

Logística

<https://doi.org/10.22151/politikon.6208>

Iréri CEJA

Centro Universitario de Arte Arquitectura y Diseño, Universidad de Guadalajara, México
ireri.ceja@academicos.udg.mx

LOGÍSTICA: *Racionalidad dominante de poder en la gobernanza migratoria contemporánea que se presenta como expertise técnico neutral en la administración "eficiente" de recursos, datos, infraestructuras y migrantes. Lejos de ser una mera categoría operativa, la logística es productora de valor: legítima la extracción de capital de la migración a través de canales legales e institucionales y habilita la militarización y corporativización de las fronteras en la administración de la "crisis". Arraigada en la expansión colonial europea y en la trata de personas esclavizadas, la racionalidad logística ha reorganizado continuamente poblaciones, territorios y movilidades al servicio de la acumulación de capital—desde los proyectos de blanqueamiento del siglo XIX hasta la externalización de fronteras, las infraestructuras de deportación y las plataformas de vigilancia digital contemporáneas en América Latina, diseñando geografías que conectan territorios dispares.*

Palabras clave: logística, gobernanza migratoria, militarización, humanitarismo, América Latina

Con el correr de las primeras tres décadas del siglo XXI en América Latina, ha habido una sofisticación del control migratorio, sobre todo a partir de la neoliberalización del gobierno migratorio bajo preceptos como la gobernanza y el humanitarismo – más evidente desde el llamado “éxodo venezolano” y la “crisis humanitaria venezolana”, a la que se suman otras coyunturas entendidas en el marco de las crisis- (Herrera y Berg 2019; Domenech y Dias 2020; Herrera y Berg 2019; Ceja 2024; Domenech 2025). En este contexto, la logística se ha convertido en una racionalidad dominante en el control de migrantes, territorios, recursos e información, organizados cada vez más de forma transnacional, continental y global. Estudiar críticamente la logística nos permite entender diversas formas de extracción de capital con gran potencial expansivo, a través de la racionalidad de la eficiencia espacio-temporal; las nuevas configuraciones corporativas, empresariales y militares de la gobernanza migratoria; y el diseño de geografías que conectan territorios muy disímiles en Latinoamérica, a través de la instalación de infraestructuras e implementación de tecnologías, facilitando la contención, circulación, detención y deportación de migrantes.

Definición

La logística es un dispositivo de poder (Neilson 2012) que se presenta como un capital técnico central en el campo de la gobernanza migratoria en la administración “eficiente” entre recursos, datos, infraestructuras y migrantes. Legitima una racionalidad específica respecto a los cálculos de problemas-soluciones, pérdidas-ganancias en la administración migratoria. Por eso, la logística es productora de valor, inclusive en las migraciones (Mezzadra 2020; Andersson 2015). Y aunque son mucho más señaladas las formas ilegales e ilegalizadas en que se extrae valor de los migrantes y de las migraciones, mirar la logística como una operación legitimada de la gobernanza nos permite mirar formas legales de extracción de capital, o más allá del binarismo de lo legal/ilegal.

Si en el capitalismo productivo la acumulación del capital estaba concentrada en la producción, hoy, la centralidad del proceso se encuentra en la circulación, gobernada por la logística y la financiarización de la economía (Mezzadra y Nielson 2019). En este cuadro, y en el entramado de intercambios económicos y ecológicos desiguales, la logística se impone como una racionalidad de cálculo y práctica espacial que reorganiza el capitalismo a escala planetaria a través de la reconfiguración de relaciones y el movimiento de información, bienes y personas (Chua et al. 2018; Mezzadra y Nielson 2012; Tsing 2009). Ello ha hecho que importantes empresas de logística, y economías de plataforma, como UPS, DHL, Amazon, Mercado Libre, Walmart, y Uber tengan un papel central en la economía política global. Una prueba que respalda el protagonismo de la logística es que los trabajadores de estas empresas, como los entregadores, se convirtieron en trabajadores esenciales durante la pandemia del Covid-19. Dicho sea de paso, muchos de ellos, migrantes (Souto de Andrade 2022; Álvarez Velasco 2021).

