

NEOEXTRACTIVISMO Y LOGÍSTICA: pistas para una articulación de las luchas

Alessandro Peregalli¹

Resumen

En este trabajo intento primero mencionar unas luchas a lo largo del mundo que se podrían resumir, a pesar de su heterogeneidad, como luchas en contra de la logística. Paso desde luego a definir como entiendo la noción de logística, a partir de los llamados *Critical Logistics Studies* y en dialogo con las nociones de “economía de enclave” y de “operaciones del capital”. Considero entonces la importancia de la logística en la construcción de nuevas territorialidades a partir de la llamada política de los corredores, que actúa con modalidades imperiales pero que al mismo tiempo no son reducibles a una interpretación geopolítica clásica. Después de un pequeño enfoque sobre el caso de la IIRSA (Iniciativa para la Integración Regional Sudamericana), considero las perspectivas que la logística entendida como terreno de lucha política podría abrir para las luchas tanto de los despojados como de los explotados y para su articulación entre sí.

Introducción

2002: una huelga de 10.500 trabajadores portuarios para contemporáneamente 29 puertos de la costa oeste de Estados Unidos. Las pérdidas registradas suman alrededor de 1 billón de dólares y se necesita más que seis meses para recuperarlas.

8 de diciembre de 2005: en Val Susa, frontera italiana con Francia, una marcha de 30.000 personas rompe los recintos de la obra de construcción de un túnel para la línea de Trenes de Alta Velocidad (TAV) Turín-Lion, destinada al transporte de mercancías. La obra, criticada por su costo enorme, por las infiltraciones de las mafias en las concesiones, por el despojo a los campesinos y por las emisiones tóxicas que generaría, está actualmente suspendida por mitad (en el lado francés) pero el valle sigue militarizado y la población movilizada.

¹ Doctorando en Estudios Latinoamericanos en la Universidad Nacional Autónoma de México
peregalli.alessandro@gmail.com

2008: en el Bengala Occidental, en la India, una revuelta impide la realización de una zona económica especial ideada para construir una fábrica automotriz de la empresa Tata cerca del pueblo de Singur.

2008-2009: *escalation* de la piratería somalí en el Golfo de Aden, lugar donde se encuentra el corredor IRTC (*International Recommended Transit Corridor*). Si los ataques a grandes naves que transitan en la zona habían aumentado fuertemente a partir de 1991 y habían triplicado en la década de 2000, el aumento más imponente ocurre durante los dos años mencionados, cuando se realizan 322 ataques. Los autores, que la normativa internacional, las grandes potencias y corporaciones, las organizaciones multinacionales y las propias empresas de *shipping* han llamado “piratas”, son básicamente las comunidades costeras de pescadores de Somalia (es decir, vista la exposición al mar del país, una parte importante de su población), que reaccionan frente a las acciones de pesca ilegal y de descargas sobre las costas somalís de materiales y detritos tóxicos.

2009: un terminal del puerto griego de Piraeus es comprado por la empresa china (controlada por el propio gobierno chino) COSCO. Al llegar de las nuevas grúas *post-post-panamax*, los trabajadores portuarios hacen un mes y medio de huelga y exponen carteles con escrito “*Cosco Go Home*” y “*Chinese go home*”. En 2011, como parte del empeño de Grecia a pagar su deuda a través de la venta de sus *assets* estratégicos, COSCO compra la restante parte del puerto.

Octubre de 2010: en el puerto de Chittagong, en Bangladesh, 1500 trabajadores entran en huelga en contra de la privatización de las operaciones de carga y de *containers*: para derrocar a la huelga el gobierno envía el ejercito.

6 de enero de 2011: en el puerto de Busan, en Corea del Sur, empieza una huelga gato negro de los trabajadores en contra de planes de recorte de salarios y puestos de trabajo. La activista

y trabajadora portuaria Kim Jin-Suk ocupa una grúa. Un movimiento de miles solidarios acorren para darle apoyo logístico y político y después de 309 días finalmente la protesta gana: los trabajadores son re-contratados a sus propias condiciones.

8 de febrero de 2011: 6000 trabajadores de cinco empresas de servicios en el Canal de Suez inician una huelga gato negro en Suez, Port Said e Ismailia. Trabajadores portuarios también entran en huelga en el puerto de Ain AL Sokhna. Estas acciones tienen mucha importancia en el contexto de rebelión que lleva a la caída del dictador egipcio Hosni Mubarak.

15 de marzo de 2011: en la central hidroeléctrica de Jirau, Estado brasileño de Rondonia, sobre el Río Madeira, 20 mil trabajadores en protesta contra sus condiciones de superexplotación incendian las instalaciones de la multinacional brasileña Camargo Correa, queman entre 45 y 80 autobuses, los dormitorios de los encargados e ingenieros, oficinas y cajeros automáticos. La represa de Jirau pertenece al Complejo Hidroeléctrico del Río Madeira, el cual es un proyecto fundamental del Eje Perú-Brasil-Bolivia de la IIRSA (Iniciativa para la Infraestructura Regional Sudamericana).

Mayo de 2011: trabajadores de los campos petroleros de Zhanaozen, Kazajistán occidental, empiezan la huelga más grande de la historia pos-soviética. El 16 de diciembre las fuerzas de seguridad los reprimen con una masacre de al menos 16 muertos y 64 heridos. El sitio es un nudo fundamental del proyecto de infraestructura a liderazgo chino de la Nueva Vía de la Seda.

