

Estudos de logística crítica - um Manifesto



Por **INTO THE BOX***

A logística não é apenas técnica, mas a própria constituição material da globalização — onde o capital se faz espaço e o trabalho descobre seu poder estratégico de interrupção

“A natureza do capital pressupõe que ele percorra as diferentes fases da circulação não como ocorre no pensamento, onde um conceito se transforma em outro à velocidade da mente, em nenhum tempo, mas como situações separadas no tempo. Ele deve permanecer por um tempo como crisálida antes de poder alçar voo como borboleta. As condições de produção do capital, derivadas da natureza, se contradizem entre si” (Karl Marx, *Grundrisse, Caderno V - O Capital (Circulação e Criação de Valor)*).

Antes de poder voar livre como uma borboleta, o capital financeirizado contemporâneo ainda precisa passar pelo estágio de crisálida. Esse estágio peculiar pertence hoje à logística, cujo vasto oceano de operações se move em velocidades inéditas e com uma extensão planetária.

A logística é a forma de inteligência estratégica que coordena a harmonização entre produção, circulação e consumo no capitalismo global, supervisionando sua reprodução e atuando como força motriz da crescente aceleração que caracteriza os processos de circulação - cada vez mais hegemônicos sobre o conjunto do processo.

A fantasia geográfica da logística concebe o mundo como um sistema de fluxo contínuo, uma cartografia de fluxos sustentada por complexas redes infraestruturais. O encontro/choque entre correntes de dinheiro e de trabalho produz, nessa direção, uma geografia variada e irregular da circulação de mercadorias que navegam sobre toda a superfície da Terra. Essas correntes são comandadas por impulsos logísticos que as canalizam em corredores e canais, regulando suas frequências.

A logística transforma o que é sólido em matéria líquida, tratando mercadorias e dados como gases no interior de um sistema de tubulação [\[1\]](#) (*pipeline*) que deve fluir sob pressão constantemente controlada.

A logística expressa, portanto, um poder específico de coordenação dos fluxos, coreografando o circo das mercadorias. Esse imaginário logístico, contudo, é continuamente interrompido por atritos, lutas e conflitos, revelando perspectivas radicalmente diferentes que desmontam as metáforas de um mundo plano e líquido.

Embora a logística dite o ritmo do capitalismo contemporâneo, seus movimentos são pontualmente contingentes e contestados. Além disso, quanto mais a orquestra logística acelera seus fluxos de mercadorias, mais aumenta o poder de interrupção desses mesmos fluxos.

A logística é, portanto, uma realidade multifacetada - um prisma que contém muitos mundos. Entremos, então, nesta caixa-preta...

a terra é redonda

Logística é crise

Cada período histórico do capitalismo é marcado pela emergência de formas de produção e de poder que tendem a se integrar de modo hegemônico às que as precederam – dentro de sequências imprevisíveis, por caminhos não lineares e cheios de retornos. Quando essas formas hegemônicas entram em crise, procura-se compensar a crise produtiva através da intervenção sobre as geografias (isto é, sobre as formas de poder) da circulação de mercadorias e capitais.

Hoje, assistimos a uma aceleração desses processos. Não é por acaso que, após o colapso financeiro de 2007-2008, a logística emergiu progressivamente, tanto no debate gerencial quanto nos conflitos globais, como vetor crucial. A logística é, de fato, a tentativa desesperada de vender mercadorias impondo uma estrutura à circulação – uma tentativa de solução para a crise dos ciclos capitalistas.

Uma crítica à logística deve necessariamente passar pela análise de suas tramas discursivas e analíticas. Nascida nos mundos colonial, escravista e militar – para organizar, controlar e regular o movimento e suas pausas –, a logística conforma-se, a partir do século XIX, como uma matriz específica de racionalidade: uma lógica logística que mistura essas experiências históricas em um único paradigma de eficiência, velocidade e confiabilidade. É nesse contexto que se revelam os entrelaçamentos entre logística, finanças e formas de governo – tão evidentes no presente global.

No século XX, pode-se falar de uma verdadeira ideologia logística, que representa o mundo como um espaço liso e sem atritos. Ou melhor: a ideologia logística é um instrumento para polir e eliminar as rupturas – sejam elas conflitos trabalhistas, obstáculos naturais ou eventos bélicos. Com o avanço do toyotismo, o *“just in time and to the point”* torna-se a lógica omnicomprensiva que sustenta a visão de um mundo sem conflitos. Uma ideologia que se arma para ser acreditada.

