

LOGÍSTICA, MOVILIDAD Y MIGRACIONES. UNA AGENDA EMERGENTE PARA INVESTIGAR SOBRE MIGRACIONES

SANDRO MEZZADRA
DIPARTIMENTO DELLE ARTI, UNIVERSITÀ DI BOLOGNA;

RESUMEN

EL ARTÍCULO TOMA EL ENFOQUE DE LA “AUTONOMÍA DE LAS MIGRACIONES” COMO PUNTO DE PARTIDA PARA REPENSAR EL CAMPO EMERGENTE DE LOS “ESTUDIOS LOGÍSTICOS CRÍTICOS”. EL NUEVO PARADIGMA DE MOVILIDAD PROVOCADO EN LA DÉCADA DE 1960 Y EN LA DÉCADA DE 1970 POR LA LLAMADA “REVOLUCIÓN LOGÍSTICA” ES CONSIDERADA DESDE EL PUNTO DE VISTA DE SUS IMPLICACIONES PARA LA MOVILIDAD HUMANA. TRAS UNA BREVE DISCUSIÓN ACERCA DE LOS DE “ESTUDIOS DE MOVILIDAD”, EL ARTÍCULO ABORDA DIRECTAMENTE LA RELEVANCIA DE LA LOGÍSTICA Y LAS INFRAESTRUCTURAS PARA LA GESTIÓN DE LAS MIGRACIONES, DESARROLLANDO UNA AGENDA DE INVESTIGACIÓN SOBRE EL TEMA. IGUALMENTE, SE PONE EL ACENTO EN LOS VÍNCULOS ENTRE LOS MODELOS DE TRABAJO DE LOS MIGRANTES Y LOS REGÍMENES FRONTERIZOS DESDE EL ÁNGULO DE UNA “RACIONALIDAD LOGÍSTICA” CONCLUYE EL ARTÍCULO.

PALABRAS CLAVE

MIGRACIÓN; LOGÍSTICA; MOVILIDAD; MIGRACIÓN LABORAL; REGÍMENES FRONTERIZOS.

RECEPCIÓN: OCTUBRE 2020
ACEPTACIÓN: NOVIEMBRE 2020

INTRODUCCIÓN¹

Me gustaría iniciar este texto preguntándome por el lugar que ocupa actualmente la logística y, sobre todo, la logística y las migraciones. ¿Cuál es la razón que invita a asumir la logística como una

perspectiva crítica sobre las migraciones y viceversa? Hay que señalar que la logística se ha convertido en una cuestión candente, especialmente a partir de la publicación del importante libro de Deborah Cowen (2014), *The Deadly Life of Logistics*, que, definitivamente, ha situado a la logística como una

¹ Una versión anterior de este texto se publicó en Cuppini, N. y Peano, I. (2019) *Un Mondo Logistico. Sguardi critici su lavoro, migrazioni, politica e globalizzazione*. Milano: Ledizioni. Para el desarrollo de las hipótesis presentadas en este artículo, ha sido fundamental la colaboración con Manuela Bojadžijev en la Humboldt Universität en Berlín.

palabra clave en el léxico de la teoría crítica (Cuppini, Frapporti e Ricciardi, 2018). El debate que se ha desarrollado desde entonces ha sido estimulante y prometedor y ha abierto un nuevo campo de estudios críticos en torno a la logística y lo retomaré más adelante. Sin embargo, para comenzar a establecer los vínculos entre logística y migraciones es necesario partir del trabajo de investigación dedicado durante años junto a otros colegas, entre los que cabe destacar a Manuela Bojadžijev, en torno a la cuestión migratoria. Desde los primeros años de la década de 2000, ambos hemos contribuido a lo que posteriormente se definió como el enfoque de la “autonomía de las migraciones” (Mezzadra, 2010). Este enfoque se ha desarrollado a partir de luchas migratorias en Europa (y en otros lugares), y ha resaltado la naturaleza “turbulenta” e ingobernable de las migraciones contemporánea, así como los desafíos subjetivos que las atraviesan. Algunos conceptos importantes, como el de ciudadanía o el de fuerza de trabajo, fueron puestos a prueba y redefinidos a la luz del enfoque de la autonomía de las migraciones, que también ha contribuido a poner en cuestión las concepciones habituales de lo político y de las propias disciplinas que definen los *migration studies*.