18 de julio de 2011: estalla una revuelta obrera en la fábrica automotriz de Maruti Suzuki, en Manerar, India. Un incendio destruye la caseta de la seguridad a la entrada, decenas de maquinas son destruidas, más que noventa funcionarios heridos y el responsable de los recursos humanos muere entre las llamas. El calo total de la producción de la empresa es del 40 por ciento. La revuelta es apoyada por las poblaciones locales, que habían sido despojadas de sus tierras por la construcción del DMIR (*Delhi Mumbai Industrial Corridor*), sobre cuya

línea se encuentra la fábrica de Maruti Suzuki.

12 de diciembre de 2011: en el ámbito del movimiento Occupy, durante la huelga general, miles de activistas de la llamada Comuna de Oakland, California, deciden intentar un paro generalizado del puerto.

Enero de 2012: en Panamá los trabajadores del canal entran en huelga y obtienen un aumento de salario del 13 por ciento. En abril, después de la muerte de un obrero, entran nuevamente en huelga y obtienen la aceptación de 43 demandas sobre condiciones de trabajo, seguridad y salarios.

Agosto de 2012: una multitudinaria marcha de más de 60 días recorre Bolivia oponiéndose a la construcción de la carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos sobre el Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro-Secure (TIPNIS). La obra hace parte del Eje Perú – Brasil – Bolivia de la IIRSA pero viene bloqueada y el gobierno de Evo Morales promueve la ley 180 de protección e intangibilidad del TIPNIS, ley que sin embargo hoy en día acaba de ser retirada.

22 de marzo de 2013: una huelga general en toda Italia, y sobre todo en el norte del país, para TNT, DHL y otras empresas de logística. Es el tercer episodio de fuerte lucha en el sector de la logística en Italia después de las huelgas y piquetes de 2011 en los supermercados Esselunga de Milán y de 2012 en la empresa Ikea en Piacenza. Otro piquete en Piacenza en 2016 termina con el asesinato de un huelguista egipcio. La gran mayoría de los trabajadores de la logística en Italia son migrantes.

28 de marzo de 2013: en el *Kwai Tsing Container Terminal* de Hong Kong empieza una huelga que termina sólo el 6 de mayo, con el aumento del 9,8 por ciento de los salarios de los trabajadores.

Junio de 2013: después del acuerdo firmado por el presidente nicaragüense Daniel Ortega y el empresario Wang Jing de la empresa china HKNP, la aprobación de la ley 840, que permite a dicha empresa de utilizar, por más de cien años, todos los recursos naturales, las propiedades públicas, privadas y comunitarias, en cualquier parte del territorio, que se consideren necesarias para la realización del canal. Desde entonces y hasta la fecha, el Consejo nacional en defensa de la tierra, del lago y de la Soberanía ha realizado 96 movilizaciones a lo largo del país y varias marchas nacionales altamente reprimidas.

28 de marzo de 2014: después de un mes de huelga en Port Metro, en Vancouver, Canadá, con 90 por ciento de reducción de la actividad de *containers*, los trabajadores obtienen el aumento de salario.

Junio de 2017: promulgación en México de la Ley Federal de las Zonas Económicas Especiales que permitirá la transformación de varios territorios del país, en primer lugar lo del Istmo de Tehuantepec, donde se prevé la construcción de una carretera bioceánica, la creación de parques industriales y *clusters* de maquiladoras en una zona ya considerada estratégica por el Plan Puebla Panamá y donde abunda desde años la actividad minera y eólica. Por eso, movimientos sociales e indígenas como la Red Mexicana de Afectados por la Minería (RAMA) y el Comité Ixtepecano en Defensa de la Vida y el Territorio ya se encuentran en estado de movilización.

8 de julio de 2017: durante las protestas contra el G20 de Amburgo, en Alemania, la acción más impactante es el bloqueo del puerto, que tiene el objetivo anunciado de combatir “la logística del capital”.

Lo que quiero proponer con esta intervención es que las luchas que he mencionado, a pesar de su fuerte heterogeneidad geográfica y política, tengan un hilo conductor, y que este hilo conductor sea lo que cierta literatura académica en los últimos años ha ido definiendo como “logística”.

Mi intento en este contexto es justamente subrayar un campo de estudios que, no limitándose a definiciones clásicas de la logística como sector económico específico (relacionado con las actividades de las empresas de logística *third-party logistics* y *fourth-party logistics*), ve la logística más bien como lente privilegiada o clave interpretativa para analizar las transformaciones del capitalismo contemporáneo.

En el curso de esta ponencia, trataré primero de definir de la forma más completa posible lo que entiendo con la palabra logística, y como este concepto va de la mano con otros tales como economías de enclave y política de los corredores. En fin, intentaré reflexionar sobre como la logística, lejos de ser un proyecto concluido, una utopía del capital completamente realizada, pueda en vez ser un terreno de lucha muy significativo, en cuanto pueda articular de forma inmediatamente directa tanto los grupos sociales sujetos a despojo y expropiación como los que se encuentran bajo las renovadas formas de la explotación capitalista.

