



# Genealogias da Logística

STEFANO HARNEY EM CONVERSA  
COM NICCOLÒ CUPPINI E MATTIA FRAPPORTI

Texto publicado originalmente como “*Logistics Genealogies: A Dialogue with Stefano Harney*” e foi conduzido em inglês para tradução ao italiano e publicação no jornal *Zapruder*, seque a versão original em inglês foi publicada na *Social Text* 136, vol. 36, n° 3, setembro de 2018. As autoras agradecem à *Social Text* e à *Duke University Press*.

**Niccolò Cuppini e Mattia Frapporti:** Nós imaginamos esta conversa como uma progressão histórica sobre a “evolução” da logística. Em termos genealógicos, gostaríamos mesmo de começar com uma visão profundamente histórica e então, ao atravessar o desenvolvimento de nossa conversa, chegar até o presente global.

Seguindo essa aproximação, nós gostaríamos de começar com uma pergunta bem geral. Grande parte da literatura atual sobre logística tende a posicionar as origens da logística na transformação do aparelho militar durante os séculos XVI e XVII. De acordo, por exemplo, com o historiador Martin van Creevel (1977), “O período entre 1560 e 1660 vem sendo descrito como ‘uma revolução militar’ onde a logística emerge enquanto reação em contra ‘a tirania da pilhagem’”. No entanto, em seu livro *The Undercommons*, escrito com Fred Moten, vocês escreveram que na verdade “a logística moderna [...] é fundada com o primeiro grande movimento de mercadorias, aquelas que podiam falar. Foi fundada no tráfico Atlântico de escravizados, fundada contra o escravizado atlântico”.

Você poderia apenas explicar por que vocês propõem essa perspectiva diferente? De fato, nós achamos a tentativa que vocês fazem de introduzir uma aproximação multilinear bastante intrigante e produtiva porque, como disse Michel Foucault, precisamos de uma aproximação a uma visão crítica da logística que não se limita a uma origem única ou pontual (*Ursprung*<sup>1</sup>), mas antes disso,

1 Nota de tradução: “*Ursprung*”, em alemão, pode significar (lugar de) “origem”, “procedência”, “proveniência”, “gênese”, “raiz”, “fonte”. O termo se faz presente em referência a ENGELS, Friedrich. *Der Ursprung der Familie, des Privateigentums und des Staats*, em português: *A origem da família, da propriedade privada e do Estado*, trad. Nélio Schneider, éd. Boitempo (São Paulo, 2019).

gostaríamos de uma perspectiva baseada em uma “fonte múltipla” (“*Entstehung*” ou “*Herkunft*”<sup>2</sup>).

**Stefano Harney:** A logística moderna é uma logística comercial, com todas as múltiplas fontes que alimentam o que Cedric Robinson chama de capitalismo racial. E é uma ciência do capitalismo. Até mesmo a logística militar de hoje é regularmente terceirizada a empresas comerciais que tiram imensos proveitos da logística da permanente guerra contemporânea. Enquanto logística comercial, enquanto ciência capitalista, ela pode ser rastreada direta e enfaticamente pelo tráfico atlântico de escravizados. O tráfico atlântico de escravizados é o nascimento da logística moderna, já que foi também o nascimento de um novo tipo de guerra a nosso ente-espécie<sup>3</sup> e o berço do capitalismo racial, o que equivale a dizer a mesma coisa. Esse tráfico implicou o primeiro movimento de mercadorias em massa, voluminoso e grotesco. Mais do que isso, essas humanas eram mercadorias perecíveis e voláteis que poderiam “vir a faltar” e eram difíceis de “extrair”, exigindo tecnologias logísticas complexas, diabólicas mesmo, sustentadas por finança, seguro, lei e, certamente, pela violência de estado e extraestado. Ian Baucon localiza as origens do seguro moderno no

2 O termo alemão “*Entstehung*” pode ser traduzido por “formação”, “surgimento”, “emergência”, “advento”. O termo alemão “*Herkunft*” se refere também a “origem”, “surgimento”, “proveniência”, “linhagem”.

3 N. T.: Nas traduções ao português dos escritos de Marx, a palavra alemã “*Gattungswesen*”, é frequentemente traduzida por “ente-espécie” ou “ser-espécie”. Na entrevista em inglês a expressão que aparece é “*species being*” que optamos por traduzir como “ente-espécie”. Ver, por exemplo, MARX, Karl. *Manuscritos Econômico-Filosóficos*, (também conhecidos como *Manuscritos de Paris*), trad. de Jesus Ranieri, éd. Boitempo (São Paulo, 2004); Primeiro Manuscrito: “O homem é um ente-espécie não apenas no sentido de que ele faz da comunidade (sua própria, assim como as de outras coisas) seu objeto, tanto prática quanto teoricamente, mas também (e isto é simplesmente outra expressão da mesma coisa) no sentido de tratar-se a si mesmo como a espécie vivente, atual, como um ser universal e consequentemente livre.” <https://www.marxists.org/portugues/marx/1844/manuscritos/cap01.htm> (acesso: 27/08/2023).

tráfico atlântico de escravizados em seu importante livro *Spectres of the Atlantic*<sup>4</sup>. Sabemos por Sergio Bologna o quanto a finança e a logística contemporâneas estão entrelaçadas à superalavancada indústria marítima global de hoje, mas isso era também verdade no tráfico Atlântico de escravizados, onde a finança especulativa já estava operando. A história do navio de escravizados *Zong* é central para o relato de Baucom e é também linda e insuportavelmente revelada por M. NourbeSe Philip em seu poema-livro *Zong!*<sup>5</sup>, capturando o que o nascimento da logística moderna fez para todo e qualquer projeto do humano ao juntar finança e logística em uma aliança diabólica em relação à mercadoria que realmente “podia falar”, “a coisa” que fala ou é alguém em contato, nem sujeito nem propriamente objeto, uma massiva, subterrânea, etérea, ameaça *subcomum* à individuação do “Homem” moderno que emergia ao mesmo tempo.

Porém, o tráfico atlântico de escravizados foi também o berço da logística moderna porque a logística moderna não é apenas sobre como transportar grandes quantidades de mercadoria ou informação ou energia, ou até mesmo mover essa eficiência, mas também sobre a exigência sociopata pelo *acesso*: topográfico, jurídico, não obstante, tão importante quanto, o *acesso corpóreo* e *social*. O acesso quase completo que foi imposto sobre pessoas africanas escravizadas, sobre o continente africano, e sobre as terras – e povos indígenas – ocupadas para *plantations*, esse tipo de acesso permanece sendo a ambição da logística atualmente, e é por essa razão que o tráfico de escravizadas permanece tão contemporâneo,

