

Capital logístico y mano de obra juvenil mexicana en el Inland Empire, California

*Patricia Pozos Rivera**

Recepción: 1 de septiembre de 2025 / Aceptación: 5 de diciembre de 2025.

Resumen El objetivo es analizar los factores que han contribuido al crecimiento del llamado capital logístico en la región conocida como Inland Empire. Entre dichos elementos, se hace énfasis en la presencia de mano de obra de origen mexicano disponible de primera y segunda generación, aspecto que ha sido poco tratado en los estudios sobre el tema. El punto de partida es el análisis de los cambios que generó en el sur de California la reestructuración de la economía estadounidense, que tuvo como origen la crisis de la década de 1970 y propició el crecimiento del sector servicios. La conclusión es que el capital logístico se ha instalado en dicha región debido, entre otros factores, a la presencia de fuerza de trabajo juvenil de origen mexicano, porque le permite incrementar sus ganancias gracias a las condiciones laborales precarias en las que la incorpora.

PALABRAS CLAVE: capital logístico, Inland Empire, condiciones laborales de jóvenes, inmigrantes de primera y segunda generación, bodegas.

.....

* Profesora investigadora del Instituto de Investigaciones Económicas de la Universidad Nacional Autónoma de México. Correo : ppozos@economicas.unam.mx. Orcid: <https://orcid.org/0009-0006-4596-2600>.

Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 internacional. 

DOI: 10.32870/cer.v0i138.7972

Logistics capital and Mexican youth labor force in the Inland Empire, California

Abstract U. S. economy, which originated in the crisis of the 1970s and fostered the growth of the service sector. The conclusion is that logistics capital has established itself in this region due, among other factors, to the presence of a young Mexican workforce, as it allows companies to increase their profits by employing them in precarious working conditions.

KEYWORDS: logistics capital, Inland Empire, working conditions of young people, first and second-generation immigrants, warehouses.

Introducción

El Inland Empire (IE) es una región conformada por los condados de Riverside y San Bernardino, en el sur de California (González-Toribio, 2014, p. 76), que está creciendo demográficamente por la llegada de población latina, principalmente de origen mexicano. Está recibiendo tanto a inmigrantes como a quienes han sido expulsados de Los Ángeles (LA), un polo económico que atrajo mano de obra migrante durante la segunda mitad del siglo XX y que, debido a la reestructuración económica, se ha gentrificado y desplaza a inmigrantes de menores ingresos.

Esta región se está perfilando como el nuevo polo de concentración de mexicanos en Estados Unidos, país que, como sabemos, sigue siendo el principal destino de estos inmigrantes. De acuerdo con el *Anuario de migración y remesas 2021* (BBVA Research y Conapo, 2021), el país vecino del norte recibe al 97% de ellos y es un flujo fundamentalmente laboral: el grueso de los inmigrantes mexicanos se encuentra en el rango de 20 a 49 años, es una población juvenil y siete de cada diez migrantes nacidos en México son asalariados. La mayoría viven en California (36.7%) y Texas (22.1%), estados a los que les siguen de lejos Illinois (6%), Florida (2.4%) y, en el noreste del país, Nueva York (2%). El resto de los inmigrantes mexicanos se encuentran dispersos por la Unión Americana. Su movilidad en el país tiene como fuerza motriz la demanda de ellos en los mercados laborales, por lo que su ubicación se relaciona principalmente con la búsqueda de los centros de trabajo a los que se han incorporado.

Los mexicanos que viven y trabajan en California se concentran principalmente en tres espacios. El más grande y tradicional es la zona metropolitana de LA, que incluye Long Beach y Anaheim; el segundo es la región del IE, y el tercero San Francisco. El IE, de acuerdo con la Oficina del Censo de Estados Unidos, contaba en 2020 con 4 580 670

habitantes, el 51.1% de ellos latinos, entre los cuales predominan los mexicanos con el 87.2%. Sin duda, dicha región se está convirtiendo en el próximo gran centro de concentración de ellos en el este de L.A.

Actualmente en dicha región también está creciendo de forma impresionante la industria logística, por lo que la instalación de enormes bodegas de empresas como Amazon, Walmart, FedEx y Target, relacionadas con las ventas por medios digitales, hace que se haya vuelto uno de los principales polos de atracción de trabajadores. La región funciona como un enorme centro de circulación de mercancías que llegan de Asia y deben distribuirse en territorio estadounidense.

Este artículo tiene por objetivo dar a conocer las causas del crecimiento de las actividades del sector logístico en el I.E. La revisión de literatura señala que está relacionado con la reestructuración económica de la década de 1970, así como con la cuestión geográfica. Nos interesa demostrar que otro factor muy importante para dicho crecimiento es la existencia de mano de obra de origen mexicano, llegada ya sea por migración propia o de sus antecesores, elemento que poco se ha mencionado en la literatura.

Genoveva Roldan Dávila,¹ experta en migración laboral, señala que Estados Unidos es el principal país receptor de mexicanos debido a la demanda de ellos en sus mercados laborales, provocada por la reconversión productiva de dicho país como respuesta a la gran crisis del capital de la década de 1970. El requerimiento de estos inmigrantes se complementa con las condiciones de desempleo y pobreza que existen en México debido a la dependencia estructural que caracteriza la producción y reproducción social del capitalismo mexicano respecto al estadounidense. Es pertinente agregar otro elemento que explica lo anterior: el proceso de envejecimiento de su población nativa, que la hace depender de mano de obra extranjera.

El papel de los jóvenes inmigrantes de México y de mexicanos segunda generación en el I.E sigue siendo el mismo que han desempeñado siempre: ser una mano de obra barata y flexibilizada que permite consolidar las ganancias del gran capital. En el I.E aumentan las ganancias del capital logístico, que les paga salarios muy bajos y, sobre todo, en condiciones de explotación realmente extenuantes, que soportan por su vigorosa juventud.

.....

¹ Esta autora señala que la migración laboral es determinada por la demanda de mano de obra por parte del mercado laboral de Estados Unidos. Las condiciones de pobreza y desempleo de los países de origen son parte de la explicación, pero desde la complementariedad subordinada (Roldán-Dávila, 2009, 2011, 2013).

Partimos de la hipótesis de que la incorporación de jóvenes de origen mexicano de primera y segunda generación al mercado laboral del sector logístico del IE también ha incentivado la construcción de más bodegas en la región, así como la reestructuración productiva y la cuestión geográfica de ella, debido a que dicha fuerza de trabajo sigue siendo mano de obra barata, precarizada y flexibilizada, lo que permite consolidar las ganancias de los capitales que los emplean.

El artículo está conformado por una introducción, cuatro apartados y las conclusiones. En el primer apartado se describe el proceso de reestructuración económica que ocurrió en Estados Unidos, y en particular en California. El segundo trata tres temas: la importancia económica de la circulación de mercancías, la geografía económica del IE y la disponibilidad de mano de obra de origen mexicano y latino en dicha región económica. El tercer apartado aborda las causas que han fomentado el crecimiento del comercio electrónico en Estados Unidos. Finalmente, el cuarto se refiere a las condiciones laborales de la fuerza de trabajo juvenil inmigrante incorporada a las actividades del capital logístico en el IE. Se desarrolló una investigación documental y otra estadística, esta última principalmente de datos de la Oficina del Censo de Estados Unidos, que fueron interpretados desde la perspectiva del pensamiento crítico.