Operaciones del capital y economía de enclave

La logística figura, junto a la finanza y a la extracción, como un elemento central en lo que el australiano Brett Neilson y el italiano Sandro Mezzadra (2015) han llamado “operaciones del capital”, es decir aquellas operaciones que de alguna forma constituyen lo que se podría llamar la constitución material de la globalización neoliberal:

“Muchos análisis – afirman ellos - se refieren al concepto de neoliberalismo desde un punto de vista genérico como la circulación hegemónica de doctrinas económicas o procesos de des-regulación y governance sin realmente tener en consideración las subyacentes transformaciones del capitalismo que nosotros intentamos subrayar focalizándonos sobre extracción, finanza y logística. Crucial para nuestro análisis es el concepto de operaciones del capital, que lleva atención a tanto los aspectos materiales de la intervención del capital en situaciones específicas como en la más amplia articulación dentro de patrones sistémicos. (...) Mientras la hegemonía de las doctrinas económicas neoliberales ha sido finalmente cuestionada (y en algunos casos también descartada) por la crisis, las tendencias que nosotros analizamos han sido más bien reforzadas” (traducción mía).

Creo que un análisis de este tipo no deba maravillarse en un lugar como este, ya sea Sudamérica en general o Brasil en particular. Es en efecto evidente como este continente, y este país por su papel central en las dinámicas continentales, han sido durante muchos años al centro de experimentos políticos llamados progresistas que han ideológicamente rechazado los asuntos más comunes del neoliberalismo, y que sin embargo han terminado con el dar impulso a la reproducción de dichas lógicas neoliberales en muchos modos diferentes, sea con sus políticas extractivo-exportadoras, con el impulso a las asociaciones público-privadas, con la financiarización de la vida popular (Stolowicz: 2016, 947-1108) y de lo que Verónica Gago (2014 y 2015) ha llamado “neoliberalismo desde abajo”, o con el carácter fragmentado e individualizante de muchas de sus políticas sociales.

Entre estos elementos de continuidad con las políticas y sobre todo las lógicas neoliberales podemos sin duda considerar también la logística. Su papel emergente a nivel continental ha sido recientemente subrayado por el investigador Darmian Lobos (2013 y 2014), quien ha eficazmente llevado el caso de Paraguay, analizando como dicho país ha sido convertido en verdadera “territorialidad logística”, acorde a su principal función de exportador de soja. Por otro lado, el enfoque sobre la logística me permite hacer una referencia a la noción de economía de enclave, que ha sido detalladamente trabajada por el uruguayo Alfredo Falero (2015).

Según él, es inobjetable que existen diferencias importantes entre las políticas de los gobiernos progresistas en América Latina con las políticas neoliberales precedentes (y, habría que agregar, sucesivas, considerando el evidente estado de crisis del progresismo latinoamericano). También, retomando al filón del llamado “neo-extractivismo”, es inobjetable que Latinoamérica sigue siendo una región proveedora de materias primas. No obstante, argumenta que

“este enfoque (el del “consenso de las commodities”) ni cerca ha tenido el vuelo conceptual que caracterizó a la región cuando la introducción de tesis sobre la dependencia en la década del sesenta que significó una verdadera ruptura paradigmática. (...) este enfoque (...) suele quedar desconectado del análisis de otros temas como es el de las políticas sociales, la transformación de la forma Estado, la mutación en el mapa de clases

sociales, la estructura del poder entre otros. Es decir, se aprecia una pérdida de capacidad de establecer mediaciones analíticas más amplias que permitan visualizar otras contradicciones del proceso actual y también diferencias más allá de elementos comunes. Considerando este cuadro (...) la reactualización del concepto de enclave económico permite abrir un conjunto de mediaciones analíticas, articular un conjunto de dimensiones que parecen dispersas, rearmar un cuadro de análisis que permita generar elementos para preguntarse sobre los límites sociales y políticos subyacentes de pensar que todo debe girar en relación a la captación de IED”.

A partir de esta premisa, Falero pasa al análisis de los diferentes tipos de enclaves que se encuentran en la región latinoamericana, desde los enclaves clásicos (minería y plantación) hasta los más recientes (maquilas, soja, forestación), pasando por los enclaves turísticos y, en fin, los enclaves informacionales (como en el caso de la zona franca Zonamérica en Uruguay), lo que acerca mucho su teoría con las que se han desarrollado entorno al concepto de logística.

Logística: genealogía de un concepto

Según Giorgio Grappi (2017, 18) el concepto de logística deriva de la palabra griega *λογίζομαι*, “computar”; su otra definición, que se afirmó durante el siglo XIX, considera la logística como aquel aspecto del sector militar que se ocupa de organizar los transportes y los abastecimientos de los ejércitos. Generales como Napoleón y Carl von Clausewitz consideraban la logística como la tercera “arte de la guerra”, al lado de estrategia y táctica; sin embargo, se trataba de un arte que estaba presente en las otras dos y se compenetraba con ellas.

Por otro lado, Stefano Harney y Fred Moten (2013), aunque acepten el origen militar de la logística, consideran también el desarrollo del comercio de los esclavos a lo largo de la ruta atlántica. Los dos filones llevarían de todos modos a ver el nacimiento de la logística como paralelo a la entrada en la modernidad, o de lo que Wallerstein ha llamado sistema-mundo capitalista.

Un paso importante para el desarrollo histórico de la logística, y que de alguna forma prefigura ciertas evoluciones de la gobernanza contemporánea, fue la experiencia de la Compañía de las Indias: en el siglo XVI la reina de Inglaterra Isabel I concedió a dicha

compañía, que era de carácter privado, el monopolio del comercio con las Indias Orientales. A lo largo de los siglos, su papel económico y político se hizo cada vez más importante, hasta llegar a la Guerra de los Siete Años, cuando en la batalla de Plassy (1757), en el Bengala, las tropas de la compañía derrocaron al general *moghul* de la región e impusieron un Estado ficticio sobre un territorio más grande de la propia Gran Bretaña, y obtuvieron de la Corona la posibilidad de recaudar directamente los impuestos. La India se volvió de hecho en territorio gobernado por un consejo de administración con sede en la *City* de Londres. En la historia de la Compañía de las Indias se ven entonces entrelazados aspectos militares, comerciales y de control político del territorio que podemos ver actualmente en la economía de enclave o en la llamada política de los corredores.