Junto a Manuela continuamos trabajando, investigando y escribiendo con este espíritu (Bojadžijev y Mezzadra, 2015). Al mismo tiempo, a menudo hemos considerado la necesidad de alertar sobre los riesgos inherentes de reducir la autonomía de las migraciones a un simple eslogan, además de ser conscientes de la necesidad de no idealizar las migraciones, algo que ha sido señalado críticamente como un riesgo que podía afectar a la tesis de la autonomía de las migraciones. Además, creemos que, muchas de las declinaciones que adopta esta tesis, en cuanto a su recepción más difundida, se ha marginado -cuando no completamente olvidado- uno de los elementos que caracterizaban su agenda de investigación originaria: la estrecha correlación entre las migraciones y la configuración cambiante de las

relaciones entre el capital y el trabajo. De esta manera, vuelve a emerger el tema de la relación entre los aspectos “subjetivos” y “estructurales” de las migraciones. Este ha sido, desde sus inicios, un problema irresuelto para el enfoque de la autonomía de las migraciones, alimentando la idea de es únicamente un enfoque estético e idealista. Sin embargo, la llegada de la logística proporciona un nuevo punto de vista sobre la relación entre las migraciones y las transformaciones del capitalismo, permitiendo una investigación que sitúa a las migraciones dentro de un panorama que cobra forma por el surgimiento tumultuoso de un nuevo paradigma de movilidad, que para muchos estudiosos representa uno de los rasgos distintivos del capitalismo contemporáneo.

Así, poner el acento en la movilidad conecta nuestro trabajo con lo que se ha denominado en las ciencias sociales “mobility turn”. De hecho, reconocemos la crucial importancia de relacionar las migraciones con otra serie de “movilidades” (de bienes, de capital, de información), y, sobre todo, compartimos con autores como John Urry (2000) o Tim Cresswell (2006) el resaltar la importancia de la movilidad en su papel constitutivo de la política, la sociedad, la economía y la cultura. También consideramos la consiguiente “crítica al ‘excepcionalismo’ de las migraciones”, tomando prestada esta expresión de un artículo reciente de Allison Hui (2016). Sin embargo, al mismo tiempo, queremos reafirmar una cierta distancia crítica respecto a la tendencia, bastante generalizada en los “mobility studies”, de subestimar las jerarquías, las diferencias, las tensiones y los conflictos que se concretan en el campo de la “movilidad”. Lo que nos interesa es buscar, en este campo, los modos en que se reproducen y se transforman tanto las formas de dominación y explotación como las formas de lucha y resistencia. Me permito también anticipar que este es un punto que distingue a nuestro enfoque en el marco de los estudios críticos sobre la logística, en los que se pueden encontrar numerosos análisis que permanecen algo hipnotizados por la imagen de un espacio de cir-

culación “liso”, promovido por la logística misma. Estamos bastante convencidos de que un análisis de los vínculos entre logística y migraciones permitirá sacar a la luz fricciones y tensiones relevantes para un estudio de la logística en general.

La importancia de la cuestión de la logística y las infraestructuras para las migraciones y su gestión es evidente a nivel intuitivo. Para hacerse una idea de los desafíos y las tensiones que existen alrededor de aquellos temas que pueden aparecer como “neutros”, bastaría pensar en Calais y la resistencia de los migrantes contra el intento de resituarlos en los nuevos alojamientos -unos contenedores que hacían las veces de casas-, que se planificaron para ellos antes de que se llevara a cabo la evacuación vergonzosa del “bosque”. Por lo tanto, incluso en el campo de la logística, y en el de los regímenes contemporáneos de control de las migraciones, se define un panorama que combina cálculo económico y lógica militar y humanitaria, que continuamente chocan y negocian con los desafíos y la inventiva de la insubordinación de los migrantes. Los estudios sobre migraciones reflejan la creciente importancia que está tomando las infraestructuras y la logística, incluso aunque esta última se menciona raras veces de forma explícita en relación con las migraciones.

