STEFANO HARNEY

GENEALOGIE DELLA LOGISTICA

(A CURA DI NICCOLÒ CUPPINI E MATTIA FRAPPORTI)

Genealogie della logistica. Strade che si intrecciano. Da uno sguardo profondamente storicizzato su fino al presente globale. Nel mezzo una serie di avvenimenti, fatti, persone, sensi. Rimbalzi dall'approccio eminentemente teorico al caso specifico e tangibile. Richiami ai classici e alle nuove generazioni di autori. In questa intervista si discute delle molteplici origini di un elemento chiave per l'interpretazione del capitalismo contemporaneo.

Docente alla Singapore Management University, i campi di ricerca di Stefano Harney sono molteplici. Professore di "management strategico", egli in realtà si interessa assiduamente agli studi postcoloniali approfondendo tematiche che comprendono questioni associate a razza, genere e organizzazione sociale. Nel 2013 pubblica con Fred Moten un importante testo intitolato The Undercommons: Fugitive Planning and Black Study *(Minor Compositions, 2013), che contiene una serie di capitoli in cui gli autori sviluppano un sostanziale omaggio alla «black radical tradition». È proprio in questo testo che si trovano alcune intuizioni che hanno condotto alla presente intervista. Harney e Moten, infatti, sono in primo luogo tra i pochissimi ad aver fatto fuoriuscire lo studio della logistica dal campo militare. In secondo luogo, essi hanno portato alla luce un fattore che riteniamo davvero centrale per la comprensione della logistica, vale a dire la sua natura di "reazione". È questo uno degli elementi chiave contenuto nell'intervista. Già in* The Undercommons, *Harney sottolineava come la logistica «was founded in the Atlantic slave trade, founded against the Atlantic slave» (p. 92). Allo stesso modo, qui di seguito si potranno leggere altri passaggi in cui viene presentata la medesima prospettiva, capace di mettere in discussione la stessa definizione di "rivoluzione logistica" degli anni cinquanta e sessanta. Insomma, Harney rappresenta una voce tanto importante quanto originale all'interno dei* critical logistical studies. *È forse l'unico che ha cercato di approfondire in modo inedito una prospettiva storica che non si limiti a uno sguardo sull'ultimo mezzo secolo.*

Oltre a The Undercommons, *Harney è autore di numerosi altri saggi. Tra i più importanti ricordiamo* All Incomplete *(Minor Compositions, 2018),* Politics Surrounded *(«The south atlantic quarterly», 2011) – entrambi scritti con Fred Moten – e* Unfinished Business: The Cultural Commodity and its Labour Process, *(Cultural Studies, 2010).*

Una versione estesa di questa intervista (pensata e sviluppata per «Zapruder») è pubblicata anche in inglese sulla rivista «Social Text Periscope» (https://social-

textjournal.org/periscope/ *in uscita). Per la versione lunga italiana si rimanda a:* www.intotheblackbox.com.

Un'interpretazione diffusa e generalmente condivisa colloca le origini della logistica nel campo della strategia militare. Seminale fu in questo senso l'opera di Martin van Creveld del 1977 intitolata Supplying war. Logistics from Wallenstein to Patton *(ripubblicata da Cambridge University Press nel 2004) che identifica le origini della logistica nel «periodo che va dal 1560 al 1660, descritto come la* "military revolution"*» (p. 7). Pur accettando questa prospettiva, in* The Undercommons *tu e Moten andate oltre questa interpretazione e collocate la nascita della logistica moderna al primo enorme movimento di "merci" di cui si ha notizia: quello degli schiavi nella cosiddetta tratta atlantica. Ci spieghi questa diversa prospettiva e questa scelta?*

Stefano Harney: La logistica moderna, secondo la nostra interpretazione, ha un'origine *commerciale,* e si radica in quello che nei termini di Cedric J. Robinson potremmo chiamare "racial capitalism" (*Black Marxism: The Maxing of the Black Racial Tradition,* University of North Carolina Press, 2000). La logistica è una "scienza capitalista". Ancora oggi, se si osserva con attenzione, si nota come la logistica militare sia spesso subappaltata a imprese commerciali, le quali raggiungono profitti enormi dalla odierna situazione di guerra permanente. In quanto "scienza capitalista", la logistica commerciale ha dunque origine nella tratta atlantica, che può essere certamente considerata come il primo grande, voluminoso e grottesco movimento globale di "merci" della storia. E proprio lì, peraltro, nel commercio degli schiavi, che possiamo trovare i primi intrecci tra logistica e finanza, un binomio iconico del capitalismo contemporaneo.