Una breve genealogía

Y aunque la logística vivió una “revolución” en el campo mercantil a partir de las décadas de 1960 y 1970, sus orígenes se remontan no sólo a conocimientos comerciales, sino también a saberes militares vinculados a la expansión colonial europea. Tanto en el masivo tráfico de personas esclavizadas para América (Hardney y Moten 2013), en el exterminio de poblaciones nativas en las Américas, Asia y África y en la expropiación masiva de recursos naturales, como madera, oro, plata, y la producción de otros commodities, como la caña de azúcar (Mintz 1996) y el café (Trouillot 1982).

En el proceso de formación y consolidación de los Estados nacionales en las Américas, la racionalidad logística ha permitido la colonización, exterminio y etnocidio (Souza Lima 2010) de

poblaciones nativas en territorios fronterizos y potencialmente productivos, dando continuidad a formas coloniales e imperiales de la expansión europea; así como la distribución de poblaciones nacionales y no-nacionales para la conversión de territorios “vacíos” en espacios productivos del capital. Ejemplos de esto son las diversas campañas de poblamiento en los distintos territorios amazónicos nacionales, la Patagonia chilena y argentina, los desiertos de Sonora y Chihuahua en México, y el “lejano Oeste” (the Frontier) en los Estados Unidos.

La logística también ha estado presente en históricos procesos de administración migratoria, lo que nos permite trazar una genealogía en los formatos del gobierno migratorio. Por ejemplo, en la instalación de infraestructuras para la recepción de migrantes europeos en ciudades como Buenos Aires, São Paulo y Nueva York, a finales del siglo XIX y principios del XX, para su posterior distribución para regiones de Argentina, Brasil y Estados Unidos, como parte de proyectos de alta rentabilidad y de blanqueamiento de la nación (Seyferth 1997).

La logística constituye una de las labores centrales en organismos como el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) y la Organización Internacional de las Migraciones (OIM), y de organizaciones humanitarias con protagonismo en situaciones de “crisis humanitarias” y “crisis migratorias”, como Cruz Roja, Médicos sin Fronteras y la Agencia Adventista de Desarrollo y Recursos Asistenciales (ADRA). De hecho, la OIM surgió como una organización logística, encargada del traslado y reasentamiento de personas “desarraigadas” después de la Segunda Guerra Mundial (Pécoud 2017). Y aunque en los últimos años ha sofisticado su discurso identitario, a medida que expande su protagonismo en la gobernanza migratoria global y en el continente americano, su labor en la administración de migrantes a través del traslado permanece como uno de sus mitos fundantes.

“Crisis”, infraestructuras y tecnologías

En el marco de las llamadas “crisis humanitarias” y las “crisis migratorias”, que no entendemos como coyunturas, sino como formatos de gobierno de poblaciones subalternizadas (Ceja 2024), la logística es movilizadora por los actores humanitarios como una labor central para “aliviar el sufrimiento”. Primero, porque permite la efectividad y rapidez en la distribución de bienes y servicios en salud, albergue, alimentación, agua y sanitización para las personas encuadradas como “vulnerables”. Segundo, porque incluye dos de las labores más costosas de las intervenciones, esto es, la adquisición de suministros y el transporte. Y tercero, dado que la logística se encarga del seguimiento de las mercancías en la cadena de suministro, es la que tiene la capacidad de extraer y almacenar los datos

que permiten la readecuación de la intervención o el aprendizaje para futuras intervenciones (Thomas y Kopczak 2005). Pero vale resaltar que más que la administración de bienes y recursos para “aliviar el sufrimiento”, la logística permite la administración de los migrantes y la migración, convirtiéndola en un bien altamente rentable para distintos sectores como el militar, de seguridad, el humanitario y el de transporte.