Un cambio significativo en el manejo del concepto de logística llegó después de la Segunda Guerra Mundial, cuando en los Estados Unidos surgió la nueva ciencia de la “*business logistics*”. Fueron creados nuevos cursos académicos, como los de “*Supply Chain Management*”, que entraron en las universidades estadounidenses entre las décadas de 1950 y 1960, a veces en sustitución de los tradicionales departamentos de *Economics*; por otro lado, se crearon nuevos institutos como el Logistics Management Institute (LMI). Estos cambios se encuadran en el marco de la llamada “revolución logística”, que consistió en un viraje en las ciencias del *physical distribution management* desde el tradicional enfoque sobre la “reducción de los costos” a otro que se vino a llamar de “*systems perspective*”; este último entendía el ciclo de comercialización de mercancías como capaz de maximizar las ganancias (*profit-maximizing approach*), bajo la idea de que a lo largo de la moderna esfera de circulación global se podría no sólo reducir los gastos sino directamente “agregar valor” en cualquier punto de la cadena, y no sólo en el momento propiamente “productivo”, considerado hasta entonces el momento propio y exclusivo de la acumulación capitalista por medio de la plusvalía; se vino en vez afirmando la idea de que fuese el propio momento productivo que se estaba expandiendo a lo largo del territorio (idea del *stretching the factory* y de la transformación del territorio en “fábrica social global”) y de sus flujos comerciales. A certificar estos cambios surgieron dos invenciones tecnológicas, que permitieron el fuerte desarrollo de las cadenas globales de abastecimientos (*global supply chain*): por un lado el

container, aplicado por primera vez de forma masiva por el ejercito de EE.UU. durante la guerra en Vietnam, cuando la empresa privada de transportes Sea Land fue encargada por el gobierno de manejar el 30 por ciento del transporte en función de la guerra, y desarrolló un complejo sistema de *containers* a bordo de naves. La privatización y externalización de elementos hasta entonces prerrogativa de la soberanía estatal representó un pasaje central. En los años sucesivos, la “containerización” pasó rápidamente a esferas comerciales civiles, y su epicentro se movió poco a poco desde Estados Unidos a Asia, donde hoy en día se encuentran los primeros diez puertos por volúmenes de Teu (*Twenty-foot equivalent unit*, la unidad de medida con la cual se mide el nivel de containerización). La containerización intermodal redujo fuertemente el tiempo requerido para cargar y descargar mercancías sobre y desde los barcos, y con eso bajó los costos del trabajo en los puertos y permitió la aplicación de las técnicas del *just-in-time* al trabajo portuario y no sólo.

La segunda invención tecnológica fundamental fue la informática, a partir de la cual otra vez más se puede notar la profunda relación entre logística y esfera militar. En los años cincuenta, la Rand Corporation desarrolló, de acuerdo con el Departamento de Defensa estadounidense, el sistema Arpanet, considerado el antepasado de internet. El principio de Arpanet era la construcción de una red de informaciones que no pudieran ser interrumpidos a causa de la des-conexión de un único nudo. Dicho principio está en la base de la actual forma organizativa de la logística.

La revolución logística, como vimos, cambió radicalmente la relación entre producción y distribución. El enfoque sistémico propuesto por la logística intenta poner en cuestión la demarcación, que a menudo consideramos absoluta, entre dichos ámbitos. Con la logística contemporánea en efecto ya no nos referimos a un momento externo al proceso productivo, sino la vemos como un dispositivo donde se integran la planificación y gestión de dicho proceso, aportando a él sus herramientas en términos de tecnologías informáticas y software dedicados, y que intenta extraer valor de cada momento de la distribución y de la organización de la producción. El asunto fue analizado por aquellos autores que formularon la llamada “teoría de la cadena del valor” (en primer lugar Gary Gereffi: 2006) que permitió descomponer el cálculo del valor en todas las fases desde el diseño del producto a su venta

al cliente. Según esta teoría, actividades como los servicios logísticos, el marketing y las ventas no se pueden considerar simplemente como costos sino como operaciones capaces de aumentar de por sí el valor total de los productos; el sentido principal de dichos cambios, en definitiva, es que si la utopía que Karl Marx (1978) atribuyó al capital de “aniquilar el espacio por el tiempo” se había hasta entonces propuesto de reducir distancias y costos de transporte entre el punto A (extracción de la materia prima o el recurso natural), el punto B (fabricación) y el punto C (venta en el mercado) de una mercancía X, con la revolución logística el capital se propondría una re-organización en escala directamente global del propio mapa donde se sitúan dichos puntos A, B y C, sobre todo fragmentando el punto B en toda la línea. Para hacerlo, en primer lugar se ha servido y se sirve del amplio uso de las innovaciones tecnológicas mencionadas (*containers* y nuevas técnicas de computación); secundariamente, establece una fuerte de-reglamentación de los sectores de transporte y del trabajo industrial, históricamente impulsada a partir de las primeras reformas de corte neoliberal y de la subsecuente proliferación de las “Zonas Económicas Especiales”; finalmente, crea toda una serie de “corredores” que terminan re-diseñado completamente los mapas y los territorios.

