

# Sumário

Tempo Social, revista de sociologia da USP, v. 35, n. 1

## DOSSIÊ – CARROS GLOBAIS

Carros globais, desigualdades transnacionais: sobre a economia (in)formal de veículos	5
Bianca Freire-Medeiros, Luana Motta e Deborah Fromm	
Lei do desmanche, PCC e mercados	17
Gabriel Feltran, Rafael Rocha, Janaina Maldonado, Gregório Zambon e Fernanda de Gobbi	
Elites em disputa por mercados populares: Concorrência e confiança na economia (i)legal de veículos	45
Luana Dias Motta, Luiz Gustavo Simão, Deborah Fromm e Juliana Alcantara	
A cadeia de valor global de carros usados e sucatas: um relato etnográfico de práticas locais, trabalho e regulamentações em Gana	67
Corentin Cohen	
Do ferro-velho ao centro vfv: Quando o carro velho se torna um recurso global	87
Sébastien Jacquot e Marie Morelle	
A escassez dos semicondutores e as transformações recentes do mercado automotivo	109
André de Pieri Pimentel, Isabela Vianna Pinho, Apoena Mano e Anna Clara Pereira Soares	
<b>ARTIGOS</b>	
Desigualdades sociais na entrada no emprego formal entre graduados da educação superior	131
André de Holanda Padilha Vieira	

Harmonia afetiva entre políticos e usuários da rede: a greve nacional na Colômbia, 2021	163
Ángela Martínez Torralba, Juan A. Guevara, Ana María Córdoba-Hernández y José Manuel Robles-Morales	
O mundo judiciário é um casamento: intersecções entre justiça penal e academia na Argentina	191
Ezequiel Kostenwein	
Mobilidade e cidade: epistemologia e pesquisa	217
Candice Vidal e Souza	

## ENTREVISTA

Formações de Estado, políticas de circulação e infraestrutura crítica: entrevista com Finn Stepputat	237
Por Isabela Pinho, Janaina Maldonado e Apoena Mano	

## RESENHAS

Gabriel Feltran et al. (eds.), <i>Stolen cars: a journey through São Paulo's urban conflict</i>	257
Por Ludmila Ribeiro	
Maria Carmen Villarino Pardo et al., <i>Promoción cultural y traducción: ferias internacionales del libro e invitados de honor</i>	265
Por Marcello Giovanni Pocai Stella	



# Contents

Tempo Social, revista de sociologia da USP, v. 35, n. 1

## DOSSIER – GLOBAL CARS

Global cars, transnational inequalities: on the (in)formal economy of vehicles Bianca Freire-Medeiros, Luana Motta e Deborah Fromm	5
Dismantling law, PCC and markets Gabriel Feltran, Rafael Rocha, Janaina Maldonado, Gregório Zambon e Fernanda de Gobbi	17
Elites in dispute for popular markets: competition and trust in the (il)legal economy of vehicles Luana Dias Motta, Luiz Gustavo Simão, Deborah Fromm e Juliana Alcantara	45
The global value chain of second-hand cars and scraps: an ethnographic account of on-the-ground practices, labour and regulations in Ghana Corentin Cohen	67
From the scrapyard to the ELV center: when the old car becomes a global resource Sébastien Jacquot e Marie Morelle	87
The scarcity of semiconductors and the recent transformations on the automotive market André de Pieri Pimentel, Isabela Vianna Pinho, Apoena Mano e Anna Clara Pereira Soares	109

## ARTICLES

Social inequalities in entry into formal employment among higher education graduates André de Holanda Padilha Vieira	131
--	-----

Affective harmony between politicians and network users: the national strike in Colombia, 2021	163
Ángela Martínez Torralba, Juan A. Guevara, Ana María Córdoba-Hernández y José Manuel Robles-Morales	
The judicial world is a wedding: Intersections between criminal justice and academia in Argentina	191
Ezequiel Kostenwein	
Mobility and the city: epistemology and research	217
Candice Vidal e Souza	
INTERVIEW	
State formations, politics of circulation and critical infrastructure: interview with Finn Stepputat	237
By Isabela Pinho, Janaina Maldonado e Apoena Mano	
REVIEWS	
Gabriel Feltran <i>et al.</i> (eds.), <i>Stolen cars: a journey through São Paulo's urban conflict</i>	257
By Ludmila Ribeiro	
Maria Carmen Villarino Pardo <i>et al.</i> , <i>Promoción cultural y traducción: ferias internacionales del libro e invitados de honor</i>	265
By Marcello Giovanni Pocai Stella	



# Carros globais, desigualdades transnacionais

## Sobre a economia (in)formal de veículos

Bianca Freire-Medeiros\*

<https://orcid.org/0000-0003-3121-7897>

Luana Motta\*\*

<https://orcid.org/0000-0002-9758-7471>

Deborah Fromm\*\*\*

<https://orcid.org/0000-0002-1152-8877>

Este dossiê apresenta os primeiros resultados do projeto temático *Carros globais: uma pesquisa urbana transnacional sobre a economia informal de veículos (Europa, África e América do Sul)*<sup>1</sup>, em que se desdobram algumas questões teórico-analíticas e se amplia o escopo empírico da pesquisa que teve como resultado editorial o livro *Stolen Cars: A journey through São Paulo's urban conflict* (Feltran, 2022)<sup>2</sup>. Coordenada por Gabriel Feltran e levada a cabo ao longo de cinco anos, tal pesquisa descortinou as engrenagens da reprodução da violência e das desigualdades urbanas na cadeia de valor do roubo de veículos no Brasil. A partir de 2021, graças ao financiamento conjunto da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) e da Agence Nationale de la Recherche (ANR), a equipe se internacionalizou e o repertório de temas, conceitos e metodologias assumiu escopo global. Assim é que voltamos

\* Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

\*\* Universidade Federal de São Carlos, São Paulo, Brasil.

\*\*\* Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, Brasil.

1. Projeto Temático Fapesp, processo número: 20/07160-7. As organizadoras deste dossiê, assim como as autoras e autores envolvidos, agradecem às agências financiadoras (Fapesp e ANR), a Alexandre Massella, editor da *Tempo Social*, a organização cuidadosa da publicação, e às/aos pareceristas anônimos cujos comentários, críticas e sugestões nos ajudaram a afinar os argumentos aqui compartilhados.
2. O livro convida o/a leitor/a a seguir as jornadas de cinco carros, desde o momento em que o roubo ou furto acontece, até o momento de seu descarte. Entra em cena uma série de atores que agem ora em aliança, ora em conflito, em torno da acumulação de riqueza gerada na economia (i)legal de veículos: ladrões, policiais, leiloeiros, desmanches, grandes companhias seguradoras, empresas de segurança privada, entre outros.

nossa atenção interrogativa a um fenômeno ainda pouco estudado, que oferece concretude empírica ao que se convencionou chamar de globalização: as dimensões informal, criminosa e ilegal do sistema de automobilidade.

