




## Trabajo y sindicalismo en la cadena logística: Miradas socioespaciales

**Beltrán Roca**



Universidad de Cádiz

Departamento de Economía General  **Hege H. Heivestad**

Universidad de Oslo

Departamento de Antropología Social  **Francisco J. Cuberos Gallardo**

Universidad de Sevilla

Departamento de Antropología Social  <https://dx.doi.org/10.5209/crla.106980>

### **ENG** Work and trade unionism in the logistics chain: Socio-spatial approaches

Una de las manifestaciones más evidentes de la reciente transformación de los paisajes económicos es el auge de la industria logística (Alimahomed-Wilson y Ness, 2018; Haag y Sandberg, 2019; Tsogas, 2020). La logística hace referencia a un conjunto complejo y diverso de actividades dedicadas a la transformación y distribución de bienes e información. La logística incluye “el suministro material de la producción, la función central de distribución y transporte, la venta al por mayor y al por menor y también el suministro de bienes de consumo a los hogares, así como los flujos de información relacionados” (Hesse y Rodrigue, 2004). Hoy, el auge de las cadenas de suministro globales exige mayores esfuerzos para conectar los puntos de origen de las materias primas con los lugares de producción y, posteriormente, con los consumidores (Coe y Yeung, 2019). El crecimiento del servicio de entrega puerta a puerta o de última milla ha impulsado la relevancia del transporte, el almacenamiento y la distribución en el mercado, y ha planteado nuevos retos a las organizaciones económicas (Taniguchi, Thompson y Yamada, 2016), incluido el movimiento obrero (Huws, 2014; Graham, Hjorth y Lehdonvirta, 2017; Johnston, 2020). Por otro lado, en el tráfico marítimo, el proceso de *containerización* y la carrera por aumentar el tamaño de los buques de contenedores, implica cambios sustanciales en las infraestructuras portuarias, y está teniendo un fuerte impacto sobre el mundo del trabajo (Leivestad y Schober, 2021).

En términos generales, el auge de la logística se traduce no sólo en un aumento del volumen de negocio y del empleo en el sector, sino también en su centralidad en las nuevas dinámicas de conflicto sindical. En las economías capitalistas avanzadas, altamente terciarizadas, los servicios públicos desbancaron a la industria manufacturera y la construcción como epicentros del activismo sindical en las últimas décadas. Hoy, la proliferación de cadenas globales de valor y el cambio tecnológico, entre otros factores, han convertido a la logística en un *locus* central del conflicto entre capital y trabajo (Selwyn y Bernhold, 2025). La vitalidad del sindicalismo portuario en ciudades costeras, la fuerte apuesta por organizar a repartidores y trabajadores de almacenes de Amazon en

países como Estados Unidos, Reino Unido, Italia, Polonia, Alemania o España, el dinámico activismo de trabajadores de plataformas de reparto en todo el mundo, o las recurrentes huelgas en el transporte por carretera, dan buena cuenta de ello. El sector logístico ocupa hoy un lugar primordial dentro de la actividad sindical (Moody, 2019).

La industria logística es un termómetro privilegiado para analizar la evolución y los desafíos del mundo del trabajo por diversos motivos. Primero, la demanda de mayor velocidad y capacidad para la circulación de mercancías empuja a las empresas logísticas a invertir, desarrollar e incorporar innovaciones tecnológicas. El contenedor, los buques portacontenedores, las grúas, la informática, los sistemas algorítmicos de gestión de almacenes, la automatización de puertos y almacenes, los robots, o las plataformas de reparto basadas en modelos algorítmicos permiten multiplicar la capacidad de circulación de mercancía. Al mismo tiempo transforman profundamente los procesos de trabajo. Estos cambios tecnológicos no son exclusivos de las empresas logísticas, pero en estas se aparece de manera más acuciada. Segundo, los cambios tecnológicos vienen acompañados de transformaciones en los modelos organizativos y de gestión. La privatización portuaria, las dinámicas de subcontratación o externalización, la incorporación de sistemas tayloristas en los almacenes, o la mediación de plataformas transforman los procesos de trabajo y las relaciones laborales. Tercero, y unido a lo anterior, la presión por abaratar costes se traduce en presiones sobre la fuerza de trabajo. El trabajador no solo experimenta un proceso de descualificación, sino también importantes presiones para intensificar los ritmos de trabajo, con serios efectos sobre los cuerpos de trabajadores y trabajadoras y su salud física y psíquica. La intensificación de los ritmos de trabajo también afecta seriamente a las dinámicas de reproducción social, incluida la vida familiar y las relaciones de género. De este modo, la concentración de grandes cantidades de personas trabajadoras en espacios más o menos delimitados (muelles, puertos, estaciones de reparto, centros logísticos, zonas de espera, o *airhubs*) unida al deterioro de condiciones laborales y los conflictos por el tiempo, han convertido a la logística en un sector puntero desde el punto de vista sindical.

