

A cidade enquanto sistema logístico

Niccolò Cuppini¹⁴⁴

Tradução por Bruno Cava

Estamos atravessando um momento histórico que é paradoxal e contraditório de muitas maneiras. Exemplo disso é que o aumento frenético das conexões planetárias caminha lado a lado com a incessante multiplicação das fronteiras. Para tentar compreender, ao lume crítico, as dinâmicas que têm definido esta fase de transição, é preciso propor novos ângulos e perspectivas analíticas. Sinteticamente, este texto tenta fazer uma leitura dos processos atuais de globalização *on the ground*, adotando a cidade e a logística enquanto lentes, com vistas a indagar sobre um projeto de transformação, o qual, embora esteja em curso já há algumas décadas, está passando despercebido. Destino estranho esse, os processos de produção e consumo geralmente são levados ao centro da reflexão, mas isso raramente é o caso quanto aos processos de circulação. Eles são, apesar disso, estratégicos e decisivos do sistema capitalista.

É como se os fluxos de mercadorias estivessem se movendo através de infraestruturas “invisíveis”, transportando todo tipo de produto diretamente às casas. Hoje, isso acontece mais do que nunca, graças a empresas como a Amazon e às plataformas digitais. Elas estão expandindo, de um modo velocíssimo, uma nova fronteira a partir da internet (*e-commerce*), que se manifesta com a velocidade de um clique até as nossas portas, tudo graças a um contínuo incremento e potencialização dos sistemas logísticos. O processo está realmente revestido de um tipo de magia, conduzindo a possibilidades inéditas de distribuição e consumo de mercadorias. Raramente, é feita a pergunta: como é que elas chegam concretamente às casas? E no entanto é relativamente simples reconstruir as rotas, os trajetos globais, fluxos e hubs de transporte, as infraestruturas grandes e pequenas e, sobretudo, a força de trabalho global que desloca concretamente as mercadorias, carregando e descarregando-as dos containers, colocando-as sobre esteiras num ciclo contínuo nas lojas da Amazon, organizando e classificando os produtos, operando os mais variados veículos – até o surgimento dos ditos *riders*, que de bicicleta fazem a entrega a domicílio.

¹⁴⁴ Niccolò Cuppini é pesquisador ligado à Scuola Universitaria Professionale della Svizzera Italiana (SUPSI), doutor em Política, Instituições, História, pela Universidade de Bolonha. É redator da revista *Scienza e Politica* e do portal de movimento *Infoaut.org*. Sua área de interesse abrange estudos urbanos, logísticos e movimentos sociais.