O carro, como elemento sociotécnico definidor do século XX, movimenta mercados transnacionais, cadeias produtivas legais e ilegais, infraestruturas públicas e privadas, além de sistemas logísticos de alta complexidade (Dennis e Urry, 2009; Feltran, 2020; Fromm, 2022 e 2023; ver também dossiê “Automobilities”, organizado por Featherstone, 2004). Os impactos do sistema de automobilidade reverberam em práticas e espaços de consumo (os shopping centers com estacionamentos a perder de vista), formas de habitar (do subúrbio estadunidense aos condomínios fechados das elites brasileiras, passando pelo próprio veículo motorizado transmutado em moradia) e, até recentemente, de conceber o que poderíamos chamar de “a boa vida móvel”.

Em torno do carro gravita um vasto repertório de imagens, regulamentos, moralidades e investimentos estéticos sem o qual seria impossível compreender tanto a perenidade quanto a ubiquidade planetária do sistema de automobilidade (Urry, 2004). Como materialização de uma lógica de mobilidade hierárquica, que fomenta a individualidade, a competição, a agressividade e a dominação pela velocidade do movimento (Virilio, 1996), o carro criou uma relação ambígua entre liberdade e sujeição: ao mesmo tempo que fornece a flexibilidade necessária à expansão territorial da cidade, impõe modelos de ocupação do espaço em que outras formas de se locomover são inibidas, subordinadas ou hostilizadas (Sheller e Urry, 2000; Giucci, 2004; Rolnik e Klintowitz, 2011; Moraglio, 2018), provocando um número absurdo de mortes e ferimentos a cada ano e por toda parte (Culver, 2018).

Em termos teórico-analíticos, duas dimensões se destacam neste dossiê: as conexões entre “mercados marginais” e “mercados centrais” (ou estabelecidos); e o papel do crime como propulsor de mercados formais em escala global. Em diálogo com os já consagrados campos dos estudos urbanos e do crime, mas também incorporando contribuições da chamada virada das mobilidades (ver Sheller e Urry, 2006 e 2016; Freire-Medeiros, Telles e Allis, 2018), perseguimos a hipótese de que as práticas econômicas tidas por marginais, e administradas principalmente por operadores das classes mais baixas (formal e informal), compõem uma parte fundamental, porém pouco examinada, do sistema de automobilidade (Feltran e Fromm, 2020; Feltran, 2022; Fromm e Motta, 2022; Fromm, 2022 e 2023).

Partimos da premissa de que as desigualdades sociais, os conflitos e violências assumem configurações muito específicas, porém sempre relacionais e assimétricas, nos vários territórios que se encontram conectados pelos “carros globais”. Isso porque, por um lado, os mercados ligados a automóveis têm que lidar, onde quer que seja, com a realidade ou antecipação de dinâmicas ilegais – fraudes, golpes, roubos

e furtos –, o que posiciona o par risco/confiança como elemento constitutivo desses mercados (ver Onto, 2017; Fromm, 2022; e Motta *et al.* neste dossiê). Por outro, os mercados ilegais de autopeças e revenda veicular incidem sobre importantes cadeias ilegais de valor, ao mesmo tempo que são produzidos por elas: tráfico de drogas, contrabando de mercadorias e lavagem de dinheiro (Feltran, 2022). A opção por uma abordagem multissituada e multimétodos, com prevalência de etnografias móveis e relacionais, feitas a muitas mãos, tem nos permitido costurar essas duas pontas, como veremos adiante.

O crescente campo de estudos das mobilidades socioespaciais, embora revelando a interação de infraestruturas, discursos e práticas que constituem o movimento de várias entidades sociotécnicas, por vezes assume como universalmente aplicável um marco conceitual ligado sobretudo às experiências do rico Norte (Freire-Medeiros e Name, 2017). Nos estudos urbanos, a informalidade e as economias criminosas, não raro, são tomadas como exclusivas do “submundo” das “megacidades do Sul global” (Roy, 2011). Predomina, especialmente nas pesquisas sobre as cidades europeias, o entendimento de que a informalidade e a ilegalidade são práticas residuais ou específicas de certos grupos de migrantes ou imigrantes (Jacquot e Morelle, 2018). A contrapelo, abordamos as economias informal, ilegal e criminosa como elementos constitutivos dos sistemas econômicos e das mobilidades transnacionais, assim como das paisagens urbanas nos dois hemisférios.

O que a atenção heurística, que coloca no centro o crime – ou sua iminência –, nos permite dizer sobre as constituições mútuas entre o legal e o ilegal, o formal e o informal, o local e o global que perfazem o sistema de automobilidade? De que modo o mercado de veículos roubados e furtados impacta as cadeias globais de valor da indústria automobilística? Nos diferentes contextos nacionais, como operam a regulação ou sanção estatal e que outros arranjos institucionais arbitram sobre a (i) mobilidade dos diferentes atores e objetos, informações e resíduos que perfazem a economia (in)formal de veículos?

As vias que essas perguntas nos levam a percorrer são povoadas por operadores com diferentes perfis, ancorados em contextos urbanos diversos. No projeto de pesquisa mais amplo de que deriva este dossiê, interagimos com mecânicos de rua e comerciantes de autopeças; donos de grandes concessionárias, em Paris (França), Bruxelas (Bélgica), Acra (Gana) e Dubai (Emirados Árabes); funcionários de empresas importadoras e exportadoras que atuam em importantes regiões portuárias da Europa (Roterdã e Hamburgo), da América Latina (Santos) e da África Ocidental (Tema e Cotonou); ladrões de automóveis que vivem nas periferias de São Paulo; médios e grandes executivos ligados à indústria automobilística e aos leilões de carros no Brasil; executivos e reguladores do setor de seguros em Gana e no Brasil;

policiais e empreendedores legais-ilegais que atuam na fronteira Brasil-Bolívia. Também fazem parte do nosso cotidiano de pesquisa o mergulho nas plataformas *on-line* de venda de peças automotivas e leilões virtuais de carros do Brasil e dos Estados Unidos. Composta por estudantes de graduação, mestrado e doutorado, pós-doutorandos e professores dos campos da sociologia, antropologia e geografia, nossa equipe<sup>3</sup>, parcialmente representada neste dossiê, tem realizado trabalho de campo nessas diferentes partes do mundo *off-line* e *on-line*.

Desse vasto mapa de questões multidimensionais, os cinco artigos aqui reunidos iluminam certos relevos do fenômeno da (re)produção das desigualdades na economia (in)formal de veículos no Brasil, França e Gana. Começamos pelo artigo assinado por Gabriel Feltran, Rafael Rocha, Janaina Maldonado, Gregório Zambon e Fernanda de Gobbi, que indaga, a partir do Estado de São Paulo, sobre as possíveis relações entre as variações nas taxas de roubos de veículos e a regulação da violência e dos mercados ilegais de 2003 a 2021. A regulamentação do mercado de desmanches em São Paulo, as transformações recentes no universo das facções (com destaque para o Primeiro Comando da Capital) e os novos arranjos econômicos associados à indústria automobilística assumem, cada qual, o protagonismo em três hipóteses explicativas para essa oscilação.