A través de la instalación de infraestructuras en geografías disímiles de diversos países (Moulin y Magalhaes 2020; Vasconcelos 2021; López Reyes y Paris Pombo 2023; Ceja 2024; Alvites 2025; Bonilla 2025), así como de la implantación de ciertas lógicas de la gobernanza migratoria y de la externalización fronteriza estadounidense en infraestructuras institucionales existentes (Fernandes y Pachi 2021; Yépez Arroyo 2021), del uso de tecnologías digitales (Domenech et al. 2023; Cogo et al. 2023), y de la contratación de empresas de transporte para el traslado de los migrantes (Campos-Delgado 2025b), la logística permite la administración y datificación de poblaciones migrantes; permitiendo no sólo el control sino también la especulación. Esto configura los territorios nacionales, regionales y el territorio continental americano como espacios jerarquizados y en red, y por medio de corredores (Álvarez Velasco et al. 2021; Domenech 2025) donde distintas ciudades intermedias, más allá de las fronteras nacionales, se conviertan en espacios “fronterizos” (Balibar 2005; Mezzadra y Nielson 2016), territorios de espera, zonas de “tránsito”, detención y/o deportación; así como en espacios fronterizos y aéreos transnacionales (Del Monte Madrigal 2025). Por citar apenas algunos ejemplos, pensemos en ciudad de México y Guadalajara como territorios fronterizos de espera, con la plataforma CBP One (Vargas León et al. 2025; Kocher 2023); en el aeropuerto Internacional de Belo Horizonte en Confins, Brasil, como espacio clave de deportación (Santos y Fernandes 2024), y en Tecoluca, en El Salvador con el Centro de Confinamiento del Terrorismo (CECOT) como un lugar de encarcelamiento de migrantes. A esto se suman distintos programas de distribución e “integración” de población migrante en el “interior” de los territorios nacionales, como la Operación Acogida en Brasil con migrantes venezolanos (Facundo 2020; Ceja 2024) o el Programa de Integración Local para personas Refugiadas (PIL) en México (Betancourt 2025).

Las recientes investigaciones sobre las infraestructuras migratorias, como las aquí, citadas, han traído importantes críticas a la gobernanza migratoria y al humanitarismo. La noción de la logística complejiza este fenómeno, al mirar la racionalidad que legitima la instalación de dichas infraestructuras, y la relacionalidad entre tradiciones administrativas nacionales y formatos de gobierno transnacional, subsumidos a la lógica de la extracción de capital. La mirada sobre la logística también nos permite mirar la forma en que activamente los migrantes aplican la racionalidad logística, y negocian con las

infraestructuras y tecnologías para sus propios fines (Staničić y Montoya Galvis 2023; Chan 2024 y 2025). Distintas investigaciones han mostrado que las infraestructuras, campamentos y ocupaciones se convierten en espacios de resistencia migrante y cuidado colectivo (p.e. Correa 2019; Palma-Gutiérrez 2021; Cogo et al 2023; Campos-Delgado 2025a; Cavalcanti, Lyra and Tavares 2025).

Conclusiones

Desde una perspectiva crítica, lejos de naturalizar la logística como una operación técnica, es vital entender cómo la racionalidad logística habilita la presencia de actores muy diversos en la gestión migratoria en función de su supuesto conocimiento logístico (Ceja 2025), y que se presenta como parte de una “solución logística” frente a las “crisis”, renovando los mecanismos del control migratorio (Domenech 2025). Este supuesto saber hacer habilita la gestión militar, empresarial y corporativa de las fronteras y las migraciones. Hoy podemos ver importantes empresas y corporaciones transnacionales prestando servicios de transporte, logística e informática. Esto permite también, como se ha visto en algunos casos en América Latina, la militarización de las fronteras y del control migratorio bajo una justificativa logística.³ Finalmente, la racionalidad logística, y sus fines extractivos, permiten la transformación de la migración entendida como un “problema” (Sayad 2010), a un bien altamente rentable, del que muchos sectores se benefician.

