# PARA UMA CRÍTICA À RACIONALIDADE LOGÍSTICA: NOTAS PARA UM DEBATE

## *TOWARDS A CRITIQUE OF LOGISTICAL RATIONALITY: NOTES FOR A DISCUSSION*

## *HACIA UNA CRÍTICA DE LA RACIONALIDAD LOGÍSTICA: NOTAS PARA UN DEBATE*

**Alessandro Peregalli**

Doutor em Estudos Latinoamericanos – Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), CDMX

E-mail: peregalli.alessandro@gmail.com

**Carlos Walter Porto-Gonçalves**

Professor do Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Ciências Humanas - Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Florianópolis/SC

E-mail: cwpg@uol.com.br

**Resumo**:
Nesse pequeno texto analisamos –e gostariamos de trazer ao Brasil– os chamados Estudos de Logística Crítica. O arcabouço teórico-político utilizado é, ao mesmo tempo, sistêmico e referido nas lutas sociais em curso com suas contradições e inspirações de outros horizontes para a vida. Os estudos de Logística Crítica procuram introduzir o conceito de logística para além da sua função como sector específico no mundo atual, mas como uma lógica ou racionalidade que alimenta o capitalismo contemporâneo de muitas formas, desde os fluxos comerciais nas cadeias de abastecimento globais até à construção de novos gigantescos corredores de infra-estrutura intermodal, passando pelo planejamento algorítmico de cada vez mais espaços e áreas da vida social. Em diálogo com as perspectivas macro-históricas e geopolíticas mais amplas e com as "r-existências" em curso em muitas partes do mundo, e com particular referência a América Latina, pretendemos neste texto lançar luz sobre a importância de caracterizar a dimensão logística do capitalismo contemporâneo, procurando contribuir para pensar horizontes alternativos.

**Palavras-chave**: Logística, infraestrutura, capitalismo contemporâneo, América Latina, r-existências.

**Abstract**:

In this short text we analyze -and we attempt to bring to Brazil- the so-called Critical Logistics Studies. The theoretical-political framework used is, at the same time, systemic and referred to in the ongoing social struggles with its contradictions and inspirations towards other horizons for life. The Critical Logistics Studies seek to introduce the concept of logistics beyond its function as a specific sector in today's world, but as a logic or rationality that feeds contemporary capitalism in many ways, from the commercial flows in the global supply chains to the construction of new gigantic corridors of intermodal infrastructures, through the algorithmic planning of more and more spaces and areas of social life. In dialogue with the broader macro-historical and geopolitical perspectives and with ongoing "r-existences" throughout the world, and with particular reference to Latin America, we intend in this text to shed light on the importance of characterizing the logistical dimension of contemporary capitalism, contributing to thinking alternative horizons.

**Keywords**: Logistics, infrastructure, contemporary capitalism, Latin America, r-existences.

**Résumé / Resumen**: En este breve texto analizamos -y queremos traer a Brasil- los llamados Estudios de Logística Crítica. El marco teórico-político utilizado es, al mismo tiempo, sistémico y referido a las luchas sociales en curso con sus contradicciones e inspiraciones para otros horizontes de vida. Los Estudios de Logística Crítica tratan de introducir el concepto de logística más allá de su función como sector específico en el mundo actual, sino como una lógica o racionalidad que alimenta el capitalismo contemporáneo de muchas maneras, desde los flujos comerciales en las cadenas de suministro globales hasta la construcción de nuevos y gigantescos corredores de infraestructuras intermodales, pasando por la planificación algorítmica de cada vez más espacios y ámbitos de la vida social. En diálogo con perspectivas macrohistóricas y geopolíticas más amplias y con las "r-existencias" en curso en muchas partes del mundo, y con especial referencia a Latinoamérica, pretendemos en este texto arrojar luz sobre la importancia de caracterizar la dimensión logística del capitalismo contemporáneo, buscando contribuir a pensar horizontes alternativos.

**Palabras-clave**: Logística, infraestructura, capitalismo contemporáneo, América Latina, r-existencias.

## Introdução

Estamos navegando "em mares nunca dantes navegados", dizia o poeta português Luiz de Camões (1525-1580). Indagamos para que nos servem os mapas quando estamos navegando em mares nunca antes navegados? Afinal, os mapas registram os mares já navegados e são a consolidação de um conhecimento já adquirido de um mundo assim conhecido.

Estamos vivendo uma quadra histórica tão complexa como aquela que vivera Camões, no Renascimento, quando o atual sistema mundo *eeuurocentrado*[1] começa a se delinear, ou se se preferir, quando os principais circuitos comerciais começam a se "des-orientar", haja vista que foi a partir da tomada pelos turcos da cidade de Constantinopla, em 1453, que a Europa passaria a adquirir centralidade geopolítica e geoeconômica, sobretudo após 1492 quando passa a colonizar o mundo a partir da riqueza explorada na América. Até então, como destaca Enrique Dussel (1998), a Europa não passava de uma área marginal entre as várias economias-mundo[2] (Braudel, 1998) não havendo propriamente, ainda, um sistema mundial, embora a velha Rota da Seda articulasse várias economias-mundo, tendo a China como seu

1 Eeuurocentrismo é um neologismo que procura dar conta da centralidade do Atlântico Norte na configuração geopolítica do sistema mundo capitalista moderno-colonial, inicialmente sob hegemonia ibérica, seguida pela hegemonia britânica e, desde a IIª Guerra Mundial, estadunidense. Esta hegemonia estaria, hoje, sendo deslocada, depois de mais de 500 anos, para a Ásia e o Pacífico. Segundo Andre Gunder Frank (1998), o mundo estaria se re-orientando.

2 Com o conceito de economia-mundo, Braudel não se refere à "economia mundial", como processo planetário de extensão e irradiação da economia capitalista, mas descreve a economia que, em certos períodos históricos, envolve uma específica região do mundo capaz de se apresentar como unidade orgânica.

principal núcleo.[3]

Herdamos desse período um verbo –orientar– assim como cada época aponte sua própria referência geopolítica, tal e como hoje se diz, *naturalmente*, "ocidentalizar" ou "nortear" e um dia se disse "rumar", como faziam os Romeiros que sabiam que todos os caminhos levavam a Roma. Como se vê os caminhos das rotas comerciais e políticas impregna a linguagem e, assim, conformam subjetividades a partir das práticas sociais. E quantas teorias passam a ser imaginadas tendo essas práticas como substrato! É como se cada época tivesse uma bússola que apontasse seu caminho em direção ao seu polo de poder, com todas suas implicações

3 As interpretações do "longo século XVI" como o momento histórico no qual criaram-se as condições para o surgimento do sistema-mundo capitalista remontam aos debates em curso na Europa dos anos 1950 entre os marxistas Maurice Dobb y Paul Sweezy sobre a transição do feudalismo ao capitalismo. Para o primeiro (Dobb, 1946), essa transição se deveu sobretudo à desintegração interna do modo de produção feudal que finalmente levaria, durante o século XVIII, à emergência do modo de produção capitalista. Já Sweezy (1950), com um ponto de vista mais heterodoxo, considera que a transição teve lugar ao longo de um período de transição do XIV ao XVII século, e considera fundamental o papel de causas externas, como o crescimento dos mercados, para o declínio do feudalismo. Essas diferentes interpretações foram recuperadas, no caso da América Latina, no contexto da chamada teoria da Dependência, com o debate que opôs o intelectual de origem alemã André Gunder Frank (1966) e o filósofo argentino Ernesto Laclau (1971). Nos anos 1970, o "modelo comercial" de Sweezy e Gunder Frank foi criticado pelo historiador Robert Brenner (1976). Pelo contrário, essas tesis foram recuperadas e fortalecidas pelo historiador de *Les Annales* Fernand Braudel (1979), o teórico do "Sistema-mundo" Immanuel Wallerstein (1974) e o sociólogo italiano Giovanni Arrighi (1994), teorizador da perspectiva macro-histórica dos "ciclos sistémicos de acumulação". Em tempos recentes, Joshua Clover (2016) chegou a propor um arquibouço teórico capaz de conectar diretamente o surgimento da logística com a longa fase de transição ao capitalismo derivada da explosão comercial do "longo século XVI". Na sua análise, foi aquele um período caracterizado, desde o ponto de vista das lutas sociais, pela forma-"riot", um tipo de conflito que agredia os principais polos de estocagem e os fluxos de circulação da mercadoria, tais como os portos, as praças e os grandes centros urbanos. Seria só com o desenvolvimento do capitalismo maduro, a partir do auge da Revolução Industrial, que começaria a prevalecer, entre a classe operária europeia, a "greve" como forma principal de luta proletária.

econômicas e políticas. Acontece que esses núcleos centralizadores/polarizadores que imperam nas geografias que condicionam a história que conformam as geografias, variam no espaço-tempo.