La política de los corredores

El peso de las empresas transnacionales y sus afiliadas que manejan el transporte y la mayoría del comercio internacional a lo largo de las cadenas globales de abastecimiento ha aumentado enormemente en los últimos años (según estimaciones de la Organización Mundial del Trabajo, este sector representó en el año 2016 el 21 por ciento de la mano de obra mundial², y sus condiciones de trabajo, bajos salarios, precariedad social y falta de seguridad son notables) la logística no se limita a esto. Sin embargo, la logística se limita cada vez menos al sólo trabajo portuario o de transporte intermodal en gran escala, y asume cada vez más formas originales: se piense por ejemplo a la nueva logística metropolitana y a las llamadas *logistics cities* (cuyo ejemplo paradigmático es Dubai). Modelos de este tipo

² International Labour Organization, 2016, <http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/-->

de logística son las lógicas toyotistas adoptadas por empresas como Walmart o Amazon o las llamadas economías de plataforma tales como Airbnb, Uber o las empresas de *delivery*. Lo que en esta sede me interesa subrayar es el papel de la logística en la construcción de nuevas espacialidades, que interactúan con aquellas propias de la geopolítica. Muchas de estas nuevas espacialidades se forman a partir de la construcción de infraestructuras físicas a lo largo de corredores, que conectan diferentes porciones del planeta atravesando confines políticos y administrativos.

Hoy e día, los corredores logísticos y los mega-planes de infraestructura a lo largo del mundo se están multiplicando: desde los proyectos chinos de la llamada “Nueva Vía de la Seda” hacia Kazajistán y el Mar Caspio y la Vía de la Seda marítima hacia Sureste Asiático a los corredores hindúes del *golden and diamond quadrilateral*, hasta los corredores trans-europeos llamados Ten; en América latina vale mencionar el mesoamericano Plan Puebla Panamá (PPP) y el faraónico proyecto del Canal de Nicaragua y, en América del Sur, la Iniciativa para la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA).

El reciente surgimiento y multiplicación de los corredores a lo largo del mundo ha llevado al italiano Giorgio Grappi (2017, 121) a hablar de “política de los corredores”, en el sentido en que dichos corredores, de alguna forma, “hacen política”. Dicha política tiene tres pilares fundamentales:

- en primer lugar ve la participación de una variedad de actores (tanto sujetos privados como instituciones públicas), cuyas líneas se formulan en específicos *forum*, desde donde se establecen patrones procedimentales y reglamentos;
- en segundo lugar, a lo largo de los corredores, dicha política promueve la creación de zonas francas de diferentes tipos, tales como regiones especiales, áreas dedicadas, *new towns*;
- en fin, la política de los corredores se caracteriza por ser realizada no tanto al interior de un específico espacio estatal, sino en dimensiones al mismo tiempo infraestatales, estatales y transnacionales, lo cual la lleva a producir nuevas territorialidades. La lógica que la mueve modifica la manera en que instituciones internacionales como el Banco Mundial (BM) pero también bancos regionales como el Banco Asiático de

Inversiones en Infraestructura (AIIB), el Banco Asiático de Desarrollo (BasD) o, en América latina, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) definen los programas de intensificación de las principales operaciones capitalistas usando las inversiones en infraestructura como acciones privilegiadas.

Mi interés es ahora subrayar algunos aspectos de un específico plan de infraestructura logística que, en América del Sur, ha permitido al capital reorganizar ampliamente a partir de la imposición de corredores, zonas y enclaves. Se trata desde luego de la IIRSA, plan que encuentra sus orígenes en una cumbre de presidentes en Brasilia en el año 2000 y que fue en los años siguientes un eje fundamental del proyecto de lulista de desarrollo de las empresas brasileñas.

Para evidenciar las características que hacen de la IIRSA un ejemplo paradigmático de la construcción logística del mundo, baste considerar aspectos como las inversiones, con protagonismo del BID y sobre todo del Banco Nacional do Desenvolvimento do Brasil (BNDES), las modalidades de *governance* público-privadas y transnacionales, la centralidad de los corredores como ejes de desarrollo, la proliferación de normativas especiales sobre todo en términos de relaciones laborales y compatibilidad ambiental y un lenguaje despolitizante fundado en la eficiencia y en la exactitud de la computación y de los algoritmos.

Sin embargo, mi propuesta es considerar también otros aspectos que destacan el carácter logístico de la IIRSA. Como en efecto han señalado Ana Esther Ceceña y otros (2007, 10), mega-planes de infraestructura tales como la propia IIRSA o el PPP representaría una tercera fase de la renovación de la dominación estadounidense en la región, después de la expansión comercial representada por los acuerdos comerciales de libre comercio y aquella de tipo propiamente militar con la proliferación de bases de la OTAN y de iniciativas como el Plan Mérida y el Plan Colombia, aunque temporalmente sobrepuesta a estas primeras dos. Señalo que habría aquí que huir de cualquier determinismo y distinguir entre un legado histórico, es decir la vinculación originaria de la IIRSA con proyectos imperialistas norteamericanos, y su evolución concreta: por un lado la IIRSA ha sido al centro de disputas geopolíticas entre