Logística é produção de espaço

A logística nasce com a revolução espacial da modernidade, como um conjunto de técnicas, saberes e práticas para se adaptar à nova dimensão aberta sobre espaços continentais e oceânicos. Está indissoluvelmente ligada à imposição e dissolução das lógicas elementares de produção do espaço aquático e terrestre – ou, mais precisamente, é o ponto de inflexão em que se desenvolve uma lógica terracórea, que de necessidade adaptativa transforma-se em lógica de produção do espaço.

A logística é, assim, simbiótica à construção histórica do “global”, com seus limiares e seu constante e inacabado vir-a-ser. Apresenta-se como a “constituição material” dos processos de globalização: fundindo-se às novas dimensões do ar e da rede, refinando-se como produtora de espacialidades parcialmente independentes das formas estatais e urbanas, e definindo novos ordenamentos jurídicos e interesses.

Esse movimento reescreve a superfície terrestre, cobrindo-a de veios e passagens que gerem fluxos – efeitos, e não causas –, sempre delimitados por uma proliferação de fronteiras que canalizam, regulam ou contêm os movimentos logísticos.

O capital é tempo que consegue se apresentar como espaço – um contínuo redesenhar das estruturas temporais por meio de seus movimentos espaciais. É o comando do tempo social que visa eliminar os intervalos entre produção e consumo, realizando o valor imediatamente no lucro. Nesse sentido, as infraestruturas logísticas são, de fato, suportes temporais para a supressão dessa sequência.

A logística também busca sincronizar um tempo global, ditando o ritmo do trabalho num coro cuidadosamente regido, mas se choca constantemente com a diversidade de condições sociais, subjetivas e políticas que encontra ao redor do mundo.

Logística é história do nosso presente

A logística é hoje o terreno sobre o qual se estratificam múltiplas heranças históricas. Uma genealogia logística encontra

suas raízes nas transformações do comércio e dos sistemas produtivos, nas mudanças das formas militares e de poder, e nas contracondutas do capital diante dos processos de insubordinação. A logística é feita de diferentes tipos e estratégias, mas não é uma novidade dos últimos decênios — articula-se desde os primórdios da modernidade.

A chamada revolução logística dos anos 1950 e 1960 marcou uma passagem fundamental na reorganização dos processos produtivos, definindo um “limiar histórico” que transformou não apenas o modo de produção capitalista, mas também os diversos vetores temporais que compõem a genealogia logística. Uma sincronização dos tempos históricos que liga a história da logística à sua operacionalidade atual.

Sair do presentismo e adotar uma análise de *longue durée* permite superar uma visão centrada na contemporaneidade – que arrisca achatar o conceito e cair na armadilha da ideologia logística, a qual apresenta o estado atual das coisas como um longo presente sem alternativas. A força de um “olhar logístico” está também em extrair dele uma visão processual da “história global”, escapando da amnésia histórico-política tão útil ao projeto neoliberal.

Uma das origens da logística moderna pode ser identificada no controle das resistências ao transporte da “mercadoria humana” nas rotas escravistas, nas quais os escravizados eram dessubjetivados e ressujeitados – arrancados da África e reintroduzidos nas plantações. Durante séculos, os portos foram os principais lugares de conflito e revolta. O transporte de mercadorias foi também o setor onde se criaram combinações impensáveis de composições de classe entre a Ásia e a América do Sul.

Os estivadores norte-americanos foram o primeiro terreno de organização do trabalho negro no início do século XX. A partir desses episódios, podemos interpretar a revolução logística do pós-guerra não como um simples avanço técnico, mas como uma contra-revolução: uma operação destinada a desmontar o poder operário da grande fábrica fordista, fragmentar o trabalho vivo em escala transnacional e neutralizar as formas de poder popular acumuladas nas lutas anticoloniais e anti-imperialistas.

A “(contra)revolução logística”, portanto, não é mera inovação técnica, mas resposta política à insubordinação operária e aos processos de descolonização. Ela antecipa e materializa a era neoliberal. Não por acaso, a indústria logística é hoje palco de inúmeros conflitos trabalhistas – greves de armazém, bloqueios de portos, sabotagens – dentro de um novo paradigma de lutas centradas na circulação.

Logística é política

Compreendida como plano de infraestruturas físicas e imateriais da circulação, a logística antecede – ou, ao menos, constitui o pressuposto – da soberania territorial. Construir um espaço logístico, longe de ser um empreendimento técnico neutro, implica uma racionalidade e um desenho políticos. Isso foi verdade tanto na formação de Estados e Impérios quanto em arranjos políticos recentes, como a União Europeia.