Desde que o mundo se desorientou, ali entre 1453-1492, o Atlântico Norte passou a ter diferentes polos, desde o domínio ibérico (com capitais genoveses e holandeses) passando pelo domínio britânico até chegar ao momento atual sob a hegemonia estadunidense. Enfim, não estaríamos hoje diante de um momento qualquer, até porque vivenciamos, depois de 500 anos, a um paulatino deslocamento do circuito metabólico da produção mundial em direção à Ásia desde finais dos anos 1980, com a ascensão do Japão, dos Tigres Asiáticos e, principalmente, da China.

Vivemos um momento de caos sistêmico (Arrighi, [1994]2007) de transição de um padrão de poder e de saber (Quijano, 2005) onde não existe o benefício da distância no tempo que temos quando nos referimos ao Renascimento ou ao Iluminismo quando, de certa forma, sabemos o que foram esses momentos de bifurcação histórica, o que veio antes e o que veio depois. Não, agora, estamos dentro do furacão que, segundo os especialistas, é um lugar que não tem a turbulência perturbadora que caracteriza o fenômeno visto de fora, mas sabemos as consequências, pelo menos no caso dos furacões. Nesse momento de bifurcação, de caos sistêmico ou de crise de padrão de poder e de saber, conforme as diferentes caracterizações se impõe a necessidade de conhecer, de teorizar, enfim, de construir outros mapas cognitivos que nos permitam conduzir nossas práticas no sentido de superar as profundas desigualdades e violências desse mundo em caos.

Nesse pequeno artigo procuramos honrar as melhores tradições

do pensamento crítico contribuindo com um arcabouço teórico-político, ao mesmo tempo sistêmico e referido nas lutas sociais em curso com suas contradições e inspirações de outros horizontes para a vida, para a política. Nossa inspiração maior, nesse caso, são os chamados estudos de logística crítica (*Critical Logistics Studies*). Esses estudos procuram superar todo o fascínio gestorial que advém dos anos 1950 e 1960, quando surge nos Estados Unidos uma nova ciência, a do "*Business Logistics*". Surgem, então, novos cursos acadêmicos como os de *Supply Chain Management*, assim como novos institutos substituindo os tradicionais departamentos de Economia, como a *American Management Associatio*n, o *National Council of Physical Distribution Management* e o *Logistics Management Institute* (LMI). Essas mudanças se enquadram no marco da chamada "revolução logística", que implicou uma profunda viragem nas ciências da "gestão da distribuição física" (*Physical Distribution Management*) desde o tradicional enfoque sobre a "redução dos custos" a outro que veio a ser chamado de "perspectiva de sistema" (*Systems Perspective)*.

Apesar de o conceito de gestão (*management*) ter ganhado nessa fase uma enorme relevância, capturado por uma lógica técnica e administrativa, nós, ao contrário, entendemos a logística não só com suas múltiplas implicações técnicas, mas também epistêmicas e políticas enquanto uma das racionalidades[4] que comandam o capitalismo contemporâneo.

4 Ao utilizar o conceito de "racionalidade" logística se adota a perspectiva de análise proposta por Michel Foucault ([1977–78]2006;[1978–79]2007), quem considera a "racionalidade" como algo não ancorado em uma filosofia do sujeito, nem que se inscreve em uma teoria da ação, mas que faz referência a um "regime de práticas", isto é, ao modo em que funcionam determinadas práticas históricas.

## I.

Há razões para que essa revolução logística tenha se afirmado no mundo pós-Segunda Guerra Mundial. Uma delas é que o espaço passa a ganhar cada vez mais relevância no contraditório processo de desenvolvimento capitalista, a começar com a reconstrução de toda a infraestrutura de uma Europa destruída pela guerra, o que foi feito com aportes financeiros estadunidenses que, assim, fincavam os pés como hegemón. A invenção do subdesenvolvimento (Escobar, 1998) fez com que uma verdadeira religião desenvolvimentista se espraiasse pelo mundo colonizando-o com os novos missionários da boa gestão[5] com o planejamento. Paul Barán bem sintetizou criticamente o imbróglio gestorial em que nos metiam ao afirmar que "não é o planejamento que planeja o capitalismo, mas é o capitalismo que planeja o planejamento" (Barán apud de Oliveira, 1997). Os grandes monopólios industriais estadunidenses, que se fortaleceram durante a guerra, se afirmarão com a difusão do *American Way of Life* oferecendo o "baú da felicidade"[6] através do consumo. E é preciso considerar a profundidade subjetiva dessa ênfase no consumo, inclusive por suas implicações políticas e geopolíticas, pois como já havia nos alertado Sigmund Freud ([1921]2013), em seu *Psicologia das Massas e Análise do Eu*, o consumo é, sempre, uma afirmação individual da

5 O caráter religioso impregnou de tal modo essa razão técnica que se passou a designar como Missões ao corpo de técnicos dos organismos internacionais (FMI, Banco Mundial e outros) que iam levar a boa nova às regiões por eles classificadas como subdesenvolvidas ou pobres. Esses Missionários eram bem recebidos, quando não convidados, pelas oligarquias colonizadas.

6 Alusão ao bordão de um programa da Rede de televisão SBT do Brasil em que as mercadorias são oferecidas como a expressão da felicidade humana. Não poderia ser maior a encarnação do que Felix Guatarri chamou de fabricação capitalística da subjetividade (Guatarri e Rolnik, 2005).

satisfação e do gozo. Estimulado por poderosos meios de comunicação de massa (rádio, televisão e cinema com Hollywood) o consumo e seu individualismo imanente, mostrar-se-á uma eficaz arma contra as perspectivas coletivas que grassavam desde o século XIX entre as classes trabalhadoras (socialismo, comunismo, anarquismo).

O aumento da demanda de matérias primas para alimentar esse modo de vida, instigado por esse modelo de produção, ensejará o que será chamado de "A Grande Aceleração" das condições materiais necessárias para dar conta da nova fase de acumulação e abriu espaço para a Revolução Logística que se desencadearia a partir dos anos 1950 e 1960. A demanda de matéria e energia ensejará uma alteração tão profunda no metabolismo da vida no planeta (Marques, 2015) que, até mesmo, a espécie humana passará a ser considerada como um agente geológico, dando origem a uma polêmica entre os cientistas se estaríamos num novo período geológico chamado de Antropoceno ou de Capitaloceno.

Essa racionalidade logística foi sendo performada com a própria história do capitalismo (Peregalli, 2021), sendo uma das suas principais fontes a de origem militar com a formação dos exércitos nacionais, quando passaram, durante o século XVII, a armazenar suas fontes materiais, inclusive, de alimentos abandonando, pouco a pouco, a perversa prática de saquear as populações contra quem faziam guerra (Cowen, 2014). Outra fonte importante da logística foi o tráfico de escravos, que não apenas representou um dos pilares da acumulação de capitais como também serviu para garantir a força de trabalho necessária para as *plantations* de matérias primas e a exploração mineral. E havia que construir uma técnica de violência para conter essa mercadoria viva de escravos que não

se cansavam de se rebelar nas plantações, nas minas, nas embarcações (navios negreiros) e nos portos (Harney e Moten, 2013).