Luana Motta, Luiz Gustavo Simão, Deborah Fromm e Juliana Alcantara abordam as disputas entre frações de elites econômicas em torno dos mercados populares de veículos no Brasil. Ao contrário do que se poderia imaginar, o mercado de veículos de segunda mão, comercializados em leilões e revendas, assim como os serviços de proteção patrimonial a ele associados não interessam apenas aos “pobres” e “marginalizados”. Os/as autores/as demonstram como grandes corporações multinacionais e parcelas das elites financeiras globais – representadas por grandes leiloeiras e seguradoras – concorrem, com elites locais tradicionais e emergentes, pela centralização dos recursos e acumulação proveniente de tais atividades. Nessas disputas, o crime, seja enquanto fato ou possibilidade, aparece como propulsor de mercados (i)legais, mas também de discursos em torno da regulação econômica de mercados informais,

3. Prof. Dr. Sebastien Jacquot (Universidade Paris 1 Panthéon-Sorbonne), Prof. Dr. Gabriel Feltran (CNRS/Sciences Po), Profa. Dra. Bianca Freire-Medeiros (USP), Profa. Dra. Luana Motta (UFSCar), Profa. Dra. Marie Morelle (Universidade Lumière Lyon 2), Profa. Dra. Vera da Silva Telles (USP), Prof. Dr. Daniel Hirata (UFF), Prof. Dr. Séverin Yao Kouamé (Universidade de Bouaké, Côte d’Ivoire) e Prof. Dr. Denis Giordano (EM Business School Lyon). Dr. Corentin Cohen (Oxford), Dra. Deborah Fromm (Unicamp/Cebrap), Dr. John Oti Amoah (Universidade de Cape Coast), Dra. Gayatri Rathore (Sciences Po), Dra. Carolina Grillo (UFF), Dr. Regis Minvielle (USP). Doutorandos: André Pimentel (Unicamp), Apoená Dias Mano (USP), Gregório Zambon (Unicamp), Isabela Pinho (UFSCar) e Janaina Maldonado (Universidade de Hamburgo). Mestrandos e graduandos: Anna Clara Soares (USP), Fernanda de Gobbi (UFSCar), Juliana Alcantara (USP) e Luiz Gustavo Simão (UFSCar).



da construção de um ambiente *confiável e seguro* para as transações econômicas e das balizas do que é uma *concorrência justa*.

Regulação econômica e alianças políticas também estão no centro do artigo de Corentin Cohen sobre o papel e a posição de Gana na cadeia de valor global dos automóveis usados. Gana, assim como outros países da África Ocidental, é um grande consumidor do “lixo” ou, mais precisamente, dos carros considerados velhos o suficiente para serem proibidos de circular em países da Europa e da América do Norte. Atento à geopolítica da cadeia global de automóveis e, simultaneamente, ao cotidiano das negociações econômicas de comerciantes de autopeças usadas no mercado de Abossey Okai, localizado em Acra, Cohen discute como o valor de um carro é moldado tanto por práticas e categorias locais quanto por redes transnacionais de comércio, assim como por estruturas desiguais de condições de trabalho e de informalidade.

Sébastien Jacquot e Marie Morelle, por sua vez, nos ensinam que “carros velhos” não servem de recurso e fonte de acumulação apenas nos países do chamado Sul Global. A partir do caso francês, os autores discutem como o regime de automobidade, em um contexto de transição ecológica, cada vez mais transforma seus restos e resíduos em lucrativas mercadorias. Inscrevendo ferros-velhos e desmanches nas economias globalizadas e no centro das disputas regulatórias da União Europeia sobre mudança climática, sustentabilidade e transporte, os autores chamam a atenção para os automóveis em fim de vida útil (e suas peças) como elementos a partir dos quais vai sendo afinado o léxico da dita economia verde. A defesa da incorporação gradual dos carros elétricos (ou de tecnologia híbrida) é exemplar: sem que seja preciso romper de forma definitiva com as engrenagens mais perversas do sistema de automobidade, vende-se a promessa de um mundo pós-carbono ecologicamente correto<sup>4</sup>.

Para fechar o conjunto de cinco artigos, André Pimentel, Isabela Pinho, Apoena Mano e Anna Clara Soares desvelam, de maneira criativa, as transformações mais recentes na cadeia automotiva global e suas consequências para o setor automobilístico brasileiro. Levando a sério a agência do “mundo microscópico” e as mobilidades características do que Caroline Knowles (2017) chama de “as vias secundárias da globalização”, os autores e autoras chamam a atenção para as fricções que são inevitáveis aos fluxos globais. Enquanto o minúsculo Sars-CoV-2 causava disrupções no regime de mobilidade mundo afora, os semicondutores – *microchips* essenciais

4. No dia 14 de fevereiro, enquanto redigimos este texto, nos vem a notícia de que o Parlamento Europeu aprovou uma proposta que proibirá, a partir de 2035, a venda de novos carros e vans movidos à combustão interna.

a diversas mercadorias eletrônicas, de carros a celulares – protagonizavam, por sua escassez, uma crise nas cadeias produtivas, com repercussões nos arranjos geopolíticos entre Estados Unidos e China que ainda estão por conhecer. A partir de uma análise relacional, conectam-se, assim, as pequenas coisas a grandes processos transnacionais, a gigante infraestrutura portuária de Santos a um pequeno desmanche paulistano.

Essa diversidade de temas e abordagens demonstra a complexidade adquirida pelo mercado global de carros e de autopeças (novos e usados) quando examinado, por um lado, do ponto de vista das categorias “crime” e “confiança”; e, por outro, como fenômeno cujas articulações entre mobilidades físicas, imaginativas e comunicacionais revelam, de maneira exemplar, a relação complexa, instável e situacional entre o “centro” e a “periferia” do capitalismo globalizado. Evidencia-se, igualmente, a rentabilidade de empreendimentos coletivos e internacionais de pesquisa – foi exatamente esse caráter coletivo que nos permitiu, mesmo diante de tanta diversidade entre os artigos, colocar as discussões em conjunto e decantar questões comuns que os atravessam.

O caráter coletivo da pesquisa que resultou no livro *Stolen cars: A journey through São Paulo's urban conflict*, organizado por Gabriel Feltran, é ressaltado na resenha elaborada por Ludmila Ribeiro. Intitulado “Dissecando um ‘novo’ mercado ilegal?”, o texto reconhece a originalidade do livro, que se volta para um fenômeno ainda pouco presente nas pesquisas acadêmicas das ciências sociais, apesar de extremamente midiaticizado e entranhado no cotidiano de grandes cidades brasileiras. A autora ressalta a metodologia escolhida pela equipe, centrada em desvelar as *jornadas* (Knowles, 2017) de cinco carros roubados ou furtados na capital paulista. No que Ribeiro chama de “uma narrativa cativante”, são conectados atores normalmente pensados como oriundos de mundos sociais muito diferentes e apartados, tal como jovens negros e pobres operadores do “mundo do crime” e ricos homens brancos empreendedores dos mercados de desmanche, de leilões ou da segurança privada. A socióloga chama atenção para as possibilidades inscritas nessa perspectiva analítica e metodológica, inclusive a de uma longa agenda de pesquisa transnacional, como a que temos buscado desenvolver em nosso atual projeto, cujos primeiros resultados compartilhamos aqui.

