

La producción del espacio logístico global: flujos comerciales, seguridad y militarización

The production of global logistics space: trade flows, security and militarization

A produção do espaço logístico global: fluxos comerciais, segurança e militarização

Alan Alberto Montes Santoyo

Universidad Nacional Autónoma de México,
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, México

montessalan@politicas.unam.mx

<https://orcid.org/0009-0007-5581-8415>

RESUMEN

El presente trabajo tiene como objetivo partir de consideraciones teórico conceptuales de la geografía política y económica que buscan dar una explicación otra a la disciplina y práctica de la logística en el ámbito comercial internacional. A través de una revisión histórico-documental, la discusión trata de resaltar el papel de un proceso conocido como “revolución logística”, surgido tras la segunda posguerra y que empujó una serie de transformaciones que coadyuvaron a la producción de una espacialidad integrada bajo una razón logística en diferentes escalas geográficas. Además, busca dar cuenta del nexo existente entre el proceso de militarización global que se ha intensificado en los últimos años a partir de la reestructuración de la geografía del capitalismo neoliberal, conduciendo a la reconceptualización de la seguridad y a su ejercicio.

ABSTRACT

The objective of this paper is to start from conceptual theoretical considerations of political and economic geography that seek to give another explanation to the discipline and practice of logistics in the international commercial field. The discussion aims to highlight the role of a process known as “logistics revolution” emerged after the Second World War and pushed a series of transformations that contributed to the production of an integrated spatiality under a logistic reason at different geographical scales. In addition, it seeks to account for the link between the process of global militarization that has intensified in recent years since the restructuring of the geography of neoliberal capitalism, leading to the reconceptualization of security and its exercise.

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo partir de considerações teóricas conceituais da geografia política e econômica que buscam dar uma explicação outra à disciplina e prática da logística no âmbito comercial internacional. A discussão tenta destacar o papel de um processo conhecido como “revolução logística” que surgiu depois da segunda pós-guerra e que impulsionou uma série de transformações que contribuiu para a produção de uma espacialidade integrada sob uma razão logística em diferentes escalas geográficas. Além disso, busca dar conta do nexo existente entre o processo de militarização

Recibido: 22/01/2023 - Aceptado: 10/04/2023 - Publicado: 07/12/2023

Citar como:

Montes, A. (2023). La producción del espacio logístico global: flujos comerciales, seguridad y militarización. *Espiral, revista de geografías y ciencias sociales*, 5(9), 41-49. <https://doi.org/10.15381/esprial.v5i9.24554>

© Los autores. Este artículo es publicado por Espiral, revista de geografías y ciencias sociales de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Este es un artículo de acceso abierto, distribuido bajo los términos de la licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional (CC BY 4.0) [<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.es>] que permite el uso, distribución y reproducción en cualquier medio, siempre que la obra original sea debidamente citada de su fuente original.

global que se intensificou nos últimos anos a partir da reestruturação da geografia do capitalismo, levando à reconceptualização da segurança e ao seu exercício.

PALABRAS CLAVES: espacio; logística; seguridad; militarización.

KEYWORDS: space; logistics; security; militarization.

PALAVRAS- CHAVE: espaço; logística; segurança; militarização.

INTRODUCCIÓN

La logística ha venido proyectándose como un ámbito relevante del estudio y de la práctica social desde la década de los años sesenta y setenta, tanto círculos académicos como empresariales se han volcado en la preocupación por ella. Su relevancia, sin embargo, no sólo recae en la atención prestada por instituciones políticas, académicas y económicas que le definen y explican, sino por la forma en que ésta se ha convertido en parte sustancial de las relaciones sociales desde la escala de interacción de lo local hasta aquello que llamamos lo global.

La logística no es ajena al desarrollo histórico del capitalismo como modo de producción. Más aún, la logística debe entenderse como una *ciencia capitalista* (Harney, 2018, p. 123) que busca “la organización eficiente del movimiento dentro los sistemas espaciales que involucran tanto el diseño como la gestión de las cadenas de suministro” (Cowen, 2010, p. 601). En donde las cadenas de suministro se constituyen como un espacio integrado tanto por infraestructuras, información, bienes y personas, en una lógica de circulación de flujos constante. De esta manera, se rompe el esquema tradicional que empata a la logística como una cuestión meramente comercial o relacionada con el transporte de mercancías, siendo, en realidad, un complejo de relaciones y prácticas que velan por la gestión eficiente del movimiento de cosas y personas en el tiempo y el espacio.

