo de la logística y la infraestructura a su servicio, de modo que se constituyeron en elementos destacados para comprender el avance del capitalismo extractivista

contemporáneo. Es notable su presencia en las periferias, aún dentro de las economías centrales, que sirven de abastecimiento y distribución a las empresas transnacionales, modernos complejos similares a los enclaves, cuya función es contribuir con una fase del ciclo del capital que apuntala las dinámicas del capital industrial. Con tales objetivos, a lo largo del planeta se han construido puertos secos, aduanas, puertos, carreteras, aeropuertos, la matriz de fórmulas o el sistema operativo que genera productos, consolidadores y expendios de carga utilizados en la exportación de materias primas, insumos y productos que dan forma al proceso de globalización económica como hoy se conoce.

Las infraestructuras logísticas han progresado gracias a políticas estatales de acuerdo con los requerimientos del gran capital (Reus y De la Fuente, 2020) y en la mayoría de los casos se trata de empresas privadas quienes las construyen, mantienen y operan. El Estado desempeña un papel clave mediante la intervención, que abarca desde los recursos financieros y planificación, hasta el diseño de mecanismos de participación privada. La logística no se limita a la esfera de la circulación, en la producción también adquiere una gran relevancia al proveer los insumos a las ramas industriales que deslocalizaron la producción para aprovechar ventajas geográficas, laborales, ambientales y legislativas que las economías dependientes ofrecen.

Con la intención de disminuir la fricción de la distancia, a través de cambios periódicos en los medios de transporte y comunicación, la movilización se efectúa en una sola red la carga entre barcos, vagones y camiones sin necesidad de desembalarla y reembalarla en cada punto de transferencia. La «aniquilación del espacio por el tiempo» no es un accidente de la historia, sino una tendencia intrínseca del desarrollo capitalista (Danyluk, 2018:635). A partir de la importancia que tiene el ciclo de vida de los productos, Corsino Vela (2018) recuerda que la economía capitalista es una economía de tiempo: tiempo de producción (tiempo de trabajo) y tiempo de realización, tiempo de conversión del resultado del trabajo (mercancías) en capital y beneficio.

El cumplimiento de esos tiempos no entraña el aumento de los costos, ese fue el diagnóstico de la crisis de los 1970, para lo cual se utilizó el expediente de la disminución de los gastos en fuerza de trabajo y la disminución de los tiempos y costos de la producción y realización: «El tiempo global del capital depende tanto del tiempo de producción como del tiempo de circulación, disminuir la diferencia en su tiempo global es uno de los desafíos cotidianos de la ingeniería del capital» (Antunes, 2019).

Lo anterior condujo a una nueva división internacional del trabajo, que re-dimensiona la lógica del funcionamiento de las comunicaciones y transportes, con tecnologías y formatos basados en internet. Los protagonismos del comercio internacional, la deslocalización, la financiarización, la terciarización, la subcontratación y la logística, no fueron suficientes para contrarrestar las trabas sistémicas de los procesos de acumulación. No se acompañaron de una «varita mágica» y la logística y las cadenas de suministro han puesto en evidencia que las tecnologías y su corta vida útil no son autónomas y se desarrollan y articulan conforme a los requerimientos y contradicciones del capital.

Los cambios tecnológicos de los tres siglos previos y las décadas de la presente centuria le dieron un gran impulso al liberalismo, luego magnificaron los alcances del «estado del bienestar» con sus dos décadas gloriosas y fueron utilizados para identificar a la globalización como irreversible, expectativa que hoy resulta inexacta. Es preciso añadir que hay mucho que cuestionar, en particular por su empleo en la destrucción planetaria y humana. Así, el 2024 fue el quinto año consecutivo de deterioro de la paz mundial y los conflictos se internacionalizaron cada vez más, con 92 países involucrados en un pugna más allá de sus fronteras, la mayor cantidad desde el inicio del Índice de Paz Global (IPG) en 2008. Asimismo, el uso de los drones armados aumentó en más de 1000% desde 2018 (IPG, 2024), año en que se introdujo la sofisticación militar, la tecnología y la preparación para la batalla en una sola medida.

Cabe resaltar que las nuevas tecnologías no han tenido el propósito ni la posibilidad de mesurar las contradicciones y múltiples complejidades contemporáneas, que no son desconocidas para Kristalina Georgieva, directora gerente del Fondo Monetario Internacional, quien declaró que, en las perspectivas económicas mundiales se «corre el riesgo de estancarse en una senda de bajo crecimiento y alto endeudamiento (...) esto significa menores ingresos y menos empleos (...) menos ingresos públicos (...) menos recursos para las familias y para luchar contra retos a largo plazo como el cambio climático. Son tiempos angustiosos teniendo en cuenta estos problemas» (*Voz de América*, 19 de abril de 2024).

El sector logístico también ha enfrentado diversos colapsos: tres días de paro de la Asociación Internacional de Estibadores de Estados Unidos, por mejores salarios y oposición a la automatización portuaria, afectaron a 36 puertos clave (1 de octubre de 2024); 13 meses de negociaciones y paros de trabajadores en los puertos marítimos en la costa oeste de Estados Unidos (2023); las repercusiones de la guerra de Ucrania por las restricciones al transporte marítimo en el mar

Negro (2020); el colapso en el puerto de Dover y el Paso de Calais, por los efectos del Brexit con los nuevos controles de importación (2020); el encallamiento del portacontenedor Ever Given en el canal de Suez (2021), que afectó a más de 422 buques; en el puerto de Los Ángeles y Long Beach se registró un gran congestionamiento con más de 200 mil contenedores que esperaban ser abiertos y unos 110 buques cargueros paralizados con falta de espacio de almacenamiento en puerto, donde se mueve alrededor de 40% de todas las importaciones estadounidenses (2021).