4 BAUCON, Iann. *Spectres of the Atlantic*, Duke University Press (2005).

5 PHILIP, M. NourbeSe, *ZONG!*, Wesleyan University Press (2008).

que a abolição, como Jared Sexton acertadamente diz, está ainda por vir. E poderíamos acrescentar que essa abolição requer a abolição da logística que, em seu fluxo, criou um povo sem lugar para manter-se de pé. Agimos em abolição não por um chão sobre o qual ficar de pé, mas por fundamentações para além do manter-se de pé. A logística moderna, com seus galpões de armazenagem e *containers* é tanto sobre *controlar* o fluxo enquanto se garante o fluxo, quanto sobre a interface do movimento das mercadorias e financeirização das mercadorias, como é sobre apenas fazer produtos chegarem a algum lugar. Essa *interface* é uma oportunidade para a especulação e, hoje, a linha propriamente dita, a linha de abastecimento a linha de montagem, sua velocidade, eficácia e métrica, são fontes de uma massiva especulação financeira. É esse também o legado horripilante do tráfico atlântico de escravizadas, a containerização de pessoas, a exigência ao acesso sociopata ao trabalho e ao sexo e o estoque, em fortalezas, no porão. E, ainda mais mortífera, a eliminação de produtos, da carga, quando os preços caem, ou considerações da finança como o incidente do navio negreiro *Zong*, no qual 133 pessoas escravizadas foram lançadas ao mar tendo como finalidade o seguro durante uma operação logística. Resumindo, esse acesso agregado permitia os mais maléficos cálculos sobre a perecibilidade dos produtos, a obsolescência programada dos produtos e os custos de substituição, em poucas palavras, a especulação financeira sobre a linha de abastecimento que foi o caso com as pessoas africanas escravizadas no tráfico atlântico, frequentemente indistinguíveis da linha de montagem. Marx disse que a primeira coisa que a trabalhadora faz é a si mesma. A escrava era uma trabalhadora na linha de [produção] e, ao mesmo tempo o abastecimento vindo por fora da linha

e na linha. As mesmas preocupações com especulação na linha, a linha como uma modulação do investimento e exploração do trabalho podem ainda ser encontradas no Walmart ou Starbucks, não tão distantes de duas origens, ao menos em sua grande maioria como Susan Zieger nos relembra em seu estudo “*Box*” *Brown and Logistics*<sup>6</sup> – ele foi o escravizado que postou a si mesmo em uma caixa para a “liberdade” das plantações escravistas do Sul, para as dependentes de escravizados no Norte dos Estados Unidos –, a logística incorpora a perda em sua lógica. Como Fred Moten e eu falamos, a logística nos rastreia porque assume a fugitividade. *De fato, o que é chamado de vigilância pode ser também chamada de logística preemptiva.* É possível que tudo o que sabemos sobre estudos da vigilância, incluindo o mais incisivo trabalho sobre vigilância negra, como o de Simone Brown, esteja sob o nome de logística preemptiva, a antecipação não da resistência, mas de um tipo de impenetrabilidade até mesmo na doação.

Em outras palavras, o nosso entrelaçamento, indeterminado, atrito *subcomum*, de linhas curvas e torções, torções e *loops* invocam a logística. Ela reage a nosso suptuoso entrelaçamento. Nosso entrelaçamento lhes exige elaborar planos de contingência, que são planos para fazer de nossa indeterminação mera contingência, para se responsabilizar pelo que venha a faltar. A logística é a ciência da perda, a ciência de seus meios perdidos, o que significa dizer que ela sempre será uma ciência branca e a ciência do ser branco. A logística é a ciência de suas perdas, não das nossas, apesar de que nós, e àquelas próximas da negritude, sofrem horríveis perdas por sua perda.

6 *Assembly Codes: The Logistics of Media*, editores: Matthew Hockenberry, Nicole Starosielski e Susan Zieger, Duke University Press (2021)

No entanto, não é somente a logística moderna que nasceu nesse inferno-fogo. Foi também o nascimento do que Fred e eu chamamos de logisticalidade, uma capacidade social encontrada mais intensamente entre aquelas que se encontraram, que encontram uma à outra, sob a coação do acesso quase total a não ser no segurar de uma à outra. Como escreve Frank Wilderson no fim de seu *Incognegro*<sup>7</sup>, sua brilhante mais-do-que memórias. “Algo aconteceu conosco no porão”. E não somente no porão<sup>8</sup>. Em seu desolador, porém indispensável *Perder a mãe*<sup>9</sup>, Saidiya Hartman fala da fugitividade que as ingovernadas e ingovernáveis de África foram forçadas a inventar tendo em vista o alcance do tráfico atlântico de escravizados. Aquelas que foram capturadas pelo tráfico eram ou se tornaram o que Cedric Robinson entende em África como vivendo por um princípio de incompletude “individual”. Tais pessoas existiram em todos os lugares como James Scott afirma em *The Art of Not Being Governed*<sup>10</sup>. Scott detalha como povos das terras altas do sudeste asiático evitaram o tráfico massivo de escravizadas do Estado padi, um tráfico que dominou o sudeste da Ásia pré-colonial ao ponto de que as escravizadas se tornaram não somente o maior tráfico, mas a própria moeda corrente. Em diversas línguas do Estado padi essas pessoas já eram conhecidas pelo nome de escravizadas antes mesmo

7 WILDERSON III, Frank B. *Incognegro: A Memoir of Exile and Apartheid*, Duke University Press (2008).

8 N. T.: No texto em inglês “*in the hold*”, que significa “no porão” e também pode ser traduzido por “na/à espera”.

9 HARTMAN, Saidiya. *Lose Your Mother: A Journey Along the Atlantic Slave Route*, Farrar, Straus and Giroux, (2008). Em português: *Perder a mãe: Uma jornada pela rota atlântica da escravidão*, trad. de José Luiz Pereira da Costa, Bazar do Tempo (2021).

10 SCOTT, James C. *The Art of Not Being Governed: An Anarchist History of Upland Southeast Asia*, Yale University Press (2010).

11 . T.: No texto em inglês, “*aoriginal*”.

de serem escravizadas. Essas pessoas se recusaram a formar sociedades políticas, a ter líderes, ou ver a terra como posse ou até mesmo como compartilhada como posse. Elas se reuniam e elas vagueavam. Não havia línguas escritas, elas encontravam refúgio umas nas outras. Mas a espera, a Passagem do Meio, o fogo pelo qual passaram as pessoas africanas, aquelas que foram capturadas, e aquelas que se tornaram fugitivas, criaram algo talvez sem precedentes em sua abrangência total atravessando sociedades e histórias. Isso é o que Fred e eu chamamos de logisticalidade. A habilidade de encontrar uma à outra, de se mover juntas, de quebrar as regras do tempo e do espaço newtoniano, desordená-los, e legislar um novo tempo e espaço para desordenar, para reunir, encaixadas em refúgio juntas. Um povo veio a existir sem origem – a-original<sup>12</sup>, como Nahum Chandler poderia dizer –, que estavam em “contato”, cuja resposta à demanda sociopata por acesso foi paradoxal e necessariamente uma abertura radical da existência, uma prática do toque sem superfície ou bordas ou beiras, uma prática de hapticalidade<sup>13</sup>. Fred e eu entendemos hapticalidade como um tipo de toque sem superfície que desfaz, desgasta a febre da individuação, em um exorcismo por vezes violento e profano. Não é um toque reconfortante. A hapticalidade desassossega precisamente porque é um toque amoroso.

12 N. T.: No texto em inglês, “aoriginal”.

13 O termo inglês “*Hapticality*”, em português “hapticalidade”, é uma noção recorrente no pensamento de Moten e Harney. Ver HARNEY, Stefano & MOTEN, Fred. *The Undercommons: Black Study and Fugitive Planning*, Minor Compositions, (2013); capítulo “Hapticality, or Love”, pp. 97-99. “A hapticalidade, o toque dos subcomuns, a interioridade do sentido, o sentido de que o que está por vir está aqui. Hapticalidade, a capacidade de sentir por meio das outras, das outras sentirem por meio de você, de você senti-las sentindo você, esse sentir das enviadas como carga não é regulado, pelo menos não com sucesso, por um estado, uma religião, um povo, um império, um pedaço de terra, um totem.”