Cabría enumerar resumidamente tres temas que caracterizan el desarrollo de estas investigaciones y que desempeñan un papel importante en la construcción de nuestro enfoque. En primer lugar, es necesario referirse al campo consolidado de investigación sobre la “industria de la migración”, que se ha consolidado recientemente gracias al trabajo de académicos como Rubén Hernández-León (2013), o Ninna Nyberg Sørensen y Thomas Gammeltoft-Hansen (2013). La noción de “industria de la migración” incluye tanto a los actores que brindan a los migrantes el conocimiento y la infraestructura necesarios para cruzar las fronteras, como a los actores económicos involucrados en el control y la limitación de la movilidad. Este enfoque subraya significativamente la ambigüedad del límite en-

tre la legalidad y la ilegalidad y pone en el centro de atención a un conjunto heterogéneo de actores -que incluyen pequeñas empresas de migrantes que facilitan el transporte de personas, compañías multinacionales que gestionan las deportaciones y redes delictivas organizadas de contrabandistas y traficantes-. Aunque la industria migratoria no es en sí misma una novedad, el aumento de la ‘comercialización de la migración’ en el mundo actual debe entenderse en el marco de una co-implicación entre las migraciones y los regímenes de control de fronteras a través de procesos de subcontratación y privatización típicamente neoliberales. “Las migraciones se han convertido en un negocio, un gran negocio”, escriben Nyberg Sørensen y Gammeltoft-Hansen (2013, p. 1) en la introducción de un libro reciente sobre la industria de la migración. Hay que añadir que este negocio es, ante todo, un negocio logístico.

En segundo lugar, me gustaría mencionar otro enfoque, bastante diferente, que se puede rastrear en el trabajo reciente de William Walters (2015) basado en el concepto de *Viapolitics*. Este término tiene la intención de captar la importancia de los “vehículos, carreteras y rutas” para las migraciones. Siguiendo las indicaciones de Bruno Latour y su “actor network theory”, Walters concibe estos elementos materiales como “non-human, ‘actant’ masses”. Pero independientemente de esta terminología conceptual, que puede o no gustar (en mi caso, no soy particularmente entusiasta), la noción de *Viapolitics* subraya la importancia de una cuestión que –como señala correctamente Walters-, ha sido tratada de forma marginal en los estudios de migración, es decir, la cuestión del “transporte”, el corazón del negocio logístico. La reciente investigación de Kathy Burrell (2017) sobre el papel que desempeña el transporte, la *cargomobility* y las infraestructuras de cara a las prácticas específicas del viaje de los de los migrantes, como sería la de enviar “objetos” al lugar de origen, ha contribuido aún más a demostrar la importancia de este tema en la “vida de los migrantes tras la migración y las acro-

bacias espaciales que desarrollan para mantenerse conectadas con las personas y los lugares que de los que se han alejado” (p. 1).

En tercer lugar, una nueva línea de investigación que me gustaría mencionar se refiere al papel creciente que juega toda una panoplia de agencias y brokers en el suministro y la intermediación del trabajo de los migrantes. En un artículo de hace pocos años, Joan Lindquist y Xiang Biao (2014) proponen el concepto de “infraestructura de la migración” para describir este papel. En una larga investigación sobre el terreno, estos autores han demostrado cómo el trabajo migrante de baja cualificación de China hacia Indonesia está captado por una red de intermediación que implica complejas dimensiones comerciales, regulatorias, tecnológicas, humanitarias y sociales. Este aparato de intermediación contribuye a dar forma a las migraciones estimulándolas, controlándolas, orientándolas y, en su caso, limitándolas. Los canales y corredores de movilidad, -a través de los cuales los migrantes son “movidos por otros”, como escriben con acierto Lindquist y Xiang-, conforman una geografía que recuerda vivamente a los espacios operativos de la logística, delineados por la cadena de suministro y por sus infraestructuras.