Rispetto a quest'ultimo aspetto la storia della nave negriera Zong è davvero paradigmatica. Durante la traversata oceanica nel 1781 una parte significativa di un carico di schiavi venne buttata a mare a causa di alcune clausole assicurative. Centotrentatré persone vennero eliminate perché non garantivano più la rendita stimata inizialmente, tanto che il capitano pensò di poter guadagnare di più dall'assicurazione stipulata su di essi che non dal loro valore commerciale una volta raggiunto il Nuovo mondo. Fu una vera e propria operazione logistica. Considerati come una qualsiasi altra merce, il capitano della nave poteva disporre degli schiavi a suo piacimento e così non ebbe problemi a compiere un vero e proprio massacro.

Su quelle navi e in quelle stive, tuttavia, non ebbe origine soltanto la logistica. Nacque anche quella che qui chiamerei come *logisticality.* In breve potremmo considerarla come una sorta di empatia, di resilienza figlia della situazione comune che gli schiavi si trovavano ad affrontare. Come ha scrit-

to Frank Wilderson alla fine delle sue magnifiche memorie intitolate *Incognegro* (Duke University Press, 2015): «qualcosa accadde ad ognuno di noi in quelle stive». Nacque allora la capacità di ritrovarsi e capirsi reciprocamente creando le prime forme di contrologistica che esplosero poi nelle rivolte di Haiti o nei numerosi tentativi di insubordinazione di quell'idra dalle molte teste rappresentata dagli schiavi dell'Atlantico. Insomma: il trasporto nelle navi schiaviste, la containerizzazione, l'avvento della tratta atlantica degli schiavi fu l'origine della moderna logistica. Allo stesso tempo però sulla scena della storia apparve anche qualcos'altro: un sentimento che permise la nascita di un senso di reciprocità – di soggettivazione antagonista – che esplose poi nelle rivolte caraibiche e nordamericane.

Vorremmo ora proseguire su questa linea genealogica che tiene assieme logistica e contrologistica chiedendoti come questo rapporto si definisce nelle fasi storiche successive a quelle da te indicate fino ad ora. In particolare, questo connubio come si sviluppa nel periodo della cosiddetta "rivoluzione industriale" o nella prima fase di globalizzazione?

Harney: Prima di rispondere compiutamente alla domanda permettetemi di fare un inciso alla risposta precedente che mi sembra davvero importante. Durante la tratta atlantica e il commercio degli schiavi si verificava quello che potremmo definire un vero e proprio *declassamento dei mezzi.* Esseri umani diventavano oggetti qualsiasi di cui ci si poteva disfare in qualsiasi momento. O, più generalmente, si potevano utilizzare per giungere al profitto. A ben pensarci, la definizione della logistica più adatta che si potrebbe trovare è forse proprio questa: un generalizzato *declassamento dei mezzi.* La resistenza a questo declassamento, le rivolte e le rivoluzioni che gli schiavi compirono poterono nascere e svilupparsi proprio grazie a quanto sopra abbiamo chiamato *logisticality.* In altri termini, quando con Moten parliamo di reciprocità parliamo di un materialismo dietro il materialismo, o sotto di esso, un "undercommon materialism", che è poi quello che la nostra amica filosofa Denise Ferreira da Silva chiama «differenza senza separabilità». Questa reciprocità è la risposta alla logistica, al *declassamento dei mezzi* per produrre uomini come *fine* in sé stessi.

