

Logística: entre a morte e a vida



COWEN, Deborah. *The deadly life of logistics: mapping violence in global trade*. Minneapolis; London: University of Minnesota Press, 2014.

Igor Venceslau

✉ igorvenceslau@usp.br

Logística se tornou um dos motes das empresas, dos Estados, da mídia e da academia neste início do século XXI. Mais do que uma simples palavra, é uma sofisticada atividade militar exaltada por nomes como Alexandre, o Grande e Napoleão. Após a Segunda Guerra Mundial, toda a racionalidade que envolve o cálculo do movimento e dos suprimentos foi incorporada ao mundo dos negócios, emergindo aí uma forma de circulação instrumentalizada por refinadas estratégias organizacionais e meios materiais eficientes (CASTILLO, 2011), até ser considerada como um dos setores estratégicos das corporações e dos Estados (MONIÉ, 2011). Em 1986, dois trabalhos exemplificam uma controvérsia entre os que defendem que o mundo passou por várias revoluções logísticas ao longo dos séculos, como Anderson (1986), e aqueles que ressaltam a sua atualidade como uma característica do atual período da globalização, como Dicken (1986).

Outra controvérsia passou a ser discutida nos anais recentes dos estudos de logística pela Geografia: a aparente divisão entre o “militar” e o “civil”. É o que discute a geógrafa Deborah Cowen no livro *The Deadly Life of Logistics: mapping violence in global trade*¹, publicado em 2014, ainda sem tradução para o português. Cowen é professora da University of Toronto, Canadá, onde ministra aulas de geografia urbana e planejamento. Sua pesquisa é direcionada, principalmente, para os seguintes temas: espaço e política; cidade e cotidiano; militarismo, violência e segurança; logística. Possui vasta publicação recente onde relaciona os temas

1 Em português, o título pode ser traduzido para “A vida mortal da logística: mapeando a violência no comércio global”.

anteriores, especialmente a violência associada à logística global e suas implicações para a cidadania. Dentre os outros livros da autora, destaca-se *Military Workfare: the soldier and social citizenship in Canada*, publicado em 2008.

O livro *The Deadly Life of Logistics* é o resultado de vários anos de pesquisa e diálogo com autores da área. Está estruturado em cinco partes, além da introdução e da conclusão, e contém ainda notas, bibliografia variada e atualizada e um vasto índice de termos utilizados no texto. Os capítulos são sempre iniciados por alguma constatação empírica, geralmente sintetizada num quadro ou diagrama, e aos poucos apresentam problematizações teóricas, até que a autora explicita suas considerações e proposições ao final dos capítulos. É notória a diversidade de figuras — incluindo quadros, tabelas, gráficos, mapas, fotografias, diagramas, charges etc. — mobilizadas pela autora para melhor apresentar dados quanti e qualitativos e causar no leitor certa inquietação. Esse vasto conjunto iconográfico também conecta o leitor a outras referências sobre os temas abordados.

A problemática central do livro pode ser sintetizada na seguinte questão: como a gestão aparentemente banal e tecnocrática do movimento das coisas no/pelo/através do espaço tem se tornado uma força poderosa da guerra e do comércio? O livro explora como a arte e a ciência da logística continua a transformar a geografia da produção, da distribuição e da segurança, bem como as relações políticas do mundo, incluindo as práticas de cidadania. Quatro argumentos principais estão diluídos ao longo dos capítulos e compõem a estrutura principal da argumentação da autora. Logo na introdução é questionada a distinção entre “civil” e “militar”, não somente em relação à logística, mas nas análises sociais em geral. O texto está repleto de exemplos de como essa distinção é precária, tanto para analisar a passagem de uma logística militar para uma logística empresarial após a Segunda Guerra Mundial, quanto na atual imbricação das corporações “civis” com as organizações “militares”. O segundo argumento versa sobre as formas de conhecimento e cálculo que, ao se apresentarem puramente como racionalidade técnica são, de fato, profundamente políticas. A profissionalização e a expertise que rondam o mundo da logística compõem um universo maior de projetos e intenções de agentes que mantêm seu poder por meio da circulação. O terceiro argumento está intimamente relacionado com os anteriores, e a autora elabora questionamentos sobre violência e cálculo especificamente interrogando as fronteiras móveis entre os domínios “civil” e “militar” — mas essas fronteiras não são somente legais e conceituais, são também geográficas. Cowen analisa como o desenho das fronteiras dos Estados modernos até as recentes *supply chains*² estão