“Industria de la migración”, “*Viapolitics*”, “Infraestructuras de envío”, “infraestructuras de migración”, todos estos conceptos ponen de relieve el interés de los investigadores por los vínculos entre las migraciones contemporáneas y la logística. Sin embargo, como ya he adelantado, la logística en sí misma se menciona no muy frecuentemente en los trabajos que he presentado hasta ahora. Y aún es más infrecuente vincular la investigación sobre migraciones con el desarrollo de los *critical logistics studies*, que he evocado al principio a través de la referencia al libro de Deborah Cowen. ¿Por qué considero que estos estudios son importantes?, ¿qué aportan a la investigación sobre migraciones? Lo que llamo la investigación crítica sobre la logística -que involucra a geógrafos, antropólogos, arquitecto-

tos, académicos marxistas y del ámbito de los estudios culturales-, no es un campo de investigación homogéneo y bien delimitado. Sin embargo, ha introducido un enfoque renovado en el análisis de las transformaciones contemporáneas del capitalismo. Su relevancia radica en considerar la logística como una de las vías de acceso (aunque no la única) para el estudio de dichas transformaciones y combinarla, por ejemplo, con las finanzas y el extractivismo, como proponemos -junto a Brett Neilson (2019)- en nuestra investigación actual.

Resumiendo, muy esquemáticamente, algunos de los resultados de la corriente de estudios críticos, cabe destacar su propuesta de considerar los cambios que se producen en la década de 1960 como una “revolución logística”, sobre todo a raíz del *shipping container*, donde los contenedores se han convertido en el icono de las transformaciones determinantes en la forma en que se diseña y organiza el espacio económico contemporáneo. Esta “revolución” permitió tanto la reorganización intensiva de la producción más allá de las paredes de la fábrica, como la ampliación global de la “cadena de suministro”. La transición de la vieja “distribución física” a una renovada ‘logística global’ ha traído un “enfoque sistémico” en el que se integran la producción y la distribución. Peter Drucker, el gurú del *management*, lo denominó, en 1965, “el proceso de negocio general” (Cowen, 2014: 32). Mientras que la “distribución física” estaba obsesionada con el problema de la minimización de costos tras el momento de la producción, la “logística global”, como mostró Deborah Cowen, está interesada en “agregar valor a través de los sistemas de circulación” (Cowen, 2014: 24). En este sentido, una nueva concepción de la movilidad y la circulación de las mercancías replantea el límite entre la producción y la circulación, colocando las bases para el desarrollo de gigantes de la distribución, -como Amazon o Walmart-, cuyas tecnologías logísticas les sirven para controlar y combinar formas heterogéneas de producción gracias al hecho de ocupar una posición

de monopolio en el campo de circulación. Además de esto, los nuevos desarrollos de la logística, estrechamente ligados a los procesos de digitalización, permiten nuevas formas de organización del trabajo, diluyendo las fronteras entre la vida personal y el trabajo y creando regímenes productivos distópicos 24/7 (Carry, 2013). Además, la digitalización impulsa también el desarrollo de un *high frequency trading* en los mercados financieros globales y el surgimiento de las llamadas economías *Gig* y “sharing economies”, gobernadas por el control algorítmico de las aplicaciones informáticas, generadoras de profundos cambios en los espacios urbanos y en los “estilos de vida”.

Se podría ahondar más en la influencia de la logística en estas profundas transformaciones del capitalismo actual y sería interesante detenerse en la discusión de los orígenes históricos, que se remontan a los cambios en la organización militar, la expansión colonial y la organización de los sistemas de transporte de esclavos en la trata atlántica. Estos orígenes tienen implicaciones importantes para una comprensión crítica del presente. Sin embargo, dado el espacio limitado de este artículo, esto nos desviaría de nuestro objetivo central, que es explorar los vínculos actuales entre logística y migraciones. Por tanto, lo que pretendo a continuación es exponer tres grandes áreas de investigación en las que estos vínculos pueden ser investigados de forma provechosa, describiendo así una especie de agenda de investigación emergente en las nuevas migraciones actuales (lo que nos remite al título de este artículo). Antes de comenzar, no obstante, querría agregar un par de observaciones en torno a la cuestión más general respecto a lo que puede aportar una mirada logística en las migraciones, una mirada que no imagino como exclusiva, al contrario, creo que será más productiva si se combina con otras miradas que puedan esclarecer las características centrales de las migraciones contemporáneas.