Reestructuración de la economía del sur de California

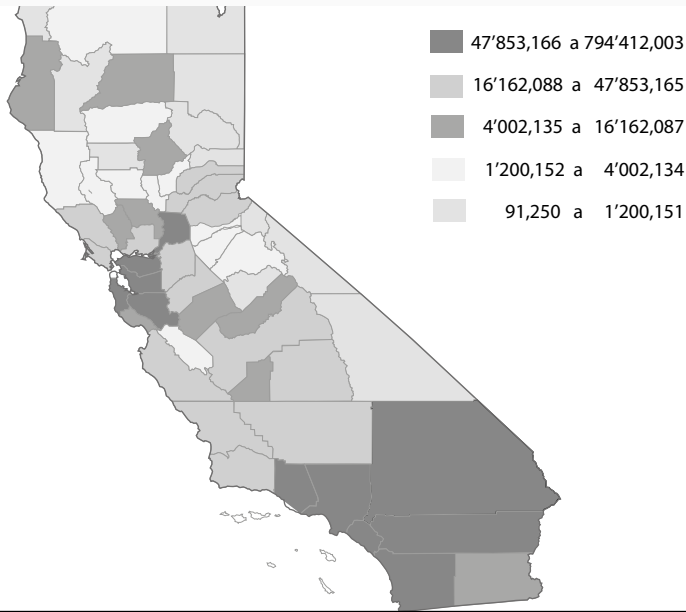
Si tomamos la economía del estado de California como si fuera la de un país independiente, la suya sería la quinta economía² más grande del mundo. Y si observamos el producto interno bruto (PIB) real por condados californianos (véanse mapa 1 y cuadro 1), vemos que los que conforman el IE están entre los que más aportan al PIB de California.

Al observar cómo se distribuye el PIB real de California por condados se ve que juntos, Riverside y San Bernardino, condados que conforman el IE, aportaron el 6.1% en 2023, y están entre los que más aportaron (véase cuadro 1). La ciudad de Los Ángeles es la que más aportó al PIB real del estado con 24.7%. Las actividades que actualmente se desarrollan en su área son en su mayoría del sector terciario, aunque antes fue un área industrial. Esto como resultado de la reestructuración económica de Estados Unidos en la década de 1970, la cual consistió básicamente en «el cambio de la manufactura fordista de posguerra al neoliberalismo posterior» (De Lara, 2018, p. 9) o, dicho en términos del proceso productivo: la transición del modelo fordista al toyotista.

.....

² Dato disponible en <https://www.ca.gov/> (consultado el 7 de agosto de 2024).

MAPA 1. Producto interno bruto real de California por condados, 2023



Fuente: Departamento de Comercio de Estados Unidos, Oficina de Análisis Económico.

Desde la perspectiva del regulacionismo francés (Lipietz y Leborgne, 1999), la causa del agotamiento del fordismo fue su incapacidad de extraer cada vez más plusvalor porque le resultaba más costosa la incorporación de nueva maquinaria con desarrollo tecnológico para incrementar las actividades individuales de producción —base de la división del trabajo— que el aporte de trabajo impago. Por lo tanto, la tasa de ganancia comenzó a disminuir.

En tales condiciones, la clase capitalista apostó por la promesa tecnológica para superar la crisis. Coincidimos con Corsino Vela en que «las coyunturas de crisis capitalista han sido propicias para el desarrollo tecnológico» (2018, p. 81). Los dueños del capital incorporaron las tecnologías que se venían desarrollando desde principios de siglo XX, que en la década de 1960 pudieron constituir una nueva infraestructura necesaria para sostener una inédita forma de producción: en lugares diferentes y distantes, a partir de una demanda cada vez más diferenciada y con fábricas de cada vez menor tamaño. La tecnología que permitió dichos cambios estaba sustentada en las nuevas telecomunicaciones, la internet, los satélites y los transistores, que fueron la base de los microchips. La mejora en los medios de transporte fue la base material para instrumentar la estrategia

CUADRO 1. PIB real de California por condado (2023)

Miles de dólares de 2017		
Bureau of Economic Analysis		
Condado	2023	%
California	3 248 656 553	100
Alameda	150 532 046	4.6
Los Angeles	801 967 353	24.7
Orange	273 063 592	8.4
Riverside	98 880 553	3
Sacramento	102 387 018	3.1
San Bernardino	102 307 449	3.1
San Diego	261 671 687	8
San Francisco	237 017 759	7.2
San Mateo	186 334 708	5.7
Santa Clara	390 234 709	12
Riverside-San Bernardino-Ontario (Área Estadística Metropolitana)	201 185 094	6.2

Nota: Las áreas metropolitanas están definidas por el boletín núm. 20-01 de la Oficina de Administración y Presupuestos, emitido el 6 de marzo de 2020.

Última actualización: 4 de diciembre de 2024; nuevas estadísticas para 2023; estadísticas revisadas para 2019-2022.

Fuente: U.S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis (Dato disponible en <https://www.ca.gov/> (consultado el 7 de agosto de 2024).

conocida como justo a tiempo, fundamental en el toyotismo. La relocalización de los procesos productivos tuvo como eje la búsqueda de países donde los mercados de trabajo les garantizaran una mayor rentabilidad, así como una nula defensa ante la implementación de formas de contratación laboral que negaban cada vez más los derechos que la clase trabajadora había logrado gracias a un sindicalismo combativo en los años gloriosos del capitalismo en los países centrales.

Las innovaciones tecnológicas permitieron incrementar la extracción de plusvalor absoluto y relativo, para detener la caída de la tasa de ganancia. Sin embargo, como el propio capitalismo, todo es contradictorio. Los empresarios, que velaban sólo por sus ganancias inmediatas, no tomaron en cuenta que la promesa tecnológica sentaba al mismo tiempo las bases de una crisis más profunda, que se presentaría en el futuro. El desarrollo tecnológico se ha dirigido a la automatización del proceso productivo y una cada vez me-

nor obtención de plusvalor del trabajo vivo, con lo que se constituyó en una de las causas de una crisis mucho mayor en la primera década del siglo XXI.

Vela señala que la reestructuración capitalista no puede entenderse sólo como una cuestión técnica, sino también como toda una «ofensiva de la clase dominante para reestablecer la tasa de acumulación de capital» (2018, p. 55). En la década de 1970, los costos de la crisis se trasladaron a la clase trabajadora, que los pagó con desempleo y la incorporación en nuevos empleos del sector terciario caracterizados por el estancamiento de los salarios y la flexibilidad laboral.

El condado de LA ha sido y sigue siendo el motor económico del estado. En él estaban establecidas grandes industrias muy importantes de diversas ramas productivas, como la automotriz, la aeroespacial, la del acero y la textil, así como productoras de mercancías de consumo final. Con la reestructuración, algunos espacios que estaban destinados a la producción de mercancías han sido refuncionalizados por las empresas inmobiliarias.

Por ejemplo, en el Fashion District del centro de Los Ángeles, donde estaban instaladas las empresas textiles más importantes de California, ya quedan pocas, pues la mayoría se reubicaron en países como China o Vietnam. Ahí se desarrollaron dos procesos; por un lado, los grandes galerones donde se situaba la producción textil se reutilizaron como bodegas de almacenamiento de las mercancías que se venden en lugares como el Santee Alley, donde ofrecen ropa y accesorios de última moda, y por el otro, las empresas inmobiliarias han transformado en viviendas de lujo los edificios que antes eran talleres textiles. Por ejemplo, con la conformación del Art District. Grandes edificios remodelados, refuncionalizados y decorados con murales artísticos constituyen vivienda de muy alto costo que ha gentrificado la zona; se han establecido galerías de arte, restaurantes de lujo, boutiques. Dicha dinámica ha obligado a una gran cantidad de trabajadores a buscar vivienda con un costo más accesible, y esta es una de las causas por las que ha aumentado la población latina en el IE.

Los trabajadores de los famosos callejones del centro de LA, como el Santee Alley, son en su gran mayoría inmigrantes hispanos jóvenes (todos los empleados hablan español) en condiciones laborales muy precarias: sueldos muy bajos, alta rotación de personal, poco tiempo para comer; sin seguridad social, vacaciones, horas extras ni experiencia organizativa. Condiciones muy diferentes de las que tenían los empleados industriales. La zona industrial se convirtió en comercial.