A pesar de la vitalidad del sindicalismo logístico, las propias características del sector constituyen un reto para las organizaciones sindicales. El punto de partida de este monográfico es que los cambios tecnológicos y organizativos en el sector han alterado la espacialidad de los procesos de trabajo, poniendo en jaque a los mecanismos tradicionales de acción y poder sindical. El mayor objetivo de los sistemas socio-técnicos logísticos es eliminar los “tiempos muertos” y maximizar la predictibilidad. En este sentido, la gestión algorítmica y el *management by stress*, consistente en el uso de algoritmos para asignar rutas o ritmos de *picking* en almacenes traslada la dirección del trabajo de un supervisor humano a un sistema automatizado. Esto genera una intensificación del trabajo donde el trabajador pierde autonomía sobre sus propios movimientos. Del mismo modo, el trabajo queda deslocalizado y fragmentado. La tecnología permite coordinar cadenas de suministro globales de forma fragmentada. Un proceso que antes ocurría en una sola fábrica ahora se divide en micro-tareas realizadas en distintos nodos logísticos, lo que dificulta la identificación de un “centro de trabajo” unificado. Igualmente, el trabajo está sujeto a una monitorización permanente. Dispositivos GPS, pulseras de actividad y escáneres convierten cada gesto del trabajador en un dato. Esto reduce la posibilidad de resistencia informal (ritmos más lentos, descansos) que históricamente existía en los almacenes.

El concepto de “paisajes logísticos” de Cowen (2014) permite entender el modo en que la logística transforma el espacio para servir al flujo de capital. En primer lugar, el paisaje logístico es un espacio donde la frontera nacional ha sido sustituida por la “costura” de la cadena de suministro. En estos espacios, la prioridad del Estado no es proteger al ciudadano, sino proteger el flujo. De este modo, se crean zonas de “excepcionalidad jurídica”, donde los derechos laborales se perciben como “fricciones” o amenazas a la seguridad nacional y económica. Los espacios logísticos se erigen como infraestructuras de seguridad. El “corredor”, como forma socioespacial, cobra relevancia frente al concepto de “territorio”.

El propio concepto de corredor implica nuevas espacialidades que afectan al modo en que se organiza y lleva a cabo el trabajo. Hace referencia a la interconexión de diferentes puntos o áreas formando redes a través de las cuales circulan mercancías (aunque también ideas, infraestructuras, capitales y personas). Las principales características espaciales del corredor son la longitud, la conectividad, la direccionalidad y la multifuncionalidad, permitiendo el tránsito, la comunicación y la integración de fragmentos de paisaje. Su función principal es enlazar áreas que de otro modo estarían aisladas, creando puentes entre ellas. Facilitan el desplazamiento e integran diferentes territorios, distribuyendo funciones y permitiendo la movilidad. El corredor logístico (que incluye puertos, zonas francas, autopistas, carreteras, vías de ferrocarril...) adquiere importancia frente a otros espacios del Estado, que quedan invisibilizados o excluidos.