Em certo sentido, poderia ser dito que as escravizadas africanas que atravessaram o fogo, reverteram a logística e a subverteram. Ora, o escravizador buscava essa logisticalidade, buscava mas não podia capturar totalmente algo que havia sido produzido na captura, mas que também a precedia, como Robinson e Scott sugerem, convocando a captura a existir em todas as suas mortíferas forças reguladoras.

Podemos entender essa logisticalidade em dois registros, como eu sugeri: primeiro, pela famosa contenda de C. L. R. James que escravizadas fogem das plantações no Caribe – de que eram as escravizadas que tinham a capacidade e o saber de operar meia dúzia de línguas africanas e europeias nos inícios do caldeirão do mundo capitalismo–, eram as escravizadas que trabalhavam a nascente maquinaria capitalista do engenhos de açúcar e que operavam a logística do transporte para os barcos e por vezes nos barcos. Eram as escravizadas que trabalhavam em troca de moedas diferentes, mercadorias, e cálculos de futuro, com preços do mundo. As escravizadas também se ocupavam dos afazeres da casa, provendo cuidado, nutrição e atenção. Agora, como James rapidamente nos apontou, tudo isso ocorreu a despeito da ilimitada crueldade dos proprietários, como, por exemplo, ele detalha em seu capítulo sobre proprietários e os Jacobinos Negros<sup>14</sup>. Tudo isso também estava acontecendo nos séculos XVI e XVII numa época em que, como James observa, a maioria das nossas famílias na Itália e ao redor da Europa, como poderíamos dizer, “ainda apenas conheciam a torre do sino”.

14 JAMES, C. L. R. *The Black Jacobins: Toussaint L'Ouverture and the Saint Domingo Revolution*, éd. Vintage Books (New York, 1938/1989). Em português: *Os jacobinos negros: Toussaint L'Ouverture e a revolução de São Domingos*, trad. Afonso Teixeira Filho, éd. Boitempo (São Paulo, 2000).

Essa logisticalidade – o achado quântico, a hapticalidade, esse sentir sem superfície que machuca e ama – poderia também ser entendida como uma capacidade de recriar o princípio de Robison de incompletude e, de fato, de detectar e traduzir tal princípio de incompletude e ingovernabilidade, do não-regulado, da desordenação e da não-regrável, a sentirem essas coisas e sentir outros sentimentos, você sendo desfeita. Essa hapticalidade não seria nunca completamente escravizada, até mesmo quando a escravidão estadunidense se voltou para sua brutalidade taylorista<sup>15</sup> e pela criação de escravizadas com o crescimento do comércio do algodão e o capitalismo industrial no final do século XVIII. No entanto, mais importante, esta sobrevive como a base da tradição negra radical em poiesis<sup>16</sup> social radical, como diz Laura Harris. Esta sobrevive na e como a negridade.

Assim, as embarcadas e expedidas como carga<sup>17</sup>, as containerizadas, as acessadas do tráfico atlântico de escravizadas deram à luz à logística moderna, mas também conjuraram algo na quebra do confinamento massivo daquelas que viviam juntas pelo princípio da incompletude. E, apesar disso, é fundamentalmente

15 N. T.: O engenheiro estadunidense Frederick Taylor foi um dos responsáveis por condensar, em sua teoria, o que é chamado de administração científica da cadeia produtiva. Notadamente e, em linhas gerais, trata-se do monitoramento cronométrico da execução de tarefas na divisão e especialização da cadeia produtiva industrial para a obtenção de maior eficiência e rendimento na exploração da força produtiva das trabalhadoras.

16 N. T.: Na entrevista, Harney usa o termo poiesis que remete ao termo de origem grega poiesis, este que, por sua vez, se refere a "composição", "formação", "produção" e está também associada à noção de poética.

17 N. T.: O termo inglês utilizado é "*shipped*" que pode ser traduzido literalmente como "embarcadas". No entanto, a palavra traz consigo a noção de uma redução à condição de carga enviada, expedida e por isso optamos aqui por trazer a formulação descritiva "as embarcadas e expedidas como carga".

necessário posicionar hapticalidade contra o que Christina Sharpe, ao escrever recentemente sobre as naus de escravizadas e seu despertar, poderia chamar de sua “climática”, o pervasivo racismo anti-negro que essa fundação da logística moderna também lega ao mundo contemporâneo e que se perpetua atualmente.

**Niccolò e Mattia:** É realmente interessante o que você está escrevendo porque nessa perspectiva logística e contralogística basicamente nasceram ao mesmo tempo. Assim, gostaríamos de seguir essa linha genealógica que mantém juntas logística e contralogística, perguntando como essa relação foi evoluindo nos períodos históricos aos quais nós estivemos até agora nos referindo. Mais especificamente, como essa união foi se desenvolvendo durante a primeira “revolução industrial” e nos consecutivos primeiros estágios da globalização?

**Stefano:** Nós poderíamos iniciar o próximo capítulo da logística com Kant. Ele celebrenemente nos diz que devemos tratar os homens como fins e não como meios. É verdade. Isso está em todos os textos dos manuais de ética de negócios! Isso pode parecer, à primeira vista, correr em contra da história da logística, onde as pessoas parecem ser tratadas como meios para fins. De início, pessoas e coisas parecem estar sendo mobilizadas como meios para o fim de lucro por meio da guerra e conquista e por conseguinte a mobilização do tráfico atlântico de escravizadas e da colonização de povoamento<sup>18</sup> e para os fins do lucro por meio do capitalismo racial. A logística

18 N. T.: A expressão inglesa “*settler colonialism*” se refere a processos de colonização que tem como objetivo povoar as terras colonizadas por meio do assentamento de colonos. Por sua vez a palavra “*settlement*” pode ser traduzida por “assentamento” e “acampamento”, assim como “acordo”.

entrega humanas, animais, energia, materiais mundanos para um fim, para uma ponta, a ponta de produção. Mas isso inclui, crucialmente, a ponta de produção do colono, a produção do empreendedor, o banqueiro, o traficante de escravizadas, e o investidor. Essas figuras que menciono são produzidas como fins. Então, não é que Kant não quer dizer o que ele diz, o que a logística está em conflito com o que ele quer. É somente que o que ele entende é que: esse homem é um fim quando ele é esse tipo de figura, uma figura que põe a si-mesma como feita por si-mesma [*self-made*], autossuficiente e autodeterminada. Kant pode querer isso para todas as pessoas. No entanto, essa formulação, que busca esse homem senhor de si como fim, esse homem que saiu da tutela de alguém outro, esse tipo de “homem” requer a ascensão da logística. Porque a única maneira de criar esse tipo de homem enquanto fim – ou qualquer tipo já que esse homem é O Homem – é mobilizar e entregar recursos que permitem a essa *falsa e aliás delirante* reivindicação de independência parecer plausível, ao menos para esse homem e para homens como ele, tais como Kant. Esses meios são utilizados tão somente para um fim: a produção de lucro e do cisheteropatriarcado que sustenta e torna possível essa ilusão de um homem de autoria própria [*self-authored*] que pode declarar a si como um fim. Esse fim do homem é, em outras palavras, *uma degradação dos meios*. De fato, se me pedissem uma curta definição de logística, eu a chamaria de *a degradação geral dos meios*. É desse modo que Fred e eu entendemos a logística moderna. Outras histórias, outras maneiras de viver, podem nos sugerir que não ser capaz de ser um fim em si-mesma, aliás de cada existência plena em si-mesma, é de fato uma maneira de desabusar esse delírio de “si-mesma” e posicionar o self incompleto nas mãos