Essa lógica logística cada vez mais se torna a tendência do sistema econômico atual, suplantando aquela outra que, há anos, vem se manifestando (também) como crise produtiva, devido a uma procura louca por vender sempre mais mercadorias e sempre mais rápido. E isso traz consigo um impacto profundo sobre a organização urbana. Se, realmente, já há quase trinta anos, Saskia Sassen trazia à baila a feliz ideia da “cidade global”, como trama interconectada de centros financeiros e de serviços em escala planetária (em seu livro de 1991, a autora falava em particular sobre Tóquio, Londres e Nova Iorque), hoje um dos paradigmas emergentes para interpretar as formas atuais do urbano está indo na direção da dita “urbanização planetária”, que indica a progressiva redescoberta de uma Terra feita de tecidos urbanos, ligando infraestruturalmente os grandes centros metropolitanos com os lugares de extração de matérias primas, as rotas de transporte continental e oceânico com a nuvem de poeira de urbanização difusa que, vista à noite desde os satélites, faz resplandecer de luzes artificiais áreas cada vez maiores da superfície terrestre. Esses densos conjuntos luminosos são o sinal mais evidente de uma poderosa infraestruturização urbana, pensada para fluidificar os transportes de mercadorias sob o signo da intermodalidade – palavra mágica do léxico logístico, que indica a capacidade de transportar os produtos o mais rápido possível e sobre as mais diversas espacialidades. O símbolo disso tudo é o contêiner, que hoje deve poder ser levado de uma parte a outra do globo sem interrupções, devendo ser transportado *just in time and to the point*: sobre trens de ferrovias intercontinentais, navios cargueiros em rotas transoceânicas, infinitas autoestradas, modal aéreo etc. Essa urbanização planetária representa, noutras palavras, uma imensa trama logística, que liga a humanidade aos territórios graças a novas e velhas tecnologias (dos cabos de internet no fundo dos oceanos às ferrovias), e ao sempre mais rápido e amplo deslocamento de mulheres e homens, mercadorias e capitais. Tais cartografias emergentes nos levam mesmo a falar do fim da geografia, em prol de uma nova *connectography* (Parag Khanna), isto é, um modelo em que estaria definitivamente destinada a desaparecer a importância das fronteiras estatais em desuso, em prol de um novo sistema agora baseado, precisamente, sobre as ligações logísticas, essas que, tendencialmente, cada vez mais, vinculam as megalópoles globais, as novas cidades-estado. A partir desse movimento de grandes proporções, as Nações Unidas decretaram que, a partir de 2007, nos encontramos numa nova “época urbana”. Claro que a ideia do “fim do Estado” é velha e, além disso, sumamente problemática – ainda mais num

momento histórico em que as fronteiras vem se multiplicando. Não cabe aqui entrar nesse debate. Voltemos à cidade para firmar uma premissa.

Embora o capitalismo se caracterize desde a origem por sua extensão global, não deixa de ser verdade que, até poucas décadas atrás, a maior parte da população consumia mercadorias que deviam ser produzidas, distribuídas e consumidas em áreas que, no máximo, estavam circunscritas em algumas centenas de quilômetros quadrados (exceção às matérias primas e algumas classes de mercadorias, principalmente as “de luxo”, que chegavam pelos portos, “lugares globais” por excelência). Hoje, os mercados e os negócios de produtos “a zero quilômetro” são, em vez disso, uma exceção em relação à maior parte das mercadorias “made in China, Índia, Bangladesh etc”, transportadas globalmente por algumas multinacionais poderosas, como a Maersk, e adquiridas cada vez mais nos grandes supermercados e pela internet.

A cidade é um fato histórico e existiram dela diferentes gerações, estratégias e tipologias. Se foi a cidade industrial que deixamos para trás, aquela dividida funcionalmente em bairros fabris, bairros-dormitório, lugares de lazer etc, o que hoje está se delineando é um tecido urbano cada vez mais “logistificado”, fluido, maleável e entretecido, cujos ritmos são compassados por meio da inscrição de múltiplas infraestruturas (virtuais ou “materiais”) que servem aos fluxos globais (de mercadorias ou capitais, de turistas ou formas produtivas cada vez mais ancoradas no “território”). Uma lógica generalizada que atualmente organiza os territórios, qualquer que seja a escala em que se analise. De fato, para dizê-lo melhor, se olharmos “com os olhos da logística”, a dicotomia local/global perde bastante de sua eficácia explicativa, nos empurrando para a busca de uma nova imaginação do espaço que vá além da hierarquização de escalas geográficas, a fim de compreender as dinâmicas de transformação em curso. Nesse sentido, a logística acaba sendo uma lente analítica particularmente produtiva para a compreensão da “constituição material” dos processos de globalização.