En segundo lugar, los paisajes logísticos emplean una arquitectura de la invisibilidad y la deshumanización, caracterizados por: i) el empleo de escalas aparentemente no-humanas (los enclaves logísticos, como almacenes o puertos, adoptan la forma de “cajas” de cemento masivas, diseñadas para la eficiencia de las máquinas y algoritmos, no para la interacción social), obstaculizando así la forja de complicidades y solidaridades que son requisitos para la acción sindical; ii) el aislamiento geográfico (al ubicarse en las periferias de las ciudades), sacando al conflicto laboral fuera de la esfera pública; y iii) el uso de lo que Augé (1993) denominó “no-lugares”, espacios de tránsito donde se erosionan identidades laborales como sujeto político, convirtiendo a los trabajadores en un componente más del engranaje técnico. Asimismo, el paisaje logístico opera como herramienta para el disciplinamiento de los trabajadores. Emplea una topografía del control, disponiendo el espacio de almacenes y rutas para maximizar la vigilancia. Recupera y actualiza el panóptico de Foucault (2012), aumentando las posibilidades de control gracias al empleo de nuevas tecnologías, como la geolocalización, el reconocimiento facial o el control algorítmico. Cada metro del paisaje está sensorizado. Además, en la construcción simbólica del espacio, los sindicatos son percibidos como “fricciones”, realidades que obstaculizan la circulación. El diseño del paisaje busca eliminar nodos de resistencia mediante la automatización, la dispersión de la fuerza laboral a través de la subcontratación, o incluso el empleo de políticas claramente antisindicales.

Efectivamente, la expansión reciente de cadenas globales de suministro ha transformado las bases socioespaciales de los procesos de trabajo y, en consecuencia, del conflicto sindical. Conectar los centros de producción y consumo a nivel global ha implicado enormes inversiones en infraestructuras logísticas y está significando importantes transformaciones en los planos de la gobernanza, el paisaje urbano, la organización del trabajo y la acción colectiva de los trabajadores. Dentro de las cadenas logísticas, los puertos, almacenes y servicios de reparto puerta a puerta, se han convertido en nodos centrales, generando nuevas oportunidades para la acción sindical. Alimahomed-Wilson y Ness (2018) han examinado dichos espacios dentro de la categoría de *choke points*, que pueden traducirse como puntos de embotellamiento o cuellos de botella, en los que los trabajadores tienen capacidad para interrumpir la circulación de mercancías en las cadenas de suministro a nivel global. *Choke points*, según Carse et al. (2018), son sitios donde el mal funcionamiento, el bloqueo o la presión estratégica restringen –o “estrangulan”– los flujos y las conexiones de los que depende la vida contemporánea. La tesis de los *choke points*, no obstante, ha sido matizada por otros estudios que han puesto de manifiesto que el poder de los trabajadores también depende del marco de economía política más general, definido por las estrategias de acumulación de capital, las políticas de desarrollo o las inversiones en infraestructuras (Nowak, 2022).

Los contextos laborales (y los conflictos) dentro de la cadena logística son, de este modo, muy diversos, en función de la parte de la cadena de la que se trate y del territorio geográfico específico en la que se ubiquen las operaciones y las empresas. Por este motivo, es especialmente necesario realizar estudios de caso acerca de los procesos de trabajo y el conflicto laboral en los diferentes eslabones de la cadena de suministro y en diferentes contextos geográficos. Este es el propósito de este monográfico.

En trabajos recientes se ha señalado que el cambio de ubicación de determinadas actividades económicas, como el microtrabajo y otras formas de trabajo *gig*, está modificando (en cierta medida) las trayectorias laborales y, en consecuencia, las prácticas espaciales del trabajo (Stevens y Shearmur, 2020). En cuanto a la voz de los trabajadores, algunas investigaciones sugieren que las empresas de logística (en particular las de plataformas) tienden a desarrollar canales de consulta con los trabajadores sobre cuestiones relacionadas con las tareas (Gegenhuber, Ellmer y Schübler, 2021); sin embargo, los estudios laborales críticos destacan la situación de dependencia, vulnerabilidad e impotencia de estos trabajadores, que en algunos casos conduce a problemas de salud (Ophir et al., 2020). Wells et al. (2021) han destacado que la principal innovación de las plataformas es producir un trabajador *just-in-time*, maximizando la disponibilidad espacial de la mano de obra a expensas de los derechos laborales. Dada la importancia del uso del espacio y el tiempo para intensificar los procesos de trabajo y disciplinar a la mano de obra en buena parte de la cadena de suministro (Heiland, 2021), y dado el carácter multiscalar tanto de las estrategias empresariales como de las actuaciones de los poderes públicos (Leivestad y Schober, 2021), la acción colectiva de los trabajadores de la logística depende de y consiste en producir espacios (Morales-Muñoz y Roca, 2022).