Referencias

- Álvarez Velasco, Soledad. 2021. “Mobility, Control, and the Pandemic Across the Americas: First Findings of a Transnational Collective Project.” *Journal of Latin American Geography*, vol. 20, n. 1: 11-48. <https://doi.org/10.1353/lag.2021.0001>
- Álvarez Velasco, Soledad; Pedone, Claudia y Miranda, Bruno. 2021. “Movilidades, control y disputa especial. La formación y transformación de corredores migratorios en las Américas.” *Periplos*, vol 5(1): 4-27.
- Alvites, Angélica. 2025. “Infraestructuras fronterizas, rutinas y alertas posibles: Control migratorio fronterizo en el noreste chileno y el noreste argentino.” *Sociedade e Estado*. Vol. 40(2). <https://doi.org/10.1590/s0102-6992-20254002e55037>
- Andersson, Ruveb. 2015. *Illegality, Inc. Clandestine Migration and the Business of Bordering Europe*. Oakland: University of California Press.
- Balibar, Etienne. 2005. “Fronteras del mundo, fronteras de la política.” *Alteridades*, vol.15, núm.30: 87-96.

³ Un caso paradigmático es el del ejército brasileño, constituido como una Fuerza Tarea Logística Humanitaria a partir del 2018, para la administración de los migrantes venezolanos en la frontera amazónica de Brasil, a través de la Operación Acogida (Ceja, 2025).

- Betancourt, Virginia. 2025. *Experiencias de movilidad interrumpida. Instalación de migrantes centroamericanos solicitantes de la condición de refugiado en el Área Metropolitana de Guadalajara, 2016-2021*. Tesis doctoral. Zamora: El Colegio de Michoacan.
- Bonilla Mena, Tania. 2025. *Nosotros/as siempre estamos de arriba pa abajo”: la migración venezolana en las fronteras del Ecuador, 2017-2022*. Tesis doctoral. Quito: Flacso-Ecuador.
- Campos-Delgado, Amalia. 2025a. “Comida ruina: Foodways in Mexico’s migrant detention.” *Incarceration*, vol. 6. <https://doi.org/10.1177/26326663251393007>
- Campos-Delgado, Amalia. 2025b. “Mexico’s air deportation.” In *Border Criminologies from the Periphery* edited by Brandariz, José; Fabini, Giulia; Fernández-Bessa, Cristina; Ferraris, Valeria., 21-38. London, New York: Routledge.
- Cavalcanti, Sofia; Júlia Lyra y Raíra Tavares. 2025. “Experiência venezuelana em Roraima: da AgPencia comunitária em Ka Ubanoko ao Confinamento da Operação Acolhida.” *Rembu*, v.33: 1-15.
- Ceja, Iréri. 2024. *El encanto de la migración: una etnografía sobre fronteras, interiorización y el gobierno de la migración venezolana en Brasil*. Tesis doctoral. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Ceja, Iréri. 2025. “Amazonía, crisis humanitaria y logística: la intervención militar de la migración venezolana en Brasil como una guerra de conquista.” *REMHU*, v.33: 1-17. <https://doi.org/10.1590/1980-85852503880003315>
- Chan, Carol. 2025. “Infraestructuras de patchwork: Una propuesta basada en las trayectorias migratorias multinacionales de las mujeres indonesias y filipinas hacia Chile.” *Estudios Avanzados*, 43.
- Chan, Carol. 2024. “Teorizando la infraestructura de migración desde América Latina: el rol central de los intermediarios.” *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, 23(2): 91-110. <https://doi.org/10.35588/rhsm.v23i2.4066>
- Chua, Charmaine, Danyluk, Martin, Cowen, Deborah, y Khalili, Laleg. 2018. “Introduction: Turbulent circulation: building a critical engagement with logistics.” *Environment and Planning D: Society and Space*, 36(4). <https://doi.org/10.1177/0263775818783101>
- Cogo, Denise., Camargo, Julia and Generali, Sabrina. 2023. “Communication and citizenship of Venezuelan refugees in shelters on the Brazil–Venezuela border.” *Intercom: Revista Brasileira de Ciências da Comunicação*, 46. <https://doi.org/10.1590/1809-58442023104en>.
- Correa, Ahmed. 2019. “Deportación, tránsito y refugio. El caso de los cubanos de El Arbolito en Ecuador.” *Periplos*, v.3, n.2: 52-88.
- Del Monte Madrigal, Juan Antonio. 2025. “Deportaciones aéreas, securitización audiovisual y construcción sensorial del paisaje fronterizo volátil.” *Estudios Fronterizos*, vol. 26. <https://doi.org/10.21670/ref.2517175>
- Domenech, Eduardo. 2025. *Fronteras en disputa. Migración y crisis*. Guadalajara: Calas, Universidad de Guadalajara.