Além dessas razões, duas invenções tecnológicas foram fundamentais para essa nova racionalidade do capitalismo contemporâneo, a saber, a informática e o *container*. A palavra "logística" vem do grego - *λογίζομαι* – que significa "computar" (Grappi, 2016), o que nos abre uma brecha para que vislumbremos as relações (sociais e) de poder que se estabelecem através das técnicas logísticas-computacionais. A começar pela questão política das escalas, haja vista a logística-computação tratar das conexões entre lugares à revelia dos lugares. Historicamente podemos notar a profunda relação entre logística e o mundo militar como no caso da Rand Corporation que, nos anos 1950, desenvolveu para o Departamento de Defesa dos EEUU, o Sistema Arpanet, cujo princípio era a construção de uma rede de informações que não fossem interrompidas com a desconexão de um de seus nódulos. Dito princípio está na base da atual forma organizativa da logística.

A outra invenção tecnológica fundamental para essa nova racionalidade gestorial capitalista que é a logística foi/é o *container*. Já em 1969, a ISO - *International Organization for Standardization* – impôs que navios cargueiros, ferrovias e companhias de transportes aderissem a padrões globais de medida. Embora já houvesse um grande desenvolvimento de um complexo sistema de *containers* por parte do exército estadunidense, desde o New Deal e sobretudo durante a IIª Guerra, inclusive com parcerias com empresas privadas, como foi o caso da Sea Land encarregada pelo governo de manejar 30% do transporte da guerra do Vietnam, a containerização passou rapidamente a esferas comerciais civis e

impôs a unidade de medida pelo volume – TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*)[7].

Registre-se que historicamente estas mudanças nas unidades de medida não são estritamente técnicas, embora elas sejam apresentadas como tais. As unidades de medida fazem parte da cultura dos povos e comunidades que sempre medem e pesam à sua própria maneira, têm suas razões e proporções, como se diz em linguagem matemática. Quando os estados territoriais modernos foram formados, a imposição de sistemas unificados de medição foi importante para a afirmação do mercado e da burguesia como a classe social dominante. Houve muitas revoltas camponesas não apenas contra a expropriação de terras[8] e impostos[9], mas também contra a imposição de sistemas de medição que os expropriaram de seus saberes/fazeres[10], enfim, de suas epistemes. Portanto, com a imposição da unidade de medida por volume de *containers* (TEU) saíram favorecidas as grandes corporações que operam em escalas (volumes) maiores, contribuindo para aumentar a concentração e a

7 Um TEU representa a capacidade de carga de um *container* marítimo normal, de 20 pés de comprimento, por 8 de largura e 8 de altura.

8 E não só a expropriação material da terra, ignorando todo o metabolismo nela implicado (terra, água, vida-fotossíntese e suas relações), mas também com a expropriação simbólica (epistêmica) que advém da redução da terra à sua dimensão medida pela área, por sua extensão (m² ou hectare), que se impôs com a imposição e generalização da propriedade privada.

9 Por esses poderes mágicos que derivam das relações de dominação, o imposto passou a ser visto muito mais como um substantivo do que por sua derivação de algo que nos é imposto, logo, fruto das relações sociais de dominação/opressão/exploração.

10 No Brasil, em 1874 explodiram revoltas camponesas em, pelo menos, quatro estados do Nordeste (Paraíba, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Alagoas), conhecidas como Revolta dos Quebra-Quilo contra a imposição por parte do governo das novas unidades de medida que iam contra os seus costumes e, como diziam, porque os roubavam.

centralização do capital à escala global. Não esqueçamos que as escalas[11] têm sido fundamentais para a afirmação do capitalismo, como destacara o historiador Fernand Braudel (1998). Assim, a logística aparece como *naturalmente* necessária para garantir a reprodução de relações de poder desiguais entre lugares/grupos/classes sociais e é aqui que reside a armadilha de substituir a política pela tecnologia. Afinal, a eficácia das relações de dominação/opressão/exploração é tanto maior/melhor quanto mais naturalizada, entenda-se, internalizada subjetivamente entre os grupos/classes em situação de subalternização/opressão/exploração. A razão técnica bem vale uma missa!

A containerização permitiu a utilização de um único *container* que pode ser movido mecanicamente de qualquer meio de transporte a qualquer outro, do caminhão ao trem e ao navio, reduzindo o tempo de carga e descarga das mercadorias, baixando os custos do trabalho nos portos e nos centros de transportes (*hubs*), garantindo maior integração de diferentes nódulos infraestruturais, permitindo a aplicação das técnicas *just in time* ao longo de toda a cadeia logística (*just in space*). São um dos "ajustes espaciais" de David Harvey ([2001]2007).

Após as crises petrolíferas de 1973 e 1979, quando essas mudanças ocorreram em uma época de ascensão das doutrinas econômicas neoliberais nos EUA, elas serviram para minar a força

11 As escalas não são externas às relações sociais e de poder, ao contrário são imanentes a essas relações. Registremos que, em francês, escala se diz *echelle*, em português escada, indicando uma hierarquia em degraus, enfim, um "em cima" e um "em baixo".

do sindicalismo portuário, contribuíram para o agravamento drástico das condições de trabalho e facilitaram muito o processo de desregulamentação que varreu todo o setor de transportes dos EUA e, em seguida, do mundo. Neste sentido, a chamada "revolução logística" (Bonacich e Wilson, 2008 e Cowen, 2014) tomou a forma de uma "contra-revolução". Em 1989, com o nascimento do *Council of Logistics Management*, a desregulamentação foi estendida a setores como telecomunicações, fluxos de informação e intercâmbio de dados (Peregalli, 2021).

Como se vê, a logística se apresenta como governo das coisas e das gentes ou das gentes através das coisas (bio-política, geo-política e onto-política). Enfim, a logística é uma lógica ou racionalidade que se exerce mais além de um setor específico, como pode ser uma atividade portuária ou a indústria de transportes, e nos últimos anos, de fato, uma série de estudos e investigações – *Critical Logistics Studies* – vem colocando o tema da logística como racionalidade específica, como uma "perspectiva logística" para a análise de um sem-número de circunstâncias, que vão desde a gestão dos fluxos metropolitanos e da chamada "economia de plataforma" aos procedimentos algorítmicos da indústria 4.0, das novas formas de trabalho até as novas territorialidades estratégicas para atração de investimentos e a aceleração da circulação de mercadorias e recursos como os distintos tipos de Zonas Especiais e os corredores intermodais (Peregalli, 2021).

## II.

O debate sobre o fascínio pela tecnologia deve ser enfrentado. Esse fascínio advém do mistério das técnicas que contribuiriam com seu melhor funcionamento para que nossas tarefas se façam com

menor esforço, como resultado prático da inteligência humana. No entanto, e mais uma vez, as técnicas são sempre invenções que ocorrem internamente às relações sociais e de poder culturalmente significadas, logo não são externas a essas relações. Como assinalamos acima, as unidades de medida fazem parte destas relações e não são apenas normas técnicas. As mudanças das *manu*-faturas para as *máquino*-faturas não ocorreram simplesmente porque as últimas eram mais produtivas do que as primeiras, o que, sem dúvida, são. O mistério da técnica *máquino*-fatureira ser mais produtiva do que as técnicas *manu*-fatureiras não é simplesmente porque as *manu*-faturas são dirigidas pelas mãos dos trabalhadores e as *máquino*-faturas pelas máquinas e as máquinas fazem o mistério de maior produtividade. Com as *máquino*-faturas os trabalhadores perdem o controle dos processos de trabalho que costumavam controlar com seus próprios corpos, com suas mãos (e cabeças, é claro). Com as conexões de engrenagens e correias de transmissão, como são as máquinas, os poros de tempo da divisão do trabalho são gradualmente eliminados pela gestão completa do capital e, desta forma, o capital aumenta a extração da mais valia. Charlie Chaplin captou com inteligência e enorme sensibilidade política esta gestão do tempo nas fábricas pelo capital e a forma como os trabalhadores se tornam prisioneiros das engrenagens[12]. Em resumo, não podemos simplesmente falar de uma Revolução Industrial, mas sim de uma Revolução "nas relações sociais e de poder por meio da tecnologia" Industrial (Porto-Gonçalves, 2021). O

12 Desde então, passou a ser comum os trabalhadores lançarem tamancos nas engrenagens para obstruir as *maquino*-faturas em seu movimento sob controle do capital. É daí que vem a palavra sabotagem, que deriva de *sabot*, em francês, sapatos de madeira calçados pelos trabalhadores que os lançavam contra as máquinas para paralisá-las.

mesmo vale para a atual Revolução Logística, que melhor seria descrita como uma revolução "nas relações sociais e de poder por meio da tecnologia" logística, haja vista que a revolução logística faz, hoje, no espaço como um todo, o que as máquinas (sob a gestão de alguém) fizeram com suas engrenagens e correias de transmissão, eliminando os poros do tempo dentro das fábricas. Enfim, uma revolução nas relações sociais e de poder no espaço como um todo.