Essa avaliação positiva dos empreendimentos coletivos de trabalho também é reforçada na entrevista que nos foi gentilmente concedida por Finn Stepputat, professor do Instituto Dinamarquês de Estudos Internacionais (DIIS). Conduzida por Isabela Pinho, Janaína Maldonado e Apoena Mano, a instigante conversa nos leva a conhecer a trajetória acadêmica de Stepputat, assim como a sua original abordagem sobre temas centrais ao debate sociológico contemporâneo e que reverberam nos artigos que compõem este dossiê, a saber: as relações entre políticas e mercados,

cadeias logísticas e infraestrutura; políticas de circulação e formação dos Estados; reprodução da desigualdade e da violência. Trata-se de uma entrevista que descortina, de maneira franca e inspiradora, o que poderíamos chamar de “a cozinha da pesquisa”. Passando tanto por discussões teóricas de fôlego quanto por situações empíricas vivenciadas em campo, a conversa oferece a possibilidade de aprendermos e nos emocionarmos com os percalços do ofício etnográfico e com o sofisticado quadro analítico de Stepputat.

Parece-nos pertinente encerrar este convite à leitura com algumas notas metodológicas. Como se pode depreender do conjunto de artigos, mais do que investir em esquemas comparativos entre territórios, atores ou situações autocontidos, nossa abordagem relacional e multiescalar volta-se para sua coprodução e os conflitos dela derivados. Dito de outro modo: se o que nos interessa são as conexões empíricas entre elementos diversos (humanos e não humanos) inscritos na economia (in)formal de veículos, não cabe assumir de antemão uma oposição essencialista Norte *versus* Sul (ver especialmente Cohen neste dossiê). Mas como operacionalizar, quando tratamos da mobilidade transnacional de autopeças e carros (novos e usados), essa reflexão simultânea sobre distintos lugares ou nós, escalas e temas, que exige a contínua montagem de uma espécie de quebra-cabeça feito de pecinhas espalhadas pelo planeta?

Os fluxos do que aqui chamamos de carros globais não podem ser tomados como autoevidentes, pois são justamente as mobilidades, as infraestruturas que as sustentam e os regimes normativos aí implicados que precisam ser explicados e descritos em cada caso empírico. Como bem adverte Marcus (1995), pesquisas multissituadas não são feitas de arranjos lineares ou sucessivos de múltiplos “casos”, tomados como “campos” circunscritos e autocontidos. Ao contrário: enfatiza-se menos a pluralidade de territórios, objetos ou atores do que as conexões processuais entre eles. Descartando dicotomias tais como local *versus* global, a etnografia multissituada e multiescalar busca “seguir empiricamente o fio do processo cultural” (*Idem*, p. 97). Defende-se, por consequência, o rompimento do elo de necessidade entre o “estar lá” e a experiência etnográfica (ver também Appadurai, 1986; Knowles, 2017).

Há uma afinidade evidente entre o que sugere o protocolo da pesquisa multissituada e o que a virada das mobilidades traz sob o guarda-chuva dos chamados métodos móveis (Buscher, Urry e Witchger, 2010; Fincham, McGuinness e Murray, 2010; Buscher e Veloso, 2018)<sup>5</sup>. Em ambos os casos, ainda que por caminhos teóricos

5. As quase duas décadas de “virada das mobilidades” na teoria social foram especialmente prolíficas na análise e proposição de arcabouços metodológicos. Mas é fato que, muito antes da institucionalização da virada das mobilidades, vários dos procedimentos e sensibilidades mencionados aqui já se faziam presentes nas ciências sociais, ainda que de forma não hegemônica, assim como há inúmeras pesquisadoras que, sem reivindicar filiação ao giro móvel, contribuem para uma ciência não sedentária (Freire-Medeiros, 2022).

distintos, recorre-se a um conjunto de abordagens e técnicas cujo propósito comum é acompanhar, documentar, compreender e explicar as mobilidades físicas, imaginativas e virtuais que moldam e são moldadas por padrões de sociabilidade e interações sociotécnicas, dinâmicas de poder, gerando e sendo impactadas por desigualdades socioespaciais (Freire-Medeiros, 2022; Segura e Jirón, 2023).

Ressaltamos que os esforços de nossa equipe têm buscado superar os limites impostos pelas hegemônicas visões que categorizam o “mundo do crime” como “submundo”, “desordem”, ou como um conjunto de condutas individuais imorais, de modo a perder de vista seus ordenamentos. Ao contrário, ressaltamos os regimes normativos (Feltran e Fromm, 2020; Feltran, 2022) operantes e em disputa na economia (in)formal de veículos e seus processos de reprodução das desigualdades e da violência. A atenção investigativa é desafiada, assim, a colocar em relação unidades espacialmente dispersas e/ou em movimento por diferentes escalas de tempo. Como exemplificam os artigos presentes neste dossiê, essa perspectiva pode ser construída por diferentes técnicas de rastreamento (*tracking*) de pessoas e coisas, informações e *policies*, assim como pela composição de *trajetórias típicas* (ver também Feltran, 2022). Como exemplificam os artigos de Motta *et al.*, Jacquot e Morelle, Pimentel *et al.* neste dossiê, assume o mesmo valor heurístico o acompanhamento sistemático tanto das interações em copresença quanto daquelas que são telemediadas.

D’Andrea, Ciolfi e Gray (2011) destacam que, apesar da predominância das abordagens microssociológicas e fenomenológicas nas pesquisas alinhadas com o giro móvel, tem se expandido o acionamento de métodos mistos. Acerta Manderscheid (2016) quando propõe que etnografias móveis dialoguem com os métodos quantitativos, valendo-se do “poder de convencimento dos números”, especialmente bem-vindos quando pretendemos informar as políticas públicas. Essa disposição para ultrapassar a suposta divisão quantitativa-qualitativa atravessa o nosso projeto de pesquisa e é particularmente exemplar no caso do artigo de Feltran *et al.* neste dossiê.

Métodos não são móveis apenas porque servem para coletar dados sobre o movimento, mas principalmente por capturar as pausas e turbulências por que passam os entes moventes em situações específicas. Ao colocar acento nas conectividades e nas conexões, as autoras e autores aqui reunidos refutam o “congelar para analisar”, tão comum às pesquisas interessadas em inspecionar, registrar e definir atributos capazes de isolar analiticamente os fenômenos sociais. É da observação multissituada e multiescalar dos fixos, fluxos e fricções que perfazem o mercado de veículos motorizados e de autopeças, em diferentes partes do globo, que emergem os *carros globais* em sua qualidade sistêmica, complexa e conflitiva.