- Domenech, Eduardo; Basualdo, Lourdes; Pereira, Andrés. 2022. "Migraciones, fronteras y política de datos: nuevos medios de control del movimiento en el espacio sudamericano." In *Movilidades, control fronterizo y luchas migrantes*. Edited by Liliana Rivera, Gioconda Herrera y Eduardo Domenech. 317-355. Buenos Aires: CLACSO, Siglo XXI.
- Domenech, Eduardo; Dias, Gustavo. 2020. "Regimes de frontera e "ilegalidade" migrante na América Latina e no Caribe." *Sociologia*, núm. 55, vol 22. <https://doi.org/10.1590/15174522-108928>
- Facundo, Ángela. 2020. "Una experiencia de interiorización: transformaciones y continuidades de las acciones humanitarias." *Vibrant: Virtual Brazilian Anthropology*, v. 17. <https://doi.org/10.1590/1809-43412020v17d651>
- Harney, Stefano y Moten, Fred. 2013. *The Undercommons: Fugitive Planning and Black Study*. New York: Autonomelia.
- Herrera, Gioconda y Berg, Ulla. 2019. "Migration crises and humanitarianism in Latin America: the case of Ecuador." *Global Perspectives on Humanitarianism*. DIIS Report 3.
- Fernandes, Caio and Priscilla Pachi. 2021. "A provisoriade ordinária no cotidiano de imigrantes em São Paulo." *Revista Caderno de Campo*, n.30: 123-152. <https://doi.org/10.47284/2359-2419.2021.30.123152>
- Kocher, Austin. 2023. "Glitches in the Digitization of Asylum: How CBP One Turns Migrants' Smartphones into Mobile Borders." *Societies* 13 (149). <https://doi.org/10.3390/soc13060149>
- López Reyes, E. A. y París Pombo, M. D. 2023. "Infraestructuras humanitarias en las ciudades fronterizas de Ciudad Juárez y Tijuana." *Estudios Fronterizos*, 24, e130. <https://doi.org/10.21670/ref.2319130>
- Mezzadra, Sandro. 2020. "Logística, movilidad y migraciones. Una agenda emergente para investigar sobre migraciones." *Arxius*, num.43.
- Mezzadra, Sandro y Neilson, Brett. 2016. *La frontera como método*. Buenos Aires: Tinta Limón.
- Mezzadra, Sandro y Neilson, Brett. 2012. "Extraction, logistics, finance." *Radical Philosophy* n.170: 8-18.
- Mezzadra, Sandro y Neilson, Brett. 2019. *The Politics of Operations*. Durham and London: Duke University Press.
- Mintz, Sidney. 1996. *Dulzura y poder*. México: Siglo XXI.
- Moulin, Carolina, y Bruno Magalhães. 2020. "Operation shelter as humanitarian infrastructure: material and normative renderings of Venezuelan migration in Brazil." *Citizenship Studies*. <https://doi.org/10.1080/13621025.2020.1784643>.
- Neilson, Brett. 2012. "Five theses on understanding logistics as power." *Distinktion: Scandinavian Journal of Social Theory*. Vol. 13, no.3. <https://doi.org/10.1080/1600910X.2012.728533>
- Palma-Gutierrez, Mauricio. 2021. "A Transitory Settlement on the Way Back to Venezuela: a Tale of Vulnerability, Exception, and Migrant Resistance in Times of Covid-19." *REMHU*, v.29. <http://dx.doi.org/10.1590/1980-85852503880006108>