Na reconfiguração contemporânea das soberanias, a logística redefine-se em escala planetária como uma forma política em si mesma. O poder se desloca para os canais de interconexão, os corredores de circulação, os espaços logísticos globais. Trata-se de um poder que oscila entre processos de institucionalização e de movimento, em uma relação nunca fixada entre poder político e poder social.

A logística é, assim, uma forma de poder extraestatal e dinâmica, que não responde a uma soberania pré-determinada, podendo se infiltrar ou se retrair conforme as necessidades em diferentes territorialidades. A logística é, portanto, uma política, faz política, e fala do político.

Apesar do imaginário dominante sugerir cadeias automatizadas, a logística é um setor que emprega milhões de trabalhadores em escala global. Dentro das cadeias produtivas contemporâneas, ela conecta e multiplica formas e regimes de trabalho distantes e desiguais, por meio de tecnologias e sistemas de transporte em constante evolução.

a terra é redonda

Nela coexistem formas de trabalho semiescravo e hipertecnológico, trabalho direto sob o comando clássico da linha de montagem e trabalho mediado por aplicativos e algoritmos. A logística é, portanto, um laboratório de novas técnicas gerenciais e, ao mesmo tempo, um campo de experimentação do conflito social, com o surgimento de novas formas de sindicalização, sabotagem, organização comunitária, composição e subjetivação autônoma dos trabalhadores.

A logística se move entre a fragmentação e a conexão da força de trabalho – divide, mas também cria possibilidades inéditas de confluência global entre trabalhadores, desconectando-os, mas aumentando seu poder estratégico dentro das *supply chains*.

Logística é produção

Historicamente, a logística aparece como domínio intermediário no processo produtivo – o momento marxiano da circulação, a engrenagem entre produção e consumo. Transporte, movimentação e armazenagem são atividades em que o capital investe para reduzir os custos de circulação. A externalização, a intensificação dos fluxos e sua aceleração por novas tecnologias fragmentaram processos produtivos, buscando minimizar custos trabalhistas e intensificar a exploração.

Hoje, contudo, a logística tende a transcender o status de simples setor, tornando-se infraestrutura e lógica organizacional de todo o ciclo capitalista. Com a “contra-revolução logística”, a circulação é organizada em escala capitalista – não mais apenas mercantil. O capital investido apaga as fronteiras entre produção, circulação e consumo. Vivemos, assim, em um modo de produção a tração logística, no qual a distribuição (*retail revolution*) dita os padrões produtivos e os ritmos do trabalho.

A logística “acrescenta valor” e “realiza lucro”. O problema do valor pode ser lido como redução dos custos do trabalho, ou seja, de como a logística se torna – com relação ao trabalho social, realizado em escala global – um instrumento de redução dos custos do trabalho socialmente necessário à reprodução da força de trabalho, o que, por sua vez, significa aumento da extração de mais-valia.

Essa transformação logística faz com que a produção saia de seus locais tradicionais, invadindo as esferas da circulação e da reprodução. Assim, quando o “excesso” de reivindicações sociais (em termos de direitos, salários, bem-estar) faz ruir o modelo da fábrica – e, com ele, uma forma específica de Estado –, ocorre um contragolpe: a produção, ou melhor, sua forma industrializada, invade e molda o social.

Desse modo, as distinções entre os âmbitos produtivo, reprodutivo, distributivo e de consumo tornam-se cada vez mais elusivas. Mas, como já dito, estamos diante de uma passagem problemática – criogênica, no sentido de que a crise é o elemento vital e constitutivo desse processo.

Logística é tecnologia

O papel central que o consumo adquiriu na sociedade contemporânea é, entre outras coisas, fruto de uma reestruturação tecnológica. O paradigma em rede substitui a lógica da concentração pela da distribuição; o poder da técnica “quente” é substituído pelo da tecnologia “fria” da informação; à física nuclear sucede a “metafísica” cibernética; ao horizonte histórico do mundo fabril sucede o horizonte informacional.

O “modo de produção de tração logística” encontra na chamada Quarta Revolução Industrial seu emblema: não apenas a hiperconexão digital da Internet, mas também os processos e formas de digitalização, automação, *e-commerce*, *gig economy* e capitalismo de plataforma. Tudo isso representa a condensação atual de uma genealogia longa – a expansão intensiva e extensiva do capital em direção a uma produção comandada logisticamente.