## Referências Bibliográficas

- APPADURAI, A. (org.). (1986), *The social life of things. Commodities in cultural perspective*. Cambridge, CUP.
- CULVER, Gregg. (2018), “Death and the car: On (Auto)mobility, violence, and injustice”. *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 17 (1): 144-170.
- DENNIS, Kingsley & URRY, John. (2009), *After the car*. Cambridge, Polity Press.
- FEATHERSTONE, Michael. (2004), “Automobilities”. *Theory, Culture & Society*, 21 (4-5): 1-24.
- FELTRAN, Gabriel de Santis. (ed.). (2022), *Stolen cars: A journey through São Paulo’s urban conflict*. Nova Jersey, John Wiley & Sons.
- FELTRAN, Gabriel & FROMM, Deborah. (2020), “Ladrões e caçadores: sobre um carro roubado em São Paulo”. *Antropolítica: Revista Contemporânea de Antropologia*, 50: 139-161. DOI: <https://doi.org/10.22409/antropolitica2020.i50.a43304>.
- FREIRE-MEDEIROS, Bianca. (2022), *“A aventura de uns é a miséria de outros”: mobilidades socioespaciais e pobreza turística*. São Paulo, tese de livre-docência em Sociologia das Mobilidades. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.
- FREIRE-MEDEIROS, Bianca & NAME, Leo. (2017), “Does the future of the favela fit in an aerial cable car? Examining tourism mobilities and urban inequalities through decolonial lens”. *Canadian Journal of Latin American and Caribbean Studies*, 42: 1-16.
- FREIRE-MEDEIROS, Bianca; TELLES, Vera da Silva & ALLIS, Thiago. (2018). “Por uma teoria social ‘on the move’”. *Tempo Social*, 30 (2): 1-16. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142654>.
- FREIRE-MEDEIROS, Bianca & LAGES, Maurício Piatti. (2020), “A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções”. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 123: 121-142, dezembro.
- FROMM, Deborah. (2022), *A indústria da proteção: sobre as interfaces entre seguros, segurança e seguridade*. Campinas, tese de doutorado em Antropologia Social, Universidade Estadual de Campinas.
- FROMM, Deborah. (2023), “Insurance technopolitics: Car theft, recovery, and tracking systems in São Paulo”. *Security Dialogue*, 54 (1). DOI: <https://doi.org/10.1177/09670106221141355>.
- FROMM, Deborah & MOTTA, Luana. (2022), “Not outlaw, legislators”. In: FELTRAN, Gabriel de Santis (ed.). *Stolen cars: A journey through São Paulo’s urban conflict*. Nova Jersey, John Wiley & Sons.
- GIUCCI, Guillermo. (2004), *A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira.
- JACQUOT, Sébastien & MORELLE, Marie. (2018), “Comment penser l’informalité dans les villes ‘du Nord’, à partir des théories urbaines ‘du Sud’?”. *Métropoles*, 22.
- KNOWLES, Caroline. (2017), *Nas trilhas de um chinelo: uma jornada pelas vias secundárias da globalização*. São Paulo, Annablume Editora.

- MARCUS, George. (1995), "Ethnography in/of the world system: the emergence of multi-sited ethnography". *Annual Review of Anthropology*, 24: 95-117.
- MORAGLIO, Massimo. (2018), "Peripheral mobilities. Looking at dormant, delegitimized and forgotten transport regimes". *Tempo Social*, 30 (2): 73-85. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142229>.
- ONTO, Gustavo. (2017), "Dispositivos da concorrência: como e em que medida a política antitruste faz mercados". *Revista Tomo*, 30: 45-67.
- ROLNIK, Raquel & KLINTOWITZ, Danielle. (2011). "(I)Mobilidade na cidade de São Paulo". *Estudos Avançados*, 25 (71): 89-108. <https://doi.org/10.1590/S0103-40142011000100007>.
- ROY, Ananya. (2011), "Slumdog cities: rethinking subaltern urbanism". *International Journal of Urban and Regional Research*, 2 (35): 223-238.
- SEGURA, R. & JIRÓN, P. "Métodos móviles". In: ZUNINO SINGH, D.; JIRÓN, P. & GIUCCI, G. *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Teseo, 2023, pp. 167-183.
- SHELLER, Mimi & URRY, John. (2000), "The city and the car". *International Journal of Urban and Regional Research*, 24: 737-757.
- SHELLER, Mimi & URRY, John. (2006). "The new mobilities paradigm". *Environment & Planning A*, 38 (2).
- SHELLER, Mimi & URRY, John. (2016). "Mobilizing the new mobilities paradigm". *Applies Mobilities*, 1 (1).
- URRY, John (2004). "The 'system' of automobility". *Theory, Culture & Society*, 21: 25-39. [10.1177/0263276404046059](https://doi.org/10.1177/0263276404046059).
- VIRILIO, Paul. (1996), *Velocidade e política*. São Paulo, Estação Liberdade.

Texto recebido em 06/03/2023 e aprovado em 09/03/2023.

DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2023.208976

BIANCA FREIRE-MEDEIROS é professora livre-docente do Departamento de Sociologia da Universidade de São Paulo e dos Programas de Pós-Graduação em Sociologia (FFLCH/USP) e Turismo (EACH/USP). Pesquisadora Associada ao Centro de Estudos da Metrópole, onde coordena o *UrbanData – Brasil/CEM: banco de dados bibliográficos sobre o Brasil urbano*. Lidera o grupo de pesquisa *Mobilidades: teorias, temas e métodos* (MTTM), vinculado ao CNPq e ao CEMORE (Center for Mobilities Research, Lancaster University). Foi Tinker Visiting Professor na Universidade do Texas em Austin (2016) e ocupou as Cátedras Florestan Fernandes no Colégio de México (2014) e Ruth Cardoso em Georgetown University (Fulbright/Fapesp, 2021). Está vinculada ao Núcleo de Etnografias Urbanas do Cebrap, onde participa, como uma das pesquisadoras principais, do Projeto Temático Fapesp-ANR *Carros globais: uma pesquisa urbana*

*transnacional sobre economia informal de veículos (Europa, África e América do Sul)*. Faz parte da diretoria da Sociedade Brasileira de Sociologia (2021-2023) e é Pesquisadora 1D do CNPq. E-mail: bfreiremedeiros@usp.br.

LUANA MOTTA é professora adjunta do Departamento de Sociologia e do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal de São Carlos. Lidera o grupo de pesquisa *Núcleo de Pesquisas Urbanas – NaMargem/UFScar*, vinculado ao CNPq. Realizou pós-doutorado na Universidade de Chicago junto ao Center for Latin American Studies. É pesquisadora associada dos projetos de pesquisa *Impactos da pandemia Covid-19 no cotidiano de adolescentes brasileiros em situação de vulnerabilidade social* (CNPq); *Carros globais: uma pesquisa urbana transnacional sobre a economia informal de veículos (Europa, África e América do Sul)* (Fapesp/ANR); *Writing on violence: Statistics, ethnography, and research accessibility* (British Academy). E-mail: luanadiasmotta@ufscar.br.