Dopo questo preambolo rispondo alla vostra domanda. Nei campi di cotone dove gli schiavi venivano impiegati con il "management delle piantagioni" si sviluppò e perfezionò l'organizzazione logistica del capitalismo. A tal proposito basti pensare al testo di Edward Baptist *The Half Has Never Been Told* (Basic Book, 2014), dove sono descritte le origini dell'incontro tra le forme moderne di management e la logistica. Questa nuova forma di produzione, scrive Baptist, venne sviluppata in risposta alla domanda crescente di cotone e alla necessità di spostare parte degli schiavi su altre coltivazioni.

Ora, a seguito delle nuove prospettive di profitto offerte dalla aumentata necessità di materia prima derivante dall'avvento delle industrie tessili, i proprietari delle piantagioni pensarono a delle innovazioni che ne aumentassero la produttività. Ciò portò a una drastica riorganizzazione del lavoro. Inizialmente, infatti, nella raccolta del riso, dell'indaco, o della canna da zucchero, agli schiavi era permesso di formare delle squadre che potessero collaborare nei lavori più duri. A seguito delle "innovazioni" tutto questo non fu più concesso. Gli schiavi vennero disposti in lunghe file di raccoglitori che si susseguivano tra i filari di cotone. Il miglior raccoglitore, il più efficiente, veniva messo in prima posizione per dettare il ritmo. Ogni schiavo divenne così indotto ad aumentare la sua capacità di raccolta, ma soprattutto nessuno poteva aiutare qualcun altro in difficoltà: chi lo avesse fatto sarebbe incorso in punizioni, torture o morte. Aiutare qualcuno era punito più severamente che aumentare il peso del proprio raccolto con dei sassi o della frutta. La produttività individuale divenne un mezzo per misurare e migliorare l'intera linea di produzione. Ognuno era responsabile di sé stesso e di quanto produceva. E basta. Non ci fu mai più un esempio più brutale della riduzione della *logisticality* alla logistica: ogni tentativo di portare aiuto a qualche compagno in difficoltà veniva punito ferocemente.

E poi vennero le fabbriche... Risalendo la china della modernità non possiamo allora fare a meno di giungere al cuore della cosiddetta rivoluzione industriale. In questo schema come potrebbe essere inquadrato lo sviluppo della logistica? Possiamo affermare che non si comprende la fabbrica se non all'interno di un sistema logistico complesso, come scrisse del resto anche lo stesso William Du Bois? E, continuando con uno sguardo parallelo a logistica e contrologistica, quali forme di "espressione" trova quest'ultima nel momento in cui il fulcro della produzione diventa la nuova industria, assieme e attorno alla quale iniziano ad espandersi i nuovi centri urbani?

Harney: Con il sorgere del "regno del cotone" e con la prima rivoluzione industriale, lo sviluppo delle industrie fece emergere la prospettiva di due tipi di flussi intrecciati e sovrapposti, come già stava avvenendo nelle Barbados, ad Haiti, in Jamaica e in altri pionieristici centri logistici. Da un lato abbiamo il flusso di materiale grezzo; dall'altro il flusso della linea di produzione dentro la fabbrica. Detto altrimenti: colonialismo e industrializzazione capitalista. Per questo motivo è utile e corretto parlare di Du Bois: perché guardare a Manchester significa necessariamente guardare all'oceano Atlantico.

L'integrazione di questi due flussi entro un unico "flusso continuo" – come lo chiamò lo stesso Marx – sarà alla fine opera del management della seconda metà del XX secolo, che ha sostanzialmente lasciato immutato o approfondito l'interdipendenza di questa coppia di fattori. Il lavoro della logistica

– intrecciato a quello della finanza – rimane in un certo senso quello di gestire la relazione tra queste due formazioni sociali che animano i flussi. Il progetto di "Nuova via della seta" che il governo di Pechino sta sviluppando in questi anni, mostra del resto quanto quella relazione sia rimasta sostanzialmente immutata.