diferentes proyectos regionales, tales como lo de Estados Unidos, lo del Brasil lulista (me refiero en este sentido al libro de Raúl Zibechi *Brasil potencia*; 2014), lo de China o posiblemente del Venezuela de Chavez; por otro su desarrollo puede indicar también la creación de espacialidades típicamente logísticas, donde estos choques nacionales conviven con una vocación imperial de tipo diferente, que sin embargo se sirve del vínculo con lo militar en el establecimiento de lo que Deborah Cowen (2014, 2) ha llamado *supply chain security*. Se piense en este sentido a la autonomía que han adquirido ciertos enclaves frente a los mismos Estados nacionales en que están incluidos, como es el caso de zona Barrick Gold, una especie de “tercer país entre Argentina y Chile al que nadie puede entrar” (Bonasso, 2011). Todo esto pone muchos interrogantes sobre cuestiones de soberanía: según la antropóloga Aiwa Ong (2006), en las zonas francas y en las Zonas Económicas Especiales los propios Estados han producido excepcionalidades administrativas en sus propios territorios, en el marco de una nueva optimización política mediante la cual las actividades de gobierno se ven re-elaboradas como problemas no políticos ni ideológicos sino técnicos. La producción de continuas excepciones llevaría así a la creación de formas de soberanías graduales que se posicionan en las líneas de los corredores y de los enclaves. Es emblemático en este sentido el caso del puerto griego del Pireus, donde bajo la gestión de la empresa China Cosco todas las normativas ligadas a las relaciones laborales es manejada bajo la legislación china y no bajo la griega. Consideraciones parecidas se podrían hacer acerca del puerto chileno de Valparaíso.

Más allá entonces de miradas deterministas, sería interesante poner en sucesión la creación de mega-planes como la IIRSA con un legado imperial fundado sobre la colonización y la acumulación por desposesión. Siempre retomando a Cowen (2014, 9 y 69), habría que señalar que el constante uso de la violencia es intrínseco en la logística, tanto que se podría entender los nuevos mapas de la logísticas como “la forma del imperialismo contemporáneo”, donde la *supply chain* de hoy se asocia de forma evidente a la línea de la frontera colonial. Ejemplar en este sentido es el caso del Golfo de Aden y de las narrativas sobre la necesidad de defender el corredor IRTC desde los ataques de supuestos “piratas”. Se ve así como el del pirata, el típico enemigo del imperio de la edad moderna, el sujeto por

definición criminal hacia las leyes de todos los Estados, regresa a lo lago de las cadenas globales de abastecimiento como símbolo del peligro para la civilización.

Al mismo tiempo, Giorgio Grappi (2017, 177-183), considerando el caso de la India, pone en evidencia el fuerte vínculo entre la construcción del corredor DMIC con la decisión por parte del gobierno de usar la antigua ley colonial del 1894 *Land Acquisition Act*, que permite adquirir tierras por “finalidades públicas”. Al respecto evidencia como la política de los corredores ha permitido implementar procesos de “acumulación logística”, donde en juego no está, como en el caso de la acumulación originaria teorizada por Marx (1990), la transición de un territorio o un contexto social al capitalismo sino la inserción de las áreas involucradas en las cadenas transnacionales del valor. Es un proceso que tiene que ver con la capacidad del capital de crear externalidades internas, es decir espacios ya integrados al modo de producción capitalista pero re-transformados en espacios externos relativos por el propio desarrollo del capital. En este sentido, enclaves, zonas y corredores son muy eficaces en el transformar sus alrededores en externalidades relativas, espacios fértiles para la ulterior colonización del capital, en un sentido que nos recuerda las teorías sobre el desarrollo desigual llevadas adelante por Neil Smith (2008) y David Harvey (2006).

Todos estos ejemplos sobre las funciones coloniales y ligadas al despojo que puede tener la logística nos llevan otra vez, y para concluir, al tema de las luchas.

Conclusiones: Hacia una articulación de las luchas

La política de los corredores, de hecho, conecta diferentes operaciones del capital, que tienen consecuencias diversas sobre los oprimidos. En el marzo de 2013, en el ámbito de una cumbre organizada por la National Alliance of People's Movements de la India, la activista en contra de los procesos de despojo de tierra Medha Patkar dijo: “La gente ha estado luchando batallas contras de las Zonas Económicas Especiales, contra la construcción de ferrocarriles, contra las plantas industriales pero pocos se daban cuenta que estaban luchando en contra del DMIC”.

En el otoño de 2016, una red de colectivos llamada Coordinadora Antiirsa produjo un bellissimo documental llamado “IIRSA, La Infraestructura de la Devastación”, donde se

habla de dicho plan en términos directamente coloniales, proponiendo en consecuencia una resistencia que se organice también en términos de resistencia anticolonial. En este video, el geógrafo Milson Betancurt afirma: “si uno recorre los territorios hay una invisibilización de este megaproyecto. Estos proyectos vienen siendo presentados como proyectos aislados: una hidroeléctrica allí, una carretera, un puerto, y difícilmente las poblaciones locales y regionales ven la magnitud de estas adecuaciones espaciales y técnicas de la IIRSA”.