La desindustrialización de LA refuncionalizó todo el sur de California. El capital inmobiliario dio un nuevo giro hacia las industrias prestadoras de servicios; aumentaron

los negocios de comida rápida, turismo, casinos, administración, servicios personales y comercio. Esta actividad creció de tal manera, que la región se ha convertido en una zona estratégica para la ubicación del capital logístico, lo cual generó una demanda de personas que desempeñaran trabajos precarizados.

La transformación más importante que ha sufrido el mercado de trabajo a consecuencia de la reestructuración productiva es la flexibilidad laboral. Por ejemplo, la industria de la construcción se transformó en prestadora de servicios de remodelación y mantenimiento, que solicita una gran cantidad de trabajadores conocidos como jornaleros por día, quienes se concentran en esquinas de grandes ciudades o afuera de grandes tiendas ferreteras como Home Depot en espera de que alguien los contrate. De esta manera consiguen empleo de jardineros, plomeros, carpinteros, pintores, herreros, etcétera.

La reconfiguración económica hizo cambiar la estructura del mercado laboral, que empezó a demandar trabajadores con diferentes características de edad, género y origen étnico, con falta de cultura sindical, y ha sido la presencia de los latinos, sobre todo mexicanos, la que ha aumentado en California. Ha surgido un mercado laboral altamente segmentado y estratificado. Siguiendo a Piore (1979), podemos decir que surge una demanda tanto de trabajadores cada vez más especializados, por el desarrollo tecnológico, como de contingentes importantes de mano de obra sin capacitación formal; esta última es cubierta con fuerza de trabajo juvenil mexicana para ahorrar en costos y extraer mayor plusvalor, lo que detona este flujo migratorio. Fuerza de trabajo que pueda reproducirse con menos de lo necesario, tenga condiciones físicas para ser más productiva y se adapte con facilidad a nuevos procesos de producción.

La caída de la tasa de ganancia en el sector industrial desincentivó relativamente la inversión en él. Se volvió atractiva, por otro lado, la dinámica del capital financiero debido a la especulación, y en cierta medida la desregulación, que genera ganancias a mayor velocidad que el capital industrial. Esto ha tenido como resultado que sea mucho más grande el sector terciario que el secundario en la mayoría de las economías del mundo.

Guillén señala que el movimiento real del capital en las últimas tres décadas se ha caracterizado, *grosso modo*, por un incremento en la tasa de explotación de los trabajadores. También señala el estancamiento de los salarios reales tanto en los países centrales como en los periféricos, por la flexibilización laboral y el mayor peso de las utilidades de las empresas trasnacionales y las operaciones financieras en los países emergentes (2015, p. 23). Por último, subrayamos el incremento de la ganancia financiera respecto de la ganancia industrial.

La expansión de las bodegas en el sur de California

La reestructuración de los procesos productivos propiciada por el cambio tecnológico y en la organización interna de las fábricas también implicó su reubicación en otras latitudes, lo que obligó a reestructurar los mecanismos para hacer llegar las mercancías de los puntos de producción a los mercados de consumo final. «La financiarización neoliberal es, por supuesto, un rasgo muy significativo del capitalismo contemporáneo, pero es sólo un aspecto del mismo, otro aspecto igualmente importante es la llamada revolución logística» (Mau, 2023, p. 349).

La expansión del capital logístico, y el consecuente aumento de bodegas en el sur de California en general, y el IE en particular, se explica, desde nuestra perspectiva, por cuatro razones, de las cuales desarrollaremos tres en este apartado, y la cuarta, la del crecimiento del comercio electrónico, será tema del siguiente.

En cuanto a la primera causa, la importancia económica de la circulación de mercancías para el proceso de la acumulación de capital, Karl Marx desarrolla teóricamente el papel de la circulación de mercancías en el proceso de reproducción ampliada de capital. En el tomo II de *El capital* (Marx, 2000b) plantea que su acumulación se concreta cuando se cumple el ciclo global del capital, el cual se desenvuelve en tres fases, una conformada por el proceso de producción de mercancías y otras dos, la venta y la compra, se refieren al proceso de circulación. Cada una de ellas tiene su importancia en el proceso, y la imposibilidad de cumplir alguna impedirá que el capital se acumule en condiciones óptimas y hará que derive en la crisis del sistema capitalista.

Cuando el capital transita por todo el ciclo global, entonces ha rotado. Esto significa que ya transitó por las tres fases mencionadas, y también pasó por sus tres formas de existencia: el capital productivo (que es el invertido en medios de producción y fuerza de trabajo), el capital dinerario (en forma de dinero) y el capital mercantil (en forma de mercancías).

El factor tiempo entra en escena. Recorrer el ciclo en cada vez menos tiempo permite que rote más veces, lo que tiene como resultado la acumulación de capital. Tanto la fase productiva como las fases circulatorias son fundamentales. Pero nos preguntamos, ¿en las tres fases se incrementa el capital?

El proceso de producción es esencial por dos razones. Por un lado, porque es cuando se produce la riqueza material, que se enviará al mercado para su venta; si no hay mercancías, tampoco hay que vender en el mercado. En el caso del capital productivo estadounidense, debido a la reestructuración de la década de 1970, los capitalistas reubicaron gran

parte de dicho proceso en países como China. Por otro lado, este proceso es clave porque es el momento en que se extrae plusvalor a los trabajadores, que es la condición material para el incremento del capital como resultado de la explotación. Esto quiere decir que el capitalista incrementa su capital porque paga a los trabajadores sólo el valor de su fuerza de trabajo, no el valor que generan con su trabajo vivo.

El proceso de circulación posibilita el traslado de las mercancías producidas a los mercados de consumo final. Por ejemplo, las elaboradas en países como China deben trasladarse al mercado estadounidense, y si esto se hace en el menor tiempo posible, se ahorran costos. Pero la clase trabajadora involucrada en la circulación ¿participa con plusvalor? Este debate es importante porque nos interesa saber si el capital logístico genera nuevo valor o sólo sirve para disminuir costos.

En el contexto histórico en que Marx escribió sus notas, que posteriormente fueron tomadas por Federico Engels para la publicación del tomo II de *El capital*, ni el mercado mundial ni la fábrica global estaban tan desarrollados como hoy en día. En el siglo XIX, los capitalistas dueños del capital industrial tenían que realizar ellos mismos las tareas de distribución. Actualmente fracciones del capital se dedican únicamente a la distribución de mercancías, dada la distancia de los mercados de consumo final de los centros productivos y la magnitud de las mercancías comercializadas.

Marx señaló que «La ley general es que todos los costos de circulación que surgen sólo de la transmutación formal de la mercancía no agregan ningún valor a esta última» (2000b, p. 177), y más adelante agregó que «Las masas de productos no aumentan porque se las transporte» (2000b, p. 178). Desde esta perspectiva, las actividades relacionadas con la distribución de las mercancías sólo apoyan en la disminución de los costos de la compra y la venta.

Sin embargo, Marx agregó que «el valor de uso de las cosas sólo se efectiviza en su consumo, y éste puede hacer necesario su cambio de lugar y por ende el proceso adicional de producción que cumple la industria del transporte. El capital productivo invertido en ésta agrega, pues, valor a los productos transportados, en parte por transferencia de valor de los medios de transporte, en parte por adición de valor mediante el trabajo de transporte» (2000b, p. 179). Por lo tanto, en esta fase del proceso de circulación hay extracción de plusvalor.

Si, de acuerdo con Marx, «El producto sólo está pronto para el consumo cuando se ha terminado este movimiento» (2000b, p. 179), entonces la industria del transporte es parte del proceso productivo. Por lo tanto, aporta a la creación de nuevo valor y de plusva-

lor. El proceso de transporte fue evolucionando, complejizándose hasta que surgió, en las décadas de 1960 y 1970, la llamada revolución logística. De acuerdo con Danyluk (2018), está íntimamente ligada a la recesión de la década de 1970, y a la reestructuración de la producción, como respuesta a ella.