La organización espacial del trabajo logístico presenta grandes obstáculos para la acción sindical, especialmente en su forma convencional. No obstante, los diferentes sistemas regulatorios reconocen la libertad de asociación, especialmente en lo que respecta a los trabajadores “subordinados”, y ofrecen diferentes mecanismos para proteger legalmente a los trabajadores digitales dependientes (Donini et al., 2017). A pesar de las dificultades de los sindicatos tradicionales y otras instituciones para regular el trabajo logístico contemporáneo, los trabajadores están demostrando una gran agencia (Anwar y Graham, 2020; Tassinari y Maccarrone, 2020; Vandaele, 2018). Esta agencia se manifiesta en nuevas formas de organización espacial, priorizando principalmente las escalas y los lugares donde tienen más oportunidades de autoorganizarse y regular su trabajo (Morales-Muñoz y Roca, 2022).

Dada las nuevas espacialidades que la logística introduce en los procesos de trabajo, las herramientas de la geografía laboral (Herod, 2001), y los conceptos como el de producción de espacio (Lefebvre, 2013), agencia espacial (Coe y Jordhus-Lier, 2011) o solución espacial (Harvey, 1982; Roca y Diaz-Parra, 2021), pueden ofrecer claves explicativas para entender la respuesta sindical a los retos que plantea la actual transformación de la economía y el trabajo. Este número monográfico pretende contribuir al debate acerca de la acción sindical en las cadenas logísticas prestando atención al modo en que los contextos laborales específicos –marcados por sistemas socio-técnicos, la posición en la cadena logística, sistemas de regulación del trabajo y la existencia de tradiciones sindicales– influyen en la conformación de formas particulares de agencia espacial en los trabajadores<sup>1</sup> (Herod, 2001; Strauss, 2020; Roca, 2020). Los artículos emplean herramientas conceptuales de diferentes campos disciplinares, como la sociología del trabajo, la economía política, la antropología social y la geografía laboral, para estudiar los procesos de trabajo y los conflictos en tres nodos clave de la cadena logística: almacenes, puertos y reparto. Así, se pretende contribuir a una mejor comprensión del trabajo y el conflicto en las cadenas logísticas, aplicando una mirada centrada en las relaciones socioespaciales y sensible a las especificidades de los contextos geográficos. Los seis artículos avanzan a lo largo de la cadena de suministro, desde los puertos hasta los almacenes y, finalmente, hasta los repartidores.

En el primer artículo, titulado “Multiescalaridad y poder territorial como ejes de renovación en el sindicalismo portuario: el caso del Puerto Bahía de Algeciras”, Castro,

1 El monográfico propuesto se enmarca en dos proyectos de investigación actualmente en ejecución: el proyecto SPATIALPOLITICS-La política del espacio de la fuerza laboral en la industria logística (PID2021-122890OB-I00), financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación dentro de la convocatoria del Plan estatal de Generación del Conocimiento, y co-dirigido por Beltrán Roca y Francisco Cuberos; y el proyecto *Unpacking the Logistics Town town* (co-dirigida por Hege Leivestad y Karin Krifors, y financiado por la agencia Sueca FORMAS (2022-2025).