Entender a la logística como parte fundamental del sostenimiento del capitalismo lleva inevitablemente a consideraciones sobre la *anulación del espacio* y a su configuración bajo el modo de producción dominante. La *anulación* revela el desplazamiento pretendido: pasar de centrar el interés en *las cosas en el espacio a la producción del espacio*, un espacio socialmente producido¹, reconociendo, no obstante, la relevancia de esas *cosas* como productos localizados y móviles, como indicadores y testimonios del proceso productivo de la espacialidad como totalidad (Lefebvre, 2013, p. 96).

La logística deviene de la forma estratégica que el capitalismo asume como esencial de cara a lo que Marx llamaba “la anulación del espacio por el tiempo” (1983, p. 13). La anulación, conviene decir, se refiere a la previa existencia de un espacio medido, matematizado y objetivado para su interpretación e intervención, complementada dialécticamente con la producción concreta del mismo, es decir, en la producción de materialidad que no es más que la manifestación infraestructural de los proyectos políticos diversos que buscan apropiarse de este y que le dictan un carácter estratégico.²

La logística ha coadyuvado en el alivio de las constantes crisis de sobreacumulación del capitalismo y lo ha hecho a través de la reconfiguración de las geografías de la circulación, producción y consumo a nivel global (Danyluk, 2018, p. 630). Dicha

1 “Las tres hipótesis [...] para la comprensión de la producción del espacio son: a) el espacio es socialmente producido; b) el capitalismo sólo puede sobrevivir a través de la producción de espacio; y c) a través del espacio se domina” (Herrera, 2017, p. 130).

2 El carácter estratégico del espacio refiere, en primera instancia a la forma instrumental que adquiere bajo el sistema de producción capitalista, siendo un medio para el apuntalamiento y el alcance de objetivos particulares. Además, se configura como un espacio estratégico en el momento en el que se convierte en un marco vital para la reproducción, siendo los flujos que le configuran y producen, determinantes para determinar patrones de vida cotidiana integrados a una realidad global (Herrera, 2017, p. 136).

reconfiguración ha adoptado la forma de retícula en donde la movilidad es parte fundamental del despliegue de estrategias varias en pro de la gestión y control de las distancias. Se constituye así un espacio logístico global enmarcado en el proceso de globalización del capitalismo, impulsado fundamentalmente por los Estados Unidos (EE. UU.), el transcurso de la descolonización de Asia y África, y por la reestructuración del proceso productivo en una serie de fragmentos articulados, sostenedores de los flujos de mercancías y energía, a nivel mundial.

En términos históricos, entre los años 50 y 60 comienza a gestarse la denominada *revolución logística*, una serie de procesos que involucran la institucionalización del llamado *business logistics*, la tecnología informática y el análisis sistémico que transformaron la forma en que se concebían los cálculos relacionados con los costos de producción y distribución de las mercancías y, finalmente, la introducción del contenedor como innovación tecnológica para el traslado de insumos bélicos y, posteriormente, mercancías, que a su vez habilitó la implementación de la intermodalidad en tanto movilización más eficaz por medio de las unidades de contenedores en diferentes medios de transporte (Cowen, 2014; Bonacich y Wilson, 2010).

La historia particular del contenedor destaca por su origen bélico, pues su planteamiento se remonta a las primeras manifestaciones directas de la competencia bipolar, siendo la guerra de Corea y la guerra de Vietnam, ambas iniciadas durante la década de los años 50, determinantes en el proceso de expansión del paradigma de la llamada *contenerización* de los procesos de intercambio comercial.

La reducción de los tiempos y la aceleración de los ritmos de rotación a través del mejoramiento en el manejo de las mercancías fue gracias al contenedor, pues permitió la manipulación más eficiente de cantidades importantes de *cosas* en el espacio, pero habilitó, al mismo tiempo, la producción de un espacio intermodal, en donde los medios y las vías serían configuradas como infraestructuras físicas (fijos) que encausarían relaciones de circulación y comunicación (flujos) en una cada vez mayor extensión geográfica.