Aquí emerge un punto fundamental: la capacidad de dichos planes, y de la logística en general, de esconderse detrás de un lenguaje técnico fuertemente despolitizado y despolitizante por un lado, y detrás de la propia magnitud por otro. Quizás hay todavía, a lo largo del mundo, poca conciencia no sólo de como la logística represente, al par de la finanza y de las diferentes modalidades de los procesos de extracción del capitalismo contemporáneo, como un marco coherente, como una lógica dominante de las estrategias de acumulación del capital en el siglo XXI, sino también de como, al revés, podría eficazmente funcionar como marco aglutinador de diferentes luchas anticapitalistas a lo largo del mundo. Si el capitalismo, como nos han enseñado teorías como la de la Dependencia y del Sistema-Mundo, actúa de forma diferente según los contextos territoriales, destinando a unos la creación de la plusvalía relativa y condenando a otros al despojo y a la superexplotación de la fuerza de trabajo, las interdependencias entre estas áreas se van fortaleciendo: mientras las enclaves producen territorialidades transversales al centro y a la periferia, los mecanismos de despojo-explotación se reproducen en escala directamente global. Esto – habría que especificar – sin poner en duda el carácter cada vez más extractivo-exportador de América Latina, que planes como la IIRSA y el PPP, aunque introduciendo diferentes territorialidades, tienden a profundizar.

Si retomamos al Marx (1990) del capítulo 24 del primer volumen del Capital, aquello que explica la llamada acumulación primitiva como el arcano del capital, podemos ver como dicha acumulación originaria no sólo se realizó en un despojo, en un robo de los medios de subsistencia de las poblaciones, sino llevó forzosamente una parte de los sujetos despojados hacia las cadenas productivas de valor. Lo que ocurre hoy es quizás un desvío de la centralidad de estas cadenas desde el plano exclusivamente productivo a un plan más

integrado de producción-circulación que es representado por la logística. Lo vemos por ejemplo en los trabajadores migrantes de la logística en Europa: obligados a migrar justamente por estos procesos de desposesión en sus lugares de origen en África o en Medio Oriente, muchos de ellos terminan trabajando, en condiciones extremadamente precarias, en los circuitos de movimiento de mercancías en los puertos, en los interpuertos, en los parques dedicados y en empresas logísticas como Amazon o las grandes cadenas de supermercados. Y desde estos lugares están emergiendo como subjetividades fuertemente combativas y que están inventando también nuevas formas de lucha sindical (Cuppini y otros: 2015). Un ejemplo de positiva articulación de las luchas es reportado por Ishita Day y Giorgio Grappi (2015) en su análisis de la huelga en la empresa Maruti Suzuki en el pueblo hindú de Manerar, donde se ha producido una feliz cooperación, aunque no priva de contradicciones, entre la composición obrera proveniente de afuera y las comunidades locales despojadas de sus tierras, que habían sido obligada a convertirse en productores de servicios para los mismos obreros.

La logística puede entonces ser un fuerte terreno de lucha a nivel global en términos de vinculación de las y los despojados con las y los oprimidos, o de las luchas en defensa del territorio y del tejido comunitario (que podríamos llamar luchas en contra de la logística) y las en defensa de sus condiciones y derechos de trabajadores y para la construcción de tejidos comunitarios nuevos o la re-adaptación de los viejos (luchas dentro de la logística); sin embargo, la logística puede y debe ser un terreno de lucha prioritario también por otro tipo de razón: porque como la logística diseña cada vez más la arquitectura física y material de la globalización, saber bloquear sus nudos fundamentales significa poder bloquear el conjunto del sistema. En la década de 1934 los sindicalistas de Minneapolis se interrogaron sobre cómo realizar huelgas que incidieran en un territorio amplio y fuertemente despoblado, donde los capitalistas podían mover el tráfico de mercancías de pocos kilómetros y despotenciar así el efecto de las huelgas. En inglés la palabra *hub* significa centro del radial: los sindicalistas entendieron que bloquear el centro del radial significaba bloquear todos los demás nudos. En el año 1834 una importante huelga bloqueó Minneapolis y sólo fue revertida con una masacre. Desde entonces, por ironía de la historia, *hub* se convirtió en

centro logístico de movimiento de mercancías o de personas.

Sin embargo, bloquear el sistema, del cual dependimos, no basta, y a nada serviría si no somos capaces de desarrollar formas organizativas autónomas, para poder vivir fuera y en contra del capital, y fuera y en contra de la logística del capital, hay que apoderarnos de formas organizativas, hay que inventar otros mundos, como dice Raúl Zibechi (2015).

En conclusión, entonces, quisiera citar una parte *A Nuestros Amigos*, un texto publicado hace pocos años por el colectivo francés Comité Invisible (2014, 100-103) y que habla justamente de esto:

“Obsesionados como estamos por una idea política
de la revolución, hemos descuidado su dimensión técnica.

Una perspectiva revolucionaria no se dirige
ya a la reorganización institucional de la sociedad, sino a la configuración técnica de los mundos.
En cuanto tal, es una línea trazada en el presente, no
una imagen que flota en el futuro. Si queremos recobrar una perspectiva, nos será crucial unir la constatación difusa de que este mundo no puede seguir durando con el deseo de construir uno mejor. Porque si este mundo se mantiene, es primero gracias a la dependencia material en la que cada uno está mano a mano con el buen funcionamiento general de la máquina social, simplemente para sobrevivir. Nos hace falta disponer de un conocimiento técnico profundo de la organización de este mundo; un conocimiento que permita a la vez poner fuera de uso las estructuras dominantes y reservarnos el tiempo necesario para la organización de una desconexión material y política con respecto al curso general de la catástrofe, desconexión que no esté atormentada por el espectro de la penuria, por la urgencia de la supervivencia. Para decirlo lisa y llanamente: (...) en la medida en que la perspectiva de un levantamiento signifique penuria segura de cuidados, de alimento o de energía, no existirá ningún movimiento de masas decidido. En otros términos: nos hace falta reemprender un trabajo meticuloso de investigación. Nos hace falta ir al encuentro, en todos los sectores, sobre todos los territorios en que habitamos, de aquellos que disponen de los saberes técnicos estratégicos. Es sólo a partir de aquí que algunos movimientos se atreverán verdaderamente a “bloquear todo”. Es sólo a partir de aquí que se liberará la pasión de la experimentación de otra vida, pasión técnica en amplia medida que se asemeja al cambio radical de la puesta bajo dependencia tecnológica de todos.
Este proceso de acumulación de saber, de establecimiento de complicidades en todos los dominios, es la condición de un retorno serio y masivo de la cuestión revolucionaria. (...)