DEBORAH FROMM é doutora em Antropologia Social pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) com estágio de pesquisa no exterior na Goldsmiths College, Universidade de Londres (2019). Mestre em Antropologia Social pela Unicamp com estágio de pesquisa no exterior no Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (Ciesas-DF/México, 2016). Formada, em 2013, no curso de Bacharelado em Ciências Sociais pela Universidade Federal de São Carlos (UFScar). É pesquisadora do Núcleo de Etnografias Urbanas (NEU/Cebrap) e faz parte da equipe brasileira do Projeto Temático Fapesp-ANR *Carros globais: uma pesquisa urbana transnacional sobre economia informal de veículos (Europa, África e América do Sul)*. E-mail: deborahfromm@gmail.com.







# Global cars, transnational inequalities

## On the (in)formal economy of vehicles

Bianca Freire-Medeiros\*

<https://orcid.org/0000-0003-3121-7897>

Luana Motta\*\*

<https://orcid.org/0000-0002-9758-7471>

Deborah Fromm\*\*\*

<https://orcid.org/0000-0002-1152-8877>

This dossier<sup>1</sup> presents the first results of the thematic project *Global cars: A transnational urban research project on the informal economy of vehicles (Europe, Africa and South America)*<sup>2</sup>, in which we develop some analytical and theoretical questions and broaden the empirical scope of the research project that resulted in the book *Stolen cars: A journey through São Paulo's urban conflict* (Feltran, 2022)<sup>3</sup>. Coordinated by Gabriel Feltran and developed over five years, this project unveiled the mechanisms of the reproduction of violence and urban inequalities in the value chain of stolen cars in Brazil. From 2021 onwards, thanks to the joint funding by the Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) and the Agence Nationale de la Recherche (ANR), the team became an international one and our repertoire of themes, concepts and methodologies achieved a global scope. This is why we

\* Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

\*\* Universidade Federal de São Carlos, São Paulo, Brasil.

\*\*\* Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, Brasil.

1. Translated by Fábio Ribeiro.

2. Fapesp Thematic Project, n. 20/07160-7. The editors and the authors involved in this dossier would like to thank the funding agencies (Fapesp and ANR), Alexandre Massella, Tempo Social's editor, for the publication's careful organization, and the anonymous peer reviewers whose comments, criticisms and suggestions helped us refine the arguments shared here.

3. The book invites the reader to follow the journeys of five cars from the moment the theft happens until they are discarded. We watch a series of actors that are sometimes allied, sometimes in conflict, when it comes to the accumulation of wealth generated by the (il)legal economy of vehicles: thieves, police officers, auctioneers, chop shops, large insurance companies, private security companies etc.

turned our interrogations to a seldom studied phenomenon which gives empirical concreteness to what is conventionally called “globalization”: the informal, criminal and illegal dimensions of the system of automobility.

The car, as a defining socio-technical element of the 20th century, propels transnational markets, legal and illegal production chains, public and private infrastructures, and highly complex logistical systems (Dennis and Urry, 2009; Feltran, 2020; Fromm, 2022, 2023; see also the “Automobilities” dossier, Featherstone [ed.], 2004). The impacts of the automobility system affect consumer practices and spaces (shopping malls with endless parking lots), housing forms (from the suburbs in the USA to the gated communities of Brazilian elites, including the motor vehicle itself turned into a living unit), and, until recently, was at the center of “the good mobile life”.

A vast repertoire of images, rules, moralities and aesthetic investments orbits around the car and sustain both the perennial and the ubiquitous character of the automobility system (Urry, 2004). The car is the materialization of a logic of hierarchical mobility which fosters individuality, competition, aggressiveness, and domination over the speed of movement (Virilio, 1996). Freedom and submission: just as the car offers the necessary flexibility for the territorial expansion of cities, it imposes models of space occupation in which other forms of transportation are inhibited, subordinated or antagonized (Sheller and Urry, 2000; Giucci, 2004; Rolnik and Klintowitz, 2011; Moraglio, 2018), causing an absurd number of yearly deaths and injuries all over the world (Culver, 2018).

In theoretical-analytical terms, we highlight two dimensions in this dossier: the connections between “marginal markets” and “central (or established) markets”; and the role of crime as the driver of formal markets in a global scale. Establishing a dialogue with the long-standing fields of urban and crime studies, but also incorporating contributions from the so-called mobilities turn (see Sheller and Urry, 2006, 2016; Freire-Medeiros, Telles and Allis, 2018), our hypothesis is that economic practices considered marginal, and undertaken mostly by agents from the (formal and informal) lower classes, make up a fundamental, but seldom studied, part of the automobility system (Feltran and Fromm, 2020; Feltran, 2022; Fromm and Motta, 2022; Fromm, 2022, 2023).

Our premise is that social inequalities, conflicts and violent practices take up very specific configurations, although always relational and asymmetric, in the several territories connected by “global cars”. This happens because, on the one hand, the car-related markets, wherever they are, must deal with the reality or the anticipation of illegal dynamics – fraud, swindles, thefts –, which means that the risk/trust pair becomes a constitutive element of these markets (see Onto, 2017; Fromm, 2022; Motta *et al.*, this issue). On the other hand, the illegal markets of car parts and resales

affect, and are produced by, important illegal value chains: drug trafficking, consumer goods smuggling and money laundering (Feltran, 2022). Our choice for a multi-sited, multimethod approach in which mobile, relational, collective ethnographies are privileged, has allowed us to join both ends, as we shall see below.

The growing field of socio-spatial mobility studies, although revealing the interaction between infrastructures, discourses and practices that constitute the action of several socio-technical entities, sometimes assumes a conceptual standpoint that considers the experiences of the rich North as universal (Freire-Medeiros and Name, 2017). In urban studies, informality and criminal organizations can quite often be seen as belonging only to the “underworld” of the “megacities of the global South” (Roy, 2011). Especially in research on European cities, there prevails an understanding that informality and illegality are residual practices, or specific to certain groups of migrants or immigrants (Jacquot and Morelle, 2018). Against this view, we approach informal, illegal and criminal economies as constitutive elements of economic systems and transnational mobilities, and also of the urban landscapes in both hemispheres.

What does this heuristic focus that places crime – or its imminence – in the center allow us to say about the mutual constitution between the legal and the illegal, the formal and the informal, the local and the global that make up the automobility system? How does the market of stolen vehicles impact the global value chains of the car industry? In the different national contexts, how do state regulations and sanctions work, and which other institutional arrangements arbitrate the (im)mobility of the different actors and objects, information and residues that make up the (in)formal economy of vehicles?

The paths that these questions led us through are peopled by agents with different profiles, anchored to different urban contexts. In the broader research project from which this dossier comes, we interact with street mechanics and car parts dealers; owners of large car dealerships in Paris (France), Brussels (Belgium), Accra (Ghana), and Dubai (UAE); workers of import/export businesses that operate at important port regions in Europe (Rotterdam and Hamburg), Latin America (Santos) and Western Africa (Tema and Cotonou); car thieves who live in the peripheral areas of São Paulo; medium and top executives linked to the car industry and car auctions in Brazil; executives and regulators of the insurance sector in Ghana and Brazil; police officers and legal-illegal businesspeople who act at the border between Brazil and Bolivia. Our everyday research work also involves diving into online car parts platforms and car auction websites in Brazil and the USA. Our team<sup>4</sup>, made

4. Prof. Dr. Sebastien Jacquot (University Paris 1 Panthéon-Sorbonne), Prof. Dr. Gabriel Feltran (CNRS/

up by undergraduate and graduate students, post-doc researchers, and professors of sociology, anthropology, and geography – and only partially represented in this dossier – has been undertaking fieldwork in these different parts of the offline and online worlds.