2 Cadeias de suprimento.

inteiramente relacionados com a guerra e o comércio. Por fim, e não menos importante, a autora argumenta a favor de um engajamento *queer* com a logística. Dessa perspectiva, questiona como a moderna logística diferencia e ameaça grupos minoritários, seus recursos e suas vidas cotidianas. Indaga e apresenta como a logística tece uma intrínseca relação com temas como exploração, opressão, racismo, machismo e imperialismo no mundo contemporâneo.

No primeiro capítulo, a autora trata da revolução em logística, que teria se dado após a Segunda Guerra Mundial, com a sua incorporação ao mundo dos negócios. A institucionalização da chamada *business logistics* é problematizada num contexto de Guerra Fria e da prevalência do cálculo e dos modelos matemáticos nas ciências sociais, mas também do avanço da globalização e da separação entre sede e fábrica de empresas industriais. O segundo capítulo explora o papel da logística na transformação de um arranjo mundial centrado em fronteiras nacionais para outro cujo imperativo são os fluxos globais e o surgimento dos serviços de segurança das cadeias de suprimento. A autora nomeia as instituições supranacionais envolvidas nesse projeto de um mercado global de fluxos ininterruptos, apontando os principais corredores e pontos nodais planejados e em execução, com destaque para os corredores da América do Norte, do vale do Mekong (Sudeste Asiático) e Maputo (África). O terceiro capítulo é uma imersão no mundo do trabalho *just-in-time* na logística. Explora exemplos e reflete sobre a disciplina na rotina do trabalho, a produtividade do trabalhador, a automação e mapeia vários movimentos de contestação em todo o mundo, com destaque para greves e conflitos. No quarto capítulo, a reflexão se volta para o interessante papel de uma geoeconomia da pirataria na logística atual, com destaque para os piratas da Somália. Mais de trinta páginas buscam uma reflexão sobre o território, as normas internacionais e o direito do uso do mar, entendendo a pirataria como um movimento de resistência e contestação da atual ordem mundial. O quinto e último capítulo é voltado para as questões urbanas e o papel da cidade na logística atual, na imbricação entre o civil e o militar. Apresenta e diferencia os conceitos de *city logistics* (logística da cidade, urbana), *logistical city* (cidade logística) e *logistics city* (cidade da logística), com o exemplo de Dubai Logistics City, verdadeira cidade construída para permitir a continuidade e o aumento da velocidade dos fluxos globais de mercadorias.

A conclusão da obra é de fato um sexto capítulo, onde a autora se debruça sobre o slogan e as propagandas veiculadas pela empresa UPS num processo recente de naturalização da logística por meio da alusão dos fluxos de mercadorias ao mundo animal, sob influência do Darwinismo Social. Ainda traz à tona

discussões sobre racismo e gênero em logística e se baseia no caso do movimento Occupy Logistics em Toronto para pensar numa outra logística possível.

A obra mobiliza vasta bibliografia, desde geógrafos até filósofos, historiadores, economistas, urbanistas etc. Apresenta influência marxista, muitas vezes num diálogo aberto com a própria obra de Marx, e outras por meio de autores de inspiração marxista, como Henri Lefebvre, David Harvey e Neil Smith. As ideias e publicações recentes do geógrafo Nigel Thrift e da socióloga Saskia Sassen também têm presença marcante ao longo do livro. Mas são as proposições do filósofo francês Michel Foucault que mais encontram eco na obra de Cowen, com especial foco nas questões relacionadas à segurança e à biopolítica.