Sebbene la loro interdipendenza contribuì fortemente allo sviluppo del mercato globale, durante la prima rivoluzione industriale i due flussi non erano però ancora totalmente integrati. E tuttavia, già allora si potevano intravedere i *preavvisi* di questa futura fusione, e della stessa subordinazione del lavoro a questi flussi. Di tutto questo si trovano elementi in abbondanza nella «black radical tradition». In *Renegades, Mariners, and Castaways* (University Press of New England, 2001), Cyril James riscrive in parte la storia della baleniera del New England che dava la caccia a Moby Dick, e lo fa in un modo del tutto particolare. Parla cioè della nave descritta da Melville come di una vera e propria fabbrica. La catena di rifornimenti e la fabbrica divennero una cosa sola su quel bastimento. La balena è catturata e "lavorata" direttamente a bordo. Nella ciurma ognuno ha un compito specifico e la "nave-industria" traccia letteralmente la sua catena di montaggio attraverso l'oceano.

All'altro lato della nostra dialettica, o forse parallelamente a essa, nella storia del mercato globale troviamo un esempio dell'emergere della *logisticality* in un nuovo libro di Marisa Fuentes sulle donne schiave e fuggitive nelle Barbados del XVIII secolo, intitolato *Dispossessed Lives* (University of Pennsylvania Press, 2016). Nel tentativo di ricostruire la vita di queste donne, Fuentes sembra non avere molto materiale su cui lavorare: di conseguenza non può che concentrarsi sulle assenze. Le donne schiave, spesso le più oppresse dal peso dei due flussi che si congiungevano in questa precoce forma di *hub,* dovettero inventare nuove modalità attraverso cui proteggere e praticare la loro *logisticality* e coltivare con chi amavano il segreto non troppo recondito della reciprocità. Quelle donne produssero forme di comunicazione adattate alla sorveglianza rigida di quel luogo e anche alla sua topografia. Crearono manualmente un archivio dei sospiri, degli sguardi e delle occhiate. L'assenza di un archivio ufficiale fu esattamente il motivo per cui poté emergere questo "archivio ribelle". La grande minaccia di questo archivio costruito sulla reciprocità è che non può essere rinchiuso né "collocato".

In mezzo a questi preavvisi, anche qualcos'altro iniziò ad emergere – qualcosa che Du Bois avrebbe poi chiamato la "linea globale del colore". Questa catena di montaggio globale e il mondo in cui veniva implementata, specialmente da schiavi africani e da lavoratori coloniali vincolati o coatti, produsse un nuovo tipo di collettività che si sviluppò non soltanto lungo quelle linee ma anche trasversalmente ad esse, tra le comunità che si formavano in fuga da quelle linee. Le collettività allargate e la *logisticality* producono

una generalizzata paura della negritudine, del comunismo e del sentimento *queer*. "Allargarsi" lungo questa linea significa "poter essere ovunque". È esattamente contro queste possibilità che si scaglia l'avvento delle industrie, che racchiusero chi invece poteva diffondere questo sentimento comune.

Dopo questa ampia panoramica storica ci piacerebbe concludere con delle riflessioni più legate all'attualità. In primo luogo, molti autori parlano di una "logistics revolution" avvenuta negli anni cinquanta e sessanta del XX secolo. Considerando i diversi spunti che hai finora offerto, ci verrebbe da problematizzare questa temporalizzazione mettendo piuttosto in luce le molteplici provenienze storiche della logistica intesa come un processo di lungo periodo. Che ne pensi? In secondo luogo, come si articola a tuo avviso oggi la relazione tra logistica e contrologistica? Ci piacerebbe sentire la tua opinione sia da un punto di vista teorico, sia rispetto agli episodi concreti che si stanno sviluppando in tutto il panorama globale.