La institucionalización del *business logistics* ocurrió precisamente en los años venideros a la Segunda Guerra Mundial, especialmente durante los años cincuenta y sesenta. Las instituciones internacionales y universidades con sede en los EE.UU., fueron fundamentales. En 1959, por ejemplo, la *American Management Association*, impulsó la creación de un seminario sobre distribución física de mercancías y, por si fuera poco, en 1962 se fundó el *National Council of Physical Distribution Management*, compuesto por cerca de 300 ejecutivos y analistas con interés en los mismos programas de distribución de mercancías (Cowen, 2010, p. 614).

Este esfuerzo también se extendió a otros puntos estratégicos del despliegue de la hegemonía estadounidense, específicamente a Japón, donde en mayo de 1965, la Agencia de los EE.UU. para el Desarrollo Internacional (USAID, por sus siglas en inglés), inauguraba el Seminario Logístico del Lejano Oriente con sede en Tokio. Pero fue, sin duda, la creación del *Logistics Management Institute* en 1961 el punto de inflexión en la articulación de la logística como disciplina al servicio del ordenamiento espacial.³

En este arreglo institucional, las declaraciones de Peter Drucker, un afamado gurú de la administración de origen austríaco, fueron clave. El académico aseguraba en 1962, en un artículo publicado por la multicitada revista de negocios *Fortune*, que “la logística era como África, el último gran continente inexplorado de los negocios” (como se citó en Allen, 1997, p. 109). Además del carácter explícitamente colonial y

³ Fue producto de la recomendación del entonces Secretario de Defensa de los EE.UU., Robert S. McNamara, al presidente Kennedy que se llegó a la creación del mencionado instituto (Brennan, 2021, p. 140).

racista de las declaraciones, la aseveración hacía un claro llamado a la consideración de la logística como un marco importante del desempeño de empresas y corporativos.

Lo *inexplorado* de esta cuestión refería al reconocimiento de todo aquello que transcurría posterior a la salida de la mercancía y su *lanzamiento* al lugar de comercialización, además del previo suministro de las materias primas necesarias para su elaboración. La cuestión, entonces, sería encontrar el modo de integrar cada uno de estos eslabones, antes separados, a través de un pensamiento ya no fragmentado del proceso productivo.

Sería en los años sesenta, de igual manera, en la que este enfoque tomaría más fuerza y revolucionaría la concepción sobre la cadena de producción y sus límites espacio-temporales. Para ello, el cambio en el énfasis de un modelo de minimización de los costos a uno de valor agregado a nivel empresarial sería fundamental. El modelo de valor agregado ahora entendía la cadena de producción no sólo en el proceso productivo de las mercancías, sino que ésta se expandía hacia el punto de consumo del producto.

Este cambio de enfoque a su vez redefinió la distribución geográfica de las mercancías a lo largo de toda la cadena. Producción, distribución y consumo eran pensadas ahora como partes interrelacionadas de un sistema, más que como fragmentos o eslabones aislados con lógicas propias. Es aquí que la introducción del análisis sistémico en la logística resultó en una innovación tanto del conocimiento como de la práctica logística y de su geografía.

Finalmente, la tecnología informática habilitaría una serie de cambios en la comunicación y, por tanto, en el orden y control de los flujos de circulación del capital. El desarrollo de los sistemas informáticos, como la computadora, permitieron una nueva racionalización del espacio a través del cálculo y control de los flujos de mercancías y personas. La aplicación del método toyotista del “justo a tiempo” (*just-in-time*) se debe en buena medida a la capacidad del sistema informático que permitió la coordinación cada vez más rentable y rápida de insumos y mercancías a través del espacio (Cowen, 2014, p. 41).

El *just-in-time* también se apoyó en la disponibilidad y creación de datos a lo largo del sistema logístico, marcando un cambio de paradigma en la forma de regulación del capital y, al mismo tiempo, en la estructura geográfica de la producción desde los años 70 en adelante. El método, en términos simples, parte de la premisa de la entrega de los componentes exactamente cuando se necesitan (en tiempo y espacio), y donde los minoristas (*retailers*) son quienes tienen un papel preponderante en la producción, pues son estos quienes controlan la demanda de mercancías en los almacenes, reduciendo el inventario y reponiendo el suministro constantemente (Chua, 2022, p. 1448).