Ora, se a “cidade global” se acha difusa e articulada de maneira inédita, não se podendo mais limitá-la somente aos pontos de concentração do poder financeiro, é necessário assumir uma dinâmica mais complexa para a urbanização planetária, a fim de compreender como hoje toda cidade está se tornando um grande *hub* para a circulação e o consumo de mercadorias, lançando um campo de pesquisa inédito e que vale a pena ser percorrido. Se, já há três ou quatro décadas, os grandes supermercados e centros logísticos, assim como os interportos, contribuíram de maneira decisiva para o

esgarçamento das antigas fronteiras urbanas, estendendo-lhes o horizonte para bem mais longe do que os seus perímetros históricos originais, seguindo-se ao fenómeno de extrapolação territorial que, nos estudos urbanos americanos, recebeu o nome de *sprawl* e de criação de *suburbia*; hoje se deve acrescentar a essa lógica extensiva um *movimento intensivo*. A intermodalidade não se refere unicamente às grandes infraestruturas e hubs logísticos, mas está se impondo também nos lugares urbanos “centrais”, que doravante devem estar à altura para poder atrair e gerir melhor os fluxos. Não por acaso, os arquitetos também começam a discutir como “aprender com a logística” (veja-se a esse respeito o livro *Learning from logistics*), para projetar prédios alinhados com a fluidez.

Mas de onde se origina essa matriz de racionalidade logística? Sobre o assunto, se podem sugerir alguns traços genealógicos, para mostrar como a logística contemporânea está emaranhada, num duplo laço, com o urbano. Se, realmente, os estudos históricos sobre a logística permitem traçar-lhe as linhas de gênese na modernidade no trato oceânico dos escravos e nas mudanças necessárias para o provimento dos exércitos das campanhas militares dos primeiros conflitos inter-estatais, a partir da segunda metade do Oitocento; por outro lado, as técnicas e os saberes para a mobilidade desenvolvidos em escala oceânica e estatal/continental começaram a ser testados somente na cidade. O caso icônico disso foram as grandes obras de transformação de Paris realizadas pelo Prefeito do Senna Von Haussmann. Depois do ano de 1848, a capital francesa teve de ser radicalmente reconstruída, mediante a destruição da cidade antiga para dar vida a um plano metropolitano que funcionaria como modelo para muitíssimas outras cidades pelo mundo, da Europa à América Latina. O imperativo mor de Haussmann consistiu em desintegrar o emaranhado intrincado de ruas e prédios embolados dos bairros populares, que haviam servido de cadinho para as insurreições, a fim de fazer de Paris um plano moderno, composto por grandes boulevares voltados à circulação de mercadorias, tropas, veículos e pessoas, sem mais nenhuma barreira. Essa é exatamente uma lógica logística que encontrou um correspondente no novo plano urbanístico. Mais ou menos por aí, nos mesmos anos, será aprovado um plano para Barcelona, sob o projeto de Idelfonso Cerdà, um outro modelo tipológico que depois seria sucessivamente replicado em muitíssimos outros contextos, organizando a estrutura urbana a partir da lógica da circulação desimpedida, e deixando a possibilidade de uma expansão indefinida.

Mas não somente o que começava a se tornar uma produção industrial do urbano se desenvolveu por linhas logísticas. Pode-se dizer que essa seja, na verdade, ela própria uma lógica logística, caracterizada pela sincronização do tempo e por uma organização do espaço que conduz à estruturação das cadeias de produção, típica dos sistemas produtivos do Novecento. Estamos falando dos matadouros que, na Chicago movida a cavalo dos séculos 19 e 20, atingem uma forma industrializada e, exatamente, se organizam segundo uma cadeia de produção. Max Weber também as observou com estupor, em sua viagem à América, anotando como Chicago, entre os demais centros, era o mais insano exemplo de “explosão” de uma metrópole. Em pouquíssimas décadas, realmente, a cidade estoura de vilarejo para uma metrópole de milhões de habitantes, graças à interconexão global do sistema de transporte sobre a água, o que permite transportar os produtos com grande velocidade e amplo alcance, também devido à conclusão da obra da ferrovia intercontinental (que se deu em Utah, em 1869), e ao afluxo de enormes massas de imigrantes vindos sobretudo da Europa. Justo em Chicago é que foram construídos os primeiros arranha-céus e se estrutura a sociologia urbana.