de outrem para uso, a serviço de, para o amor. Aqui, os meios são ampliados, enriquecidos, e entrelaçados uma à outra. Você pode ouvir ecos de Agambem em uso aqui; mas sejamos cautelosas em relação a isso. Nós teríamos de fazer algo por nosso camarada que ele não faria por si mesmo, tanto quanto Hegel não faria. Nós teríamos que trazê-lo para fora do mundo antigo do mestre e escrava, porque nós não estamos falando aqui de contrapor a logística com uma mutualidade de meios que permitiria a todas nós de uma individuação mais balanceada, como no mundo pré-clássico esquecido de Agamben. E, ainda mais importante, tudo o que nós temos historicamente desenvolvido na *fugitividade do uso* – a história no presente da logisticalidade e da hapticalidade –, tudo isso, Agamben escolheu não herdar pelo sua desconsideração voluntária da tradição radical negra. Nós precisamos apenas lembrar Fanon aqui, na diferença da relação colonial entre mestre e escrava, para ver que a quebra ou escape deve ser com reconhecimento (de um fim) nela mesma, com ambos sujeito e objeto e, certamente, nós deveríamos ler Fanon dizendo revolta e revolução são laboratórios de meios sem fins. Em outras palavras, quando Fred e eu falamos sobre hapticalidade, nós estamos falando de um materialismo por debaixo do materialismo, sub-materialismo, um materialismo *subcomum*, o que nossa amiga Denise Ferreira da Silva chama de diferença sem separabilidade. Nossa habilidade de estar no sentir uma à outra é histórica e mágica, dolorosa e linda. Esta emerge em suas formas mais fortes – de mil rios – no evento náutico, a primeira horrível logística dedicada ao fins do homem/Homem. Um evento que é a dispersão do evento, sua vertente sem costa. É uma maneira que se herda – ou pode se herdar –, um submaterialismo de

som, sentir, gosto, toque, incluindo a uma assustadora distância<sup>19</sup>. Esse é um materialismo que tendo negado um fim, imediatamente rejeita esse fim por meio desse meio assustador. Isso inclui o que Cedric Robinson chama de capacidade “de reaver coisas que presumidamente não mais existiam”. E se há uma teoria – como nos sentidos teóricos iniciais de Marx –, é uma teoria que de certo modo, escapa, sempre. Essa hapticalidade é a fugitiva chamada-e-resposta na face da logística, essa degradação dos meios de produzir o homem enquanto fim. Essa chamada-e-resposta e as *ring shout*<sup>20</sup> são os sonares da logísticalidade. É nossa revolução sem fim e, novamente, Robinson diz, a revolução é mágica porque esta deve ser impossível.

Reconhecidamente, isso cria um problema para os pensadores do Iluminismo que buscam a universalidade dos fins, incluindo alguns da Esquerda de hoje. Vemos esse problema de maneira mais evidente com Hegel e, mais sintomaticamente, em sua discussão do usufruto. Em *Filosofia do Direito*<sup>21</sup>, seguindo uma longa discussão sobre escravidão, na qual Hegel assevera que ambas, escravizadas e mestres deixarão de existir e se tornarão vontades independentes quando estas estejam historicamente prontas, Hegel se volta – sem um vínculo aparente – para as leis e costumes de usufruto. O uso da

19 N. T.: Em uma correspondência endereçada ao físico Max Born, datada a 3 de março de 1947, o físico Albert Einstein descreditava a hipótese do emaranhamento (quântico) postulado pela física de partículas descrevendo-a como “ações assustadoras a distância”. No entanto, inúmeros experimentos realizados ao longo das últimas décadas vêm comprovando a realidade do fenômeno descrito como entrelaçamento quântico como sendo uma propriedade da matéria.

20 N. T.: A Ring shout é uma dança circular ritual e tradicional cuja origem se encontra na África ocidental, feita por escravizadas e revivalista e na qual se forma uma círculo de dança em movimento contra horário em que gritos são frequentes.

21 HEGEL, G. W. F. *Filosofia do direito*. Éd. Unisinos (2010).

propriedade de outrem para produção e a ideia de aperfeiçoar a propriedade de outrem, a história do usufruto é para Hegel profundamente perturbadora. Ele diz que não pode haver duas vontades, dois possíveis proprietários, em uma propriedade. Não pode haver progresso, para Hegel, onde há proprietários usufrutuários e “nu-proprietários”<sup>22</sup>, como seguem sendo chamados, em Louisiana, por exemplo. A vontade deve prevalecer na propriedade. Aprimoramentos requerem que vontades domine ou, simplesmente, que a vontade nela-mesma, ou um homem como fim, domine por sobre nu-proprietários (ao menos antes que Hegel prossiga para outros fins). Hegel já estava em meio a uma era histórica onde a melhoria iria engolfar a todas as propriedades e a todas as pessoas. O autoaprimoramento e o aprimoramento da propriedade fundiam-se, para alguns, enquanto o regime severo de aprimoramento de outrem seria reivindicado como direitos de gestão destas auto-aperfeiçoadas. Tudo isso irá alcançar uma nova saliência com a gestão de qualidade total, *kaizen*<sup>23</sup> – definida como o aprimoramento contínuo de tudo, o tempo todo –, e a sociedade auditada e as instituições algorítmicas no fim do século XX, com a realização plena do capitalismo logístico. A “vontade usufrutuária” deve acelerar este processo para si-mesma e para o nu-proprietário, por meio da imposição da sua vontade tão plenamente quanto

22 N. T.: Em inglês “*naked owners*” em português, “nu-proprietária/o”. O termo se refere a quem possui a terra, mas não acede ao usufruto da propriedade.

23 N. T.: O termo japonês “*kaizen*” é utilizado para descrever a ideia de “aprimoramento contínuo”, “melhoria contínua”, “mudanças para melhor”. Começou a ser utilizado para descrever processos de gestão de negócios, engenharia, produção industrial, cadeia de suprimentos e logística, em diversas empresas do Japão após a Segunda Guerra Mundial. A ideia de aprimoramento contínuo, “*kaizen*” deve atravessar indistintamente todas os cargos e funções, todas os pontos das cadeias produtivas e visa reduzir desperdício, padronização de operações e aumentar o dinamismo da logística. Provém da junção das palavras japonesas “*kai*”, que pode ser traduzido como “mudança” e “*zen*” como “melhor”.

possível. O aprimoramento e o desenvolvimento exigem intervenção onde quer que o nu-proprietário se encontre. É aqui que Fred e eu vemos um torque chave na logística capitalista. Não é uma periodização límpida, como ambos vocês entenderam bem pela maneira como enunciam a sua pergunta, porque a tradição radical negra é a pausa não o ponto, a quebra na/da batida.