La aplicación de este método se produjo en el marco del ascenso del paradigma posfordista como modo de regulación de las relaciones de producción del capitalismo tras la crisis de sobreacumulación de los años 70 que obligó al capital a ejercer una mayor atención sobre el control de los costes de transporte y del control de inventario a favor de aminorar los efectos de la sobreacumulación (Danyluk, 2018, p.631).

El modelo posfordista de regulación apelaba a una “acumulación flexible” basada en el desmantelamiento de la rigidez laboral, de los mercados, productos y pautas de consumo que caracterizaron al fordismo, además de la producción de nuevos niveles de innovación comercial, tecnológica y organizativa (Harvey, 1998, pp. 170-171). En este nuevo modelo se profundizó la llamada producción fragmentaria⁴ del espacio

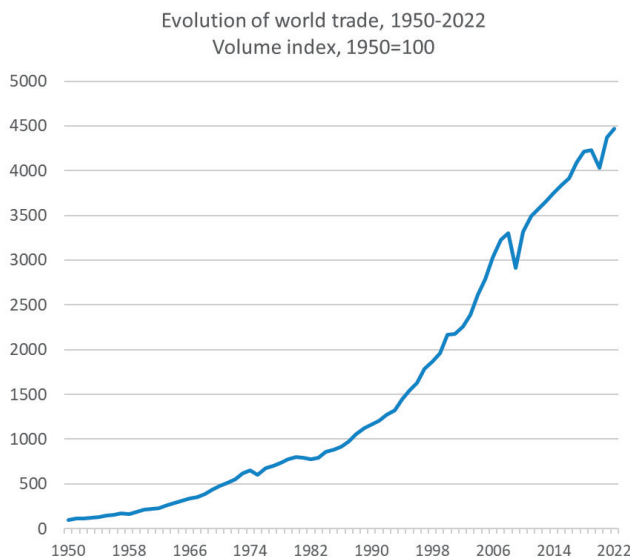
⁴ La doble existencia de la totalidad y la fragmentación del espacio capitalista. La contradicción es la existencia de “la capacidad de conocer, de tratar, de transformar el espacio a una escala inmensa, e incluso a escala planetaria; y por el otro lado, el espacio [...] fragmentado, pulverizado por la propiedad privada”, pero también por la intervención de las ciencias y por el despliegue de estrategias que tienen que ver con sujetos como los Estados, transnacionales, comunidades, etc., que buscan su apropiación y que actúan con él y sobre él (Lefebvre, 1974, p. 219) (Herrera, 2019, p. 47).

capitalista en escala mundial que rearticularía sus partes bajo una racionalidad logística. Dicha articulación no sólo conllevó a la segmentación de las cadenas de producción, a través del fenómeno de la deslocalización productiva, sino también la diferenciación productiva a través de la especialización, dando lugar a una geografía de la organización capitalista nueva, una red logística globalizada.

Este espacio logístico globalizado se articuló mediante la producción de una espacialidad en red, “con centros y nodos jerarquizados y articulados” que permitieron una operación logística que unía puntos centrales como las zonas económicas especiales, zonas industriales especiales, ciudades núcleo y otro tipo de producciones espaciales (fijos) como puertos, ductos, carreteras y vías férreas, con el fin de dar sentido a una dinámica de flujos sostenedores del sistema de circulación capitalista y su búsqueda incansable por reducir los obstáculos espaciales (Herrera, 2019, p. 48).

Si la logística se encargaba de la gestión eficiente del movimiento dentro de los sistemas espaciales, esto se deja ver claramente con la *revolución logística*, pues la movilidad y sus partes complementarias -circulación y comunicación- se vieron transformadas debido a las innovaciones socio-tecnológicas mencionadas (Raffestin, 2011, p. 141). El sistema de circulación, fundamentalmente centrado en la transferencia de seres o bienes sufrió cambios de cara a la contenerización e intermodalidad, y la subsecuente modificación de los tiempos y ritmos dentro del proceso de distribución. Mientras que el sistema comunicacional se vio afectado por el análisis sistémico, la tecnología informática y la propia institucionalización de la logística, pues sentaron un orden basado en el cada vez mayor control de las redes que componen el espacio logístico.