Primeramente, esta mirada logística se centra en la articulación de las migraciones con otras formas de movilidad y con los conflictos, tensiones y brechas

que estas movilidades desatan. Esta mirada también se caracteriza por el hecho de considerar el proceso general de las migraciones en toda su complejidad, como ya especificamos en párrafos anteriores cuando nos referíamos a la logística como proceso complejo de negocio.

No quiero de ninguna manera afirmar que esto es algo absolutamente nuevo en los estudios sobre migraciones, pero el “valor añadido” de una mirada logística se encuentra en la comprensión integral que aporta acerca de las infraestructuras de las migraciones desde el punto de vista de los procesos más amplios, los cuales replantean radicalmente el capitalismo contemporáneo y el mundo en que vivimos. Piénsese, solo por dar un ejemplo, en cómo las infraestructuras financieras están atravesando todo el proceso de migración a través del envío de remesas. Estas infraestructuras pueden analizarse de manera muy fecunda mediante la perspectiva de la “industria de las migraciones”. Sin embargo, mientras que esta última se concentraría sobre todo en la irrupción de las finanzas y en la extracción de valor de las migraciones, en cambio una mirada logística también permitiría evidenciar cómo las prácticas, las necesidades e incluso las reivindicaciones de los migrantes también condicionan el desarrollo de las finanzas y plantean nuevos desafíos para estas, conduciéndolas a inventar nuevos productos y tecnologías que, de esta manera, favorecen la expansión de nuevas fronteras financieras.

HACIA UNA AGENDA EMERGENTE DE INVESTIGACIÓN EN LOGÍSTICA Y MIGRACIONES

Regreso ahora a la exposición de las tres grandes áreas de investigación de los vínculos entre logística y migración previamente anunciadas. En primer lugar, hay que señalar que los migrantes crean su propia logística e infraestructura. Este hecho no es nuevo y puede extenderse a las formas de organización de las infraestructuras de comunicación, comerciales y sociales que sustentan la reproduc-

ción de las comunidades migrantes en muy variadas latitudes geográficas. A este respecto, puede mencionarse el trabajo coordinado en los últimos años por Dana Diminescu (2012) en torno a la “diásporas digitales”, que se centra en las formas en que las nuevas tecnologías de comunicación han transformado las infraestructuras mencionadas anteriormente, expandiendo y alterando el mapa y los territorios del “transnacionalismo” migrante. En los últimos años, se ha dado un salto cualitativo en la autoorganización logística de los migrantes en cuanto a la capacidad de cruzar las fronteras. Este salto cualitativo se manifiesta con claridad en Europa en 2015, en lo que se ha llamado “el largo verano de la migración” (Kasperek y Speer, 2015). Muchas investigaciones se están enfocando en particular en el uso de teléfonos inteligentes, redes sociales y otras tecnologías digitales que usan los migrantes y refugiados durante sus viajes. Mohammad Khalefeh, un chico sirio de diecisiete años, expresaba una opinión muy extendida entre los migrantes cuando declaró en una entrevista que había cruzado diez países a pie, en barco, en autobús, automóvil y tren hasta llegar a Alemania: «pero sin Facebook y Google Maps, no creo que hubiera llegado nunca a Alemania». Mohammad también evoca que el viaje solo había sido posible gracias a su densa red de relaciones, alimentada por intercambios continuos de información y por el conocimiento de una gran cantidad de parientes y amigos². La formación de estas infraestructuras logísticas autoorganizadas, que un grupo de académicos críticos ha propuesto definir como “*Mobile Commons*” (Trimikliniotis, Parsanoglou y Tsianos, 2016), a menudo implica negociación con un amplio espectro de actores legales e ilegales. Este factor no puede y no debe ser romantizado. En todo caso, la imagen que se deriva de esta imagen concreta que acabamos de describir necesita de más investigaciones en profundidad.