Essas formas cintilantes, contudo, coexistem com arcaísmos brutais na exploração do trabalho, mostrando mais uma vez a não linearidade do desenvolvimento capitalista. A tecnologia encarna a relação social sem ser apenas técnica, e a técnica

a terra é redonda

não é mero instrumento – é condensação do comando sobre o trabalho.

A logística, portanto, implica e produz a incorporação do saber técnico. As máquinas trabalham dentro de uma relação social: como capital fixo, fruto de saberes expropriados ao trabalho vivo, são a própria expressão do comando sobre o trabalho. Mas é justamente na possibilidade de reapropriação desse capital fixo que se delineia um campo de libertação possível.

A logística não é apenas um paradigma específico – é também uma lente para tornar visíveis fluxos, canais, nós, pontos de ruptura e articulações frequentemente invisíveis ou ocultos, como dados de uma “caixa-preta”.

Adotar um “olhar logístico” significa construir uma ontologia do presente a partir dos movimentos e resistências dos sujeitos que se constituem dentro desses fluxos. Num mundo em que a mobilidade se tornou o paradigma dominante de articulação, a logística torna-se campo de disputa entre perspectivas distintas: entre o governo da mobilidade e as linhas de fuga, entre os movimentos do capital e a autonomia do trabalho.

Mas é preciso ser claro: não se trata de transformar a logística numa nova metáfora totalizante do capitalismo, nem de reduzi-la a uma lógica unificada. Ela é uma lente importante para observar dinâmicas cruciais – mas é igualmente necessário olhar para fora dela, para os mundos produtivos e vitais que operam segundo outras racionalidades.

Dar centralidade aos momentos de encontro e atrito entre a racionalidade logística e essas múltiplas formas de vida é fundamental não apenas politicamente (pelos conflitos que daí emergem), mas também teoricamente – para evitar confirmar a imagem de autossuficiência e autorreferencialidade que a própria logística tende a produzir por meio da continuidade de suas operações.

O caráter múltiplo da logística exige, para compreendê-la, um método coletivo e transdisciplinar – um método que não se limite ao presente, mas que percorra suas camadas históricas e revele suas linhas potenciais de ruptura.

Propõe-se, assim, um olhar político, que desloque a questão do como para o por quê: da fenomenologia para a hermenêutica da logística; da descrição de seu funcionamento para uma discussão sobre sua politicidade – no comando sobre o trabalho, na construção dos espaços urbanos, na produção de subjetividades.

Se a logística é a “constituição material da globalização”, trata-se de mostrar os conflitos e campos de tensão nos quais ela se produz.

Já que em nossa abordagem a logística representa um campo que permite articular estrutura e subjetividade, é necessário unir etnografia – como saber situado, profundo, ancorado no terreno – e abstração teórica capaz de investigar o global.

Ao pluralismo metodológico deve se somar uma “transescalaridade”: um olhar que não apenas distinga, mas também conecte e compreenda a continuidade, como por exemplo, o deslocamento de um pacote no interior do armazém, o armazém no contexto urbano, a cidade nas redes continentais e estas nas cadeias globais de suprimento (*global supply chains*) — e vice-versa.

***Into The Box** é um coletivo de pesquisas italiano.

Tradução: **Gabriel Teles & Livia de Tommasi.**

Nota dos tradutores

[1] A expressão *pipeline*, presente no original italiano, não possui equivalente direto em português que mantenha simultaneamente sua dimensão técnica e metafórica. Em inglês e italiano, *pipeline* designa tanto infraestruturas de tubulação (oleodutos, gasodutos etc.) quanto, por extensão, sistemas contínuos de canalização de fluxos – materiais, informacionais ou processuais. Optou-se aqui por traduzir *pipeline* como “**sistema de tubulação**”, buscando preservar essa dupla dimensão: a imagem de um circuito fechado que canaliza e pressuriza fluxos, e a lógica organizativa típica da logística contemporânea, que transforma mercadorias e dados em elementos destinados a circular de modo contínuo, controlado e previsível. A tradução busca, portanto, manter o caráter metafórico e estrutural do termo, evitando especificações excessivamente técnicas como “oleoduto” ou “gasoduto”, que restringiriam o sentido original.

A Terra é Redonda existe graças aos nossos leitores e apoiadores.

Ajude-nos a manter esta ideia.

CONTRIBUA