É exatamente a “abertura” logística o que inaugura a metrópole moderna em diferentes latitudes. A cadeia de produção fordista/taylorista e a grande fábrica serão a passagem “sucessiva” que inaugura um novo sistema produtivo e uma nova estrutura urbana. Porém, novamente, é a logística quem realiza a passagem seguinte. Nos anos 1960 e 70, a grande fábrica e a cadeia de produção acabam entrando em crise, em face de uma profunda insubordinação da força de trabalho, que usa a seu favor o fato da rigidez do sistema produtivo e a sua dependência por uma grande concentração de mão de obra. A reestruturação que vem a seguir é definida hoje por vários autores como *logistics revolution*. Trata-se do desmantelamento da grande fábrica, que passa a derramar-se sobre o território em escalas cada vez maiores. A concentração dos vários departamentos num único ponto é substituída pela interconexão logística do processo produtivo, agora encadeado com a produção de valores, e que começam a projetar-se sobre o território em nível global. Como consequência, a cidade ocidental inicia a sua trajetória de “grande transformação”, não apenas em virtude da desindustrialização que deixa amplas áreas abandonadas, mas também pela proliferação de pequenas empresas e lojas, os novos interportos e redes viárias, que ampliam indefinidamente o tecido como um todo. Se a isso somarmos a virada japonesa ao toiotismo, ao redor da ideia do *just in time* e de maximização dos sistemas de distribuição, chegaremos novamente à nossa situação hoje.

Os complexos panoramas territoriais de hoje – em relação aos quais parecem faltar chaves de leitura adequadas dos mecanismos e trajetórias de desenvolvimento – podem ser melhor compreendidos numa perspectiva logística, ou seja, em termos genealógicos ou por meio de uma leitura da morfologia urbana atual. É de particular relevo refletir sobre o contínuo risco que define uma das maiores incubadoras do sistema logístico: os *choke points*, os gargalos que podem se formar em todo lugar e pelos mais diversos motivos (desde carências infraestruturais a perturbações naturais, de greves e piquetes a conflitos geopolíticos), interrompendo o sonho de mobilidade incessante dos fluxos. A conectividade sem interrupções para o transporte de mercadorias pela via terrestre, marítima ou aérea – adequando o território aos padrões internacionais – de fato sofreu numerosos percalços nos últimos anos, originados frequentemente por fatores subjetivos e conflituos. Pense-se, por exemplo, no significativo ciclo de greves que têm antagonizado o setor logístico na última década (veja-se a propósito *Choke points; logistics workers disrupting the global supply chain*, organizado por Jake Wilson e Immanuel Ness); ou na recente mobilização de *riders* em escala europeia; ou então nas lutas extremamente radicais e duradouras contra projetos logísticos como de um aeroporto e linha ferroviária de alta velocidade, o ZAD francês ou TAV italiano (vide *Zad and no Tav*, Kristin Ross, Verso Books). Pense-se, ademais, em como o movimento Occupy insistiu muito nos Estados Unidos no bloqueio de portos (em particular, em Oakland e Los Angeles) – o que foi retomado no bloqueio do porto, durante o G20 em Hamburgo, em 2017; ou em como o objetivo de muitas das *acampadas* de praças de 2011-13 foram, no fundo, elementos também de interrupção dos fluxos metropolitanos, ocupando e bloqueando importantes lugares de passagem da mobilidade urbana, da Praça Tahrir em Cairo à Puerta del Sol em Madrid, passando por praça Syntagma em Atenas até chegar na praça Taksim, em Istambul. Nessa perspectiva, deve ser considerado, além disso, o conflito travado por imigrantes em numerosas zonas de fronteira, do México com os EUA à fronteira do Mediterrâneo, onde a resposta dos governos vem se delineando no interior de uma lógica e de uma linguagem técnica tomadas diretamente do léxico logístico, a seguir voltadas à gestão das migrações, que deveriam ser governadas através da regulação dos “fluxos”.