En paralelo al desarrollo de estas prácticas de autoorganización logística de los migrantes, también los regímenes fronterizos se “logistifican” cada vez más, lo que contribuye a resaltar el vínculo entre las migraciones fronterizas y la logística. Esta es la segunda línea de investigación que me gustaría señalar. La “logistificación” de las fronteras es una tendencia que, de alguna manera, habíamos anticipado en *La frontera como método* (Mezzadra y Neilson, 2017). Esta tendencia se expresa más allá del tema muy investigado de la “digitalización” de los controles fronterizos e implica otra serie de transformaciones en las técnicas y racionalidades de gobierno. Los debates actuales en torno a la crisis del régimen fronterizo europeo representan un buen ejemplo a este respecto. Basta solo pensar en algunas de las palabras clave, como “puntos de acceso”, “corredores” o “plataformas” que ahora están en primer plano en esos debates. Autores como Charles Heller y Lorenzo Pezzani (2016), Bernd Kasperek (2016) y Martina Tazzioli (2019) han comenzado a investigar lo que la Comisión Europea define como “enfoque hotspot”. Este enfoque del “punto de acceso”, se describe como un intento de reorganizar logísticamente el régimen de las fronteras y de las migraciones europeas, abriendo nuevos canales y nuevas formas de movilidad y, al mismo tiempo, articulándolos con instrumentos y formas de inclusión y exclusión diferencial, jerarquización y bloqueo. No es necesario precisar que esta articulación está lejos de ser un espacio de libre circulación. Este espacio no parece ser particularmente eficaz ni seguro para los inmigrantes que tienen que atravesarlo, buena prueba son las trágicas noticias que suceden todos los días en el mediterráneo. Sin embargo, la “logistificación” de los regímenes fronterizos es un proceso en curso. A este respecto, una de sus facetas que tendrá que investigarse en el futuro está recogida en el interesante libro de Giorgio Grappi (2016), quien habla de la “paradoja geoeconómica de la logística”, que refleja una

² <https://www.welt.de/regionales/hamburg/article152540522/Ohne-Facebook-waere-ich-nicht-angekommen.html> (publicado el 23 de febrero de 2016).

tensión constitutiva entre, por un lado, el “espacio liso”, de flujos, de libre circulación global pregonado por la logística y, por otro, el fragmentado y repleto de bloqueos espacio internacional, organizado en torno a las instituciones de la frontera geopolítica lineal.

La tendencia hacia lo que anteriormente he llamado una “logistificación” del régimen fronterizo debe entenderse en relación con las mutaciones de las formas de trabajo y movilidad y con el papel desempeñado por el trabajo migrante en estas mutaciones. Esta es la tercera línea que compondría una agenda de investigación actual sobre logística y migraciones. Primeramente, es necesario enfatizar que el nuevo paradigma de la movilidad, relacionado con los desarrollos logísticos más recientes, está transformando el trabajo en un sentido amplio (Srnicsek, 2016). Piénsese, por ejemplo, en lo que *Financial Times*, en un artículo de septiembre de 2016, describió como “el verano de las huelgas salvajes” en la economía *gig* londinense³ (estas huelgas afectaron a algunos de los gigantes del llamado capitalismo de plataformas como Uber o Deliveroo), lo que demuestra hasta qué punto los conflictos laborales pueden influir en estos nuevos escenarios económicos. En estas luchas, por seguir con la cita del *Financial Times*, “la gestión algorítmica se confronta con la rebelión algorítmica”. El modo en que el nuevo paradigma de movilidad logística induce mutaciones y conflictos en el campo del trabajo representa en sí mismo un interesante campo de investigación. Más aún si se añade que muchos de los *riders*, ciclistas y conductores que trabajan para plataformas como Uber y Deliveroo son migrantes. Esto mismo sucede en el sector de la logística en general. En los almacenes de Amazon, TNT, DHL, o UPS, o en los centros logísticos del valle de PO, más del 90% de la fuerza laboral está compuesta por migrantes, que han estado en primera fila de una

nueva ola de luchas obreras en los últimos años (Cuppini, Frapporti, y Pirone, 2015).