Leivestad y Roca emplean los conceptos de escala y de poder territorial para analizar el proceso de renovación de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar (CETM), el sindicato con mayor representación sindical en la estiba y con una creciente presencia en el resto de los sectores portuarios. Desde el punto de vista teórico, los autores revisan las aproximaciones sobre renovación sindical y poder laboral desde una perspectiva geográfica, poniendo el acento en la dimensión espacial de los fenómenos. El artículo estudia el caso de la experiencia sindical en el Puerto Bahía de Algeciras (PBA), que es en la actualidad el de mayor tráfico en España. A partir de los datos producidos mediante entrevistas cualitativas, análisis documental y trabajo de campo etnográfico entre 2018 y 2024, analiza en clave espacial las estrategias de dicho sindicato. El análisis identifica dos líneas complementarias de renovación sindical que apelan a diferentes espacialidades: la organización multiescalar y la construcción de poder territorial dentro del espacio portuario. A su vez, la creación y mantenimiento de poder territorial se basa en cinco elementos: promoción de solidaridad interna, el control sindical, la cualificación de determinados oficios portuarios, la orientación sindical al conflicto y el empleo de un modelo organizativo horizontal o democrático. De este modo, el artículo subraya las claves del éxito en la renovación del sindicalismo portuario y pone el acento en la potencialidad de pensar la estrategia sindical en términos espaciales.

En el segundo trabajo nos movemos desde el puerto hasta los almacenes. En el artículo “Huelga y sindicalismo de contrapoder en una empresa logística”, Jon Las Heras e Ignacio Messina nos llevan al País Vasco y a un centro logístico de distribución para supermercados donde la plantilla es altamente precaria y racializada. El artículo analiza las estrategias de conflicto y huelga empleadas por los sindicatos ELA y LAB en el contexto de la precarización laboral en una empresa logística del sector del almacenaje y la distribución alimentaria. Las Heras y Messina describen con minucioso detalle la preparación, la ejecución y la terminación de una huelga. La victoria demuestra que es posible organizar a un colectivo de trabajadores caracterizado por la precariedad, la fragmentación contractual y una composición mayoritariamente migrante y racializada. A partir del estudio del proceso huelguístico, los autores sostienen que uno de los factores clave del éxito fue el reconocimiento de las condiciones concretas de trabajo del colectivo, junto con el uso estratégico de las condiciones estructurales de la empresa. El almacén aparece como un punto de estrangulamiento –*choke point*– donde se ejerce poder estructural, pero dicho punto debe identificarse, planificarse y activarse mediante la acción colectiva. El caso vasco amplía la literatura sobre renovación sindical, repensando el rol de los sindicatos en contextos de segmentación laboral y reorganización capitalista.

En el artículo titulado “¿Un *choke point* en formación? Conflicto laboral, sindicalismo y construcción de escala en los almacenes de Amazon”, Guerrero Valle y Roca retoman el debate acerca de los *choke points* en la cadena logística desde la perspectiva de los recursos de poder. En su análisis sobre el sindicalismo en los almacenes de Amazon en España, cuestionan aquellas visiones acerca de los puntos de embotellamiento como fuente principal (o exclusiva) del poder sindical estructural, resultado directo de la organización sociotécnica del trabajo y las cadenas logísticas. A partir del estudio de caso de Amazon, los autores argumentan que los *choke points* no son entidades espaciales dadas, sino que requieren, además, poder asociativo que se manifiesta a través de la agencia de los trabajadores en múltiples escalas. Sostienen que las escalas de acción de las organizaciones sindicales no son únicas ni fijas, sino que son construidas socialmente, y, como tales, múltiples y cambiantes en base a la relación dialéctica entre capital y trabajo. El estudio desgrana los principales giros estratégicos y escalares de las organizaciones sindicales que tratan de defender los derechos de trabajadores y trabajadores frente al gigante del comercio electrónico.