- Pécoud, A. 2017. “¿Qué sabemos sobre la Organización Internacional para las Migraciones?” *Revista de Estudios Étnicos y Migratorios*, 44 (10). <https://doi.org/10.1080/1369183X.2017.1354028>
- Santos, Gislene; Fernandes, Duval. 2024. “Uma análise introdutória sobre a deportação dos brasileiros dos Estados Unidos.” In: *Brasil, imigração e emigração: desafios da interdisciplinaridade na pesquisa de processos históricos e contemporâneos*. Edited by Póvoa Neto, Helion; Santos Miriam, 101-109. São Leopoldo, Eikos.
- Sayad, Abdelmalek. 2010. *La doble ausencia: de las ilusiones del emigrado a los padecimientos del inmigrado*. España: Antropos.
- Seyferth, Giralda. 1997. “A assimilação dos imigrantes como questão nacional.” *Mana: estudos de antropologia social*, Rio de Janeiro, v.3, n.1.
- Souto de Andrade, Carolina. 2022. *En las rutas de la precariedad normalizada: narrativas de migrantes repartidores en Bogotá y Lima*. Tesis doctoral. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte.
- Souza Lima, Antonio Carlos. 2010. “Poder tutelar y formación del Estado en Brasil: notas a partir de la creación del Servicio de Protección a los Indios y Localización de Trabajadores Nacionales.” *Desacatos*, n. 33.
- Staničić A. y Montoya Galvis, J. 2023. “Hidden Infrastructures of Migration in Latin America.” *Bitácora Urbano Territorial*, 33(2).
- Thomas, Anisya; Kopczak, Laura. 2005. *From Logistics to Supply Chain Management: The Path Forward in the Humanitarian Sector*. Fritz Institute.
- Trouillot, Michel. 1982. “Motion in the system: coffee, color and slavery in eighteenth-century Saint-Domingue.” *Review* 5 (3): 331-388.
- Tsing, Anna. 2009. “Supply Chains and the Human Condition.” *Rethinking Marxism: A Journal of Economics, Culture & Society*, 21:2: 148-176. <https://doi.org/10.1080/08935690902743088>
- Vargas Leon, Lady Junek; Lara Ramírez, Alma Adriana; Varela Huerta, Amarela. 2025. “El tecnohumanitarismo como dispositivo de gobierno de las migraciones en México. Postales de la era CBP One.” *Confines de Ciencia Política y Relaciones Internacionales*. 21 (41): 54-80. <https://doi.org/10.46530/cf.vi41/cnfns.n41>
- Vasconcelos, Iana. 2021. “Uma missão eminentemente humanitária? Operação Acolhida e a gestão militarizada nos abrigos para migrantes venezuelanos/as em Boa Vista-RR.” *Rembu*, 29 (63): 107-122. <https://doi.org/10.1590/1980-85852503880006307>
- Yépez Arroyo, Cristina. 2021. “Como si afuera nadie se diera cuenta: memorias y experiencias de un centro de detención llamado Hotel.” *Perífrasis*, v.12: 158-203. <http://dx.doi.org/10.25025/perifrasis202112.24.10>