Estos son algunos de los aspectos más significativos que vinculan logística y migraciones. Pero además de esto, es necesario explorar al menos otro aspecto importante en esta conexión. Se trata del crecimiento de las empresas de trabajo temporal en la intermediación de los trabajadores migrantes. Hemos comprobado este crecimiento en el marco de una investigación sobre el empleo de los refugiados en el mercado de trabajo en Berlín (Altenried, Bojadžijov, Hoefler, Mezzadra y Wallis, 2018). Allí, el papel de las empresas de trabajo temporal y de una amplia gama de *brokers* que gestionan el encuentro entre oferta y demanda de empleo, juegan un papel mucho más determinante de lo que se muestra en los casos estudiados por Lindquist y Xiang (2014). Este papel de las agencias se pone de relieve en la gestión de los trabajadores desplazados en Europa o en la variedad de *brokers* (legales e ilegales), en los capataces que reclutan y explotan a los trabajadores agrícolas estacionales o en la cadena de subcontratación en el sector de la construcción. Todo ello se conecta con la agudización de los procesos de flexibilidad que han transformado el mercado de trabajo tras el fordismo en el contexto neoliberal. Bajo estas condiciones, la demanda de trabajo migrante está lejos de disminuir, a la vez que asume un carácter cada vez más esquivo. Los márgenes espaciales y temporales de las migraciones se delimitan mediante modelos de migración “*just-in-time*” o “*to-the-point*” como objetivo ideal para las políticas de “gestión de las migraciones”. La introducción de los “sistemas migratorios por puntos” en muchos países van en la misma dirección. ¿Cómo se relacionan estas tendencias con la logística? En realidad, hay una estrecha relación. Si tomamos una definición básica de la logística, como la que

³ O’ Connor, S. (2016), When your Boss is an Algorithm. *Financial Times*. 8 septiembre de 2016.

propone Reinhardt Jünemann, uno de los fundadores de la logística en Alemania: “La tarea de la logística consiste en proporcionar la cantidad necesaria de objetos necesarios en el sitio justo, a la hora exacta y al costo óptimo” (1989: 18) y, podría agregarse, para el consumidor adecuado. Esta es una definición que se ajusta a la perfección a los modelos de reclutamiento de trabajo migrante en muchos lugares del planeta, con la única diferencia de que en este caso estamos hablando de personas y no de objetos y no hace falta decir que esta es una diferencia considerable.

CONCLUSIONES

A tenor de las observaciones anteriores, parece acertado hablar de una “racionalidad logística” subyacente al funcionamiento de los actuales regímenes fronterizos y migratorios. Sin embargo, para cerrar este artículo, es necesario volver a recordar las tensiones, las prácticas cotidianas y los conflictos de los migrantes que se dan en un espacio logístico supuestamente “liso”, de flujos. En este artículo, hemos revisado cómo estas prácticas de luchas obreras o sus formas de autoorganización de sus comunicaciones pueden ayudarnos a comprender el papel actual de la logística en este campo. Estoy convencido de que una “mirada logística” permite resaltar la persistencia de momentos de autonomía que atraviesan el ‘proceso general de la migración’ y, al mismo tiempo, esclarece los vínculos con los regímenes de acumulación y valorización capitalista. La agenda de investigación que he esbozado es un primer resultado de esta mirada logística que propongo y también un programa mediante el cual continuar el trabajo. Aunque el punto de vista de la logística no sea una novedad para analizar el campo de las migraciones, puede, sin embargo, ofrecernos contribuciones relevantes para comprender mejor los desafíos y los conflictos decisivos que se disputan actualmente en este campo.