La revolución logística alude a todos los grandes cambios que se debieron hacer para reducir los costos y el tiempo de distribución de mercancías, que llegaban de lugares tan distantes como China. El sector logístico no sólo incluye a los choferes de los diferentes transportes, quienes trasladan los contenedores que llegan a territorio estadounidense en barcos, sino también a los trabajadores de bodegas de las diversas empresas del capital logístico establecidas en dicha zona. Son mano de obra que agiliza la distribución y cuyo trabajo forma parte del propio proceso de transportación porque las bodegas siguen siendo puntos previos a la llegada de diversas mercancías al punto de venta final, indispensables para que se realice el valor de uso de las mercancías;³ por lo tanto, esta mano de obra también es explotada, y su explotación abona a la acumulación de capital. El proceso productivo se continúa en el de transporte, por lo que, además de disminuir costos, esta actividad genera plusvalor.

Cuando se venden al consumidor final se transforma en dinero el valor de uso de las mercancías producidas en China, y es cuando se realiza lo que Marx llama «el salto *mortale* de las mercancías» (1994, p. 129). Con este hecho finaliza una rotación, para iniciar otra nueva.

A través del desarrollo del capitalismo, las actividades que conforman todo el ciclo de rotación de capital se han ido complejizando cada vez más debido a muchos factores. Uno de ellos es que el desarrollo tecnológico, que ha permitido la mundialización del proceso productivo, exige que los capitalistas se especialicen en diferentes actividades; hay capitales que en los últimos años se han especializado en la distribución de mercancías, por lo que se les ha llamado capital logístico.

La segunda explicación es la geografía económica del área en general, y específicamente la del IE, como centro regional de distribución de mercancías. En el sur de Ca-

.....

³ Para Marx la realización del valor de uso de la mercancía es cuando se vende, por lo que para el vendedor es la transformación de su mercancía en dinero. «Por tanto, la realización del precio, o de la forma de valor sólo ideal de la mercancía, es a la vez, y a la inversa, realización del valor de uso sólo ideal del dinero; la transformación de la mercancía en dinero es, a la vez, la transformación simultánea del dinero en mercancía» (1994, p. 132).



Contenedores en dos niveles sobre las vías del tren.

lifornia ha habido grandes inversiones de capital logístico porque tiene acceso a una zona de puertos marítimos de la parte occidental de L A, a lo largo de la bahía de San Pedro, donde se encuentran los puertos de Los Ángeles y de Long Beach, que en conjunto conforman la infraestructura portuaria más importante de Estados Unidos.³ En 2015 manejaban entre ambos más de una cuarta parte del comercio total de contenedores de América del Norte. Y si a esto le agregamos el hecho de que los puertos se

conectan con carreteras que permiten la distribución a diferentes regiones de California y del país, el IE es una zona propicia para la ubicación de grandes bodegas para almacenar mercancías provenientes del este asiático.

Basta con recorrer las autopistas que conectan la ciudad de L A con Riverside o San Bernardino para constatar que el paisaje lo conforman grandes bodegas, con longitudes de más de una milla cada una; una tras otra, han sustraído tierra a otras actividades económicas. En 1980 había 234 almacenes en el IE, y en 2023 ya había más de 4 000; los edificios de bodegas cubren aproximadamente 40 millas cuadradas⁴ (Newton, 2023). Si no son terrenos destinados a bodegas de empresas de distribución de mercancías como Amazon, FedEx, UPS, Walmart o Target, son predios para estacionar las flotillas de tráileres que transportan los contenedores llegados de Asia y distribuidos por estas empresas. La revolución en la circulación de mercancías que significó el diseño de contenedores homologados⁵ se debió a que agilizó la carga, la descarga y su adaptación a diversos transportes terrestres y acuáticos. Además, evita la labor de estibaje, que incrementaba los costos porque empleaba fuerza de trabajo para descargar los barcos y cargar los tráileres o trenes, por lo que también aumentaba el tiempo de traslado. Asimismo, se les puede mover por las vías férreas, pues no sólo se trasladan los contenedores uno tras otro, sino

.....

³ Información obtenida de <https://dtsworldcargo.com/es/top-10-ports-in-america-for-industrial-oil-and-gas-cargo/>

⁴ Un área de 40 millas cuadradas equivale a 64.37 kilómetros cuadrados.

⁵ Malcolm McLean inventó los contenedores homologados.

MAPA 2. Regiones de California. Censo 2020



Fuente: Departamento de Comercio de Estados Unidos, Oficina de Análisis Económico.

unos montados sobre otros. En la fotografía podemos observar un tren que los transporta en dos niveles.

Por lo anterior, el sur de California (véase mapa 2) pasó de ser una zona de producción de la época fordista a una zona de entrada de mercancías producidas en el este asiático. Es decir, se convirtió en la «puerta transpacífica» (De Lara, 2018, p. 31) y centro fundamental en la distribución de mercancías, actividad que actualmente, como señala De Lara (2018), es la que ofrece empleos, aunque son más precarios que los industriales.

Finalmente, la tercera causa que explica en parte el aumento del establecimiento de bodegas y el incremento del capital logístico en el sur de California es la disponibilidad de mano de obra de origen mexicano, tanto nacida en México como de segunda generación en Estados Unidos. Ésta es incorporada a las actividades del capital logístico y, como lo plantea nuestra hipótesis, es fundamental para que se establezcan en el IE actividades logísticas, ya que se pagan muy bajos salarios —como veremos en el último apartado—, lo que no sólo les permite ahorrar en costos de distribución de mercancías, sino también en otras actividades, para extraerles plusvalor a los trabajadores.

De acuerdo con la Oficina del Censo de Estados Unidos, en 2020⁶ California tiene 39 538 223 habitantes; de 2010 a 2020 su población creció en 6.1%, lo que equivale a 2 284 267 personas. El condado con más población es el de Los Ángeles, con 10 014 009 habitantes, y el segundo y tercer lugar lo ocupan los condados de San Diego y de Orange, con poco más de tres millones de personas cada uno. Por su parte, los condados que conforman el IE ocupan el cuarto y quinto lugar en población; Riverside tiene 2 418 184 habitantes y San Bernardino 2 181 654. La suma de ambos es de 4 599 838 personas.

En 2020 la población hispana o latina de California representó el 39.4%. En el condado de San Bernardino ascendió al 53.7% y sumó 1 170 913 personas, mientras que en el de Riverside representó el 49.7% de sus habitantes con 1 202 295. En el IE viven 2 373 208 personas de origen latino, que representan el 51.6% de toda su población y el 6% de todos los habitantes del estado (véase mapa 3).

En diez años la población latina del IE se incrementó proporcionalmente más que la de California en su conjunto, pues en el estado pasó de ser el 37.6% en 2010 al 39.4% en 2020, 1.8 puntos porcentuales más, mientras que en San Bernardino tuvo un aumento de 4.5 puntos porcentuales, pues pasó del 49.2% en 2010 al 53.7% en el total de su población. En Riverside, en 2010 la población latina representó el 45.5%, y en 2020 ya era el 49.7%, es decir, aumentó en 4.2 puntos porcentuales. Como se observa en el mapa 3, la zona del IE, en el sur de California, es de las coloreadas en tonos más oscuros, lo cual hace referencia a que más del 50% de su población es hispana o latina. Lo anterior corrobora que el IE cuenta con un mercado de mano de obra latina importante, que se incorpora al mercado laboral que ofrece el capital logístico.