Essa série de conflitos parece fazer surgir um campo complexo de choques que se articulam, sobretudo, a partir do terreno da circulação e de “quem decide” a respeito dos ritmos e da definição do tempo social. Não à toa, uma constelação variada do pensamento crítico está se batendo com esse tema: pense-se num autor como Joshua

Clover (*Riot, strike, riot*), que convida a pensar em termos de *circulation struggles* [lutas da circulação]; nas reflexões sobre a “contra-logística” desenvolvida, por exemplo, por James Barnes (*Logistics, counter-logistics, and the communist prospect*), ou então na plataforma europeia *Social Strike* [greve social]; na ênfase que “O poder é logístico: bloqueemos tudo!” (capítulo do livro *Aos nossos amigos*), do Comitê Invisível francês; ou na grande atenção orientada à logística por pensadores pertencentes a tradições teóricas heterogêneas, que vão do operáismo ao situacionismo e ao anarquismo, até alcançar finalmente o mundo acadêmico, com inúmeras contribuições nos últimos anos, que conseguiram sequestrar a logística do domínio exclusivo das engenharias e dos estudos dos transportes para fazer dela um objeto para as ciências sociais e humanísticas.

É nessa direção que se pode então situar a logística, como matriz de produção urbana e de novas espacialidades, como um processo permanentemente em contestação e disputa, característica que, aliás, é distintiva à gênese da cidade desde a sua origem. É, portanto, a essa dupla e ambivalente face da logística que se deve hoje olhar, a fim de questionar as mutações urbanas, o seu desenvolvimento trans-escalar associado à circulação e ao consumo de mercadorias, tudo isso que faz da cidade um *hub*; e sem deixar de enxergar a série de conflitos que vão surgindo ao longo desse processo.

Freed from desire: por uma primavera de greve social¹⁴⁵

Plataforme d'enquetes militantes¹⁴⁶

Traduzido por Uninômade

A primavera de 2018 foi aberta por um novo processo de mobilização social, potencialmente importante pelo número de setores envolvidos, pela posição ocupada por alguns deles na esfera da produção, pelas questões continentais suscitadas e por sua inscrição no contexto das relações de força europeias. No calor das primeiras manifestações massivas dos/as ferroviários/as, das dinâmicas de resistência sindical, da entrada de outros setores na luta e da ocupação de várias universidades em todo o país, gostaríamos de indicar algumas propostas de análise.

Conjuntura atual

Após a derrota do verão de 2016, a vontade de consolidar os *nós* de auto-organização em alguns espaços não chegou ao fim, mesmo considerando a insistência das centrais sindicais em apenas se limitar à estratégia centrada na defesa das garantias e direitos sociais subsistentes. A mobilização contra os decretos referentes à segunda Lei Trabalhista revelaram, de um lado, sua incerteza tática (por exemplo, perante as tentativas de apropriação política por parte de Mélenchon) e, de outro, dificuldades relacionadas ao conflito de rua experimentadas pela linha de frente das manifestações (onde a ritualização repetitiva parece ter tomado o lugar da eficácia, principalmente diante da reconfiguração do dispositivo repressivo).

Por conseguinte, o poder parece ter conquistado uma espécie de “carta branca”: posteriormente aos decretos, as agressões governamentais se multiplicaram sem qualquer constrangimento, sob a forma de uma verdadeira ofensiva geral. A Lei Trabalhista 1 (que significa aprofundamento da precarização do mundo do trabalho e ataques dirigidos contra os sindicatos e contra os salários) e a Lei Trabalhista 2 (desmantelamento dos direitos sociais e ataque contra o salário indireto) prepararam o terreno para operações mais focalizadas que integram o mesmo pacote: diminuição do subsídio de aluguel (APL), redução drásticas nos contratos de trabalho subsidiados

¹⁴⁵ Originalmente publicado em *Plataforme d'Enquêtes Militantes* – Disponível em:

<http://www.platenqmil.com/blog/2018/04/09/freed-from-desire-pour-un-printemps-de-greve-sociale>

¹⁴⁶ <http://www.platenqmil.com/>

(onde o empregador recebe um estímulo financeiro que reduz o peso da contratação), fiscalização dos desempregados para que sejam mais “ativos” na busca de emprego, revisão administrativa das aposentadorias, reforma do modo de ingresso na universidade (estimulando a hierarquização e a seleção), nova legislação restritiva sobre o direito de asilo e amplo projeto de privatização do setor público.

Trata-se de um programa que deriva não apenas das aspirações de Macron com relação à liderança europeia, mas que responde ao mesmo tempo às expectativas neoliberais. Como a França está atrasada com relação à maioria de seus vizinhos europeus em termos de esfacelamento das conquistas sociais, desmontar um dos últimos resíduos do movimento operário tradicional e, portanto, do Estado Keynesiano, possibilitaria a Macron: 1) se promover como novo modelo político diante de seus aliados europeus; 2) acelerar, em seguida, a desestruturação geral, uma vez admitida a caducidade dos sindicatos nos setores outrora mais protegidos.

O combate iniciado por Macron contra os(as) trabalhadores(as) do transporte férreo poderia ser equiparado a um *all in*, lembrando os conflitos dos anos 1980 entre a administração Reagan e os pilotos de avião, ou entre Thatcher e os trabalhadores das minas. A luta referente ao estatuto jurídico dos condutores de trem e ao futuro da empresa pública que gere o sistema férreo (SNCF), constitui, nesse sentido, um ponto de virada com relação ao período que nos seguirá: o desfecho, seja ele qual for, levaria a uma mudança profunda nas relações de força em escala europeia – a derrota sendo determinante para o sucesso do projeto neoliberal; a vitória podendo abrir um novo ciclo de mobilizações.

Perspectivas de luta

O clima de efervescência social que perdurou de modo intermitente desde junho de 2016, contribuiu para a construção das condições materiais e organizacionais do movimento que há algumas semanas começa a se expressar. Elas, atualmente, conduzem à articulação de duas dinâmicas complementares: *eficácia imediata da oposição ao governo* e trabalho de construção, no médio prazo, de *terrenos de autonomia*, isto é, espaços para a experimentação de contra-instituições não soberanas e anticapitalistas.

A mobilização que se configurou soube enfrentar, nas últimas semanas, dois obstáculos: os ataques de milícias fascistas contra as ocupações, e os tipos de

instrumentalização midiática e administrativa relacionadas à situação. A continuação do conflito por meio de sua auto-organização permitiu ao movimento superar tais apropriações, produzindo uma inversão no conjunto de informações que é capaz de construir uma narrativa potencialmente hegemônica, especialmente através do recurso a imagens e a intervenções/falas anônimas. Trata-se aqui de uma ruptura salutar com a formação sistemática de líderes que foi observada nos movimentos precedentes.

A necessidade de agir na direção de uma proliferação e uma conexão dinâmica entre os diversos focos de luta – mais do que no sentido de uma abstrata “convergência” de todos os conflitos sociais – é atualmente evidente. Mas o desafio que as presentes manifestações enfrentam continua a ser ampliar cada um desses polos, articulando-os as suas necessidades específicas e a seus potenciais de proliferação. Elas passaram a confrontá-lo, ao que parece, pela prática ampliada e informal das pesquisas-intervenção – uma forma de copesquisa difusa que é encontrada nas recentes e permanentes conjunções entre estudantes, ferroviários.as, trabalhadores.as dos hospitais e da logística – e que estão sendo conduzidas, por exemplo, a partir da Comuna de Tolbiac (*campus Sorbonne*) ou nas assembleias gerais que se reúnem nas estações de trem.