Para o coletivo Into the Black Box (2018) "a logística é a forma de inteligência estratégica que coordena a harmonização da produção, circulação e consumo no capitalismo global, vigia sua reprodução, e se põe como motor para a aceleração crescente que caracteriza os processos de circulação - cada vez mais hegemônico sobre o processo inteiro". Observemos que essa racionalidade logística se impõe contra os trabalhadores, através de todo um sistema de normas (Santos, 2002) - imposto por organismos (teoricamente) multilaterais - como as ISO e a criação de Zonas Especiais de Exportação, Zonas Francas e outros tipos de espaços de exceção em que os Estados são convidados a, "soberanamente", abrirem mão da soberania em prol das grandes corporações. Essas Zonas de Processamento para Exportação (*Export Processing Zones*) passaram de 79, em 1975, para 3.500, em 2006, com um total de 66 milhões de trabalhadores (OIT, 2007). Nessas Zonas Especiais, o capital goza de regulações altamente favoráveis em detrimento das legislações que imperam nos próprios territórios dos Estados nacionais, onde os trabalhadores, através de seus sindicatos e partidos, investiram suas energias na conquista de direitos, diga-se de passagem, administrados por terceiros (os

gestores estatais?)[13].

## III.

Destacar a importância dessa nova racionalidade do capitalismo contemporâneo, que é a logística, impõe considerar os debates ao redor da lei do valor e das novas condições de produção/extração de mais valia à luz das considerações do próprio Marx sobre o caráter "produtivo" e algumas atividades conexas às operações da circulação, do transporte e da armazenagem. À diferença de outros autores que supõem o fim da lei do valor, enfrentamos esse debate afirmando sua vigência numa nova fase, destacando o papel que a circulação e a distribuição cumprem diante da produção e do consumo, enfim, da nova configuração do *capital social total*. Estamos diante, com o *Supply Chain Capitalism* – o capitalismo das cadeias globais de suprimento – cada vez mais diante de uma indistinta separação entre esses momentos da produção. A produção não se resume mais a uma unidade física no espaço, como uma fábrica isolada, mas a fábrica agora está distribuída em migalhas ao longo das cadeias de valor (ao longo do espaço), onde cada vez mais a circulação adquire centralidade como momento da produção

13 É importante estar atento para a relação entre a escrita e as relações de poder, entre o texto e o contexto. Aqui se inscreve uma das questões mais difíceis de serem percebidas como parte das relações de poder, entendido que o poder não é uma coisa, mas sim uma relação. Sabemos como a lei escrita, ao consagrar como *texto* um determinado pacto social de poder, como são as Constituições, as Cartas Magnas, tende a substituir o *contexto* onde se dão as relações materiais entre os que grupos/classes que estabelecem esses pactos. Afinal, há leis que "não pegam", como se diz em linguagem popular. Há, aqui, um claro privilégio para os que dominam a palavra, sobretudo a palavra escrita (os que fazem a Lei, os que a julgam, os que fazem a mediação - mídia - assim como os que fazem a Gestão e que evitam a autogestão), sendo que os trabalhadores manuais se veem obrigados a atuarem como massa, reunindo seus corpos em manifestações, seja paralisando o trabalho, seja bloqueando os caminhos para se fazerem ouvidos.

numa indistinção entre produção, circulação, distribuição e realização da mais valia. O livro II d'*O Capital* (Marx [1885]1982) e os *Grundrisse* (Marx 1857–58]1978) ganham relevância[14].

A indústria de transporte é considerada por Marx como uma indústria produtiva, entretanto se trata de uma indústria produtiva especial, devido a uma ambivalência intrínseca: por um lado, como construção de infraestrutura e de meios de transporte, representa "um ramo independente de produção e, por conseguinte, uma esfera especial de investimento do capital produtivo"; por outro lado, como atividade de transporte de mercadorias sobre o espaço, e como uso concreto de navios, portos, ferrovias, rodovias, caminhões e containers, isto é, dos instrumentos que representam a tecnologia a partir da qual foi se constituindo a racionalidade logística do capital, a indústria de transporte "se distingue pelo fato de aparecer como continuação de um processo de produção dentro do processo de circulação e para o processo de circulação" (Marx [1885]2014:257). Considerações similares foram desenvolvidas por Marx em relação as atividades de armazenamento, que também são cada vez mais centrais na estrutura da logística contemporânea.

Nossa análise remete a uma importante caracterização que nos faz o cientista João Bernardo (1991) em seu livro *Economia dos Conflitos Sociais*, quando nos propõe uma leitura original da formação social do capitalismo e de suas classes. Bernardo distingue entre condições privadas de produção e condições gerais de produção. As primeiras dizem respeito à burguesia com suas

14 Para análise das elaborações marxianas sobre momentos da produção e da circulação, e suas implicações para o capitalismo *logístico* contemporáneo e a chamada "economia de plataforma", veja-se também Ricardo Antunes (2018), *O privilégio da servidão. O novo proletariado de serviços na era digital*.

propriedades privadas distribuídas e dispersas ao longo do espaço. Já as condições gerais de produção são aquelas sem as quais as condições privadas não operam, onde a logística se inscreve e, geralmente, quem cuida dessas condições são os "gestores", que não necessariamente são proprietários privados dos meios de produção[15]. No entanto, a existência dos "gestores" depende da extração do excedente social que, num mundo dominado pelo capitalismo, é a mais valia. Assim, no capitalismo teríamos, pelo menos, duas classes tipicamente capitalistas, já que vivem ambas da extração da mais valia, a saber, a Burguesia e os Gestores. Essa caracterização abre uma importante pista teórica com fortes implicações políticas, inclusive geopolíticas, e traz importantes desafios, sobretudo para o pensamento/ação crítico que se reivindica para além do capitalismo.

De acordo com Sandro Mezzadra e Brett Neilson (2018), a logística representa, junto com a extração e a financeirização, não apenas uma das racionalidades próprias do capitalismo contemporâneo, mas também um dos âmbitos privilegiados de reprodução do que Marx ([1867]2011) chamou "capital social total". Isto é, do capital como relação social para além dos interesses específicos de certas fracções ou setores capitalistas que podem ser, como tais, tanto favorecidos como também subjugados ou eliminados pela Revolução Logística. Nesse sentido, a logística, como motor da "aniquilação do espaço pelo tempo" (Marx [1957-58]1978), joga um papel fundamental na aceleração da rotação do capital, contribuindo para contrapor-se à queda tendencial da taxa

15 Aqui se destacam diversas atividades e/ou funções que vão desde a segurança policial e militar até o transporte e as comunicações, passando pela energia e um amplo etecetera.

de lucro que é própria da dinâmica capitalista. Ao retomar a contribuição de David Harvey (Harvey, [2001]2007), encontramos na disposição e construção de uma cada vez mais poderosa e interconectada infraestrutura logística intermodal, uma possível válvula de escape a essas crises, permitindo uma solução espacial para os capitais sobre-acumulados nos mercados financeiros, que podem ser dessa maneira investidos e literalmente "territorializados" em grandes obras co-financiadas e garantidas pelo Estado. Em 2014, o geógrafo dinamarquês Bent Flyvbjerg (2014) calculou que as inversões totais para "megaprojetos" (infraestrutura logística, assim como mineira, energética, de defesa e relativa a megaeventos) no mundo se quantificam entre 6 e 9 trilhões de dólares anuais, correspondentes ao 8% do PIB global, mas sua movimentação e atração é cada vez mais favorecida pelos poderes públicos, que vêm implementando sofisticados arcabouços financeiros, como as Parcerias Público-Privadas (PPP) para garantir retornos seguros ao capital privado e descarregar os custos no orçamento público (Stolowicz, 2016; Hildyard, 2018), com grandes e evidentes implicações para o aumento da dívida pública dos Estados. É por essas razões que, para Pierre Dardot e Christian Laval (Dardot e Laval, [2009]2016), as infraestruturas representam hoje os "bens comuns" do capital.