El comercio electrónico

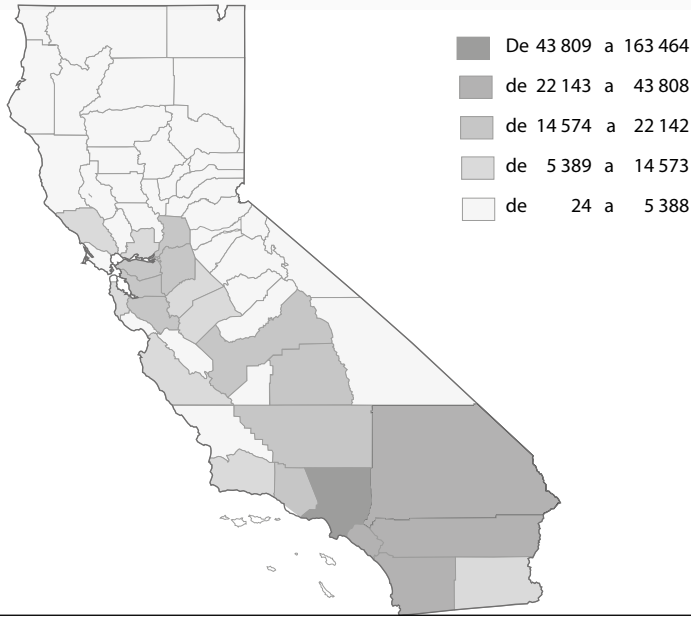
Durante la pandemia de covid-19 en una gran cantidad de países se decidió parar las actividades consideradas no esenciales con la finalidad de detener el aumento de contagios por el virus SARS-COV-2, hasta entonces desconocido. Estados Unidos no fue la excepción. El confinamiento social provocó el aumento de velocidad de un proceso que se venía gestando y desarrollando en el mundo laboral.

Una gran cantidad de trabajadores que se quedaron sin empleo en ese entonces vieron como una oportunidad incorporarse a los trabajos gestionados por aplicaciones a

.....

⁶ Datos obtenidos de <https://www.census.gov/library/stories/state-by-state/california-population-change-between-census-decade.html>

MAPA 3. Población latina en California por condado, 2020



Fuente: Departamento de Comercio de Estados Unidos, Oficina de Análisis Económico.

las que se accede desde teléfonos celulares con conexión a internet. En 2018, la empresa Uber empleaba a tres millones de conductores en el mundo (Rosenblat, 2018, p. 5). En 2022 ya contaba con cerca de cuatro millones (Radetich, 2022, p. 5); incluso, de acuerdo con Radetich, Uber es una de las empresas más grandes del planeta en cuanto a la cantidad de trabajadores que moviliza. Por su parte, Amazon se ha convertido en el segundo mayor empleador del sector privado, después de Walmart (Kassem, 2023, p. 140).

Los trabajos gestionados por plataformas pueden ser de dos tipos: los que se hacen en línea y permiten a los trabajadores permanecer en sus casas conectados a internet, y los que desempeñan quienes se incorporaron a los sectores relacionados con la logística de circulación de mercancías, que sí deben salir de sus casas y hacer un trabajo físico, por supuesto conectados por medio de una aplicación en un teléfono celular. El confinamiento social aumentó la demanda de servicios de entrega a domicilio de comida y compras de diversos tipos de mercancías, que son prestados por empresas como Amazon (Kassem, 2023, p. 135), eBay, Privalia, UPS, FedEx y Walmart.

Si bien durante la pandemia la crisis más importante fue la sanitaria, inmediatamente después la afectación más notoria fue la crisis en el mundo del trabajo. Tal fue el impac-

to, que problemáticas añejas del modo de producción capitalista como el desempleo, el subempleo, las largas jornadas laborales, los bajos salarios, la inestabilidad laboral, la falta de protección a la salud, la informalidad o la falta de seguro por desempleo y la desigualdad de género, por mencionar algunas, aparecieron como si fueran producto de la pandemia y no del capitalismo. La pandemia dejó al descubierto los dos mayores riesgos que vive la clase trabajadora en el sistema de producción capitalista: la muerte y el desempleo.

La pandemia fue un punto de inflexión en la aceleración de la transformación digital que ya estaba en marcha desde hacía varios años. Coincidimos totalmente con Antunes-Basso y Perocco (2021), quienes señalan que 2020 fue «el año de la gran aceleración» (p. 17). La subsunción real del proceso de trabajo bajo el capital nos permite tener claro que tarde o temprano hubiéramos llegado al mismo punto: «si la pandemia representó en sí misma un acelerador del proceso de digitalización, esta aceleración fue a su vez fuertemente impulsada por el sector de capital de la economía digital» (Antunes-Basso y Perocco, 2021, p. 18).

A su vez, el consumo de sectores de la clase trabajadora ocupada por medio de dispositivos digitales como los teléfonos celulares con acceso a internet ha transformado diversos aspectos de la vida social, como la socialización y el consumo, lo cual, a su vez, ha generado nuevos empleos presenciales para atender la demanda de dicho consumo digital. Nos referimos a repartidores de comida, y de mensajería mediante la cual circulan las mercancías compradas a través de aplicaciones. También hay trabajadores que hacen las compras de supermercado y las entregan a domicilio, y por supuesto los empleados de grandes bodegas donde se gestiona la logística dedicada a agilizar el empaque, el acomodo y la organización de todas estas entregas.

Repartidores, mensajeros, choferes, trabajadores en bodegas de zonas como el IE, mineros en países dependientes y obreros en la manufactura de dispositivos digitales,⁷ todos ellos tienen en común la precariedad laboral incrementada, pues la tecnología ha impulsado la transformación del trabajo en dos direcciones que se pueden observar claramente: por un lado, ha aumentado la extracción de plusvalor, y por otro, ha acelerado

.....

⁷ Cómo olvidar la oleada de suicidios de jóvenes trabajadores y trabajadoras de China en la ciudad-fábrica de Foxconn en Shenzhen en 2010, año en que «dieciocho trabajadores de entre 17 y 25 años intentaron suicidarse dentro de las instalaciones de Foxconn. Catorce de ellos murieron, mientras que 4 sobrevivieron con lesiones graves que les incapacitaron en diferentes grados» (Yang *et al.*, 2019, p. 20). Foxconn es la más grande productora multinacional de componentes electrónicos del mundo.

la rotación del capital, que es el tránsito de éste desde su forma inicial como dinero hasta que regresa a esta misma forma, luego de pasar por las formas productiva y mercantil. Puesto que la totalidad de este ciclo se desarrolla cada vez más rápido, permite la acumulación de capital en menos tiempo.

Las diversas formas en que se ha organizado el proceso de producción de mercancías a lo largo de la vigencia del capitalismo han implicado diferentes estrategias de extracción de plusvalor, y actualmente, debido a que es más ágil la transformación de mercancías en dinero promovida por el comercio digital, ha incrementado la necesidad de incorporar trabajadores a tales actividades. Y también los del sector logístico participan en la generación de plusvalor.

Condiciones laborales de los jóvenes de origen mexicano en el sector logístico del IE

En las actividades del sector servicios se pagan salarios menores que en las del sector industrial. Además, en ellas se requiere mano de obra dispuesta a soportar jornadas de trabajo muy intensas; como los trabajadores jóvenes, quienes precisamente por su juventud pueden resistirlas.

El crecimiento del sector servicios en la economía estadounidense se debe, entre otras cosas, a que una gran cantidad de empresas del sector industrial decidieron relocalizarse con la finalidad de reducir sus costos, principalmente laborales. Este proceso de reestructuración ya lo explicamos en el primer apartado de este artículo. Algunas empresas se reubicaron en el mismo territorio de Estados Unidos, se mudaron de ciudades grandes a otras más de tipo rural. Por ejemplo, las empacadoras de carne (Kandel y Parrado, 2005, p. 452). Otras empresas, como las automotrices, decidieron sacar del territorio estadounidense algunas de sus plantas productivas. México ha sido de los países receptores de ellas. Otros capitales productivos dedicados a los textiles o los aparatos electrónicos trasladaron sus plantas productivas al este asiático.