Harney: Ripartiamo da Marx. *Il Capitale*, libro I, capitolo 13: «La macchina operatrice combinata che ora è un sistema articolato di singole macchine operatrici eterogenee e di gruppi di esse, è tanto più perfetta quanto più è continuativo il suo processo complessivo». Marx già parlava in questo passaggio di quello che sarebbe poi stato definito il management totale. Detto in giapponese: *kaizen*. La logistica è tanto antica quanto il circuito del capitale stesso, come Marx ci insegna. E quel circuito, come ho già suggerito, si formò nella tratta atlantica degli schiavi e nel colonialismo. Questa innovazione fu davvero la *logistics revolution*. Ciò detto, non possiamo certo sottostimare quanto accadde subito dopo la seconda guerra mondiale. E non si tratta soltanto della diffusione del container a partire dalla guerra del Vietnam, o altre manifestazioni simili. Si tratta piuttosto del cambiamento strutturale dei processi interni al capitale (che peraltro portarono con sé anche un cambiamento delle forme di conflittualità sociale): è quello che Sandro Mezzadra e Brett Neilson chiamano le «operazioni del capitale». Nello specifico, operazioni di management, lo studio dei movimenti sulla linea d'assemblaggio, incontri e incorporazioni tra la *supply chain* da un lato e i clienti dall'altro. Questa divenne la nuova macchina globale del lavoro. Rifornimenti, produzione e consumo divennero in una certa misura un tutt'uno, e ciò avvenne grazie alla "scienza capitalista" del management: è questo processo storico che culminò nel *kaizen*. Adesso ogni singolo soggetto è individualmente responsabile non soltanto del flusso della linea d'assemblaggio, ma anche del suo continuo miglioramento, a prescindere se esso sia o meno formalmente coinvolto (assunto) e legato da un contratto di lavoro. La metrica economica è brutale, e funziona perché la logistica produce una porta d'ingresso, che a sua volta ti inserisce nella metrica. È un circolo vizioso.

Con tutto questo, si badi bene, non voglio certo negare l'utilità di considerare le differenti storie che stanno all'origine della logistica: differenti genealogie che si addicono perfettamente a uno dei tanti fattori che hanno determinato il capitalismo globale. Insomma, certamente i lavori di Deborah Cowen (su tutti *The Deadly Life of Logistics*, University of Minnesota Press, 2014) sulla logistica sono di fondamentale importanza, come del resto non sono da meno quelli di Edna Bonacich (*Getting the Goods,* Cornell University Press, 2008, scritto con Jake Wilson). Allo stesso tempo possiamo considerare lavori imprescindibili anche quelli di Mezzadra e Neilson, quelli di Sergio Bologna, di Ned Rossiter, Tiziana Terranova, Matteo Pasquinelli e molti altri.

Rispetto alla seconda parte della domanda, per quanto mi riguarda è importante ribadire la differenza che c'è tra contrologistica e la *logisticality*. Almeno per come la intendiamo io e Moten. La contrologistica è una strategia vitale, tanto quanto gli scioperi o l'attivismo nelle strade; o come è vitale la resistenza e l'opposizione ai soprusi di qualsiasi natura: è un elemento cruciale per la stessa vita dell'essere umano. Ma talvolta la contrologistica si rapporta alla logistica attraverso un registro che sembra porla di fronte a due scelte ineludibili: o prenderla in consegna o abolirla (almeno in gran parte).

La *logisticality* invece è qualcosa di diverso e per questo non è sottoposta a tale scelta. Intendiamo infatti la *logisticality* come un qualcosa di *precedente,* come direbbe Mario Tronti: le nostre abilità di muoverci assieme e di accedere l'uno accanto all'altro vengono prima; i nostri movimenti attraverso e assieme agli altri, così come quelli con e sul nostro pianeta, vengono prima. Da questo punto di vista, la logistica insegue le nostre abilità. In un certo senso allora, il *logistical capitalism* è di per sé stesso contrologistica. L'organizzazione logistica del capitalismo deve prendere in considerazione questa minaccia, e trovare un modo per superarla, per raddrizzarci e organizzarci, per controllarci. Con Moten abbiamo scritto degli assassinii dei neri perpetrati dalla polizia con questa idea in testa – quella secondo cui i neri violano la domanda di completa e immediata sottomissione alla polizia – e la violano *a priori* a causa del fatto che il suprematismo bianco che pervade la società posiziona i neri sia in un limbo imperscrutabile, sia senza possibilità che essi possano essere resi trasparenti. Michael Brown, ucciso dalla polizia a Ferguson (Stati uniti) nel 2013, venne descritto dal suo assassino – un ufficiale di polizia – come un mostro. In questa prospettiva, credo che la domanda dovrebbe essere la seguente: considerando quanto la logistica intende fare, come possiamo mantenere e coltivare il nostro senso di reciprocità? Questo mi sembra sia davvero il nostro compito.