É que a manifestação dos ferroviários – levando em conta o seu impacto econômico e suas repercussões gerais – desencadeia uma dinâmica que ultrapassa os limites corporativos, alimentando outros focos de lutas entre os (as) trabalhadores (as) ou nas universidades. O tecido que é assim composto nos lembra que as diversas medidas fazem parte de uma mesma governança, a saber: que não haverá destruição completa dos direitos sociais sem reforma meritocrática da educação nacional, nem flexibilização do mundo do trabalho sem uma certa gestão das fronteiras e, por conseguinte, da força de trabalho migrante. No espaço dos diferentes encontros que mencionamos, a prática da copesquisa confirma, em especial, uma potencialidade que deveríamos intensificar: a produção de um saber político apto a fortalecer a organização das lutas e sua coordenação horizontal. Os ferroviários, por exemplo, conhecem o funcionamento da rede, e sabem quando, onde e como atingir a malha para melhor bloquear ou desestabilizar todo o conjunto do transporte férreo. Uma saber prático poderia então ser forjado com condições de se transformar em uma fonte de iniciativas e de ações. Quanto às ocupações universitárias, elas já fornecem um apoio material às diferentes greves e operações de bloqueio, contribuindo assim para romper com a estratégia de isolamento dos(as) trabalhadores(as) conduzidas pelo governo.

Em direção a uma greve social

A combinação das dinâmicas mencionadas desenha para as próximas semanas um horizonte de socialização da greve: uma *greve social* que consiste em uma pluralidade de sujeitos em greve e uma multiplicidade de práticas de luta. Nesse contexto, a logística (ou seja, o setor de circulação e deslocamento de mercadorias e pessoas) parece determinante. Os ferroviários são certamente o alvo principal do governo, e a subjetividade em luta mais forte e mais organizada. Mas a logística não se limita apenas às linhas ferroviárias: ela se estende nas diversas ramificações das metrópoles produtivas, através das avenidas, das autoestradas que conectam umas às outras, os portos e aeroportos, os entrepostos de distribuição etc.

O devir social da greve pode, portanto, se expressar pela generalização da prática dos bloqueios, da amplificação das assembleias, da interrupção do fluxo do tráfego de pessoas e de mercadorias: em resumo, como uma *greve logística* da qual se trata ainda de encontrar uma vertente positiva, um conjunto de práticas afirmativas e imediatas de auto-organização que ela poderia aplicar nos moldes das ocupações universitárias.

Além disso, a crítica do ensino que emerge nas ocupações, bem como a participação nas lutas do precariado existente na universidade, demonstraram que ela não é um santuário de um pretensão trabalho intelectual separado claramente do trabalho manual. A universidade já está, na verdade, imersa nas redes logísticas da metrópole – ainda mais intensamente nos casos dos *campus* situados nas periferias – e representa o lugar de formação dos sujeitos precários. As universidades ocupadas e autogeridas, polos de afirmação de subjetividades em ruptura, estão inclinadas, sob essa perspectiva, a se constituir como centros de acumulação de forças e pontos de partida de ações de bloqueio: lugares de *concentração difusa* da mobilização. A greve social se transformaria aqui em uma *greve positiva*, afirmação e autogestão da vida comum. A sabotagem à aplicação técnica da seleção (via plataforma Parcoursup), discutida nas assembleias de estudantes e de precários, se refere também à possibilidade concreta de passagem de uma simples oposição à reforma a uma prática-outra de universidade, aquela aberta e crítica: uma universidade do comum, para além do público e do privado. Em suma, se os bloqueios e as ocupações constituem atualmente as fortalezas que estão sob risco de serem sitiadas, os (as) trabalhadores (as) passam a buscar o apoio dos ocupantes para melhor defendê-las. Trata-se, portanto, de fazer transbordar bloqueios e

ocupações no interior das metrópoles e de suas redes, de sabotar todas as formas de seleção e estratificação em um mesmo movimento de *afirmação*.