Mas qual é a logística de *The Deadly Life of Logistics*? É uma atividade milenar dedicada à arte da guerra, mas que tem uma revolução marcada por sua incorporação ao mundo dos negócios na segunda metade do século XX. Contudo, não abandonou a função militar: hoje tanto o comércio quanto a guerra são animados pelas mesmas cadeias de suprimento; a revolução em logística trouxe consigo novas formas de crise, novos paradigmas de segurança, novos usos das normas, novas lógicas de matar e um novo mapa do mundo. Para a autora, a logística é antes um projeto do que uma realização e, portanto, eminentemente política — tem que ver com a manutenção da vida mais que a circulação das coisas propriamente. Logística é uma atividade importante na transformação do tempo, do espaço e do território neste período de globalização — o *logistics space* (espaço logístico) contrasta radicalmente com a territorialidade dos estados nacionais, mas também se assemelha com as linhas de suprimento do período colonial, marcando a forma do imperialismo contemporâneo e permanecendo profundamente relacionada à organização da violência. O espaço logístico não marca o declínio do território nacional: antes, é uma força externa agindo em sua transformação. A logística manifesta-se geograficamente por meio de uma espacialidade complexa, ao mesmo tempo nacional, urbana, imperial, global, móvel, bio-, necro- e antipolítica³.

A obra é de fácil compreensão para o público geral e foi escrita numa linguagem acessível. Os questionamentos apresentados ao longo dos capítulos são originais e bastante provocativos para o recente campo das pesquisas sobre logística em Geografia, revelando o caráter político da logística, desde a escala do corpo dos indivíduos até os grandes corredores de fluxos internacionais.

A linguagem cartográfica é pouco aproveitada na obra, observação feita pela

3 Antipolítica no sentido de que esconde os conflitos e a violência envolvidos por detrás da racionalidade dos cálculos e dos números.

própria autora. Deve ser notada também a forte influência de ideias pós-modernas sobre a diminuição do papel das fronteiras e dos Estados — parece que já estaríamos vivendo num mundo onde as fronteiras são meros detalhes face à força dos fluxos de mercadorias. Esse argumento poderia ser facilmente contestado se a autora tivesse atentado um pouco mais para o contexto atual dos países do Sul, em especial a América Latina; boa parte da história e da geografia recentes da logística está protagonizada, no livro, por Estados Unidos e Canadá. Outro infortúnio da obra foi a subestimação da técnica, rebaixada a mero adjetivo da logística, quando de fato toda a problematização política elaborada poderia mesmo ser reforçada com o resgate da revolução tecnológica que não se deu desacompanhada do contexto político. Decorre que a insistência no político sobrevalorizou essa instância em detrimento do econômico, antes de revelar a intrínseca relação entre eles no mundo atual.

O instigante livro de Cowen inspira no leitor várias questões para o futuro: quem governa a logística? Quais são as consequências da associação civil-militar para a gestão dos fluxos materiais que atravessam os países diariamente? Quais são as formas possíveis de resistência e de enfrentamento ao poder destrutivo da logística, que constantemente ameaça nações e corpos de trabalhadores sob o frenesi da velocidade? Como pensar a cidadania na *logistics city*, essa forma urbana corporativa que se apresenta ao mundo contemporâneo? É possível conceber uma outra lógica para a logística, a favor do suprimento das necessidades materiais da humanidade?

Referências

- ANDERSON, Ake. The four logistical revolutions. *Papers in Regional Science*, v. 59, p. 1-12, 1986.
- CASTILLO, Ricardo. Agricultura globalizada e logística nos cerrados brasileiros. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (org.). *Circulação, transporte e logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras Expressões, 2011, p. 331-354.
- DICKEN, Peter. *Global shift: mapping the changing contours of the world economy*. 6 ed. New York/London: The Guilford Press, [1986] 2011.
- MONIÉ, Frédéric. Dinâmicas produtivas, logística e desenvolvimento territorial. In: COSTA, Pierre; VIDEIRA, Sandra Lúcia; FAJARDO, Sérgio. *(Re)leituras da geografia econômica*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2011.

Referência da obra

COWEN, Deborah. *The deadly life of logistics: mapping violence in global trade*. Minneapolis; London: University of Minnesota Press, 2014.

* * *

Sobre o autor da resenha

Igor Venceslau: é graduado em Geografia pela Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC, 2011) e especialista em Ensino de Geografia pela mesma universidade (2014). É mestrando em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP).

 **BCG**: <http://agbcampinas.com.br/bcg>