Otros ejemplos severos fueron los acontecimientos con la covid-19, que precipitó y amplió los problemas que ya existían en las cadenas de suministros: escasez de microchips y semiconductores que puso en crisis la fabricación y distribución automovilística; las acciones de los chalecos amarillos en Francia, con un fuerte impacto en el transporte por carreteras (2018); los paros del transporte en España al que se sumaron camioneros y pescadores (2008). En algunos de estos hechos se evidencian los altos niveles de explotación de la fuerza laboral bajo los esquemas logísticos, con la instrumentación del justo a tiempo y la rotación continua de mercancías y trabajadores.

La logística en Estados Unidos

La crisis de los 1970 reveló las debilidades estructurales de Estados Unidos, de tal manera que las deslocalizaciones y el impulso al comercio internacional, acompañado de transformaciones tecnológicas en la logística, se perfilaron como opciones importantes para el país y en California, que ya tenía una larga trayectoria en ese terreno, con la ventaja de que la diversificación de su economía hizo factible postergar alrededor de una década las expresiones más crudas de dicha crisis; se impulsaron, además, tres de sus fortalezas: la industria tecnológica, la de productos agrícolas y el turismo.

Al respecto, la tarea fue erradicar al máximo de este territorio varias de las partes sombrías y desgastantes para el capital: salarios altos, trabajadores sindicalizados, contratos colectivos, movilizaciones y huelgas. Se alentaron actividades económicas con procesos que requerían de una «nueva» clase trabajadora, que nació ya flexibilizada ante las deslocalizaciones debido a la masiva incorporación de mujeres al mercado laboral que, por su género, no son liberadas del trabajo doméstico y encuentran en esa flexibilidad una entrada al mercado laboral, a los

provenientes de nuevos flujos migratorios y a inmigrantes mexicanos de segunda generación que se incorporan al mercado laboral.

El Estado capitalista estadounidense, invariablemente, aún en sus etapas liberales, ha tenido una intensa presencia en la construcción y diseño de políticas públicas altamente intervencionistas, en función de la correlación de fuerzas y de intereses sistémicos, los cuales se pusieron a prueba a fin de que la reterritorialización del capital y el trabajo contrarrestaran la caída tendencial de la tasa de ganancia. Concerniente a la intensificación de la terciarización, fue resultado directo de la deslocalización de partes clave de su producción hacia países subdesarrollados; por ejemplo, al tercer trimestre de 2023 su sector terciario representaba más de tres cuartas partes del PIB (71.6%) y empleaba 68% de la mano de obra del país, 153 millones de trabajadores (*Economic Report of the President*, marzo 2024).

Para la deslocalización, la región que cubría con amplitud las exigencias del capital fue la asiática. En 1971 inició «la construcción de un puente con China, sobre 16 mil millas y 22 años de hostilidades» y se restablecieron las relaciones comerciales y después las diplomáticas. Mientras que la empresa Du Pont comerciaba con China desde 1974, Robert Forney, uno de sus ejecutivos, insistía en limitar las exportaciones chinas y sugería «planificarlas», «porque su potencial es aterrador»; a la par, la empresa asesoraba a una delegación china con el fin de que mejorara su embalaje de exportación (Ingleson, 2024).

En tanto el empresariado se hallaba muy entusiasmado con la industrialización de ese país por el significado comercial para sus exportaciones de alta tecnología, minería, petróleo y textiles, entre otros.¹ En cuanto a lo productivo, en 1979 China formuló la creación de zonas económicas especiales destinadas a atraer capital extranjero en las que se pudieran establecer fábricas (Shenzhen, Zhuhai, Shantou y Xiamen), por ende, ofreció grandes provisiones de fuerza de trabajo barata, controlada por el Estado. En su momento, no se prestó atención a los planes de China que, a diferencia de África y América Latina, integró sus propios objetivos de desarrollo en el capitalismo global, de tal manera que mientras las empresas estadounidenses relocalizaban sus líneas de producción, los chinos incrementaban sus competencias de producción (Ingleson, 2024).

La prepotencia del capital y su inmediatez, en los primeros años de la glo-

¹ Lo anterior se aprecia en uno de los titulares de *The Economist* en 1978: «China: más de 900 millones de clientes».

balización, sólo brindaron una mirada de corto plazo y de subestimación del contrario. Sin embargo, entre 1995 y 2017 la participación de las exportaciones de nivel tecnológico medio y alto de China a Estados Unidos se duplicó (inteligencia artificial, electrónica, telecomunicaciones y proyectos de infraestructura), a la vez que sus importaciones aumentaron ligeramente (Dussel, 2021). Entonces, ya no se celebró el número de consumidores que ofrecía, con sus mil 400 millones de habitantes, y se vislumbró la competencia que significaba en sectores clave.

Vale subrayar que la desterritorialización, además de China e India, incluyó a Europa Central (Polonia, Irlanda, Rumania), África (Sudáfrica, Kenia, Marruecos, Egipto, Nigeria) y América Latina (México, Centroamérica), regiones identificadas como economías con «terrenos inactivos», a las que se planeaba volver productivas, mediante la asignación de tecnología adecuada, infraestructura, conectividad, abastecimiento de mano de obra calificada y al servirse de su fuerza de trabajo barata.

En 1997 la crisis del Sudeste Asiático (Singapur, Corea del Sur, Tailandia, Malasia) exigió el incremento de sus inversiones para la reconstrucción de las cadenas de suministros, así como el mejoramiento de sus condiciones de acceso al mercado mundial, por lo que fue indispensable efectuar reajustes internos que reforzaran su comercio mundial marcado por exportaciones baratas. En efecto, el capital logístico transformó en puertos adyacentes a grandes territorios interiores aislados de Singapur y aceleró su incorporación a una gran variedad de acuerdos comerciales y de inversión. En 1997 ningún país de la región había firmado más de un par de acuerdos comerciales, para 2020 Indonesia ya era parte de 45, Tailandia de 40, Malasia de 36 y Vietnam de 26 (Palma y Pincus, 2022).