Ainda, porque é dito que não há mais nu-proprietárias, nenhuma proprietária com menos testamento, no tempo de Hegel, que a escrava africana, que é construída enquanto tal quando a propriedade é projetada sobre ela, quando a nudez da propriedade está posta, paradoxalmente, como a incapacidade radical para uma redundância brutal e necessária, propriedade própria, enquanto propriedade real, na medida em que ela não pode possuí-la, é como se ela fosse terra indígena – ao mesmo tempo terra e pessoa, duplamente inconscientes de sua própria nudez. O fim do Homem exige a subsunção daquilo que é visto (ou, mais precisamente, não visto) como vontade estiolada; a logística instancia essa subsunção como degradação de meios.

Decerto, na ausência da vontade da nu-proprietária, cuja “propriedade” se diz estar em pousio, que não chega a ter a possibilidade de se tornar um fim em si-mesma, tão mais total e viciosa será a sua penetração pela vontade de outro, para aprimoramento, para produtividade. Temos a confirmação da ascendência desta vontade usufrutuária com os primeiros testes da linha de montagem, ainda não nas oficinas, mas nas plantações de algodão. Muitos escreveram sobre as práticas de gestão moderna desenvolvidas e testadas inicialmente através do que é eufemisticamente chamado de gestão de plantações – a



gestão de campos de trabalho escravizado. Bill Cooke, da Universidade de York, que trabalha numa escola de administração e não recebe créditos suficientes, é um pioneiro aqui. Mas num novo livro importante, *The Half Has Never Been Told*<sup>24</sup>, de Edward Baptist, vemos as origens da união da gestão e da logística modernas. Esta nova linhagem, ensina-nos Baptista, foi desenvolvida em resposta à procura de algodão e à mudança de outras culturas escravizadas, como arroz, açúcar, índigo, etc. Agora, com novos lucros disponíveis para aqueles que poderiam abastecer a emergente indústria do vestuário, os proprietários de escravizados “inovaram”. Os escravizados eram formados em filas de colhedores que se seguiam por longas fileiras de algodoeiros. Anteriormente, os escravizados podiam trabalhar em grupos ou gangues em outros tipos de culturas, como arroz ou índigo, ou mesmo no trabalho árduo da cana-de-açúcar, dividindo o trabalho duro entre si para atender às demandas de um feitor e de um proprietário de escravizados. Agora tudo isso foi organizado pela gestão para medir e aumentar a produtividade através da logística desta linha. O melhor selecionador foi colocado primeiro para manter o ritmo. Cada escravizado individual era agora responsável por um peso cada vez maior de algodão. Ninguém poderia ajudar ninguém sob pena de tortura ou morte. Na verdade, ajudar o outro era punido com mais severidade do que pesar na própria sacola um caroço ou uma fruta. Desta forma, a produtividade individual poderia tornar-se um meio de medir e melhorar toda a linha e, assim, também ligar cada órgão de trabalho às métricas e, portanto, ao financiamento, aos empréstimos. Cada nu(não) proprietária de seu trabalho, já pertencente a outra, foi

24 BAPTIST, Edward. *The Half Has Never Been Told*, Basic Books (2016).

querida para melhoria por esta proprietária usufrutuária, e uma vez que esta nu-propriedade foi ela mesma já essencialmente negada, não havia fim até a morte para esse aprimoramento intencionado. A degradação dos meios alcançou o zero. A logística e a gestão da produção se tornaram uma. Nunca houve exemplo mais brutal da redução da logisticalidade à logística.

Marx vai tentar consertar isso, à sua maneira, assim como Frederick Douglass irá à sua. Eu nunca entendi por que o jovem Marx é considerado o humanista e o velho Marx menos. Sempre me pareceu o oposto. O jovem Marx aparenta estar pronto para explorar um materialismo *subcomum* sem o sujeito, tensionando em direção a uma sinestesia que não é possuída pelo Homem. O velho Marx novamente tem um sujeito da história, primeiro o capital e depois a sociedade de produtoras, deixando a Esquerda com a tarefa de uma logística melhor para esse sujeito coletivo, algo que podemos ver em debates recentes na esquerda sobre logística. Talvez isso seja o que Althusser, posteriormente, tentava emendar. Em todo o caso, a logística em breve se tornaria indistinguível da infraestrutura com a subida do capitalismo industrial nas costas da linha do algodão. Enquanto antes a infraestrutura, como uma vila ou sistemas hídricos imperiais, poderia ser para sustentar a vida, agora tornava-se evidente ser para seu aprimoramento. E a infraestrutura propriamente se tornaria nada menos que logística, nada se não meios degradados, até que esta alcançasse o que bem poderia ser a sua conclusão hoje na “resiliência”.

Mas Douglass, assim como o jovem Marx, haviam escondido algo para nós. Podemos encontrar isso, em

parte, em um livro recente muito bacana chamado *Ariel's Ecology*, de Monique Allewart, onde ela rastreia a dissolução na terra no mar, da pessoa na terra, floes, pássaros na biosfera da plantação. Aqui, as mais *nu-* das proprietárias, proprietárias nem mesmo da carne, ainda assim de torna ricos meios de vida uma para a outra e para nós – um tipo de decomposição e recomposição, uma hapticalidade térrea. No entanto, aqui nós também tomamos a cautela de que nós já somos, de que nós já podemos ser, um meio para um meio encoraja as predações do capital, tão sem valor são essas dissoluções.

**Niccolò e Mattia:** E então as fábricas chegam... A fascinante e original reconstrução histórica que está se erguendo das respostas que você está dando está oferecendo uma imagem total que junta a logística com muitos elementos que são geralmente analisados em perspectivas separadas. Continuando nossa senda histórica e a apoiando nas referências que você faz a Marx, alcançamos o verdadeiro coração da primeira revolução industrial e a conseqüente disseminação do sistema da fábrica. Como poderíamos ler o desenvolvimento da logística nesse contorno? Poderíamos afirmar que somente podemos entender totalmente o “sistema da fábrica” se fizermos seu arranjo desde o seu início em uma estrutura complexa e expandida de logística?

E então, você pensa que seria útil olhar W. E. B. Du Bois, que reivindicava que para entender totalmente a revolução industrial seria mais útil olhar para o oceano Atlântico do que para Manchester?

Para concluir, que tipo de “expressão” seria característica para a contralogística quando os recantos da produção se tornaram a “nova fábrica” ao redor da qual os novos centros urbanos começaram a se espalhar? Em outras palavras, se durante o tráfico atlântico de escravizadas a “expressão” da contralogística eram as escravizadas elas mesmas, quem representaria a “expressão” da contralogística depois da revolução industrial e como?

**Stefano:** Com a subida do “reino do algodão” e a revolução industrial, o advento da fábrica levanta a prospecção de dois tipos de “fluxo” vindo de encontro, como já estava acontecendo em Barbados, Haiti, Jamaica, e outros centros de logística em séculos precedentes. De um lado, se tem os fluxos de matéria-prima e, do outro, o fluxo da linha dentro da fábrica ou, em outras palavras, industrialização colonialista e capitalista. Isto é porque ambos vocês acertam ao falar na pergunta que fazem em Du Bois, porque olhar para Manchester é olhar para o Atlântico para então nunca mais olhar para Manchester da mesma maneira.