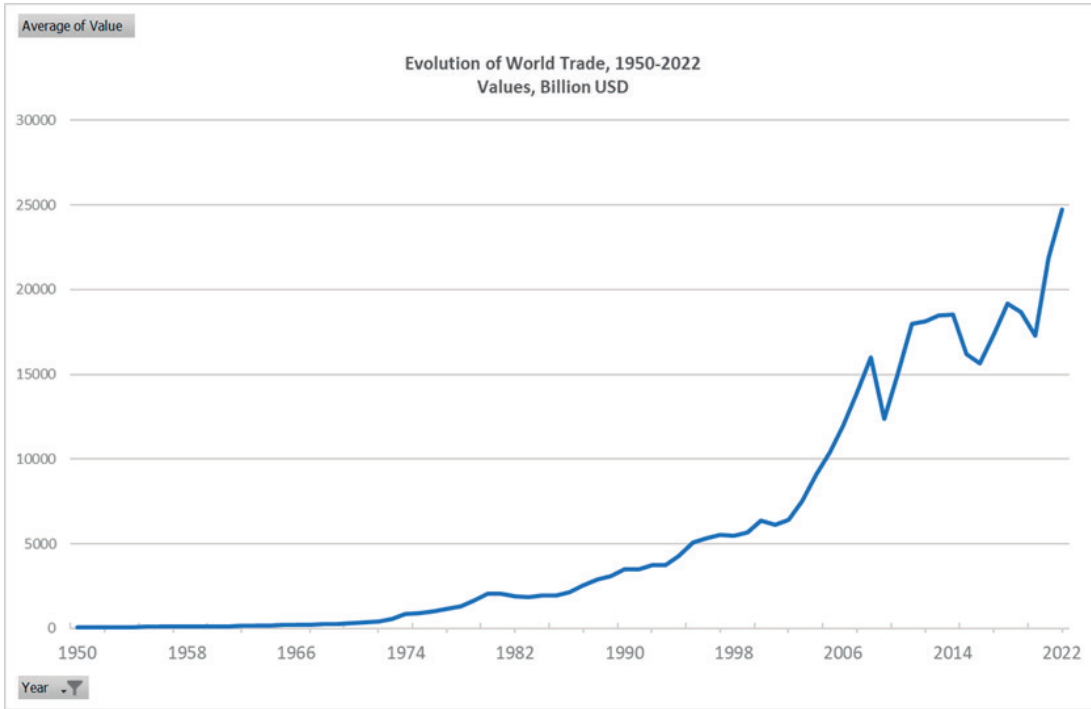
Figura 1.
Evolución del comercio global, 1950-2022.



Fuente: Organización Mundial del Comercio.

Los efectos directos de los cambios en la logística pueden ser fácilmente apreciables tanto en el incremento del volumen de bienes a la exportación e importación como en el valor total del comercio a nivel global desde los años 50 y 60 del siglo pasado. El despunte se dio a finales de la década de los 50 para mantener la tendencia a la alza hasta nuestros días, sólo interrumpida por las profundas crisis del capitalismo global en 1973, 2008 y, más reciente, en el año 2020-21.