En el «estado dorado» también se promovían cambios territoriales y espaciales, en los que las circunstancias nunca fueron iguales entre los sectores locales, nacionales o transnacionales que, de forma activa o pasiva, estuvieron involucrados. El impulso a la logística en gran medida se sostuvo con deuda, la cual se orientó hacia nuevas infraestructuras para el transporte y circulación de mercancías en terminales portuarias, aeropuertos, ferrocarriles, zonas francas, buques contenedores, corredores industriales, construcción de centros logísticos y bodegas de almacenamiento (Arboleda y Purcell, 2021).

Para el impulso al comercio internacional estadounidense fue clave el desarrollo diversificado de California, que contaba con una infraestructura creada durante las primeras cinco décadas del siglo XX, fundamental para todos los sectores económicos, con la planeación y acciones del gobierno federal y de dicho

estado. De ese modo, se construyó una compleja red de autopistas y vías rápidas con alrededor de 27 millones de kilómetros, así como una infraestructura compleja de embalses, acueductos y canales para el acopio y distribución del agua, que alcanzó una longitud total de tuberías de alrededor de mil 100 kilómetros, además de un sistema de bombeo que incluía las bombas de agua más grandes del mundo en la Planta de Bombeo Edmondson» (Webber, 2016).

El resultado certifica que las dinámicas de las regiones estadounidenses no fueron autónomas y que se encuentran enlazadas a las tendencias estatales, nacionales y mundiales. Los ajustes incentivaron uno de los sectores económicos que históricamente había tenido un lugar nodal en la economía californiana: el comercio internacional. Éste se reposicionó como «la alternativa» ante la relocalización productiva, lo que dio lugar a que la forma y el lugar de producción y fabricación transformaran la logística, el transporte y el comercio internacional. En 2022 el comercio internacional de California (importaciones y exportaciones) fue de 694 mil millones de dólares en productos, por lo que se colocó en el primer lugar de los estados importadores y en el segundo lugar de exportadores (después de Texas). Vale destacar que Riverside-San Bernardino-Ontario es la quinta región exportadora más importante de California (International Trade Administration, 2024).

Los cambios logísticos han tenido como epicentro a Estados Unidos y se remontan a mayo de 1966, con el uso de los contenedores McLean.² Dos décadas más tarde, cuando la globalización así lo exigió, la «contenedorización» revolucionó las infraestructuras de los puertos secos, marítimos y aéreos, en el transporte terrestre, en el diseño y construcción de buques cargueros, grúas pórtico y automatizadas.

Otro resultado patente de manera inmediata fue que, para Estados Unidos y California, en particular, el aumento de sus exportaciones se acompañó del mayor incremento de sus importaciones, lo cual redundó en un duro golpe a la industria propia y en un creciente déficit comercial. Al tercer trimestre de 2023, la economía estadounidense registró un déficit comercial de 799 mil 721 millones de dólares, pero resalta que su crecimiento fue superior en 2022, cuando consiguió un histórico monto de 1 millón 183 mil 10 dólares («Economic Report of the President», marzo de 2024).

California no se libró de la crisis de 2008, la gran recesión, que causó en ese

² En la actualidad el contenedor se puede utilizar para el transporte marítimo o fluvial, terrestre y transporte multimodal. Existen seis tipos de contenedores: de carga general, frigorífico, sin techo, plataforma, de costado abierto y tipo tanque.

año más de 400 mil hipotecas morosas, junto con la presencia de la burbuja del inmobiliario logístico. La mayor dependencia del comercio internacional, la recesión económica que afectó a la industria automotriz, a las telecomunicaciones y a la informática, golpeó directamente a la cadena de suministro industrial y a la distribución. La caída general de California se observó en su reposicionamiento en la clasificación entre las economías más grandes del mundo: entre 2005-2008 se mantuvo en el séptimo lugar y en 2009 cayó al onceavo (Bureau of Economic Analysis, 2022).

Entre 1994 y 2000, 20% más pobre de los californianos tuvo una disminución de 6% en el ingreso familiar ajustado real; para el periodo 2007-2010 la desigualdad de ingresos se profundizó y aumentó la cifra de quienes viven en pobreza (de 12 a 16%); mientras tanto, las ganancias corporativas casi se triplicaron y solo la tercera parte más rica de las familias de California tuvo un crecimiento en sus ingresos reales en la década de los 1990. Lo anterior fue consecuencia de que los trabajos manufactureros, de ingresos medios y sindicalizados, fueron sustituidos por los empleos de servicios que generó la economía de alta tecnología, con salarios de bajos ingresos, sin seguro médico y prestaciones de pensión. En cuanto a quienes tenían ingresos medios, entre 1969 y 1998, se redujeron de 55% de la población del estado a 39% (Cherny, Lemke-Santangelo y Griswold, 2021).

Empresas como Amazon, United Parcel Service, FedEx, Mercado Libre, DHL Logistics, Ryder System, CEVA Logistics, C.H. Robinson Worldwide, identificadas como fieles representantes del sector logístico, del terciarizado y del sector servicios, son líderes en contratos de trabajos altamente flexibilizados con un «nuevo proletariado» en las bodegas, centros de llamadas, *telemarketing*, hipermercados, comercio al menudeo, choferes, bancos y finanzas, turismo, hostelería, ocio, cultura, espectáculos, administración y servicios públicos, entre otros.