BIBLIOGRAFÍA

- Altenried, M., Bojadžijev, M., Hoefler, L., Mezzadra, S. y Wallis, M. (2018) *Logistical borderscapes: Politics and mediation of mobile labor in Germany after the ‘summer of migration’*. *South Atlantic Quarterly* 117 (2), 291-312.
- Bojadžijev, M. y Mezzadra, S. (2015) ‘Refugee crisis’ or crisis of European migration policies? *Focaalblog*, November, <http://www.focaalblog.com/2015/11/12/manuela-bojadzije-and-sandro-mezzadra-refugee-crisis-or-crisis-of-european-migration-policies/>
- Burrell, K. (2017) *The recalcitrance of distance: Exploring the infrastructures of sending in migrant lives*. *Mobilities* 12 (6), 813-826.
- Cowen, D. (2014) *The deadly life of logistics: Mapping violence in the global trade*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Crary, J. (2013) *24/7: Late capitalism and the ends of sleep*. London: Verso.
- Cresswell, T. (2006) *On the move: Mobility in the modern Western world*. London – New York: Routledge.
- Cuppini, N., Frapporti, M. y Pirone, M. (2015) *Logistics struggles in the Po Valley region: Territorial transformations and processes of antagonistic subjectivation*. *South Atlantic Quarterly* 114 (1), 119-134.
- Cuppini, N., Frapporti, M. e Ricciardi, L. (2018) *Con gli occhi della logistica*. *Zapruder*, 46, 2-7.
- Diminescu, D. (2012) *Digital methods for the exploration, analysis, and mapping of e-diasporas*. *Social Science Information* 51 (4), 451-458.
- Grappi, G. (2016) *Logistica*. Roma: Ediesse.
- Heller, C. y Pezzani, L. (2016) *Ebbing and flowing: The EU’s shifting practices of (non-) assistance and bordering in a time of crisis*. *Near Futures Online*, 1 ‘Europe at a Crossroads’, <http://near-futuresonline.org/ebbing-and-flowing-the-eu-shifting-practices-of-non-assistance-and-bordering-in-a-time-of-crisis/>

- Hernández-León, R. (2013) 'Conceptualizing the migration industry', in Nyberg Sørensen, T. e Gammeltoft-Hansen, N. (a cura di), *The migration industry and the commercialization of international migration*. London – New York: Routledge.
- Hui, A. (2016) The boundaries of interdisciplinary fields: Temporalities shaping the past and future of dialogue between migration and mobilities research. *Mobilities*, 11 (1), 66-82.
- Jünemann, R. (1989) *Materialfluß und Logistik. Systemtechnische Grundlagen mit Praxisbeispielen*. Berlin: Springer.
- Kasperek, B. (2016) Routes, corridors, and spaces of exception: Governing migration and Europe. *Near Futures Online*, 1 'Europe at a Crossroads', <http://nearfuturesonline.org/routes-corridors-and-spaces-of-exception-governing-migration-and-europe/>
- Kasperek, B. y Speer, M. (2015) Of hope: Ungarn und der lange Sommer der Migration. <http://border-monitoring.eu/ungarn/2015/09/of-hope/>
- Lindquist, J. e Xiang, B. (2014) Migration infrastructure. *International Migration Review*, 48 (S1), 122-148.
- Mezzadra, S. (2010) 'The gaze of autonomy: Capitalism, migration and Social struggles', in Squire, V. (a cura di), *The contested politics of mobility: Borderzones and irregularity*. London: Routledge.
- Mezzadra, S. y Neilson, B. (2013) *Border as method, or, the multiplication of labor*. Durham, NC – London: Duke University Press.
- Mezzadra, S. (2019) *The Politics of operations: Excavating contemporary capitalism*. Durham, NC – London: Duke University Press.
- Srnicek, N. (2016) *Platform capitalism*. London: Polity.
- Nyberg Sørensen, T. e Gammeltoft-Hansen, N. (a cura di) (2013) *The migration industry and the commercialization of international migration*. London – New York: Routledge.
- Tazzioli, M. (2019) *The making of migration: The biopolitics of mobility at Europe's borders*. London: Sage.
- Trimikliniotis, N., Parsanoglou, D. e Tsianos, V. (2016) Mobile commons and/in precarious spaces: Mapping migrant struggles and social resistance. *Critical Sociology* 42(7–8), 1035–1049.
- Urry, J. (2000) *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. London – New York: Routledge.
- Walters, W. (2015) Migration, vehicles, and politics: Three theses on viapolitics. *European Journal of Social Theory*, 18 (4), 469-488.