El cuarto artículo está firmado por Pablo López Calle y Elías Roiz Ceballos, y lleva por título “Trabajadores de la logística de e-commerce: subalternidad o vanguardia del movimiento obrero en el Capitalismo de Plataforma. El caso de la región portuaria de Rotterdam”. En él describen las formas de negociación colectiva en el sector de la logística de e-commerce en Países Bajos, a partir de un extenso trabajo de campo en

el Randstad holandés. Destacan tres pautas características en la articulación de las relaciones laborales: el modelo de las certificaciones; la judicialización de las relaciones laborales; y la acción directa. Los datos empíricos recabados permiten ilustrar cómo ha sido producido un nuevo modelo de trabajador flexible, contratado por horas y que es activado y desactivado al ritmo de los envíos necesarios en cada momento. No obstante, los trabajadores involucrados en esta experiencia, en gran medida inmigrantes de las periferias europeas, rehúsan ser meras víctimas y pugnan por articular estrategias de defensa de sus intereses. El balance general de sus iniciativas es considerado por los autores un fracaso por su escasa eficacia en la consecución de conquistas efectivas. Sin embargo, observan en los trabajadores del sector logístico una alta capacidad de presión por la posibilidad que ostentan de determinar el proceso productivo. Y auguran la necesidad inminente de dar cobertura social, institucional y jurídica a formas de acción colectiva más radicales, que parecen tener una alta efectividad pese a ser empleadas con menos frecuencia por la falta de garantías legales que las respalden y la exposición a represalias de quienes las implementan.

El quinto artículo, titulado “La imbricación de las espacialidades sindicales y financieras en las plataformas de *riders* en España”, de María Antonia Ribón Seisdedos y Irene López García, analiza desde una mirada socioespacial el contexto financiero en el que se desenvuelven las organizaciones sindicales en el sector de reparto de comida a domicilio. Centrándose en las tres principales empresas del sector en España, Glovo, Just Eat Takeaway y Uber Eats, subrayan la imbricación entre las empresas de plataforma y las cadenas globales de valor y riqueza, creando complejas geografías globales y locales en las que se desarrolla la acción de los sindicatos. Dichas geografías se basan en una “desterritorialización” a través de las tecnologías digitales, una “reterritorialización” propia de la logística y una «territorialización volátil» característica de los flujos de capitales. De este modo, argumentan las autoras, esta triada permite a las plataformas extenderse y utilizar las cadenas de riqueza globales para explotar espacios físicos locales. El sindicalismo en España ha adoptado diferentes estrategias que se han adaptado a las diferentes geografías de las plataformas: desde el sindicalismo comunitario de “Riders por Derechos” en una primera etapa, pasando por la batalla legal por la laboralización, el recurso al diálogo social para favorecer cambios normativos o la apuesta por un modelo representacional tradicional basado en las elecciones sindicales. Así, Ribón Seisdedos y López García enfatizan la dimensión espacial de los procesos de resistencia y regulación de trabajadores, y sindicatos (y del poder político) frente al capitalismo de plataformas.

A modo de cierre de este número especial, Francisco J. Cuberos Gallardo y Jesús Comesaña-Márquez firman el trabajo titulado “Análisis socioespacial de la experiencia del trabajo entre los *riders*: el caso de Getir en Sevilla”. En él nos sumergimos en la realidad del supermercado fantasma o *dark store*, un singular tipo de “plataforma de productos” que ha recibido probablemente menos atención que el modelo de “plataforma austera” encarnado por compañías como Globo o Just Eat. Los autores explotan las ventajas del método etnográfico para describir las prácticas y los discursos con que los *riders* de un *supermercado fantasma* ejecutan cotidianamente las tareas propias de su profesión, pero también las estrategias con que promueven sus propios intereses frente a la empresa. La participación directa de la vida cotidiana de estos repartidores permite a los autores identificar los conflictos que atraviesan la experiencia del trabajo de estas personas, así como las tensiones y negociaciones que surgen cotidianamente entre la organización socioespacial del trabajo impulsada por la empresa y la producida por los *riders* con sus prácticas cotidianas. Los resultados permiten a los autores señalar profundas diferencias entre la experiencia del trabajo en Getir y la que viven los repartidores de otras empresas del ramo. Consecuentemente, apuntan la importancia de considerar los distintos tipos de plataformas existentes en este sector, y las diferentes condiciones que proyectan en aspectos como el pago, las condiciones de trabajo, el tipo de contratación, los modelos de gestión del trabajo y las formas de representación de los trabajadores.