From this vast map of multidimensional questions, the five papers presented here illuminate certain aspects of the phenomenon of the (re)production of inequalities in the (in)formal economy of vehicles in Brazil, Ghana, and France. We begin with the paper signed by Gabriel Feltran, Rafael Rocha, Janaina Maldonado, Gregório Zambon and Fernanda de Gobbi that investigates, based on the state of São Paulo, the possible relationships between the variations of the rate of vehicle theft and the regulation of violence and illegal markets from 2003 to 2021. The regulation of the chop shop market in São Paulo, the recent transformations in the universe of criminal factions (in particular, the “Primeiro Comando da Capital”) and the new economic arrangements associated with the car industry take the front stage in three explanatory hypotheses for this oscillation.

The following paper, by Luana Motta, Luiz Gustavo Simão, Deborah Fromm and Juliana Alcantara, focuses on the disputes between fractions of economic elites over the popular car markets in Brazil. Contrary to expectations, the market of second-hand cars sold in auctions and shops, and the services of property protection linked to it, are not only of interest to “poor” and “marginalized” people. The authors show how large multinational corporations and parts of the global financial elites – represented by large auction and insurance companies – compete with traditional and emerging local elites for the centralization and accumulation of resources that results from these activities. In these disputes, crime (either actual or possible) appears as a driver of (il)legal markets, but also of discourses over economic regulation of informal markets, the construction of a *safe and trusted* environment for economic transactions, and the limits of what *fair competition* means.

Economic regulation and political alliances are also at the center of Corentin Cohen’s paper on Ghana’s role and position in the global value chain of second-hand cars. Ghana, like other Western African countries, is a great consumer of “trash” –

Sciences Po), Prof. Dr. Bianca Freire-Medeiros (USP), Prof. Dr. Luana Motta (Ufscar), Prof. Dr. Marie Morelle (University Lumière Lyon 2), Prof. Dr. Vera da Silva Telles (USP), Prof. Dr. Daniel Hirata (UFF), Prof. Dr. Séverin Yao Kouamé (University of Bouaké, Côte d’Ivoire) and Prof. Dr. Denis Giordano (em Business School Lyon). Dr. Corentin Cohen (Oxford), Dr. Deborah Fromm (Unicamp/Cebrap), Dr. John Oti Amoah (Cape Coast University), Dr. Gayatri Rathore (Sciences Po), Dr. Carolina Grillo (UFF), Dr. Regis Minvielle (USP). PHD students: André Pimentel (Unicamp), Apoena Dias Mano (USP), Gregório Zambon (Unicamp), Isabela Pinho (Ufscar) and Janaina Maldonado (Hamburg University). Master and undergraduate students: Anna Clara Soares (USP), Fernanda de Gobbi (Ufscar), Juliana Alcantara (USP) and Luiz Gustavo Simão (Ufscar).

i.e. cars considered too old to circulate in European and North American countries. Taking into account the geopolitics of the global automotive chain and, at the same time, the everyday economic dealings of used car parts traders in the Abossey Okai market in Accra, Cohen discusses how a car's value is shaped both by local practices and categories and by transnational commercial networks, as well as by unequal structures of work conditions and informality.

In turn, Sébastien Jacquot and Marie Morelle teach us that “old cars” are also resources and accumulation sources beyond the countries of the so-called Global South. Based on the French case, the authors discuss how the automobility system, in a context of ecological transition, increasingly turns its remains and residues into lucrative commodities. By inserting junkyards and chop shops into globalized economies and at the center of the European Union's regulatory disputes over climate change, sustainability, and transportation, the authors focus on cars (and their parts) reaching the end of their lifespan as elements from which the lexicon of the so-called green economy is fine-tuned. The advocacy of gradual incorporation of electrical vehicles (or hybrid technology) is exemplary: one can sell the promise of an ecologically correct post-carbon world without having to break decisively with the more perverse mechanisms of the automobility system.

Closing this set of five papers, André Pimentel, Isabela Pinho, Apoena Mano and Anna Clara Soares creatively unveil the most recent transformations in the global automotive chain and their consequences for the Brazilian car sector. By taking seriously the agency of the “microscopic world” and the characteristic mobilities of what Caroline Knowles (2017) calls “globalization's backroads”, the authors highlight the inevitable frictions in global flows. While the minuscule Sars-cov-2 disrupted the mobility system throughout the world, the semiconductor shortage – essential microchips for several electronic devices, from cars to mobile phones – was at the forefront of a productive chain crisis that impacted the geopolitical arrangements between the United States and China, with consequences that are yet to be known. Based on a relational analysis, they connect small things to large transnational processes, Santos' gigantic port infrastructure to a small chop shop in São Paulo.

This diversity of subjects and approaches demonstrates the complexity of the global car and car parts market (both new and second-hand) when examined, on the one hand, by the standpoint of the categories of “crime” and “trust”; and, on the other hand, as a phenomenon whose articulations between physical, imaginative and communicative mobilities reveal in an exemplary way the complex, unstable and situational relationship between the “center” and the “periphery” of globalized capitalism. It is also an example of the profitability of collective,

international research efforts – it was this collective character that allowed us to take the discussions as a whole and to extract common questions from all of them, despite their diversity.

The collective character of the project that resulted in *Stolen Cars: A Journey Through São Paulo's Urban Conflict*, edited by Gabriel Feltran, becomes clear in the book review written by Ludmila Ribeiro. Her text, called “Dissecting a ‘new’ illegal market?”, acknowledges the book’s originality, focused on a phenomenon still rarely present in social-scientific academic research even though it has an extremely large media presence and is part of the everyday lives of large Brazilian cities, especially São Paulo. In what Ribeiro calls “a captivating narrative”, one sees the connection between actors usually thought as coming from very different and separated social worlds, such as young, poor Black men who work in the “crime world” and rich white men who handle a market that involve chop shops, auction houses and private security. The sociologist highlights the possibilities present in this analytical and methodological perspective, including a broad agenda of transnational research such as the one we have been developing in our current project whose first results are shared here.

This positive evaluation of the collective work undertakings is also reinforced by Finn Stepputat, professor at the Danish Institute of International Studies (DIIS), in his interview for Isabela Pinho, Janaína Maldonado and Apoena Mano. Stepputat’s shares aspects of his academic career and his original approach to central themes of the contemporary sociological debate which are also present in this dossier, namely: the relationships between politics and markets, logistical supply chains and infrastructure; State circulation and formation policies; the reproduction of inequality and violence. It is an interview that unveils in a frank and inspiring way the “research backstage”. Broaching both deep theoretical discussions and empirical situations experienced in the field, the talk allows us to learn from and be moved by the hardships of ethnographic research and Stepputat’s sophisticated analytical framework.