A partir dos anos 1990, com os grandes tratados de livre comércio, uma nova e intensa rede de infraestrutura de transporte, comunicação e informação foi produzida em escala mundial até converter-se em uma prioridade absoluta do capital transnacional em todas as latitudes. À produção de espaços excepcionais, como "zonas livres" e "portos francos", se juntam assim novas configurações espaciais representadas pela proliferação em escala

global de “corredores de desenvolvimento”.

Surgidos nos *masterplans* dos Estados, as organizações internacionais e as corporações globais como espaços propícios ao fluxo de mercadorias, energia, matérias-primas e informações, os corredores representam novas modalidades espaciais que se sobrepõem em territórios específicos ao ligar os enclaves extrativos, as zonas econômicas especiais, as cidades globais, os portos e os distritos industriais ao longo de cadeias de fornecimento globais. Concebidos como novos eixos estratégicos da territorialidade capitalista, como espaços “abstratos” capazes de favorecer eficientemente às exigências da circulação global, esses corredores atravessam múltiplas escalas geográficas, ligando territórios distantes e diferentes em um único processo metabólico do capitalismo global, dando vida a fenômenos que geógrafos contemporâneos como Neil Brenner e Christian Schmidt (Brener e Schmidt, 2015) definiram como “urbanização planetária”. É preciso aqui levar a sério o conceito de metabolismo para que não passe por retórica, levando-nos a olvidar a dimensão da inscrição dos processos societários no metabolismo da vida humana e não-humana que, no caso da vida humana ainda implicam territorialidades que é como povos se territorializam com suas culturas. Desta forma, os corredores[16], como as zonas, chegam a desafiar os limites estabelecidos da soberania estatal, facilitando a circulação de pessoas, bens, energia e informações ao longo dos fluxos transnacionais e padronizando as regulamentações que regem estes últimos. Por sua vez, conjuntos de corredores logísticos

16 Os corredores vêm sendo candidamente chamados de Corredores de Integração e Desenvolvimento que, na prática são também em Corredores de Violência, de Conflito e de Devastação.

transnacionais estão cada vez mais no centro de planos ambiciosos de ajuste regional ou global, como no caso dos Trans-European Transport Network (TNT-T) na Europa, do Delhi Mumbai Industrial Corridor (DMIC) na Índia, da Iniciativa de Cinturão e a Rota (BRI-Belt and Road Initiative) promovida pela China, e dos projetos latino-americanos do Plano Puebla-Panamá (PPP, hoje Projeto Mesoamérica) e a Iniciativa para a Integração para a Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA).

## IV.

A história da IIRSA é, em alguma medida, exemplar para referir-nos à projeção espacial da racionalidade logística em uma região dependente como a América do Sul. De fato, esse projeto, enquanto "sistema de objetos"[17] (Santos, 2002), foi criado no ano 2000 formalmente sob a liderança de Fernando Henrique Cardoso, então Presidente do Brasil, com apoio do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), como base logística para um "sistema de normas" de inspiração estadunidense, a Área de Livre Comércio das Américas (ALCA). Seu objetivo principal, desde o começo, foi "aproximar" os enclaves extrativos e de produção agroindustriais presentes no nosso continente com os grandes portos para a exportação[18]. Para isso, era e é preciso submeter às necessidades da

17 O par de conceitos "sistema de objetos" e "sistemas de normas" foi proposto pelo geógrafo Milton Santos (2002) para quem o espaço geográfico poderia ser entendido através deles.

18 A Lei Kandir, instituída no Brasil em 1996, isenta do tributo ICMS os produtos e serviços destinados à exportação. Essa lei, como parte do sistema de normas, terá enorme relevância no crescimento do complexo de objetos conectados – sistema de objetos, como rodovias, ferrovías, hidrovias, portos, barragens e redes de energía, que serão fundamentais no novo ciclo de acumulação que se abrirá nos anos 2000, quando o capital financiero ganhou proeminência e estimulou

conectividade logística imensos espaços, territórios e biomas inteiros, como os Cerrados (as savanas brasileiras), a Amazônia e a Cordilheira dos Andes. O grande desafio para os gestores da IIRSA era representado pela superação dos "gargalos", sejam eles naturais ou sociais. Como argumenta Diana Aguiar (2017:63), segundo o jargão da administração logística e de produção, o gargalo representa "o elo menos eficiente da cadeia produtiva, no qual o esforço de 'aniquilar o espaço pelo tempo' e realizar o valor mais rapidamente se vê travado pela falta de competitividade de alguma parte necessária ao processo de metabolismo do capital".

Apesar de ter sido idealizada durante o ápice do regionalismo aberto neoliberal na América Latina, a IIRSA ganhou destaque no período posterior, onde prevaleceram os governos progressistas com uma retórica de pós-neoliberal. Isso ocorreu a partir de uma iniciativa do governo Lula da Silva, em 2003, quem proporcionou que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) financiasse grandes empresas brasileiras – "campeões nacionais" – com empréstimos para seus investimentos fora das fronteiras nacionais. Ou seja, a mesma logística da IIRSA esteve a serviço de projetos que se consideravam e reivindicam como diferentes e, até mesmo, antagônicos àqueles neoliberais. As ações dos governos progressistas chegaram a ser vistas por alguns analistas, com um evidente exagero, como "anti-imperialistas".

Chamamos a atenção para as complexas relações entre a logística, como racionalidade prevalecente do capitalismo contemporâneo, e as análises geopolíticas, e mais que antagonizar

enormemente o extrativismo mineral e o agronegócio, contribuindo, ainda, para o aumento da violencia e da devastação, sobretudo na região dos Cerrados e na Amazônia.

essas duas leituras convidamos a integrá-las sem reducionismos a uma ou outra vertente. Afinal, a IIRSA surge como suporte material da ALCA sob governos neoliberais e, no entanto, se desenvolve, sobretudo a partir das iniciativas dos governos progressistas que, em 2005, romperam com a ALCA. Tudo indica que a razão logística não se reduz às polarizações geopolíticas a não ser que dialetizemos a análise usando (1) o repertório teórico de Arrighi (Arrighi, [1994]2007) como os dois pilares com que se move a ordem sistêmica, e suas crises, a saber, a "lógica capitalista" e a "lógica territorialista", sendo que essa última não pode ser reduzida à geopolítica, embora a contemple e (2) levando, ainda, em consideração as relações entre grupos/classes sociais que protagonizam essas ações.

Por outro lado, o exemplo da IIRSA revela sua dimensão logística global na hora de oferecer um espaço privilegiado para a vinculação da América do Sul ao espaço metabólico chinês, em torno ao qual o sistema-mundo capitalista está rapidamente se "re-orientando" (Gunder Frank, 1998). A China, de fato, tem uma presença crescente nessa região, sobretudo depois da crise de 2008 que atingiu os EUA. A partir daquela data, o país asiático se tornou o maior parceiro comercial da região e, na sequência, também o maior inverstidor direto, sobretudo em mineração, alimentos, portos e infraestrutura em geral. Isso torna ainda mais complexo o cenário de contradições, sobretudo diante dos novos projetos logísticos protagonizados pelos Gestores do Partido Comunista, como a *Belt and Road Initiative* –BRI-, o maior portfólio de investimentos em grandes obras de infraestrutura do mundo.