Todos los artículos de este monográfico exploran contextos laborales concretos y, tomados en su conjunto –y con una ambición comparativa– aportan una nueva

comprensión de las dinámicas del trabajo y los conflictos laborales en el campo más amplio de la logística. Desde la renovación sindical en el sector portuario, pasando por la construcción de escalas organizativas en los almacenes, hasta las especialidades financieras en las plataformas de *riders*, las contribuciones reconstruyen cómo se configuran relaciones laborales y conflictos en distintos nodos de la cadena logística. En este sentido, el monográfico pretende enriquecer los debates interdisciplinarios contemporáneos sobre trabajo y sindicalismo en la era de la logística, poniendo especial énfasis en las relaciones socioespaciales y en las políticas que emergen de ellas. Así, se busca ofrecer marcos analíticos y evidencia empírica que iluminen tanto continuidades como transformaciones en las formas de movilización, representación y control laboral en contextos logísticos.

## Bibliografía

- Alimahomed-Wilson, J. y Ness, I. (eds.) (2018). *Choke points: Logistics workers disrupting the Global Supply Chain*. Pluto Press.
- Anwar, M.A. y Graham, M. (2020). "Hidden transcripts of the gig economy: labour agency and the new art of resistance among African gig workers". *Environment and Planning A: Economy and Space*. 52 (7): 1269-1291. <https://doi.org/10.1177/0308518X19894584>
- Augé, M. (1993). *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Gedisa.
- Carse, A., Cons, J. y Middleton, T. (2018). "Chokepoints." *Limn* 10. <https://limn.it/issues/chokepoints/>
- Coe, N.M. y Jordhus-Lier, D.C. (2011). "Constrained agency? Re-evaluating the geographies of labour". *Progress in Human Geography*. 35 (2): 211-233. <https://doi.org/10.1177/0309132510366746>
- Coe N.M. y Yeung, H. (2019). "Global production networks: mapping recent conceptual developments". *Journal of Economic Geography*. 19: 775-801. <https://doi.org/10.1093/jeg/lbz018>
- Cowen, D. (2014). *The deadly life of logistics: Mapping violence in global trade*. University of Minnesota Press.
- Donini, A., Forlivesi, M., Rota, A. y Tullini, P. (2017). "Towards collective protections for crowdworkers: Italy, Spain and France in the EU context". *Transfer: European Review of Labour and Research*. 23(2): 207-223. <https://doi.org/10.1177/1024258916688863>
- Foucault, M. (2012). *Vigilar y castigar: Nacimiento de la prisión*. Siglo XXI Editores.
- Gegenhuber, T., Ellmer, M. y Schübler, E. (2021). "Microphones, not megaphones: Functional crowdworker voice regimes on digital work platforms". *Human Relations*. 74(9): 1473-1503. <https://doi.org/10.1177/0018726720915761>
- Graham, M., Hjorth, I. y Lehdonvirta, V. (2017). "Digital labour and development: Impacts of global digital labour platforms and the Gig Economy on worker livelihoods". *Transfer: European Review of Labour and Research*. 23(2): 135-62. <https://doi.org/10.1177/1024258916687250>
- Haag, L. y Sandberg, E. (2019). "Exploring key logistics characteristics supporting embeddedness in retailers' geographical expansion". *The International Review of Retail, Distribution and Consumer Research*. 30(1): 1-26. <https://doi.org/10.1080/09593969.2019.1683052>
- Harvey, D. (1982). *The limits to capital*. Basil Blackwell.
- Heiland, H. (2021). "Controlling space, controlling labour? Contested space in food delivery gig work". *New Technology, Work and Employment*. 36(1): 1-16. <https://doi.org/10.1111/ntwe.12183>
- Herod, A. (2001). *Labor geographies: Workers and the landscapes of capitalism*. Guilford Press.
- Hesse, M. y Rodrigue, J-P. (2006). "Global production networks and the role of logistics and transportation". *Growth and Change*. 37(4): 499-509. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2257.2006.00337.x>