En palabras de Paul Mattick, no existen «fenómenos económicos puros» y en esta crisis del capitalismo, si bien se aprecian profundos orígenes económicos y las expresiones más visibles se hallan en ese terreno, no puede obviarse que deben situarse en las transformaciones estructurales y en las disputas que influyen en tales alteraciones y que, a su vez, impactan en las condiciones sociales, urbanas, culturales, ideológicas y políticas. El capital, el Estado y las ideologías racistas y xenófobas se combinaron con la intención de que el sur de California fuese un lugar distinto: «Las políticas prologística implicaron una devoción ideológica que comprometió a la región y a sus habitantes en un camino específico

de desarrollo» (Juan de Lara, 2018).

Sin embargo, los hacedores de dichas políticas no se detuvieron a revisar las implicaciones que también se estaban gestando. Destacan los desequilibrios en la Bahía de San Pedro, donde el valor total de las importaciones es casi 4.5 veces que el de las exportaciones, mientras que a escala general en Estados Unidos la proporción es de 1.6, situación que no evidencia desequilibrios macroeconómicos y que también genera problemáticas logísticas en ese complejo portuario, que repercuten en toda la red de transporte multimodal del país (Ramezani, 2022), debido al gran volumen de contenedores vacíos que quedan anclados.

Con la gran crisis de 2008 la caída del comercio mundial afectó a los fletes marítimos de contenedores, lo que provocó una reducción de la oferta de transporte. Del tercer trimestre de 2008 al segundo trimestre de 2009 las caídas fueron generalizadas, de hasta 90% para la ruta Asia-Europa y en los fletes *dry-bulk*, desde el segundo semestre de 2008, hubo un derrumbe completo de los precios (Sánchez y Ulloa, CEPAL, 2010); en febrero de 2009, en el sur de California, más de 300 portacontenedores estaban inactivos (De Lara, 2018).

Durante la segunda década del siglo XXI ocurrieron transformaciones relevantes en el sur de California (los condados de Ventura, Los Ángeles, Orange, San Bernardino, Riverside y San Diego), con una población de 22.2 millones de residentes, comprende uno de los mercados metropolitanos más extensos del país: más de 2 mil 100 millones de pies cuadrados de almacenes y centros de distribución en el área (los más grandes de Estados Unidos). Cabe agregar que existe un fuerte impacto en la acumulación de transporte de camiones, y una marcada congestión en sus carreteras y daños en el medio ambiente. El Gran Los Ángeles, que incluye el condado de Los Ángeles, Orange e IEC, contabilizó 1.7 mil millones de pies cuadrados de inventario industrial a finales del tercer trimestre de 2023, lo que significa que es la región industrial de mayor tamaño en el país. El área sobresale por tener una de las ventas más altas y las tasas de desocupación más bajas de cualquier mercado estadounidense (Rodríguez y Hurvitz, 2023).

Pese al aumento de los precios de arrendamiento de sus espacios industriales la demanda continúa en virtud de que con la crisis en las cadenas de suministro, la gestión de inventarios *justo a tiempo* en pandemia, ahora se intenta sustituir por el almacenamiento para enfrentar, en mejores condiciones, próximas interrupciones en dichos suministros. Por otro lado, el IEC East ofrece arrendamientos más bajos: 0.75 dólares por pie cuadrado, frente a 1.10 dólares cerca de los puertos

(Ramezani y Carr, 2022).

La Bahía de San Pedro, integrada por los puertos de Los Ángeles y Long Beach, es la instalación portuaria más grande del país. Aproximadamente 380 mil millones de dólares en comercio mundial viajaron en esos puertos en 2019, lo cual representa más de 40% del comercio en contenedores de la nación, en terminales marítimas, transporte de mercancías en ferrocarriles y líneas aéreas, entre otros.

Con el propósito de no perder presencia e importancia se emprenden diversos esfuerzos: se amplía la capacidad intermodal de los ferrocarriles; para mejorar la fluidez de carga se incrementa la flota de megabuques; y, con la capacidad del transporte marítimo global, se reconfiguran las cadenas mundiales de suministro. Una de las tendencias a escala nacional ha sido el fomento de puertos de contenedores interiores que están instalados a cientos de millas de los puertos marítimos, con el objetivo de aliviar las dificultades de congestión que enfrentan las operaciones logísticas, pues dichos depósitos temporales cuentan con las conexiones indispensables para su traslado en trenes o camiones a su destino final. Algunos de éstos se han instalado en antiguas bases militares, gracias a las ventajas en cuanto a conexión ferroviaria, accesos a autopistas y grandes estructuras de almacenaje. A lo anterior se suma que son áreas rurales donde el uso de la tierra y las regulaciones ambientales son poco rigurosas.

La actual convulsión mundial por la manifiesta crisis de la hegemonía estadounidense, que está reclamando su lugar como la nación más grande, poderosa y respetada, refrenda las interrogantes a los resultados de la globalización y a las dimensiones reales del papel de las nuevas tecnologías usadas en ese periodo, así como sus efectos en las cadenas de suministro, ya sean de materias primas o productos. Esto conduce al cuestionamiento de los efectos que tendrá en los trabajadores inmigrantes que se encuentran en empleos relacionados con la deslocalización, la logística, el transporte y el almacenamiento.

El retorno de la industria manufacturera a Estados Unidos constituye un gran desafío con diversos contenidos: presupuestales, antagonismos en los costos laborales, rediseño de las complejas cadenas de suministro, programas educativos y de formación de una nueva clase trabajadora (Zhai, 2024). ¿Una década, década y media o nunca? Sin duda, un tema fundamental a discutir, pero que no es el objetivo de este trabajo. Sólo se destacará que no será un proceso de acción inmediata que altere las actuales condiciones del IEC y su mercado laboral.