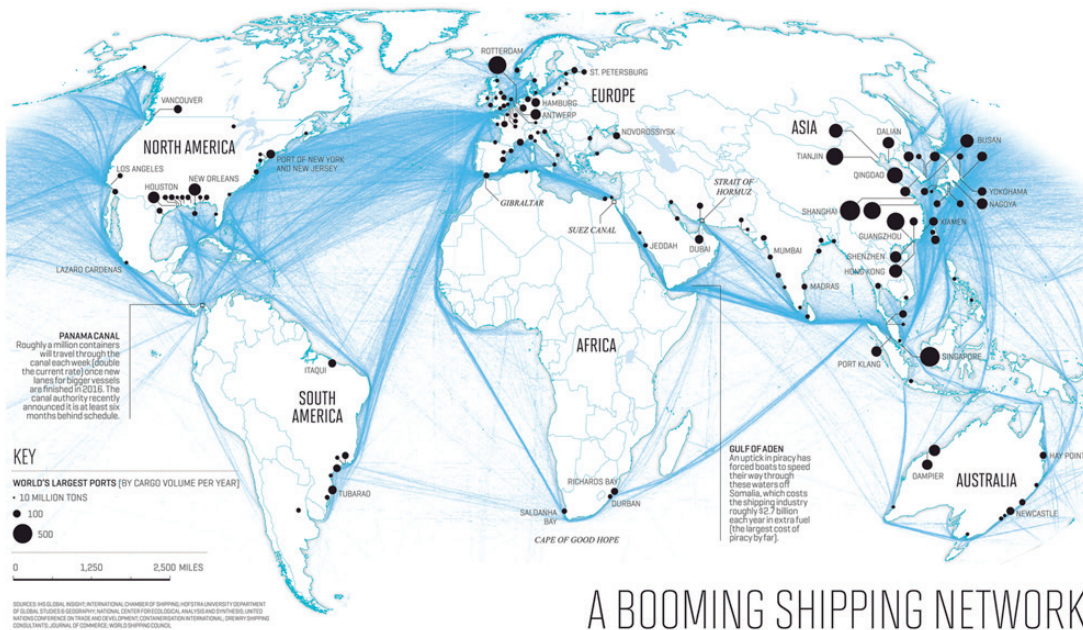
Figura 2.
Evolución del valor del comercio global, 1950-2022.



Fuente: Organización Mundial del Comercio.

De las crisis mencionadas, la que se presentó durante la década de los setenta fue clave en la viabilización tanto de la expansión como de la consolidación del espacio logístico global. Ello fue posible gracias al ascenso del paradigma neoliberal y su relación estrecha con la apertura comercial, la desregulación de los flujos de capital y de los mercados de trabajo, así como del desmantelamiento del llamado Estado de bienestar, figura del modelo keynesiano, para “reservarle” el cumplimiento de una tarea primordial: la seguridad.

Figura 3.
La red del comercio global



Fuente: Nicolas Rapp Design Studio

Junto con estos cambios, se suscitó un evento que marcó un antes y después en la tendencia militarista de la seguridad nacional del hegemón: los ataques a los complejos político-económico estadounidenses el 9 de septiembre del 2001 (9/11). Después de esto, en las estrategias de seguridad se fueron introduciendo ideas cada vez más apegadas a la militarización del espacio de los flujos de comercio internacional.

Así, el 9/11 y el afianzamiento del Estado neoliberal con sus tintes securitarios fueron el caldo de cultivo perfecto para el ascenso e implementación de la *Supply Chain Security*, la cual vino a reafirmar las tendencias surgidas a partir de la *revolución logística*, ahora bajo el objetivo principal de la procuración de los flujos de mercancías, de transporte y las redes infraestructurales de comunicación (Cowen, 2014, p. 78) que dan soporte a las relaciones de intercambio internacional.

La *Supply Chain Security* no sólo trajo el desarrollo de conceptualizaciones nuevas sobre la seguridad fronteriza, especialmente la de los EE. UU., sino que con su institucionalización reconfiguró el espacio geográfico securitario a nivel global, acompañado de su respectivo cambio en las tecnologías tanto legales como sociales para el *gobierno* de las fronteras de la logística (Cowen, 2010, p. 605).

La redefinición de la organización geográfica del capital, entonces, impactó la forma de entender la seguridad. Si el paradigma securitario geográfico estatal se había basado en la forma dicotómica entre el “adentro” y el “afuera”, que a su vez definía el tipo de despliegue de las fuerzas armadas y el tipo de amenazas, ahora resultaba poco conveniente en un entorno dominado por los sistemas de circulación de mercancías que “traspasaban” los sistemas fronterizos estatales y su soberanía territorial.

Las respuestas para ello fueron una serie de experimentos en el seno de las fronteras marítimas estatales, que culminaron en el desvanecimiento entre la autoridad policiaca y militar debido al reto que significaba el dinamismo de los flujos comerciales. Fue el Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos (*Department of Homeland Security*, DHS por sus siglas en inglés) el ente institucional que ha tenido un papel fundamental en el diseño y procuración de un programa estratégico para la gestión de los riesgos y amenazas de los puertos y los flujos que les atraviesan. Para ello, ha adoptado una estrategia tripartita que involucra tanto la gestión de riesgos como el aseguramiento de la infraestructura logística (Cowen, 2010, p. 605).