- Huws, U. (2014). *Labour in the global digital economy: The cybertariat comes of age*. NYU Press.
- Johnston, H. (2020). "Labour geographies of the platform economy: Understanding collective organizing strategies in the context of digitally mediated work". *International Labour Review*, 159(1): 25-45. <https://doi.org/10.1111/ilr.12154>
- Leivestad, H.H. y Schober, E. (2021). "Politics of scale: Colossal containerships and the crisis in global shipping". *Anthropology Today*. 37: 3-7. <https://doi.org/10.1111/1467-8322.12650>
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.
- Moody, K. (2019). "Labour and the contradictory logic of logistics". *Work Organisation, Labour & Globalisation*. 13(1): 79-95. <https://doi.org/10.13169/workorgalaboglob.13.1.0079>
- Morales-Muñoz, K. y Roca, B. (2022). "The spatiality of collective action and organization among platform workers in Spain and Chile". *Environment and Planning A: Economy and Space*. 54(7): 1411-1431. <https://doi.org/10.1177/0308518X221103262>
- Nowak, J. (2022). "Do choke points provide workers in logistics with power? A critique of the power resources approach in light of the 2018 truckers' strike in Brazil". *Review of International Political Economy*. 29(5): 1675-1697. <https://doi.org/10.1080/09692290.2021.1931940>
- Ophir, Y., Sisso, I., Asterhan, S.C., Tikochinski, R. y Reichart, R. (2020). "The turker blues: Hidden factors behind increased depression rates among Amazon's mechanical turkers". *Clinical Psychological Science*. 8(1): 65-83. <https://doi.org/10.1177/2167702619865973>
- Roca, B. (2020). "Socio-spatial strategies of worker centres: An ethnography of alt-labour in NYC". *Antipode*. 52(4): 1196-1215. <https://doi.org/10.1111/anti.12621>
- Roca, B. y Díaz-Parra, I. (2021). "Spatial perspectives on labor and social movements: Multidisciplinary dialogues and dilemmas". *Sociology Compass*. e12845. <https://doi.org/10.1111/soc4.12845>
- Selwyn, B. y Bernhold, C. (2025). *Capitalist value chains: Labour exploitation, nature destruction, geopolitics*. Oxford University Press.
- Stevens, L., y Shearmur, R. (2020). "The end of location theory? Some implications of micro-work, work trajectories and gig-work for conceptualizing the urban space economy". *Geoforum*. 111: 155-164. <https://doi.org/10.1016/J.GEOFORUM.2020.02.010>
- Strauss, K. (2020). "Labour geography II: Being, knowledge and agency". *Progress in Human Geography*. 44(1): 150-159. <https://doi.org/10.1177/0309132518803420>
- Taniguchi, E., Thompson, R. y Yamada, T. (2016). "New opportunities and challenges for city logistics". *Transportation Research Procedia*. 12: 5-13. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.02.004>
- Tassinari, A. y Maccarrone, V. (2020). "Riders on the storm: Workplace solidarity among gig economy couriers in Italy and the UK". *Work Employment and Society*. 34(1): 35-54. <https://doi.org/10.1177/0950017019862954>
- Tsogas, G. (2020). "Transnational labor regulation - Where to next? Critical theoretical and policy interventions". *Journal of Labor and Society*. 23(2): 143-179. <https://doi.org/10.1111/wusa.12474>
- Vandaele, K. (2018). "Will trade unions survive in the platform economy? Emerging patterns of platform workers' collective voice and representation in Europe". Working Paper 2018, European Trade Union Institute (en línea) <https://www.etui.org/Publications2/Working-Papers/Will-trade-unions-survive-in-the-platform-economy-Emerging-patterns-of-platform-workers-collective-voice-and-representation-in-Europe> [consultado 2 de junio de 2020].
- Wells, K.J., Attoh, K. y Cullen, D. (2021). "'Just-in-Place' labor: Driver organizing in the Uber workplace". *Environment and Planning A: Economy and Space*. 53(2): 315-331. <https://doi.org/10.1177/0308518X20949266>