Como sabemos, é comum definir a China como a "fábrica do mundo", desde quando as plantas industriais das grandes

corporações globais começaram a ali se instalar a partir dos anos 1980 e, principalmente, 1990, a convite do Partido Comunista chinês[19]. Porém, como afirma Debora Cowen (2014), as lições da Revolução Logística não se perderam nesse país, ao ponto que seria possível denominar a China, mais que como fábrica do mundo, como um verdadeiro "império logístico". De fato, as maiores empresas produtoras de *containers* e gruas no mundo são chinesas, sendo que esse país tem a maior frota mercante do mundo. Aliás, cinco dos dez maiores portos de *containers* do planeta se encontram na costa chinesa, e as cinco principais empresas navais chinesas controlavam 18% do trânsito mundial de *containers*, em 2015 (Arboleda, 2018). Essa expansão logística da China está ligada à precoce experiência nesse país das zonas econômicas especiais, que teve um salto após o ano 2000, com a implementação da política do chamado *Going Out*, uma estratégia de conquista de novos mercados através de um aumento dos investimentos estrangeiros diretos e novas formas de cooperação econômica. Desde 2013, esses esforços se articularam ao redor da BRI, a Nova Rota da Seda, projeto gigantesco composto por seis enormes corredores logísticos terrestres na região euroasiática e duas principais rotas marítimas que unem a Ásia Oriental com a Europa, a África, a Oceania e a América Latina (Peregalli, 2020). Com esse projeto, a China repropõe as ideias da aldeia global em um momento em que o mundo ocidental está às tontas entre uma afirmação globalista e uma mudança em direção a políticas protecionistas. A aldeia global promovida pela China através da Nova Rota da Seda está baseada

19 É preciso levar em conta a aproximação entre a China e os EEUU que se configura desde a viagem de Richard Nixon, em 1974, à Pequim e seu aperto de mão à Mao Tse Tung.

em uma filosofia confucionista centrada numa ideia-forte de uma "sociedade harmoniosa", estável e desprovida de conflitos através da Rota da Seda. Uma sociedade harmoniosa que vê nos paradigmas da logística e na "política dos corredores" formas eficientes e supostamente apolíticas de governança. De acordo com Grappi (Grappi, 2016), para afirmar sua "ontologia política" confucionista, a China recorre ao idioma, ao imaginário e ao *modus operandi* da logística, propondo ao mundo unir-se em torno de uma política transnacional de corredores.

Essa "sociedade harmoniosa" promovida pela interconectividade logística estaria longe do modo de globalização neoliberal que se afirmou nos anos 1990 no Ocidente, e que via no domínio do livre mercado a chave para o progresso econômico. Na China, a iniciativa individual e empresarial é controlada pela atividade planificadora do Estado que, ao longo das últimas duas décadas, acentuou seu controle não apenas sobre a economia, mas sobre o conjunto da sociedade chinesa. Isso é ainda mais evidente na imbricação entre as formas algorítmicas da economia de plataforma da logística metropolitana das megalópoles chinesas e as também algorítmicas formas de controle biopolítico do Estado sobre a vida dos cidadãos revelados em toda a sua eficácia no modo como o país asiático conseguiu enfrentar e controlar a pandemia. Registre-se que essas formas de controle algorítmicas estão longe de ser um privilégio chinês. A linguagem algorítmica é, por excelencia, a liguagem logística-computacional, como indica a origem grega da palabra, e proporciona as condições de controle não só das condições materiais, como simbólicas e subjetivas, enfim, das conexões entre lugares à revelia dos lugares.

## V.

Surge aqui, novamente, a necessidade de uma análise sobre o papel que cumprem os Gestores ao impor essa racionalidade logística. Caberia aos Gestores chineses do Partido Comunista a mesma caracterização dada aos Gestores das grandes corporações capitalistas ocidentais? ¿Que ambos, tanto no Ocidente como na China, vivam do excedente econômico que emana do trabalho não resta a menor dúvida, mas seriam a mesma coisa? Tudo indica que a genealogia histórica dos Gestores estatais chineses seja diferente já que remete a um dos mais longevos Estados territoriais do mundo, pelo menos desde os tempos da construção da Grande Muralha, que detém uma refinada *expertise* em gestão centralizada, num território amplo de camponeses que, diga-se de passagem, têm uma larga tradição de rebeldia da qual a Revolução de 1949 talvez represente seu momento de maior brilho. Os Gestores do PC-Chinês parecem bem adaptados a essa tradição gestorial dinástica, mas não foram eles que a inventaram. Como explicar essa "confluência perversa" (Dagnino 2004, Porto-Gonçalves 2020) entre um modo político, econômico e social Estado-centrado, produto de séculos de centralização dinástica e de 70 anos de Revolução socialista com o novo papel da China no mercado mundial, sua importância global na expansão das operações algorítmicas e logísticas mundo afora, e a promoção da interconectividade global por meio de infraestruturas com suas implicações extrativas e financeiras e a mesma estratégia impulsionada por modos neoliberais?

Não é uma questão simples de responder, mas acreditamos que seja necessário, para nos aproximar dela, esclarecer um aspecto que para nós é central: a logística nos mostra, de maneira muito clara,

que neoliberalismo e planejamento (seja esse estatal, corporativa ou mixto) não estão necessariamente em contradição um com outro, embora sejam diferentes e a logística seria um dos seus pontos de confluência.

A logística é em si mesma uma forma de planificação dos processos produtivos no espaço que precisa, quanto maior sua escala, de articulações e imbricações profundas entre elementos estatais e corporativos, de uma captura corporativa do aparelho de Estado, assim como de uma gestão pública pelos interesses corporativos, e de um amplo espetro de parcerias financeiras entre Estados, bancos e corporações. Se a logística é uma tarefa do capital social total e tem a ver com as condições gerais de produção, não há lassez-faire possível, não há Estado mínimo possível, no horizonte logístico do capitalismo. O neoliberalismo ocidental ou o capitalismo "com características chinesas" podem divergir em muitos pontos, mas concordam, fundamentalmente, na centralidade de ação planificadora para garantir a mais eficiente realização do valor e organizar a sincronização dos fluxos de mercadorias, energia, informações e mau de obra ao longo do espaço. A crise que se desenrola como guerra na Ucrânia é a demonstração clara dessas contradições entre as classes gestoras e o grande capital corporativo em que o controle político de um lado, o oriental, está sob domínio dos Gestores russos e chineses e, do lado Ocidental, sob o controle das grandes corporações sob hegemonia dos EEUU.[20]

20 Nesse momento de crise/guerra que tem como palco a Ucrânia, a fratura onde se movem as duas grandes placas tectônicas do capitalismo global, quem sai em defesa do capital corporativo em crise de acumulação no Ocidente é o Estado norte-americano comandando a OTAN. Enfim e, mais uma vez, o Estado a serviço do capital. E não olvidemos que a Rússia e a Ucrânia foram, talvez, dois dos maiores laboratórios de experiências neoliberais, com resultados pífios, para não se dizer dramáticos, embora tenha proporcionado a emergência de poderosos oligarcas em meio à devastação. Depois da queda da URSS, o PIB da Rússia nos

Há alguns anos, a projeção da conectividade logística chinesa interessa diretamente a América Latina.[21] O projeto da BRI contempla a América Latina desde 2015, dando assim continuidade à tendência de fluxo de capital chinês para a região em busca por áreas estratégicas para o fornecimento de mineração, energia e recursos agroindustriais e para investimentos em projetos de

anos 1990 caiu 34% e sua população decresceu demograficamente com as taxas de mortalidade ultrapassando as de natalidade. Não poderia ser maior a regressão civilizatória que ali se desenhara. A Europa Ocidental está cheia de migrantes ucranianos haja vista a desindustrialização do país, uma das regiões mais desenvolvidas industrialmente à época da URSS. A recuperação econômica da Rússia depois dos anos 2000 teve um enorme protagonismo do Estado e seus Gestores que contaram, inclusive, com o aumento da renda petroleira para financiar essa recuperação. Enquanto isso, na China, os Gestores do Partido Comunista deram um cavalo de pau em sua política de atrair os grandes capitais internacionais e de exportação num momento em que o mundo comprava baratíssimo as mercadorias Made in China e dar uma resposta às crescentes greves operárias que grassavam em todo o país e a olhar com mais cuidado para seu mercado interno. Talvez seja essa habilidade do PC chinês de lidar com as demandas populares que vem desde a Grande Marcha camponesa que levou à Revolução de 1949 dando um colorido próprio aos Gestores tradicionais dinásticas que ajudem a entender o atual modo de produção/reprodução (capitalista? Socialista?) chinês.