De forma paralela al diseño de políticas de seguridad, también se han procurado medidas para el control y vigilancia de las personas, específicamente de los trabajadores. En los últimos años, este proceso ha venido a profundizarse con la introducción de medidas de control de acceso a los trabajadores en los puertos marítimos y a la asignación de tareas de inspección. El ejemplo paradigmático de esto es la Credencial de Identidad de los Trabajadores del Transporte de los EE.UU. (*U.S. Transport Workers Identity Credential*, TWIC por sus siglas en inglés), que es operada por una de las mayores empresas productoras de insumos para la guerra, Lockheed Martin. El uso de mecanismos de vigilancia y control se complementa con la criminalización de los trabajadores y la generación de responsabilidades individuales sobre la seguridad de las infraestructuras portuarias.

La militarización del espacio logístico se ha convertido en parte integral de la dinámica de circulación, siendo ésta un proceso más amplio que las manifestaciones objetivas a través del despliegue de infantería y elementos de naturaleza militar en los puntos nodales de la red. El caso de la TWIC es particularmente útil para explicar este proceso, pues ello ha provocado la normalización de la presencia de ideas militaristas en las sociedades y los individuos, produciendo incluso una necesidad de presunciones militaristas, discriminatorias y criminalizadoras en favor de una idea particular de “seguridad” (Enloe como se citó en Adelman, 2003, p. 1122).

Así, por lo menos en los últimos veinte años, la producción de este espacio reticular logístico ha sufrido cambios debido a la rearticulación de las relaciones sociales de producción capitalistas, ello mediante la implementación de lógicas securitarias muy cercanas a la militarización de los espacios y flujos de intercambio a nivel global hasta conformar a la logística como un imperativo geoestratégico de la militarización global actual (Rico, 2022).

Ante el proceso histórico descrito, se pueden establecer algunas conclusiones de tipo general: La logística ha estado en medio del desarrollo de la geografía histórica del espacio y el tiempo bajo el modo de producción capitalista. La logística se conformó como elemento clave del proceso productivo espacial del desarrollo histórico de la economía-mundo capitalista, que para el momento histórico en el que nos encontramos ha conseguido su ampliación tanto extensiva como intensiva a través de la superficie planetaria.

De forma general también se puede decir que la logística ha sido un elemento coadyuvante en la producción de un espacio reticular que prioriza la movilidad y dinamismo de los sistemas de circulación y comunicación del capital a través de la producción de infraestructuras. Este espacio reticular logístico, sufrió cambios fundamentales con la introducción de una serie de elementos que en interacción compleja dieron lugar a una *revolución* que marcó el ascenso de la logística como disciplina e industria garantes de la reproducción del capitalismo en una escala geográfica cada vez más amplia.

Por su parte, el ascenso del paradigma logístico priorizador de los circuitos de capital, vino con contradicciones en su seno. La contradicción más visible sería la procuración de los flujos de mercancías, de transporte y las redes infraestructurales de comunicación en medio de un paradigma securitario basado en el ejercicio del poder estatal y los límites entre el “adentro” y el “afuera”. La forma de aliviar a esta contradicción fue la creación de una serie de mecanismos legales, institucionales e infraestructurales que entraron en consonancia con las tendencias militaristas de la seguridad bajo la égida del neoliberalismo.

A causa de las contradicciones por las que se va produciendo históricamente el espacio logístico global hoy este se discute entre flujos fundamentalmente comerciales y la securitización de los mismos a través del despliegue militar. Esta situación lleva a poner el acento en la producción de amenazas a la circulación y borra las fronteras entre movilización, crimen y terrorismo, haciendo que los efectos del cambio climático, así como una huelga de trabajadores o una movilización social signifiquen un obstáculo al sostenimiento de las cadenas de aprovisionamiento logístico (Rico, 2022, p. 35).