El proceso migratorio en Inland Empire, California

Las transformaciones del IEC, previamente planteadas, tuvieron claras expresiones en lo demográfico a partir de la década de 1990, las cuales se aceleraron a principios del siglo XXI. Los latinos se convirtieron en mayoría, según el censo estadounidense de 2020, con una representación de 51.5%, 2.37 millones de personas y una tasa de crecimiento superior al promedio del sur de California. Cabe subrayar que 1 de cada 5 residentes en IEC es inmigrante, una característica central de la región, con casi 1 millón de inmigrantes que viven en los condados de Riverside y San Bernardino. Desde el año 2000 la construcción de viviendas unifamiliares accesibles y el crecimiento de los empleos en logística y almacenamiento alentaron el aumento demográfico en la región de inmigrantes y residentes nativos («State of Immigrants in the Inland Empire», abril de 2018).

En comparación con febrero de 2020, el último mes antes de la crisis del coronavirus, la fuerza laboral en IEC se expandió en 30 mil 600 personas (1.4%), de acuerdo con la Encuesta de Hogares o Encuesta de Población Actual. Eso se tradujo en un crecimiento anual de aproximadamente de 0.4%, que superó a los condados de Los Ángeles, Orange, Ventura, San Diego y a las cifras estatales. Según la encuesta de hogares oficial del gobierno, todas las regiones del sur de California, con la excepción del IEC, han experimentado una contracción de la fuerza laboral en los últimos cuatro años. A finales de 2022 el empleo en logística (transporte, almacenamiento y comercio mayorista) experimentó un auge hasta mediados de 2023, pese a los altibajos en los bienes de consumo duradero que propiciaron una pérdida de casi 21 mil puestos de trabajo, desde entonces, el empleo sigue siendo considerablemente mayor que antes de la pandemia (Keil y Schniepp, 2024).

Al respecto, el cuadro 1 presenta el número de trabajadores mexicanos en Estados Unidos en California y en IEC entre 1980 y 2022, datos que revelan el crecimiento superior frente al estado y el país en su conjunto y que demuestran la relación estrecha con las características que asumió el crecimiento económico en el periodo.

CUADRO 1

Trabajadores mexicanos en Estados Unidos, California, y el Inland Empire.
Porcentaje del total de la fuerza de trabajo en años seleccionados

Región	1980		2022		% Tasa de crecimiento acumulada 1980-2022
	Número de trabajadores mexicanos	% de la fuerza de trabajo	Número de trabajadores mexicanos	% de la fuerza de trabajo	
Estados Unidos	1.2 millones	1.3	11.9 millones	4.2	891.7
California	701 mil	5.4	2.4 millones	12.3	242.4
Inland Empire	24.6 mil	3.6	312 mil	15.1	1 168.3

Fuente: elaboración propia con datos del Employment Development Department of California.

El empleo en logística en el IEC es 5.7 veces más grande en 2022, al compararlo con datos de 1990. En el conjunto del estado esos trabajos emplearon en 1990 a 1.01 millones (6.7% del total de la fuerza de trabajo), en 2022 se incrementó a 1.8 millones (9.2%). En IEC el trabajo de logística empleó en 1990 a 49.2 mil (4.2%), en 2022 eran 283.9 mil trabajadores (13.2%). Es decir, tales empleos se multiplicaron casi seis veces, con una tasa acumulada de 477% (véase cuadro 2).

CUADRO 2

Trabajadores mexicanos en California e Inland Empire. Porcentaje del total de la fuerza de trabajo en sectores de ocupación y años seleccionados

Sectores de ocupación	California		Inland Empire	
	1980	2022	1980	2022
Servicios	1.8	11.8	(...)	(...)
Transportes	5.4	10.1	4.5	11.2
Comercio al mayoreo	3.5	3.5	2.1	3.2
Logística*	6.7	9.2	4.2	13.2

*Los datos de 1980 corresponden al año 1990.

Fuente: elaboración propia con datos del Employment Development Department of California.

El mecanismo institucional utilizado para justificar los bajos salarios, las deprimidas condiciones laborales y los contextos en los que ocurre la reproducción social de los trabajadores que nutren al sector servicios, al capital logístico, ya sean inmigrantes, afrodescendientes o nativos, es que se trata de trabajos no calificados. La profundidad de la crisis que acompañó a la pandemia obligó a reconsiderar dicha conceptualización y se identificó que esos trabajos son «esenciales». Con ello no se logró un avance relativo al reconocimiento de la importancia de su trabajo, incrementos salariales o contrataciones colectivas, sino que fue la opción que permitió limitar sus derechos.

Muestra de lo anterior, los trabajadores de Amazon (el segundo mayor empleador del sector privado, después de Walmart) evidenciaron que durante la propagación del coronavirus carecían de equipos de protección personal, no había transparencia acerca del número de casos y resultaba imposible el distanciamiento social, pese a que la empresa los consideraba «héroes». Cabe agregar que Amazon explota a 1 de cada 153 trabajadores estadounidenses y, solamente en 2021, gastó más de 4 millones de dólares en consultores antisindicales (Kassem, 2023). Asimismo, los datos de lesiones en Amazon reportados a la Administración de Salud y Seguridad Ocupacional muestran una tasa de 75%, más alta que la tasa promedio en otros almacenes, y casi la mitad de sus trabajadores informan haber sufrido lesiones en el trabajo (WWRC, s/f).

De acuerdo con el «Informe Thrive Inland SoCal», de la Universidad de California, Riverside (2024), el IEC cuenta con más de 1.5 millones de puestos de trabajo y con ingresos promedio mensuales más bajos que la región más amplia del sur de California, excluido el IEC (véase cuadro 3). En ese informe se concluye que la mayoría de los trabajadores de transportación, distribución y logística (TDL) no ganan lo suficiente para vivir en el IEC.