21 Aliás, uma análise mais profunda da natureza das relações entre a China e a América Latina ainda está pendente. A integração econômica desigual entre as duas regiões está aprofundando uma série de tendências. Por um lado, parece que o modo do "capitalismo com características chinesas", centrado na proliferação de regimes excepcionais, está lentamente se expandindo no subcontinente: de acordo com a Associação de Zonas Francas das Américas. Na verdade, de fato, na América Latina já existem mais de 600 zonas francas em 23 países (AZFA 2020). Algumas dessas zonas surgiram mesmo em países considerados socialistas ou bolivarianos: este é o caso do porto cubano de Mariel, modernizado pela construtora brasileira Odebrecht sob o impulso do comércio com a China, e a gigantesca ZEE do Arco Minero del Orinoco na Venezuela, no cruzamento entre os EIDs Andino e Escudo Guianês da IIRSA, dedicados à extração de petróleo e minerais. Não se trataria de mais um exemplo de "confluência perversa" onde uma linguagem surgida a partir das lutas sociais, como a ideia de Terceiro Mundo e de anti-imperialismo, passa a ser usada generalizadamente de modo descontextualizado, esvaziando-a de significado? Talvez, e mais uma vez, uma chave para a compreensão desse fato seja partir de uma análise das implicações da logística como uma poderosa racionalidade capitalista da época atual, agora recoberta com uma ideologia harmônica confucionista, e que vem tornando a logística uma alternativa à arrogância das aventuras imperialistas clássicas?

infraestrutura. Nesse ano, por ocasião da visita do primeiro-ministro Li Keqiang a alguns países sul-americanos, com a elaboração do projeto de uma ferrovia bi-oceânica entre os portos de Açu no Brasil e Ilo no Peru, a projeção chinesa para a região se cruzou e articulou com o projeto da IIRSA. Não é a primeira vez que o *Belt and Road Initiative*, por causa de sua dimensão abrangente e de suas pretensões globais, se interpõe a outros planos de logística e de conexão intermodal concebidos em momentos e contextos diferentes e sob a liderança de outros atores. Este é o caso, por exemplo, dos corredores europeus TNT-T, cujos eixos norte-sul (Genova-Roterdã) e Leste-Oeste (Lisboa-Kiev) estão sendo incorporados, de alguma forma, à *Belt and Road Initiative*.

O "encontro" entre a BRI e a IIRSA poderia ser lido, até certo ponto, como uma incorporação adicional da segunda na primeira. De alguma maneira, a mesma infraestrutura física que serviria à Área de Livre Comércio das Américas serve agora à integração do novo centro geográfico do capital industrial global na Ásia, especialmente na China (Porto-Gonçalves, 2017). Esta projeção para a China, no entanto, manifesta-se em formas e operações capitalistas que vão além de uma simples aliança internacional. Na verdade, a crise e a derrota dos governos progressistas desde 2015, apesar de determinarem um retorno a uma aliança política com os Estados Unidos, não interromperam o processo de integração econômica e logística do subcontinente em direção à Ásia-Pacífico, ao ponto de um dos mais importantes aliados de Washington, o argentino Mauricio Macri, ter proposto em 2017 que a China buscasse sinergias com a própria IIRSA, a fim de impulsionar a interconexão territorial da América do Sul com o país asiático, e para dar um maior impulso à exportação de produtos alimentícios

da primeira para o segundo. Anos depois, em 2022, o Presidente argentino Alberto Fernández que se situa no campo do progressismo e que derrotara Macri nas eleições, dá um passo decisivo em direção à China propondo que a Argentina passe a integrar os BRICS.

De fato, a Rota da Seda chegou a países que têm sido historicamente da área de influência do imperialismo dos EUA. O Panamá, por exemplo, sob um governo liberal, em junho de 2017 aceitou o princípio de "uma só China", assinou com a China um plano de investimento que prevê, entre outras coisas, a modernização do canal do Panamá, e tornou-se o primeiro país latino-americano a aderir à Rota da Seda. Desde então, outros países da região tornaram-se membros, como Uruguai, Equador, Venezuela, Chile, Bolívia, Costa Rica, Cuba e Peru. Mais uma vez, a relação com a China não obedece necessariamente uma clivagem política ou ideológica, como se vê com a aproximação do Partido Comunista Chinês a governos de todas as cores do espectro político-ideológico. A famosa frase do líder chinês Deng Xiuping - "Não importa a cor do gato. O que importa é que ele cace o rato" indica o pragmatismo dos Gestores do PC-Chinês.

## Considerações finais

Não escapa do nosso horizonte crítico a centralidade, sobretudo em nosso continente, do extrativismo e suas implicações social e territorialmente devastadoras, que têm sido denunciadas por autores implicados com as lutas sociais dos camponeses, povos indígenas, quilombolas, das periferias urbanas, ecologistas e feministas, enfim, pelos grupos/classes sociais em situação de opressão/exploração/subalternização (Machado Araoz, 2021). E bem

sabemos como essas violências e violações cresceram com a Grande Aceleração e os volumes de matéria e energia que circulam no mundo, hoje maiores que em qualquer outra época histórica. Aliás, estamos vivendo nos últimos 50 anos o mais intenso processo expropriatório jamais experimentado, em igual intervalo de tempo, em toda a história da humanidade.

Entretanto, queremos reafirmar a limitação das análises que não articulam o extrativismo, e toda a sequela de violências, violações e degradação ambiental, com a racionalidade logística do capitalismo contemporâneo em suas ligações com o processo de financeirização em curso. Retomamos aqui, mais uma vez, a tríade – extração, logística e financeirização -, já elaborada por Mezzadra e Neilson (2015) que, para nós, é um elemento central, aliás, para entender, entre outras coisas, as conexões entre os grandes projetos logísticos em curso.

Em meio a isso, o metabolismo social ou sociometabolismo vem se mostrando como um conceito que haveremos de aprofundar. Afinal, a pandemia e o aquecimento global estão aí a nos alertar para os limites desse processo expropriatório que integra o extrativismo, a logística e o mundo financeiro. E sabemos como o "sistema de objetos" (Santos, 2002), que materializa a razão logística com sua aceleração das conexões, proporcionou as condições ideais para a propagação do vírus, assim como as instituições, o "sistema de ações" (Santos, idem), não se mostrou sensível na distribuição de vacinas fazendo com que os mais pobres fossem os mais afetados.

Assim como a Peste Negra, entre 1330 e 1348, se espraiara ao longo da antiga Rota da Seda, a pandemia do Coronavírus se espraiou inicialmente entre a China e a Itália, agora facilitada pela

velocidade do *just in time* tão bem materializado nos sistemas logísticos. E o mundo, que começava a acusar amplas mobilizações sociais, como aquelas que se desencadearam em 2019, na nossa região como vimos na Colômbia, no Equador e no Chile se vê, agora, atomizado, isolado e, ao mesmo tempo, conectado pelas plataformas e seus algoritmos que, cada vez mais, reúnem mais informação sobre cada um de nós. ¿Estamos condenados a essa centralização que nos atomiza tão ao gosto dos Gestores?