En el caso de Los Ángeles, una de las ciudades más importantes de California, las actividades del sector terciario comenzaron a crecer en los espacios donde se habían instalado en la era fordista industrias de los sectores textil, automotriz, del acero y cosméticos. Han sido ocupados sobre todo por establecimientos con actividades comerciales, financieras, de servicios turísticos y de capital logístico, que emplean mano de obra de origen mexicano.

En 2020 se registraron 11 511 561 inmigrantes nacidos en México y residiendo en Estados Unidos. De acuerdo con la base de datos IPUMS, 1 580 046 de ellos son jóvenes

de entre 15 y 29 años, y representan el 13.72% de los inmigrantes mexicanos en dicho país. La edad promedio de la población estadounidense en 2020 es de 39.2 años, mientras que en California es de 38.2 años: la presencia de jóvenes inmigrantes ha bajado su promedio de edad con respecto al nacional. A esto contribuyen también los jóvenes de origen mexicano de segunda generación, pues el 70.3% de ellos tienen menos de 25 años (Gaspar-Olvera y Velázquez-Solórzano, 2018, p. 133).

El rango de edad con más población de origen mexicano en California es el de 30 a 34 años, seguido por el de 25 a 29.⁸ De acuerdo con la base de datos IPUMS, en el estado se encuentra el 26.3% de los jóvenes de este rango de edad nacidos en México y que se encontraban en el mercado laboral estadounidense en 2020, pues concentra el más alto porcentaje de ellos, seguido de Texas con 23.2%, y Arizona con un muy lejano 5.2%. Por supuesto que hay jóvenes mexicanos en muchos otros estados de la Unión Americana, pero con menos del 5%.

Actualmente hay una tendencia descendente en la presencia de jóvenes nacidos en México incorporados en el mercado laboral de Estados Unidos, misma que también se observa en California, que concentraba en 1990 el 53% de ellos, pero donde en 2000 ascendía al 44.2%, en 2010 al 34.5% y en 2020 ya sólo concentraba la mitad de los que tenía en la década de 1990, con 26.3%. De acuerdo con B B V A Research y Conapo (2023, p. 50), esta es una tendencia en toda la población migrante mexicana de primera generación, pues a partir de 2013 fue sobrepasada por las poblaciones de segunda y tercera generación de mexicanos en Estados Unidos.

Una posible explicación de la disminución de jóvenes nacidos en México, es decir, de inmigrantes de primera generación en el mercado laboral estadounidense, es justo el aumento de jóvenes de segunda y tercera generación,⁹ de ascendencia mexicana nacidos en California. Narváez-Jiménez (2020) señala que, así como los mexicanos constituyen el grupo de extranjeros más numeroso y de mayor antigüedad, su segunda generación también es la más numerosa. Esta última ya cuenta con el idioma inglés, lo que les per-

.....

⁸ Los datos de edad de la población de California se recuperaron de la Oficina del Censo de Estados Unidos y están disponibles en <https://data.census.gov/profile/California?g=040XX00US06>

⁹ De acuerdo con la clasificación de esta Oficina, se puede considerar como jóvenes mexicanos de segunda generación a los nacidos en Estados Unidos con al menos uno de sus padres nacido en México. La tercera generación y más se refiere al nacido en Estados Unidos y con ambos padres nacidos en el mismo país (Narváez-Jiménez, 2020, p. 11).

mite a los jóvenes incorporarse de mejor manera a un mercado laboral que requiere este conocimiento. Además, el 51.5% de los mexicanos de segunda generación son mayores de 16 años, edad en la que empiezan a incorporarse al mercado laboral. En 2023, la población mexicana nacida en Estados Unidos, de segunda y sucesivas generaciones, era de 26 919 000 millones, de acuerdo con la Oficina del Censo de Estados Unidos.¹⁰ La edad promedio de la segunda generación es de 18 años los hombres y 19 las mujeres, es decir, son mucho más jóvenes. Por su parte, la edad promedio de la tercera generación es de 21 años tanto en hombres como en mujeres (BBVA Research y Conapo, 2023, p. 51).

La presencia de jóvenes inmigrantes mexicanos se ha incrementado en el sector que agrupa las actividades catalogadas como de servicios. De acuerdo con la base de datos IPUMS, en 1990 dicha presencia fue de 48.22%, en 2000 de 54.24%, en 2010 de 57.94% y en 2020 se observa un crecimiento mayor que en décadas pasadas, al concentrar a 68.96% (Pozos-Rivera, 2022).

En 2017, de acuerdo con Flores (2018), el 60% de los habitantes de segunda generación de origen mexicano eran parte de la población económicamente activa (PEA), y se insertaban principalmente en el sector terciario, sobre todo las mujeres y los jóvenes de 15 a 29 años, pues los hombres y los adultos tienen, en comparación con ellos, una presencia un poco mayor en la industria. El sector terciario incluye las actividades de distribución de mercancías, que incorpora las actividades económicas que más se han precarizado. La inestabilidad laboral y el crecimiento del ejército industrial de reserva¹¹ —en otras palabras, el incremento de los desempleados y semiocupados— conformaron una gran masa de trabajadores jóvenes dispuestos a emplearse en nuevas formas todavía más flexibles que en el posfordismo o el toyotismo.

.....

¹⁰ Oficina del Censo de Estados Unidos, Encuesta de Población Actual, *Suplemento social y económico anual*, 2023. Tabla 24. <https://www.census.gov/data/tables/2023/demo/hispanic-origin/2023-cps.html>

¹¹ Concepto utilizado por Marx para referirse a la población trabajadora no incorporada a los procesos laborales; por ser en apariencia supernumerarios, aunque en realidad han sido expulsados del mundo laboral por diversos mecanismos que obedecen a la acumulación de capital. Marx señala que todo obrero la integra durante un periodo en que está semiocupado o desocupado por completo (2000a, p. 797). Soren Mau retoma el tema de la sobrepoblación relativa y comenta que «La economía capitalista como un todo expulsará en el largo plazo —a lo largo de múltiples ciclos comerciales— más trabajadores de los que va a absorber» (2023, p. 379).

La explotación de los trabajadores es parte de la esencia del capitalismo. A medida que el sistema se reproduce, se profundiza e intensifica la extracción de trabajo no pagado; en el capitalismo contemporáneo ésta se incrementa por dinámicas que vienen de años atrás, y también por cuestiones como, por ejemplo, la tecnología del momento actual. El neoliberalismo avanzó en la eliminación de derechos laborales que se habían ganado mediante las luchas sindicales de la época dorada del capitalismo. Encontramos lo nuevo en las formas de extracción de plusvalor, que son claramente son mucho más agresivas para los trabajadores que las estrategias anteriores; ahora los algoritmos son la base para extraer cada vez más plusvalor. En el intento de dar un nombre a esta nueva etapa del proceso productivo, que consideramos hasta el momento sigue en formación, queremos retomar el de «capitalismo de plataformas» de Radetich (2022), porque es a través de plataformas digitales como se está gestionando el proceso de trabajo. Por su parte, Mims (2021) menciona que algunos llaman a esta etapa «taylorismo digital», «neotaylorismo», «gestión por algoritmos» o «despotismo algorítmico». A propósito de su investigación en las bodegas de Amazon, él lo bautiza como *bezosismo*, y lo define como «sistemas estrechamente acoplados de máquinas y humanos, inteligencia artificial, robots y cuerpos» (Mims, 2021, p. 176).