Para una fuerza

revolucionaria, no tiene ningún sentido saber bloquear la infraestructura del adversario si no sabe hacerla funcionar, en caso requerido, en su beneficio. Saber destruir el sistema tecnológico supone experimentar y poner en marcha al mismo tiempo las técnicas que lo hacen superfluo. Volver sobre tierra es, para comenzar, dejar de vivir en la ignorancia de las condiciones de nuestra existencia.”

Bibliografía

BONASSO, M. *El mal: El modelo K y la Barrick Gold*. Buenos Aires: Editorial Planeta, 2011.

CECEÑA, A.; AGUILAR, P.; MOTTO, C. *Territorialidad de la dominación Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)*. Buenos Aires: Observatorio Latinoamericano de Geopolítica, 2007.

COMITÉ INVISIBLE. *A nuestros amigos*, 2015, http://mexico.indymedia.org/IMG/pdf/a_nuestros_amigos_-_comite_invisible.pdf

COWEN, D. *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in the Global Trade*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2014.

CUPPINI, N.; FRAPPORTI, M.; PIRONE, M. “Logistics Struggles in the Po Valley Region: Territorial Transformations and Processes of Antagonistic Subjectivation”. En *The South Atlantic Quarterly*. January. Durham: Duke University, 2015.

DAY, I.; GRAPPI, G. “Beyond Zoning: India’s Corridors of 'Development' and New Frontiers of Capital”. En *The South Atlantic Quarterly*. January. Durham: Duke University, 2015.

FALERO, A. “La expansión de la economía de enclaves en América Latina y la ficción del desarrollo: siguiendo una vieja discusión en nuevos moldes”. En *Revista Mexicana de Ciencias Agrícolas*. Vol. 1. Estado de México: Instituto Nacional de Investigaciones Forestales, Agrícolas y Pecuarias, 2015.

GAGO, Veronica. *La razón neoliberal: Economías barrocas y pragmática popular*, Buenos Aires: Tinta Limón Ediciones, 2014.

GAGO, V. “Financialization of Popular Life and the Extractive Operations of Capital: A Perspective from Argentina”. En *The South Atlantic Quarterly*. January. Durham: Duke University Press, 2015.

GEREFFI, G. "The New Offshoring of Jobs and Global Development". En *ILO Social Policy Lectures*. December. Jamaica, 2005.

GRAPPI, G. *Logistica*. Roma: Ediesse, 2016.

HARNEY, S.; MOTEN, F. *The Undercommons: Fugitive Planning & Black Study*. Wivenhoe/New York/Port Watson: Minor Compositions, 2013.

HARVEY, D. *Spaces of global capitalism: Towards a theory of uneven geographical development*. Brooklyn, NY: Verso, 2006.

LOBOS, D. A. "Los territorios de la desposesion: los enclaves y la logistica como territorializacion del modelo extractivo sudamericano". En *Año 16*. No 22, enero-junio. UCC Cordoba, Argentina, 2013.

LOBOS, D. A. Consideraciones a propósito del Plan Nacional de Logística del Paraguay. En GEOFRONTERAS: Seminario Internacional de los Espacios de Frontera, 2, 23, 24 y 25 de Septiembre 2013. Formosa, Misiones, Argentina. *Diferencias e Interconexiones*.

LOBOS, D. A. *Logística y território en el extractivismo latinoamericano. La construcción del Paraguay Oriental como territorialidad logística*. 2014. Dissertação de Mestrado - Universidade federal do ABC, Santo André, 2014.

MARX, K. *Elementos fundamentales para la crítica de la economía política (Grundrisse) 1857-1858*. 2a edición. Ciudad de México: Siglo XXI editores, 1978.

MARX, Karl. *Capitale*. Volume I. 2a edición. London: Penguin, 1990.

MEZZADRA, S.; NEILSON, B. "Operations of Capital". En *The South Atlantic Quarterly*. January. Durham: Duke University Press, 2015.

ONG, A. *Neoliberalism as Excepcion: Mutations in Cityzenship and Soiverignty*. Durham-London: Duke University Press, 2006.

SMITH, N. *Uneven Development: Nature, Capital, and the Production of Space*. 2A edición. Athens: The University of Georgia Press, 2008.

STOLOWICZ, B. *El misterio del posneoliberalismo. La estrategia para América Latina*, vol. 2, Bogotá: ILSA, 2016.

ZIBECHI, R. *Brasil potencia: Entre la integración regional y un nuevo imperialismo*. Buenos Aires: Lavaca, 2014.



ZIBECHI, R. *Alba di mondi altri: I nuovi movimenti dal basso in America Latina*. Bologna: Hermatena Edizioni, 2015.