REFERENCIAS

- Adelman, Madelaine. (2003). The Military, Militarism, and the Militarization of Domestic Violence. *Violence Against Women* (pp. 1118-1152). Estados Unidos: Sage Publications.
- Allen, W. Bruce. (1997). The Logistics Revolution and Transportation. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 553, 106-116
- Brennan, Eugene. (2021). Mapping Logistical Capitalism. *Theory, Culture & Society*, 38(4), 135-146
- Bonacich, Edna y Wilson, Jake B. (2008). *Getting the Goods: Ports, Labor, and the Logistics Revolution*, Nueva York, EE. UU: Cornell University Press.
- Chua, Charmaine. (2022). Logistics. En Skeggs, B., Farris, S.R., Toscano, A. y Bromberg, S. (Ed.), *The SAGE Handbook of Marxism*, (pp. 1444-1462). Londres, Reino Unido: SAGE.
- Cowen, Deborah. (2010). A Geography of Logistics: Market Authority and the Security of Supply Chains, *Annals of the Association of American Geographers*, 100 (3), 600-620

- Cowen, Deborah. (2014). *The Deadly Life of Logistics. Mapping Violence in Global Trade*, EE. UU: University of Minnesota Press.
- Cowen, Deborah. (2021). The Geopolitics of Infrastructure: Mapping Imprints of Empire. En Herrera S., David y González L., Fabián (Coord.), *Una geopolítica crítica. Debate sobre el espacio, las escalas y el desarrollo desigual* (pp. 22-42). Ciudad de México, México: FFyL-UNAM/Fides Ediciones.
- Danyluk, Martin. (2018). Capital's logistical fix: Accumulation, globalization, and the survival of capitalism. *D Society and Space*, 26 (4), 630-647.
- Grappi, Giorgio. (2016). *Logistica*, Roma, Italia, Ediesse.
- Harney, Stefano. (2018). Genealogie della logistica. *Zapruder. Block the box. Logistica, flussi, conflitti*, 46, Italia, 122-128.
- Harvey, David. (1998). *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*, Buenos Aires, Amorrortu Editores.
- Herrera Santana, David. (2017). Producción estratégica del espacio y hegemonía mundial. La confluencia en el estudio de la geografía política y la geopolítica. En Efraín León (Coord.), *Praxis espacial en América Latina. Lo geopolítico puesto en cuestión*, (pp.129-150). Ciudad de México, México: Ítaca/UNAM.
- HeHerrera Santana, David. (2019). Geopolítica de la fragmentación y poder infraestructural. El Proyecto *One Belt, One Road* y América Latina. *Geopolítica(s)*, 10(1), 41-68.
- Into the Black Box. (2018). *Manifiesto de crítica logística*, [en línea]. Disponible en: <http://www.intotheblackbox.com/manifiesto/manifiesto-de-critica-logistica/#:~:text=%E2%80%9CLa%20naturaleza%20del%20capital%20supone,est%C3%A1n%20separadas%20en%20el%20tiempo>. [Fecha de consulta: 16 de enero de 2023].
- Organización Mundial del Comercio. (2022). *Evolución del comercio en el marco de la OMC: estadísticas útiles*, [en línea]. Disponible en: https://www.wto.org/spanish/res_s/statistics/trade_evolution_s/evolution_trade_wto_s.htm#:~:text=En%20la%20actualidad%2C%20el%20volumen,de%20los%20niveles%20de%201950. [Fecha de consulta: 15 de junio de 2023].
- Lefebvre, Henri. (2013). *La producción del espacio*, Madrid, España: Capitán Swing.
- Marx, Karl. (1983). *Elementos fundamentales para la crítica de la Economía Política (Grundrisse) 1857-1858*, Ciudad de México, México: Siglo XXI Editores.
- Raffestin, Claude. (2011). *Por una geografía del poder*, México, El Colegio de Michoacán.
- Rico Becerra, Irwing. (2022). Militarización, competencia y riesgo en la crisis ambiental contemporánea, en *Militarización y securitización del cambio climático: repercusiones en la crisis ambiental*, Conversatorio llevado a cabo en Resonancias de la Militarización en la Seguridad Humana del Siglo XXI, Ciudad de México, México.
- Rico Becerra, Irwing. (2022). Seguridad mundial, violencia y poder estratégico: los despliegues de la militarización. En Zavaleta H., Sandra Kanety (Coord.), *Seguridad y desarrollo. Riesgos globales, desigualdades y resistencias*, (pp. 21-40). Ciudad de México, México: FCPyS-UNAM/La Biblioteca.