En las bodegas de Amazon, las máquinas son las que imponen el ritmo de trabajo, eso no es nuevo. La especificidad actual consiste en que un algoritmo le dice a cada empleado cuánto tiempo debe tardar en caminar hasta el estante indicado, o el que debe llevarle empacar cierto producto. Lo novedoso, dice Mims (2021), es que por medio de algoritmos se elabora un indicador de rendimiento que los trabajadores deben alcanzar. De Lara coincide con esta descripción, pues menciona que «Los especialistas en logística utilizaron la información de seguimiento para hacer cumplir cuotas de producción laboral para trabajadores individuales» (2018, p. 69). La tecnología permite hacer un seguimiento en tiempo real de la productividad de los trabajadores y marcarles metas que deben cumplir en sus jornadas laborales. El desarrollo tecnológico en el modo de producción capitalista de ningún modo significó en sus inicios, no significa en el presente ni significará en el futuro una disminución en la intensificación del trabajo; por el contrario, se desarrollarán nuevas formas más eficientes de extracción de plusvalor.

El Inland Empire Labor and Community Center y el Center for Social Innovation publicaron el *Análisis del mercado laboral* (Bates *et al.*, 2024), un trabajo que analiza las condiciones laborales de los trabajadores del sector de transportación, distribución y logística en el IE, el cual incluye a los trabajadores de las bodegas no sólo de Amazon,

sino también de las diversas empresas que han invertido en el capital logístico de la región.

Dicho informe señala que de acuerdo con la calculadora de salario digno (Living Wage, 2026), el salario necesario para vivir en los condados de Riverside y San Bernardino —área que conforma el IE— es de 51 137 dólares anuales, sin descontar los impuestos. Este ingreso es para una familia de dos adultos y dos niños. El estudio señala que, en promedio, los trabajadores de 16 a 64 años que laboran en todo el IE en dicho sector tienen un ingreso promedio anual de 37 092 dólares, que está muy por debajo del necesario para cubrir todas las necesidades básicas. Es alarmante que los trabajadores menos remunerados del sector de la logística obtengan sólo la mitad del ingreso necesario para vivir en dicha área, que el 90% de ellos sean latinos o afroamericanos y que ocho de cada diez sean nacidos en Estados Unidos (Singh-Bainiwal *et al.*, 2024, p. 6). Esto significa que son trabajadores latinos de segunda generación, que ya nacieron en Estados Unidos y se integran a mercados laborales precarizados como los inmigrantes de primera generación.

Otro dato que indica el grado de precariedad laboral es que sólo quienes tienen los puestos más altos, a nivel gerencia, en las áreas de transportación, almacenamiento y distribución ganan por encima del salario necesario, pues reciben 53 380 dólares anuales. Todos los trabajadores del sector logístico ganan por debajo de esta cantidad, y los empacadores son el caso más extremo, pues perciben los menores salarios.

El estudio desglosa en ocho los tipos de trabajos incluidos en el sector de transportación, distribución y logística. Van desde gerentes de transportación, almacenamiento y distribución, pasan por supervisores y operadores de camiones, y llegan hasta empacadores y envasadores; estos últimos son los que menos ganan, pues obtienen 23 211 dólares anuales, salario que no llega ni a la mitad de lo que necesita un hogar promedio para vivir en el IE (Inland Empire Labor and Community Center y Center for Social Innovation, 2024, p. 8). Uno de los gastos que más le resta al salario es el costo de la vivienda, al que le destinan el 73.1% de su ingreso, y finalmente debemos mencionar que el 90% de los trabajadores que desempeñan dicha actividad son afroamericanos o latinos. El 56% de empacadores y envasadores son mujeres y el 43% son hombres. En términos de género, no vemos una preponderancia, como si la observamos en términos de su origen.

Además de los bajos salarios, las condiciones en que realizan su trabajo son alarmantes. Las movilizaciones de trabajadores que han logrado organizarse denuncian que hacen trabajos peligrosos, extenuantes y que se demanda de ellos un gran esfuerzo físico, e incluso se les han causado lesiones. Un ejemplo de las denuncias en el IE es el exceso

de calor dentro de las bodegas de Amazon, pues la empresa se niega a gastar en sistemas de climatización. En épocas de calor en dicha zona fronteriza la temperatura supera los 38 grados centígrados en el exterior, y adentro aumenta. «Trabajar en un almacén por 10 horas te hará sudar», señala Horseman (2023) al dar seguimiento a movilizaciones de trabajadores de bodegas de Amazon en San Bernardino, quienes manifiestan que el calor excesivo en ellas les causa dolor de cabeza, hemorragias nasales, náuseas y mareos.

Dicha precariedad es la base del aumento de las ganancias de las empresas del sector logístico. Por ejemplo, en 2023 Amazon facturó 574 785 millones dólares, 12% más que en 2022. Entre sus diversos negocios, una de las ramas que más ganancias le deja son las ventas directas de comercio electrónico en Norteamérica, por las que obtuvo ingresos por 232 000 millones. Su ganancia neta fue de 30 425 millones en el mismo año (Jiménez, 2024). Las millonarias ganancias de empresas como Amazon, que no es la única del sector logístico, se sustentan en que pagan salarios anuales de 23 211 dólares a miles de trabajadores latinos y afroamericanos que empaquetan las mercancías del comercio electrónico, salarios que nos les permiten obtener lo necesario para salir adelante en su vida. Las millonarias ganancias se sustentan en los bajos salarios y las condiciones laborales precarias de mano de obra mexicana de primera y segunda generación en el IE.

Conclusiones

El desarrollo del capital logístico en el IE obedece a tres aspectos: primero, la necesidad del capital de realizar sus rotaciones en el menor tiempo posible, para que pueda incrementarse; segundo, su ubicación geográfica, y tercero, la presencia de fuerza de trabajo de origen mexicano ya sea inmigrante o de primera y segunda generación, aspecto que ha sido poco estudiado.

Luego de hacer un repaso de la teoría de la circulación de mercancías desarrollada por Marx, nos quedó claro que hay tareas en las actividades logísticas que generan plusvalor, pues el valor de uso de las mercancías estará totalmente listo para ser consumido cuando se ubique en el punto de venta. Por ello, el transporte es parte del proceso de producción de la mercancía, ya que permite que los valores de uso realmente puedan ser consumidos al llegar al punto de venta final.

Puesto que la cantidad de mercancías que se deben transportar es mayor cada día y los lugares de producción están muy lejos de los puntos de venta, el transporte se ha transformado en toda una industria de gestión logística, en la que las bodegas son parte fundamental del sistema de circulación. Muchas bodegas no son bodegas finales, sino

sitios donde se realizan actividades de clasificación y empaçado, para luego hacer que otro camión las lleve al punto de venta final. Por lo tanto, dichos trabajadores apoyan en la acumulación de capital con el plusvalor que les proporcionan.

La mano de obra incorporada al capital logístico, sobre todo la que realiza los trabajos con menor salario, como los empaçadores, es en su mayoría de origen latino o afrodescendiente. Los trabajadores que nacieron en México o son mexicanos nacidos en Estados Unidos de segunda generación siguen cumpliendo la misma función que han desempeñado los inmigrantes: ser trabajadores altamente explotados. Esto permite la acumulación de capital en el país de llegada.

La mano de obra de origen mexicano en las bodegas del Inland Empire es fundamental para la acumulación de capital en el sur de California, pues genera plusvalor. Como ya vimos, la demografía de la región se caracteriza por contar con 51.6% de personas de origen latino. Y la composición de los trabajadores en las bodegas, quienes realizan las actividades más mal remuneradas en dicha zona, denota que son en un 90% de origen latino o afrodescendientes. En términos de edades, los trabajadores de segunda generación son mucho más jóvenes que los de la primera; por lo tanto, con lo que vimos en el apartado anterior se comprueba la hipótesis planteada en este artículo.

El IE es una nueva región en la cual ha crecido mucho el capital logístico y que se está beneficiando de la presencia de trabajadores de origen mexicano dispuestos a emplearse en dicho sector, y por las características propias de su juventud, ellos soportan las condiciones laborales extenuantes, por lo cual son fundamentales para la acumulación de capital.