Con alrededor de 38 millones de habitantes de origen mexicano, los de segunda generación constituyen 70% de dicha población (véase cuadro 4) y laboran en especial en el sector servicios (74%), en actividades como salud y educación, comercio, hostelería y esparcimiento, transportación y electricidad, gas y agua, profesionales y administrativo, financiero y otros. California ocupa el primer lugar de residencia de esta población (BBVA y Conapo, 2018).

CUADRO 3

Ingreso promedio mensual de los trabajadores de California, el Sur de California y el Inland Empire; y por sectores de actividad seleccionados dentro del Inland Empire, 2024

<i>Región y sector</i>	<i>Ingreso promedio mensual (dólares)</i>	<i>% de la fuerza de trabajo total del Inland Empire</i>
California	7 161	
Sur de California, excluyendo el <i>Inland Empire</i>	6 326	
<i>Inland Empire</i>	4 907	100
Transporte y almacenamiento	4 379	13
Comercio minorista	4 059	11
Alojamiento y alimentación	2 766	10

Fuente: elaboración propia con datos del «Informe Thrive Inland SoCal», de la Universidad de California, Riverside (2024).

CUADRO 4

Población hispana de segunda generación por sexo y tipo de origen hispano: 2023 (números en miles)

<i>Segunda generación. Total y por sexo</i>	<i>Total de hispanos</i>	<i>Población de origen hispano</i>					
		<i>México</i>	<i>Puerto Rico</i>	<i>Cuba</i>	<i>Centroamérica</i>	<i>Sudamérica</i>	<i>Otros hispanos</i>
Total	20 121	13 998	427	622	2 268	1 312	1 494
Hombres	10 235	7 140	185	330	1 120	692	768
Mujeres	9 886	6 858	242	292	1 148	620	726

Fuente: U.S. Census Bureau, Current Population Survey, Annual Social and Economic Supplement, 2023.

El equipo de Thrive Economic Development sostiene que, aproximadamente, sólo 26.1% de los trabajadores del IEC tiene un «empleo de calidad» (salario digno y con un seguro médico patrocinado por el empleador). En el «Informe Thrive Inland SoCal» (2024:11), se cita al *State of Work in the Inland Empire Part II* (CSI UCR e IELCC, 2023) y se indica que a partir de 2020 las disparidades en la calidad del empleo fueron más graves para los trabajadores latinos, ya que sólo 21.2% tiene buenos empleos, mientras que las cifras para otros grupos son superiores: afroamericanos, 35.2%; asiáticos, 38.6%; blancos, 43%. Al incluir la perspectiva de gé-

nero, 16.4% de las trabajadoras latinas cuenta con un buen empleo.

Es pertinente aclarar que estos trabajos producen mercancías o servicios que socialmente son fundamentales, que sí requieren de capacitación y especialización, pese a que no exista una universidad o centro de enseñanza que instruya a las mujeres a realizar trabajo doméstico; o a los trabajadores agrícolas a efectuar labores en el campo; o a los trabajadores de las bodegas a resistir altas temperaturas, repetir de modo incansable movimientos mecánicos, mantenerse de pie por largas horas; a los recolectores de basura a soportar el contacto con desechos orgánicos e inorgánicos; o a los choferes a conducir durante largas jornadas.

Al respecto, siguiendo a Marx,

la diferencia entre el trabajo complejo y el trabajo simple, lo que los ingleses llaman *skilled y unskilled labor* descansa en parte en simples ilusiones, o a lo menos en diferencias que hace ya largo tiempo que han dejado de ser reales, aunque perduren en el convencionalismo tradicional: en parte, descansa también en la situación desesperada de ciertos sectores de la clase trabajadora que les impide, más todavía que a los otros imponer el valor de su fuerza de trabajo (1946:148).

Esto último retrata de manera nítida las condiciones de los trabajadores inmigrantes latinos, «su situación desesperada» por ser considerados «ilegales», por el odio generado en su entorno, al igual que las mujeres o los latinos de segunda generación que han sido marginados socialmente mediante una «asimilación segmentada», por lo que aceptan esas condiciones de trabajo.

La teoría neoclásica ha construido un entramado analítico y conceptual en aras de justificar tales condiciones de explotación. Los inmigrantes, hombres y mujeres, deben ver con optimismo esos escenarios de trabajo y explotación porque están «invirtiendo en capital humano», el *locus classicus* del tema promovido por miembros de la escuela de Chicago (Schultz y Becker), quienes consideraron que existen un conjunto de actividades que influyen en la renta monetaria y psíquica futuras, lo que aumenta los recursos de la gente. Vale preguntarse, entonces, por qué los inmigrantes tienen esos bajos salarios y condiciones de trabajo precarias, si invirtieron en su «capital humano» y supuestamente tomaron la «libre decisión» de incorporarse a la migración. El objetivo de esas teorías es, y ha sido, desaparecer el concepto de clase social, como concepto económico central. De un plumazo a los migrantes se les convirtió en «capitalistas» y a su trabajo en «capital», sin im-

portar que no sean los dueños del capital en general y en particular del logístico.

En los últimos 15 años, a partir del estallido de la crisis de 2009, con su endeble recuperación y por la incapacidad del modo de producción capitalista para enfrentar la pandemia de covid-19, se ha configurado un escenario de cuestionamientos a la globalización, en el que sobresale la perversa utilización por las fuerzas conservadoras racistas y xenófobas de acciones que incrementan los controles fronterizos debido al endurecimiento de las políticas migratorias que se proponen contener los flujos indocumentados, así como ilegalizar y criminalizar a quienes migran, atribuyéndoles problemáticas económicas y sociales que son sistémicas y estructurales. En las condiciones actuales de crisis por la que atraviesa el país hegemónico, se recuperan viejas prácticas aplicadas en el sistema migratorio México-Estados Unidos que promueven deportaciones (casi 1 millón 360 mil entre 2005-2015) y que contraen el flujo: entre 2010-2017 disminuyó el número de mexicanos de 11 millones 964 mil 241 a 11 millones 597 mil 633 (Secretaría de Gobernación, México), de tal manera que el flujo no alcanzó a contrarrestar las deportaciones en su totalidad.