A integração desses dois fluxos em um “fluxo contínuo”, como Marx, ele mesmo, o chamou primeiramente, será, decerto, o trabalho de gestão de operações na metade do século vinte, amplamente dando lugar para os aprofundamentos da interdependência desse par. Em certa medida, o trabalho da logística permanece a gestão das relações entre as duas relações sociais em/da produção, em conjugação com as finanças, é evidente. O projeto “*Belt*

26 N. T.: Também conhecida como B&R, BRI ou *Belt and Road Initiative* (Iniciativa de Cinturão e Rodovias) é um empreendimento movido pela República Popular da China que busca a integração de Ásia, Europa e África por meio da construção de infraestruturas rodoviárias, ferroviárias e hidroviárias, de modo a facilitar e estimular transações comerciais e a circulação de produtos.

*and Road*<sup>26</sup> do governo chinês mostra como muito da relação se mantém e, talvez, e em relação ou debates em torno dos chineses e a questão do neocolonialismo, até mesmo o colonialismo de ocupação nos relembra a buscar por mudanças também.

Mas na revolução industrial os dois fluxos ainda não estão integrados – a despeito da dependência de uma para com a outra não intensificar o mercado mundial. Há, no entanto, uma quantidade de prefigurações dessa integração futura dos dois fluxos e da subordinação do trabalho a esses fluxos. E essas podem ser encontradas em abundância na tradição negra radical. Encontramos novamente um exemplo no trabalho de C. L. R. James, por exemplo. Ele remodela o barco de pesca à baleia de New England no *Moby Dick* de Melville como fábrica em *Renegades, Mariners, and Castaways*<sup>27</sup>. A própria cadeia de suprimentos e o processamento da fábrica se tornaram uma no barco. As baleias são capturadas e processadas a bordo. A tripulação multinacional foi jogada junta nessa linha, cada uma com uma tarefa especializada e a fábrica barco literalmente rastreia sua própria cadeia de suprimentos pelo oceano. Eu já falei antes de outras prefigurações de James – as plantações, cidade e docas caribenhas dos séculos XVI e XVII, como a primeira instância de um processo de produção e a primeira instância de trabalhadoras sendo plenamente inseridas em um mercado mundial. Do outro lado de nossa dialética, ou talvez em maneira oposicional a esse mercado mundial, encontramos um exemplo dessa logisticalidade emergente em um novo livro de Marisa Fuentes sobre mulheres escravizadas e fugitivas em Barbados, no século

27 JAMES, C. L. R. *Renegades, Mariners, and Castaways: The Story of Herman Melville and the World We Live In*, Dartmouth College Press (2001).

XVIII, *Dispossessed Lives*<sup>28</sup>. Ao tentar reconstruir a vida dessas mulheres, Fuentes aparenta ter pouco com o que trabalhar a exceção de ausências. Mulheres escapadas em Bridgetown realmente não tinham nenhum lugar para ir e o arquivos oficiais contêm apenas os fatos mais frios e cruéis e duros. Mulheres escravizadas, carregavam o maior de todos os fardos pelo fluxo das linhas que se encontravam nesse primevos *hubs* logísticos, tinham que inventar, se basear, conjurar e praticar sua logisticalidade, exercer com outras e com aquelas que amavam o segredo aberto de sua hapticalidade. Logo se tornou evidente em seu relato brilhante de que essas mulheres estavam todo dia construindo o seu próprio arquivo enquanto desapareciam no mercado ou “*down the gap*”. Como nos ensina Hilary Beckles, Barbados pode nos parecer pelo século XIX entre as mais pacificadas ilhas dos campos de trabalho escravizado, mas de fato, isto se dá porque estava entre as mais conspiradoras no Caribe, com um número total de conspirações e revoltas nas ilhas nos séculos XVI e XVII, obrigando pequenos e grandes proprietários de escravizadas a se unir e militarizar no que se tornaria o forte unificado de Barbado. Mas mesmo no “entre” desse forte, Fuentes nos mostra todos os atos de escapada, resistência, solidariedade. Essas mulheres produziram formas de comunicação e movimento apropriadas para a e apropriadoras da dureza da vigilância e topografia extremas. Elas manufaturaram um arquivo da garganta e da ponta do dedo, do relance e “olhar de desdém”<sup>29</sup>. A Ausência do arquivo oficial é precisamente a condição para a emergência desse arquivo fugitivo e

28 FUENTES, Marisa. *Dispossessed Lives Enslaved Women, Violence, and the Archive*, University of Pennsylvania Press (2016).

29 N. T.: A expressão utilizada no texto em inglês é “*cut eye*” que, em contextos caribenhos, significa um olhar de desdém.

rebelde. A ameaça desse arquivo de hapticalidade vem de que este não pode ser enclausurado, para lembrar o pensamento de Foucault, ou sequer poderá algum dia ser totalmente coletado. E a dolorosa beleza disso, a bela dor disso, é que o arquivo aparece sem advertências, hoje como outrora. É, como Nadia Ellis diz, negridade “em amplitude”, uma sabotagem da linha que a linha não percebe vir, como um festival tradicional dos malditos compartilhadores.<sup>30</sup>

Dentre essas prefigurações, no entanto, algo começa a emergir – algo que Du Bois nos ensinaria como ele veio a entender a linha de cor global. (Aqui, eu recomendo o incompatível trabalho de Nahum Chandler sobre Du Bois). Essas cadeias globais de suprimento e a maneira como são trabalhadas, mais especialmente pelo trabalho escravizado de africanas, pela tripulação, e pelo contrato do trabalho colonial, e produziu um novo tipo de coletividade que corre não somente ao longo dessas linhas, mas ao longo e através daquelas forjadas coletivamente na fuga dessas linhas – o arquivo das curvas, desvios, revisões e improvisações da logisticalidade. É isso o estar “em amplitude” de Nadia Ellis. E é evidente, ouvimos um eco de criminalidade na noção de estar na amplitude, incapturada, escapada. As linhas e as curvas significam que uma tal existência coletiva pode aparecer em qualquer lugar. Coletividade em amplitude, logisticalidade, produz os medos generalizados da negridade, do comunismo, de *queerness*. Estar em amplitude ao longo dessas linhas significa que “estas podem estar em qualquer lugar”. Ainda

30 Nota de revisão: No original, “a crop-over party of the accursed sharers”. “Crop Over” é um festival tradicional da colheita que começou em Barbados, tendo seus primórdios nas plantações de cana-de-açúcar durante a escravidão transatlântica.

em contra essas possibilidades dos inícios da fábrica também marcam um novo desenvolvimento assustador com o qual ainda temos que viver e contra o qual ainda temos que lutar.