Referencias

- Antunes, R. (2001). *¿Adiós al trabajo? Ensayo sobre las metamorfosis y la centralidad del mundo del trabajo*. Cortez Editora.
- Antunes-Basso, P. y Perocco, F. (2021). Il lavoro digitale, i suoi significati e i suoi effetti, nel quadro del capitalismo pandémico. *Socioscapes. International Journal of societies, Politics and Cultures*, 2(2), 1-16.
- Bates, M., Brookes, M., Brueme, S., Burnett, J., Calderon, E., Carbajal, E., De la Torre, E., Guo, J., Hutchins, G., Kapoor, M., Mukengue, K., Nelso, F., Qiu, Z., Rana, S., Reese, E., Rettberg, G., Salam, I. y Tamayose, B. (2024). *Análisis del mercado laboral 2024*. Centro de Innovación Social y Centro Comunitario y de Empleo de Inland Empire, UCR.

- BBVA Research y Consejo Nacional de Población (Conapo) (2021). *Anuario de migración y remesas 2021*. <https://www.bbva.com/publicaciones/anuario-de-migracion-y-remesas-mexico-2021/>
- BBVA Research y Consejo Nacional de Población (Conapo) (2023). *Anuario de migración y remesas 2023*. <https://www.bbva.com/publicaciones/mexico-anuario-de-migracion-y-remesas-2023/>
- Danyluk, M. (2018). Capital's logistical fix: accumulation, globalization, and the survival of capitalism. *Environment and Planning*, 36(4), 630-647.
- De Lara, J. (2018). *Inland shift: race, space, and capital in Southern California*. University of California Press.
- Flores, E. (2018, 24 de septiembre). *Una herencia de peso: mexicanos de segunda y tercera generación en Estados Unidos*. BBVA. <https://www.bbva.com/es/la-herencia-llama-mexicanos-de-segunda-y-tercera-generacion-en-los-eua/>
- Gaspar-Olvera, S. y Velázquez-Solórzano, A. (2018). La segunda generación de mexicanos nacidos en Estados Unidos. Reto para ambos países. *Carta Económica Regional*, 30(122), 131-169. <https://doi.org/10.32870/cer.v0i122.7121>
- González-Toribio, A. (2014). *Reform without justice. Latino migrant politics and the homeland security state*. Oxford University Press.
- Guillén, A. (2015). *La crisis global en su laberinto*. Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa.
- Horseman, J. (2023, 30 de mayo). Inland Empire warehouse workers say they're sick of – and from – the heat. *The Sun*. <https://www.sbsun.com/2023/05/30/inland-empire-warehouse-workers-say-theyre-sick-of-and-from-the-heat/>
- Inland Empire Labor and Community Center y Center for Social Innovation (2024). *Reporte sobre el estado del trabajo: transporte, distribución logística en el IE*. Inland Empire Labor and Community Center (IELCC). <https://ielcc.ucr.edu/document/state-work-full-report>
- Jiménez, M. (2024, 1 de febrero). Amazon logra una facturación récord de 574.785 millones de dólares tras crecer un 12% en 2023. *El País*, <https://elpais.com/economia/2024-02-01/amazon-logra-una-facturacion-record-de-574785-millones-de-dolares-tras-crecer-un-12-en-2023.html>
- Kandel, W. y Parrado, E. A. (2005). Restructuring of the US meat processing industry and new hispanic migrant destinations. *Population and Development Review*, 3(31), 447-471.
- Kassem, S. (2023). Los trabajadores que desafían a Amazon. *Nueva Sociedad*, (307), <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9169920>

- Lipietz, A. y Leborgne, D. (1999). Nuevas tecnologías, nuevas formas de regulación. Algunas consecuencias espaciales. En F. Alburquerque-Llorens, C. A. de Mattos y R. Jordán Fuchs (coords.), *Revolución tecnológica y reestructuración productiva: impactos y desafíos territoriales* (pp. 75-98). Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES/ONU); Instituto de Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile (IEU/PUC); Grupo Editor Latinoamericano.
- Living Wage (2026, 15 de febrero). *Living wage calculation for Riverside County, California*. <https://livingwage.mit.edu/counties/06065>
- Marx, K. (1994). *El capital*. [Tomo I, *El proceso de producción del capital*, volumen 1]. Siglo XXI.
- Marx, K. (2000a). *El capital*. [Tomo I, *El proceso de producción del capital*, volumen 3]. Siglo XXI.
- Marx, K. (2000b). *El capital*, [Tomo II, *El proceso de circulación del capital*, volúmenes 4 y 5]. Siglo XXI.
- Mau, S. (2023). *Compulsión muda. Una teoría marxista del poder económico del capital*. Ediciones Extáticas. <https://edicionesextaticas.noblogs.org/compulsion-muda/>
- Mims, C. (2021). *Arriving today. From factory to front door – Why everything has changed about how and what we buy*. Harper Collins Publisher.
- Narváez-Jiménez, M. R. (2020). Autoidentificaciones étnicas de jóvenes de segunda generación de origen mexicano en California. *Estudios Fronterizos*, 21, eo62. <https://doi.org/10.21670/ref.2020062>
- Newton, J. (2023, 24 de febrero). El retroceso del auge de los almacenes de Inland Empire. *Adelante Valle*. https://www.ivpressonline.com/adelantevalle/el-retroceso-del-auge-de-los-almacenes-de-inland-empire/article_beaea404-b491-11ed-ac4c-0354950b55a3.html
- Piore, M. J. (1979). *Birds of passage. Migrant labor and industrial societies*. Cambridge University Press.
- Pozos-Rivera, P. (2022). Reestructuración productiva y su efecto en la estructura del mercado laboral de Estados Unidos, 1990 a 2020. En F. Flores-Nava y J. M. Ortega-Herrera (coords.), *La crisis estructural del capitalismo contemporáneo. Estudios de caso. México y Estados Unidos* (pp. 159-182). Universidad Nacional Autónoma de México-Facultad de Economía.
- Radetich, N. (2022). *Capitalismo. La uberización del trabajo*. Siglo XXI.
- Roldán-Dávila, G. (2009). *México y el TLCAN. Los condicionantes de las estrategias y políticas de integración y desarrollo económico de cara a la migración laboral (1994-2005)*. Tesis de doctorado, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Departamento de Economía Internacional y Desarrollo, Universidad Complutense de Madrid. Madrid, España. <https://hdl.handle.net/20.500.14352/48584>

- Roldán-Dávila, G. (2011). Las migraciones laborales internacionales y algunos de sus mitos. En A. M. Aragonés (coord.), *Mercados de trabajo y migración internacional* (pp. 437-470). Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Económicas.
- Roldán-Dávila, G. (2013). La precariedad laboral de los trabajadores migrantes internacionales en la globalización. En G. Roldán-Dávila (coord.), *La globalización del subdesarrollo en el mundo del trabajo* (pp. 121-166). Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Económicas.
- Rosenblat, A. (2018). *Uberland. How algorithms are rewriting the rules of work*. University of California Press.
- Singh-Bainiwal, T., Bates, M., Brookes, M., Bruene, S., Calderon, N., Carranza, N., De la Torre, E., Freire, P., Gudis, C., Guo, J., Hutchins, G. B., Jackson, K., Kapoor, M., Nelson, F., Qiu, Z., Reese, E., Rettberg, G., Tamayose, B. y Tan, A. (2024), *The state of work. Transportation, distribution, and logistics in the Inland Empire*. Center for Social Innovation at UCR; Inland Empire Labor and Community Center; Plug in IE, IE Labor Institute.
- Vela, C. (2018). *Capitalismo terminal. Anotaciones a la sociedad implosiva*. Traficantes de Sueños.
- Yang-Chan, J., Lizhi, X., Fei, L. y Xiaoqio, Z. (2019). *La máquina es tu amo y señor*. Virus.