Además, siguen sorprendiendo propuestas como la «Ley del Odio» en Arizona (SB 1070, de 2010); la política «Tolerancia cero», de Donald Trump (2018) que separa a menores de sus padres que intentaban ingresar a Estados Unidos; los protocolos de atención migratoria (Trump 2019-Biden 2022), también conocidos como «Remain in México», que envían a solicitantes de asilo no mexicanos a ciudades fronterizas mexicanas; el Título 42 (Trump 2020-Biden 2023) que activa restricciones a la inmigración por órdenes de salud pública; o el proyecto House Bill 2843 (HB2843 de 2024) cuyo propósito es legalizar el asesinato de inmigrantes; acciones que avivan el odio como las de Trump, cuando en el debate presidencial de octubre de 2024 compartió información que acusaba a migrantes haitianos de comer perros, gatos y mascotas en Springfield, Ohio, junto con sus amenazas de deportación de más de 11 millones de indocumentados.

Donald Trump, el presidente número 47 de Estados Unidos, ha emprendido numerosas acciones en ese sentido: ha utilizado el campo de concentración ilegal (Guantánamo); recurre a aviones militares para deportar; promueve autodeportaciones; creó una segunda zona militar, que forma parte de la base de Fort Bliss, en la frontera con México; revocó a más de 500 mil personas el Estatus de Protección Temporal; inició una guerra contra ciudades santuario estadounidenses como Newark, Jersey City, Hoboken y Paterson; emitió un conjunto de órdenes

ejecutivas contra los inmigrantes que, si bien ya han sido bloqueadas por jueces federales, cumplieron con la función de profundizar la animadversión social y alimentar al electorado que exige el cumplimiento de lograr el absoluto control migratorio. Pese a lo anterior, la realidad es que ante las dificultades que imponen los tiempos, recursos y condiciones reales del mercado laboral que requiere de trabajadores inmigrantes, difícilmente serán sustituibles en su productividad, habilidades y costos salariales, por los nativos.

Cuán cierta resulta la afirmación de Keir Starmer, primer ministro del Reino Unido, de que la inmigración masiva es producto directo y «deliberado» del modelo económico conservador que le ha dado prioridad a la facilidad de reclutar mano de obra extranjera, en lugar de «hacer el trabajo duro de la capacitación profesional (...) de la reforma del bienestar (...) de las oportunidades para nuestra juventud». Asimismo, sostuvo que sólo la inmigración masiva ha permitido que sobreviva una economía basada en el abandono de sus propios ciudadanos (Le Chevallier y Grande, 2025).

Conclusiones

El crecimiento y la transformación de la industria logística durante las últimas cinco décadas han desempeñado un papel vital en la remodelación de los espacios de producción, consumo y apropiación. Cabe agregar que se hizo posible el crecimiento de redes de producción globalmente integradas, caracterizadas por un alto grado de flexibilidad espacial y organizativa y la densa interdigitación de los espacios de producción y circulación. Complementariamente, se ha facilitado la expansión de la órbita geográfica del capitalismo al mejorar el acceso de las empresas a materias primas, fuentes de mano de obra y mercados de consumo que antes se encontraban más allá de las fronteras de la mercantilización. La producción se realiza en lotes más pequeños, según las exigencias del mercado destino y con ello se elimina el tiempo de inacción de las mercancías; por ende, para avanzar en esa dirección es imprescindible el transporte marítimo, que mueve más de 80% del comercio internacional.

Luego de 40 años se advierte que los cambios operados por el capital, los cuales le permitieron abarcar espacios insospechados, han magnificado la necesidad de un nuevo orden debido a la profundidad de la crisis en la que han desembocado dichas transformaciones.

Los cambios descritos en el IEC han sido los detonantes del incremento de la presencia de inmigrantes mexicanos, quienes han engrosado las filas de la clase trabajadora en esa región, pero en las peores condiciones salariales y de trabajo y con una sobrerrepresentación en las actividades de transporte, distribución y logística.

Referencias

- Aibar, E. (2019). «Revoluciones industriales: un concepto espurio». *Revolución 4.0: ¿progreso o precarización?* (12).
- Antunes, R. (2019). «El nuevo proletariado de servicios, valor e intermitencia: la vigencia (y la venganza) de Marx». *Herramienta*. Recuperado de <https://www.herramienta.com.ar/el-nuevo-proletariado-de-servicios-valor-e-intermitencia-la-vigencia-y-la-venganza-de-marx>
- Arboleda, M. (2018). «Extracción en movimiento: circulación del capital, poder estatal y urbanización logística en el norte minero de Chile». *Investigaciones Geográficas* (56), pp. 3-26.
- Arboleda, M. (2021). *Gobernar la utopía. Sobre la planificación y el poder popular*. Buenos Aires, Argentina: Caja Negra.
- Arboleda, M. y Purcell, T. (2021). «The turbulent circulation of rent: towards a political economy of property and ownership in supply chain capitalism». *Antipode*, 53(6), pp. 1599-1618. DOI: 10.1111/anti.12737
- Ávila, A. (2019). «Las nuevas geografías del capital en América latina: las zonas económicas especiales». *Acta Sociológica* (79), pp. 109-134. DOI: <https://doi.org/10.22201/fcpys.24484938e.2019.79.72535>
- Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA) y Consejo Nacional de Población (Conapo) (2018). *Anuario de migración y remesas México*. México: BBVA/Conapo.
- Berman, M. (1988). *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. México: Siglo XXI.
- Bussines School Barcelona y Supply Chain (2018). «Transformaciones y retos de futuro en la logística militar». Recuperado de <https://retos-operaciones-logistica.eae.es/transformaciones-y-retos-de-futuro-en-la-logistica-militar/EAE>
- Clúster Logistic de Catalunya (2017). «Evolución de la logística durante el último siglo». Recuperado de <https://clusterlogistic.org/es/evolucion-de-la-logistica-durant-lultim-segle/>