É cada vez mais preciso construir um mapa cognitivo que nos ajude a atravessar esses mares que começamos a conhecer. E que nos ofereça horizontes de emancipação para além do capitalismo e da colonialidade, ainda que o nome de batismo dessa outra ordem, ainda em larva, careça de maior desenvolvimento, embora sejam muitas as opções que se apresentam no horizonte contra a opressão, a exploração e a devastação.

## Referências

AGUIAR, Diana. *A geopolítica de infraestrutura da China na América do Sul*. Um estudo a partir do caso do Tapajós na Amazônia brasileira. Rio de Janeiro: Actionaid e FASE, 2017.

ARBOLEDA, Martín. "Extracción en movimiento: circulación del capital, poder estatal y urbanización logística en el norte minero de Chile". In: *Investigaciones Geográficas*, Universidad de Alicante, 2018.

ARRIGHI, Giovanni. El largo siglo XX. Madrid: Akal Ediciones, [1994]1999.

ANTUNES, Ricardo. O privilégio da servidão. O novo proletariado de serviços na era digital, São Paulo: Boitempo, 2018.

AZFA (Asociación de Zonas Francas de las Américas), 2018. Disponível em www.asociacionzonasfrancas.org. Visitado 29 de marzo de 2020.

BERNARDO, João. *Economia dos conflitos sociais*. São Paulo: Cortez Editora, 1991.

BONACICH, Edna; WILSON, Jake. *Getting the goods: Ports, labor, and the logistics revolution*. Ithaca: Cornell University Press, 2008.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material, Economia e Capitalismo: O Tempo do Mundo*, 3 vol. São Paulo: Martins Fontes, [1979]1998.

BRENNER, Neil; SCHMIDT, Christian. Towards a new epistemology of the urban? In: *City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action*. University of Manchester: Routledge, Taylor & Francis Group, 2015.

COWEN, Deborah. *The Deadly Life of Logistics*: Mapping Violence in the Global Trade. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2014.

DAGNINO, Evelina. Sociedade civil, participação e cidadania: de que estamos falando? In: MATO, Daniel e GARCÍA, Illia (coords.), *Políticas de Ciudadania y Sociedad Civil en Tiempos de Globalización*. Caracas: Universidade Central de Venezuela. 2004.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. *A nova razão do mundo*: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, [2009]2016.

DOBB, Maurice. *Studies in the Development of Capitalism*, Whitefish: Kessinger Publishing, [1946]2008.

DUSSEL, Enrique. *1492: o encobrimento do outro*: a origem do mito da modernidade. Conferências de Frankfurt. Petrópolis: Vozes, 1993.

ESCOBAR, Arturo. *La invención del desarrollo*. Popayán: Universidad del Cauca, [1986]2014.

FLYVBJERG, Bent. What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview. In: *Project Management Journal* 45 (2): 6–19, 2014.

FOUCAULT, Michel. *Seguridad, territorio, población. Curso en el Collége de France (1977–1978)*, Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, [1977–78]2006.

FOUCAULT, Michel. *Nacimiento de la biopolítica. Curso en el Collége de France (1978–1979)*, Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, [1978–79]2007.

FREUD, Sigmund. *Psicologia das massas e análise do eu*. Porto Alegre. Ed. L&PM, [1921]2013.

GRAPPI, Giorgio. *Logistica*. Roma. Ediesse, 2016.

GUATTARI, Félix; ROLNIK, Suely. *Micropolíticas: cartografias do desejo*. Petrópolis: Vozes, [1983]2005.

GUNDER FRANK, Andre. "The Development of Underdevelopment" , *Monthly Review*, Vol. 41, No. 2, 1989.

GUNDER FRANK, André. *Re-Orient. Global Economy in the Asian Age*, Oakland: University of California Press, 1998.

HARNEY, Stefano; MOTEN, Fred. *The Undercommons: Fugitive Planning and Black Study*. Wivenhoe: Minor Compositions, 2013.

HARVEY, David. *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Madrid: Ediciones Akal, [2001]2007.

HILDYARD, Nicholas. *Licensed larceny. Infrastructure, financial extraction and the global South*. Manchester: Manchester Capitalism MUP, 2016.

INTO THE BLACK BOX. Manifiesto de crítica logística, 2018. Disponível em: http://www.intotheblackbox.com/manifesto/manifiesto-de-critica-logistica/. Visitada em 29 de janeiro de 2022.

LACLAU, Ernesto. "Capitalismo y feudalismo en América Latina". En ASSADOURIAN, Carlos Sempat; SANTANA CORDOSO, Ciro et all, *Modos de producción en América Latina*. Córdoba: Cuadernos Pasado y Presente/40, , pp.23-46, 1973.

MACHADO ARAOZ, Horacio. *Genealogia da Mineração Contemporânea*. Elefante Editora, São Paulo, 2021.

MARQUES, Luiz. *Capitalismo e Colapso ambiental*. Campinas: Ed. Unicamp, 2015.

MARX, Karl. *Líneas Fundamentales de la Crítica de la Economía Política «Grundrisse»*. Barcelona: Crítica, [1857-58]1978.

MARX, Karl. *El Capital*. Tomo I. México D.F.: Siglo xxi editores, [1867]2011.

MARX, Karl. *El Capital*. Tomo II. México D.F.: Fondo de cultura económica, [1885]1982.

MEZZADRA, Sandro; NEILSON, Brett. Operations of Capital. In: *The South Atlantic Quarterly*, 114:1, January, Durham and London: Duke University Press, 2015.

MEZZADRA, Sandro; NEILSON, Brett. *The Politics of Operations. Excavating Contemporary Capitalism*, Durham and London: Duke

University Press, 2019.

OIT (Organização Internacional do Trabalho), 2007. Disponível em: www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2007/107B09_80_engl.pdf. Visitada em 3 de janeiro de 2022.

OLIVEIRA, Francisco. *A Economia da Dependência Imperfeita*. Rio de Janeiro: Ed. Graal, 1997.

PEREGALLI, Alessandro. *IIRSA*: entre integración regional y racionalidad logística, New York: Peter Lang, 2022.

_____ . Logística y corredores: el caso de las Nuevas Rutas de la Seda. In: HERRERA SANTANA, David (Org.), *Geopolítica. Espacio, poder y resistencias en el siglo XXI*. 1ed., Ciudad de México / Madrid: Facultad de Filosofía y Letras / Trama Editorial, 2020.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. Dimensión geopolítica de la crisis brasileña: una perspectiva desde los grupos sociales en condición de subalternidade. In: LEÓN HERNÁNDEZ, Efraín (coordinador), *Praxis espacial en América Latina. Lo geopolítico puesto en cuestión*, Ciudad de México: Itaca, 2017.

_____. Menos Pode Ser Mais: Dos "Limites do Crescimento" (Copenhague, 1972) e do Desenvolvimento Sustentável (Rio de Janeiro, 1992) à Métrica do Carbono (Glasgow, 2021). In: *IELA* (iela.ifsc.br), 2021. Visitado em 29/01/2022.

_____ "A confluência perversa". In: *IELA* (iela.ifsc.br), 2020. Visitado em 29/01/2022.

QUIJANO, Aníbal. Colonialidade do poder, eurocentrismo e América Latina. In: LANDER, Edgardo (org.). *A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Colección Sur Sur, CLACSO, 2005.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. São Paulo: Edusp, 2002.

SWEEZY, Paul. "The transition from feudalism to capitalism", *Science & Society*, New York, 1950.

WALLERSTEIN, Immanuel. *O sistema mundial moderno. Vol. I: a agricultura capitalista e as origens da economia-mundo europeia no século XVI.* Porto: Afrontamentos, 1974.

Submetido em: 10 de maio de 2022.
Devolvido para revisão em: 19 de agosto de 2022.
Aprovado em: 08 de setembro de 2022.

**Como citar este artigo:**

PEREGALLI, A.; PORTO-GONÇALVES, C. W. Para uma crítica à racionalidade logística: Notas para um debate. Terra Livre, [S. l.], v. 2, n. 57, p. 131–165, [2021]. Disponível em: https://publicacoes.agb.org.br/index.php/terralivre/article/view/2292.