Como mencionei, Fredeeu adotamos esse termo, “usufruto”, para falar sobre esse juntar, no fim do século dezoito, de dois tipos de aprimoramento – aprimoramento econômico e especialmente o aprimoramento da propriedade, incluindo a propriedade humana – e autoaprimoramento, especialmente, a queda por provar uma pode aperfeiçoar a si-mesma e, ao fazer isso, ser qualificada a supervisionar o aprimoramento da propriedade e de outras. A emergência desse “sujeito” autoaperfeiçoado, que precisa apenas a si-mesmo, para ser auto-autor, autossuficiente, é uma figura realmente genocida e geocida. Essa figura vem ameaçando desde o nascimento do colonialismo europeu, mas este se inicialmente guiado pela Cristandade antimourisca na época e hoje não autoaprimoramento, já que somente Deus pode aperfeiçoar alguém, embora isso não torne a figura menos brutal no seu caminho. Mas ele se apossa realmente com a combinação do aprimoramento na agricultura comercial e de plantação e dos aprimoramentos ideológicos do Iluminismo. E então ele se torna o dono da fábrica. Suas reivindicações de autossuficiência, de ser autoproduzido, são tão burlescas quanto perigosas e tanto quanto a ideia de que o forte colonial era soberano e autossuficiente. Evidentemente, ele se fiava à terra e às pessoas que construiu para continuamente se atacar a seus recursos. Assim, também, com o sujeito burguês, autoproduzido, autoaperfeiçoado – ele também requer massivos recursos para pronunciar a si-mesmo como autossuficiente, recursos que ele não poderá nunca reconhecer<sup>31</sup>. Para além do trabalho social reprodutivo de



mulheres, crianças e pessoas mais velhas, e serventes, ele requer cadeias de suprimentos e o trabalho nelas e a linha de montagem e todo o trabalho sobre isso, e atrás disso a exploração maciça da terra por sobre a qual esse sistema está baseado, monoculturas, destruição da biosfera, mineração etc. Este é o sujeito burguês “autossuficiente”, o empreendedor, e com sua “democratização”, como diz Angela Mitopolous, por meio do que Du Bois chama de despotismo democrático “ele e seus/suas” ainda nos confrontam com suas consequências genocidas e genocidas. Evidentemente, a proliferação desses sujeitos modernos expulsa daquelas que rejeitam a ideia de individualização ao redor de todo o globo. Desse modo, por todo o mundo, a situação está mais volátil do que nunca.

**Niccolò e Mattia:** Depois dessa ampla visão histórica, gostaríamos de concluir esse diálogo com algumas considerações mais relacionadas aos tempos presentes. Antes de mais nada, muitas autoras vêm propondo de datar a “revolução logística” nos 1950 ou 1960 do século XX. De acordo com os diversos insights que você vem no trazendo até agora, estamos problematizando de fato esse tipo de recorte estrito e preciso de temporalização. Ao invés, preferiríamos sublinhar as múltiplas proveniências histórias da logística, emoldurando-a como um processo de *longue durée* (de longa duração). Ou você pensa que considerar ponto histórico da virada da “revolução logística” é uma aproximação verdadeiramente produtiva como, por exemplo, a que Edna Bonacich e Jake Wilson adotam (em “Getting the Goods”<sup>32</sup>).

31 N. T.: No texto em inglês, “*acknowledge*”, que pode significar “reconhecer”, “assumir”, “aceitar”, “responsabilizar-se”.

32 BONACICH, Edna Bonacich e WILSON, Jake. “Getting the Goods: Ports, Labor, and the Logistics Revolution”, Cornell University Press (2008).

Em segundo lugar, o que é, de acordo com sua concepção, a relação contemporânea entre logística e contra-logística? Gostaríamos de ouvir a sua opinião sobre a atual dinâmica definida por essa relação de ambos o lado teórico e de uma perspectiva mais baseada (por essa última nos referimos aos diversos episódios de luta que se desenvolveram ao redor do mundo na última década em diversos hubs de logística).

Por último, mas não menos importante, ficaríamos felizes se você pudesse nos dar algumas perspectivas, dicas, ou possíveis tendências e desenvolvimentos que a logística poderia ganhar no futuro próximo, tanto como uma ferramenta para analisar o capitalismo global, quanto como um elemento político para apreender a possibilidade de um política alternativa.

**Stefano:** Vai aqui a citação de Marx um pouco mais completa e que eu sampleei agora há pouco. Ele diz: “A máquina de trabalho coletivo... se torna o mais perfeita quanto mais a totalidade do processo se torna contínua”<sup>33</sup>. Marx já estava aqui falando sobre o que chamaríamos depois de gestão de qualidade total e aprimoramento contínuo ou, em japonês, kaizen. A logística é tão velha quanto os circuitos de capital, Marx nos ensina, e esses circuitos, como eu sugeri, tomam forma no tráfico atlântico de escravizadas e colonialismo. Essa é a revolução logística. Mas é evidente, que algo de importante acontece depois da Segunda Guerra Mundial. E não é por causa do advento dos contêineres ou da Guerra do Vietnã, ou de alguma dessas manifestações. É, a meu ver, porque os

33 N. T.: Tradução nossa à partir da citação de Harney no texto em inglês: “*The collective working machine... becomes all the more perfect the more the whole process becomes a continuous one.*”

trabalhos internos do capital – o que Sandro Mezzadra e Brett Neilsen chamariam de “operações do capital” – essas mudanças internas de trabalho, a luta de classes no capitalismo racial muda no território. Em particular, gestão de operações, o estudo do movimento da linha de montagem, encontram e incorporam cadeias de suprimentos, de um lado, e clientes, do outro, em novas maneiras. Essa é a nova máquina de trabalho coletivo. Suprimentos, produção e consumo, tornam-se vinculados pela ciência capitalista de gestão integrada, pelo menos até certo ponto. Esse processo histórico culmina em kaizen. Agora, cada pessoa é individualmente responsável não somente pelo fluxo da linha de montagem – por onde quer que flua por meio de finanças, serviços, trabalho não remunerado, saúde pessoal –, mas também o aprimoramento contínuo dessa linha, independentemente de você estar formalmente empregada e ligada a essa linha por um contrato de trabalho. A métrica da economia é uma brutal e funciona porque a logística produz acesso e acesso insere a métrica em um círculo vicioso. Essa uma história da ciência da gestão, a busca ciente por acesso e aplicação da métrica por meio dos circuitos. Dito isto, ambos vocês estão corretos ao falar de muitas proveniências, com histórias diferentes, para falarmos sobre a logística como condiz a uma força central no capitalismo global. Em primeiro lugar e sobretudo, o trabalho de Deborah Cowen é de uma importância vital, assim como foi o trabalho fundacional de Edna Bonacich, não obstante, temos também o fascinante trabalho de Sérgio Bologna, de Sandro Mezzadra e Brett Neilsen, e vinculado a tudo isso, a relação entre logística e o algoritmo, e o trabalho inovador de Ned Rossiter, Tiziana Terranova e Matteo Pasquinelli, para citar três teóricas que têm sido de importância para mim. Acho também que

deveríamos ser gratas ao trabalho sobre infraestrutura, como o de Abdoumalik-Simone e outras. E há um trabalho muito bom sobre contralogística da Oakland Public School, de Alberto Toscano, como sempre, e muito mais. E não esqueçamos o trabalho que vocês duas estão fazendo! Para mim, não é menos importante fazer uma distinção entre contralogística e o que Fred e eu chamamos de logística. A contralogística é uma estratégia vital, tão vital como a greve ou os movimentos nas ruas, tão vital como resistência e oposição permanecem sendo a própria possibilidade de vida nesta terra. No entanto, por vezes, a contralogística confronta a logística tal como se o Estado tivesse sido (e ainda é) confrontado: enfrentando o que parecem ser duas escolhas, assumir o comando da logística ou aboli-la (ou a maior parte desta).