- Cherny, R., Lemke-Santangelo, G., Griswold, R. (2021). *Competing visions: a history of California*. California: Saint Mary's Digital Commons. Recuperado de <https://digitalcommons.stmarys-ca.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1000&context=book-gallery>
- Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (Coneval) (s/f). «Resultados de pobreza en México 2022 a nivel nacional y por entidades federativas». Recuperado de <https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/PobrezaInicio.aspx>
- Danyluk, M. (2017). «Capital's logistical fix: accumulation, globalization, and the survival of capitalism». *Society and Space*, 36(4), pp. 630-647.
- De Lara, J. (2018). *Inland shift: race, space, and capital in Southern California*. California: University of California Press.
- Trump, D. (2024). «Economic Report of the President. Transmitted to Congress march 2024. Together with the annual report of the council of economic advisers». Washington DC.
- Fontena, H. (2009). «La logística en la defensa: un caso de gestión de activos con un enfoque de ciclo de vida». *Revista de Marina* (5). Recuperado de <https://revista.marina.cl/revistas/2009/5/fontena.pdf>
- Gonzales, A. (2014). *Reform without justice. Latino migrant politics and the homeland security state*. Estados Unidos: Oxford University Press.
- Ingleson, E. (2024). «Naissance d'un Béhémoth: les origines de la puissance manufacturière chinoise». *Le Grand Continent*. Recuperado de <http://grandcontinent.eu/fr/2024/03/20/naissance-dun-behemoth-les-origines-de-la-puissance-manufacturiere-chinoise/>
- International Trade Administration (2024). «State trade and economy factsheets». Recuperado de <https://www.trade.gov/data-visualization/state-trade-and-economy-factsheets>
- Institute for Economics & Peace (junio de 2024). «Global peace index 2024: measuring peace in a complex world». Recuperado de <http://visionofhumanity.org/resources>
- López Bolaños, A. (2023). «Extractivismo, revolución de la logística y crisis fiscal en América Latina 2012-2021». En Estay, J., Roffinelli, G. y Morales, J. (coords.), *Los rumbos de la economía mundial en época de pandemia y guerra una mirada desde la América Latina y el Caribe* (pp. 17-36). Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- Marx, K. y Engels, F. (2011). *Manifiesto Comunista*. Madrid: Alianza.
- Palma, J.G. y Pincus, J. (2022). «América Latina y el Sudeste Asiático. Dos modelos de desarrollo, pero la misma «trampa del ingreso medio»: rentas fáciles crean élites

indolentes». *El Trimestre Económico*, 89(354), pp. 613-681. DOI: <https://doi.org/10.20430/ete.v89i354.1509>

Ramezani, C. y Carr, C. (2022). *Las perspectivas de desarrollo de los puertos interiores en California*. California: Universidad Estatal Politécnica.

Reus, G. y De la Fuente, A. (2020). «Algunas propuestas para una revisión de la política de infraestructuras». *Fedea Policy Papers*-2020/17.

Roldán, G. (2020). «El siglo XXI y las migraciones internacionales». *University Digital Conservancy*. Recuperado de <https://hdl.handle.net/11299/217029>.

Scott, A. y Bergman, D. (1995). «El resurgimiento industrial del sur de California: manufactura de equipo avanzado para el transporte terrestre y desarrollo de la economía local». En Cusminsky Mogilner, R. (coord.), *California. Problemas Económicos, políticos y sociales*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Secretaría de Gobernación (s/f). «Nueva política migratoria del Gobierno de México 2018-2024». Recuperado de https://portales.segob.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/Panorama_de_la_migracion_en_Mexico

Torres, M. y Ahumada, J.M. (2022). «Las relaciones centro-periferia en el siglo XXI». *El Trimestre Económico*, 89(353). DOI: <https://doi.org/10.20430/ete.v89i353.1432>

U.S. Bureau Statistics (2024). «Tendencias de empleo de los hispanos en la fuerza laboral de los Estados Unidos». Recuperado de <https://www.bls.gov/blog/2024/tendencias-de-empleo-de-los-hispanos-en-la-fuerza-laboral-de-los-ee-uu.htm>

Vela, C. (2018). *Capitalismo terminal. Anotaciones a la sociedad implosiva*. Madrid: Traficantes de Sueños.

Voz de América (19 de abril de 2024). «Jefa del FMI ve riesgo para economía mundial por bajo crecimiento y más insatisfacción». Recuperado de <https://www.vozdeamerica.com/a/jefa-fmi-riesgo-economia-mundial-bajo-crecimiento-mas-insatisfaccion-/7837979.html>

World Bank (2023). *Connecting to compete 2023. Trade logistics in an uncertain global economy. The logistics performance index and its indicators*. Washington DC: World Bank.

WWRC (s/f). «Inland Empire Amazon workers prompt investigation, leading to nearly \$6 million in citations at two Amazon warehouses». Recuperado de <https://warehouseworkers.org/es/amazon-cited-for-labor-violations/>

Zhai, G. (2024). «El regreso de la manufactura a Estados Unidos, más fácil decirlo que hacerlo». *Miembro del Consejo de Forbes*. Recuperado de <https://www.forbes.com/councils/forbesbusinesscouncil/2024/08/28/bringing-manufacturing-back-to-the-us-easier-said-than-done/>