Logisticalidade é outra coisa e, portanto, não se confronta com essa escolha. O termo logisticalidade, usamos para sugerir que temos a capacidade de antecipar e superar a logística. Ou o termo (e o termo não importa, apenas o conceito) pode nos ajudar a inverter a nossa visão e a nossa prática. Nós sugerimos que a nossa logisticalidade é anterior, como Mario Tronti poderia ter dito, e que as nossas habilidades de movermo-nos umas às outras e de aceder a cada uma, o nosso movimento por meio de e dentro de cada uma de nós e dentro e com a terra, vem em primeiro lugar. Deste ponto de vista, a logística persegue a nossa capacidade, mas há algo mais. A logística precisa nos “endireitar”<sup>34</sup> para passar e de fato quando isso acontece, somos nós quem passamos, como se estivéssemos endireitadas, tornadas próprias pela logística, tornadas conduítes apropriados, intensificadores, estimuladoras da logística. Nosso endireitamento é a nossa degradação, a redução de nossos meios para os fins do Homem. A

logisticalidade sugere que não começamos na forma endireitada (penso aqui no uso que Deborah Cowen faz da teoria queer), nem consentimos em terminar aí. Não começamos deixando a logística passar por nós nem temos que terminar como pessoas que passam. Poderíamos até dizer que a logística quer tornar-nos brancos e héteros, fazer-nos aspirar a ser homens, mesmo tendo que nos negar isso em nome do Homem. O que Fred e eu queremos dizer com endireitar, passar-se por, nas condições do capitalismo logístico é o seguinte: a logística degrada todas as maneiras em que nos movemos sem posição, todas as curvas, desvios e inversões, em favor da “eficiência” do fluir-através. Erra a maior parte da nossa capacidade de sermos meio umas para as outras, ou suprime brutalmente todas essas capacidades, passando diretamente através de nós. (É por isso que o único que toda pessoa branca precisa fazer é somente atravessar uma sala para fuder alguma coisa. Logística, a ciência da branquitude, instrui como eles atravessam e ocupam o espaço. Mas eles não podem nunca estragar tudo completamente – a menos que destruam a Terra – porque eles dependem de nossas capacidades, desta logisticalidade, destes meios sem fins, dos meios não apenas em si mesmos, mas para si-mesmos). Esses meios são radicalmente abertos, nós que os abraçamos estamos radicalmente abertas a cada uma nesta logisticalidade, em nossa hapticalidade, em nossa incompletude. E, evidentemente, a logística explora isto em sua maneira degradada, limitada e, não por isso menos, destrutiva.

34 N. T.: No texto em inglês, “*straighten*”, que significa “esticar”, “endireitar” e que aparece também como referência à palavra “*straight*”, “reto”, que é utilizada para descrever pessoas heterossexuadas. A logística quer fazer de nós heterossexuais.

Mas e se não passarmos por, não endireitarmos? Isto seria uma espécie de contralogística, mas também seria “um retorno a quem seremos” e, portanto, algo mais do que contra-, algo mais próximo da logisticalidade, de nossas inestimáveis prévias e contínuas dívida e enriquecimento subcomuns. Na literatura estadunidense (e na latino-americana e caribenha), a figura da pessoa que se passa por é uma figura trágica bem conhecida. A figura é tida como branca pela sociedade, mas vem de uma família e comunidade negra (ou nativa ou aborígine), que a personagem esconde para obter vantagens sociais. Mas o capitalismo logístico levanta uma questão: e se todos estivermos nos passando por? E se nenhum de nós for direita até ser endireitado? E se dermos início a algo monstruoso para a logística? E se, em nossa logisticalidade, em nossos ricos meios de curvar, desviar e revisar, aparecermos sendo opacas, impenetráveis? E se aparecermos para a logística como monstruosamente disformes, intangíveis, densas e lentas! Aí, em um certo sentido, o capitalismo logístico é a contralogística. O capitalismo logístico deve contrapor esta ameaça, encontrar uma forma de passar-se através de nós, de nos endireitar, de nos acessar. Fred e eu temos escrito sobre o assassinato de pessoas negras pela polícia tendo isto parcialmente em mente – a maneira como as pessoas negras violam a exigência de acesso total e imediato da polícia – e a violam a priori por causa da ordem supremacista branca que postula que as pessoas negras simultaneamente tanto como incognoscível quanto sem um interior que pudesse então ser tornado transparente. Michael Brown, assassinado pela polícia nos Estados Unidos em 2013 perto de St. Louis, na cidade de Ferguson, foi descrito por seu assassino, o agente policial, como aparentando a um monstro.

Agora, para nós a pergunta vira, com o acesso forçado por sobre nós pelo capitalismo logístico, brutalmente exigido com o trabalho, ou com a bala, ou com a violência sexual, como mantemos e cultivamos nossa hapticalidade? O que significa dizer, como permanecemos radicalmente abertas em meio à guerra travada pelo capitalismo logístico contra nós, uma guerra que exige, das maneiras mais sociopatas, o acesso total a nós? Esta me parece ser a nossa tarefa – encontrar caminhos pelos quais possamos permanecer abertas umas às outras, permitir a nossos meios explorar todo o entrelaçado pleno de nossas vidas conjuntas e todo o nosso pleno emaranhado desse amor, dor e alegria umas com as outras na e da Terra. Temos de encontrar o que o meu amigo Manolo Callahan chama de novos hábitos assembleísticos que não sejam os da linha logística, da linha de montagem logística.

Apesar da parte final da pergunta de vocês ser importante, eu talvez não seja a melhor pessoa para prever a forma que as novas confrontações com o capitalismo logístico terão. Eu daria uma olhada no teóricos que estão realmente no corpo-a-corpo com o algoritmo, como Luciana Parisi e aquelas que mencionei: Tiziana Terranova, Matteo Pasquinelli, Ned Rossiter. E, ao mesmo tempo, eu tenho aprendido de uma nova geração de estudiosas na tradição radical negra, como Terrion Williamson, Alvaro Reyes, Che Gossett, Dhanveer Brar, and Fumi Okiji. O que eu vou repetir é algo que escutei recentemente Judith Butler dizer: talvez seja o momento de retornar ao jovem Marx, aos seus interesses nos sentidos como teóricos. Relembrem que uma outra palavra para nossos meios pode ser nossos sentidos. Tradicionalmente, nossos sentidos supostamente entregavam alguma coisa, a transmitiam, logicamente

como era, a nossos cérebros. Muitos debates seguem. Mas o que Marx sugere, nesse momento “inicial”, é algo que talvez possamos posicionar contra a sua previsão de uma qualidade total de gestão e melhoria contínua. E se pudéssemos redescobrir um materialismo igual à confrontação com o capitalismo logístico – seria isso um materialismo dos sentidos teóricos, um desenvolvimento de nossos meios enquanto fins em si mesmos? Poderia, esse desenvolvimento teórico ser m acesso aberto radical que, ao mesmo tempo, retira suas relações com os fins, recusa a fortalecer, a passar? Poderia, a hapticidade da tradição radical negra que antecipou Marx ser já essa teoria e prática? Poderíamos, nós, uma greve geral contra o capitalismo logístico por meio da auto-organização radical, organização coletiva de nossos sentidos, uma comuna dos sentidos com o que Manolo Callahan chama de novos hábitos assembleísticos? Esse seria um hábito renovado de assembleia dos meios, necessária por todos os meios, nossa háptica, subnáutica, assembleia.









Uma edição Elemental e Matéria Crítica Apoio Kunsthochschule für Medien Köln  
Tradução Arnílcar Packer Revisão Hílário M. S. Zeferino e Vinícius da Silva  
Design Diego Cruz



Apoio



Realização



MINISTÉRIO DA  
CULTURA



Este caderno foi produzido pelo programa  
"Matéria Crítica para Massa Crítica", para CASA-ESCOLA,  
projeto pedagógico da Casa do Povo, em 2023.