It is important to wrap up this Introduction with some methodological remarks. As the papers make clear, beyond investing in comparative schemes between self-contained territories, actors or situations, our relational and multiscale approach interrogates their coproduction and the conflicts that result from it. In other words: if we are interested on the empirical connections between diverse elements (human and non-human) inscribed in the (in)formal economy of vehicles, we must not previously assume an essentialist North *versus* South opposition (see especially Cohen, this issue). But when we deal with the transnational mobility of cars and car parts (new and second-hand), how can we operationalize this simultaneous exam of different

places and nodes, scales and subjects? How should we proceed in face of a sort of jigsaw puzzle made up of tiny pieces spread all over the planet?

The flows of what we call global cars cannot be taken as self-evident, because what must be explained is precisely the mobilities and infrastructures that support them and the normative regimes involved in each empirical case. As Marcus (1995) correctly points out, multi-sited research is not made from linear or successive arrangements of multiple “cases” taken as bounded, self-contained “fields”. On the contrary: we are interested in the processual connections, disjunctures and discontinuities between territories, objects and actors. Discarding dichotomies such as local *versus* global, multi-sited and multiscale ethnography seeks to “empirically [follow] the thread of cultural process itself” (*Idem*, 97). We are convinced that ethnography is not limited to the “be there” experience and can rather emerge from an empirical focus on constitutive elements of the larger system of transnational mobilities (see also Appadurai, 1986; Knowles, 2017).

There is a clear affinity between what is suggested by multi-sited research protocols and what the mobilities turn brings under the umbrella of the so-called mobile methods (Buscher, Urry and Witchger, 2010; Fincham, McGuinness and Murray, 2010; Buscher e Veloso, 2018)<sup>5</sup>. In both cases, although through different theoretical affiliations, there is a set of approaches and techniques which aim to follow, document, understand and explain physical, imaginative and virtual mobilities. Shaping while being shaped by sociability patterns, socio-technical interactions and power dynamics, such mobilities generate and are affected by socio-spatial inequalities that a sedentary approach cannot properly capture (Freire-Medeiros, 2022; Segura, forthcoming).

Our team sought to overcome the limitations imposed by the hegemonic views that consider the “crime world” as an “underworld”, or as “disorder” or a set of immoral individual behaviors, thus losing sight of its orderings. We highlight the normative regimes (Feltran, 2020, 2022) that are operational and in dispute in the (in)formal economy of vehicles and their processes of reproduction of inequalities and violence. Therefore, we attempted to establish relationships between spatially dispersed and/or moving unities across different time scales. As the papers that make up this dossier make clear, this perspective can be built through different tracking

5. For almost two decades, the “mobilities turn” in social theory was especially prolific in the analysis and proposals of methodological frameworks. But we acknowledge that many years before the mobilities turn was institutionalized, several of the procedures and sensibilities mentioned here were already present in the social sciences, although in a non-hegemonic way. By the same token, there are countless researchers that do not claim to belong to the mobilities turn but contribute to a non-sedentary science (Freire-Medeiros, 2022).

techniques of people and things, information and policies, and also by composing *typical trajectories* (see also Feltran, 2022). As the papers of Motta *et al.*, Jacquot and Morelle, Pimentel *et al.* in this dossier show, the systematic following of face-to-face interactions and of telemediated ones have the same heuristic value.

D'Andrea, Ciolfi and Gray (2011) point out that despite the predominantly micro-sociological and phenomenological approaches in research connected to the mobilities turn, mixed methods have become more widespread. We agree with Manderscheid (2016) when she proposes that mobile ethnographies should consider quantitative methods, taking advantage of “the power of persuasion possessed by numbers”, which is especially welcome when we seek to inform public policy. This disposition to go beyond the so-called quantitative/qualitative division can be seen throughout our research project and is particularly noticeable in Feltran *et al.*, this issue.

Methods are not mobile only because they are used to collect data on movement, but mainly because they capture the pauses and turbulences that moving entities in specific situations go through. By stressing connectivity and connections, the authors assembled here refute the principle of “freezing for analyzing”, so common when researchers are interested in inspecting, recording and defining attributes that can analytically isolate social phenomena. It is from multi-sited, multiscale observation of the fixities, flows, and frictions that make up the motor vehicles and car parts markets in different parts of the planet that emerge *global cars* in their systemic, complex and conflicting quality.



## References

- Appadurai, A. (org.). (1986), *The social life of things. Commodities in cultural perspective*. Cambridge, CUP.
- Culver, Gregg. (2018), "Death and the car: On (Auto)mobility, violence, and injustice". *Acme: An International Journal for Critical Geographies*, 17 (1): 144-170.
- Dennis, Kingsley & Urry, John. (2009), *After the car*. Cambridge, Polity Press.
- Featherstone, Michael. (2004), "Automobilities". *Theory, Culture & Society*, 21 (4-5): 1-24.
- Feltran, Gabriel de Santis (ed.). (2022), *Stolen cars: A journey through São Paulo's urban conflict*. Nova Jersey, John Wiley & Sons.
- Feltran, Gabriel & Fromm, Deborah. (2020), "Ladrões e caçadores: sobre um carro roubado em São Paulo". *Antropolítica: Revista Contemporânea de Antropologia*, 50: 139-161. DOI: <https://doi.org/10.22409/antropolitica2020.i50.a43304>.
- Freire-Medeiros, Bianca. (2022), *"A aventura de uns é a miséria de outros": mobilidades socioespaciais e pobreza turística*. São Paulo, tese de livre-docência em Sociologia das Mobilidades. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.
- Freire-Medeiros, Bianca & Name, Leo. (2017), "Does the future of the favela fit in an aerial cable car? Examining tourism mobilities and urban inequalities through decolonial lens". *Canadian Journal of Latin American and Caribbean Studies*, 42: 1-16.
- Freire-Medeiros, Bianca; Telles, Vera da Silva & Allis, Thiago. (2018). "Por uma teoria social 'on the move'". *Tempo Social*, 30 (2): 1-16. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142654>.
- Freire-Medeiros, Bianca & Lages, Maurício Piatti. (2020), "A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções". *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 123: 121-142, dezembro.
- Fromm, Deborah. (2022), *A indústria da proteção: sobre as interfaces entre seguros, segurança e seguridade*. Campinas, tese de doutorado em Antropologia Social, Unicamp.
- Fromm, Deborah. (2023), "Insurance technopolitics: Car theft, recovery, and tracking systems in São Paulo". *Security Dialogue*, 54 (1). doi: <https://doi.org/10.1177/09670106221141355>.
- Fromm, Deborah & Motta, Luana. (2022), "Not outlaw, legislators". In: Feltran, Gabriel de Santis (ed.). *Stolen cars: A journey through São Paulo's urban conflict*. Nova Jersey, John Wiley & Sons.
- Giucci, Guillermo. (2004), *A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira.
- Jacquot, Sébastien & Morelle, Marie. (2018), "Comment penser l'informalité dans les villes 'du Nord', à partir des théories urbaines 'du Sud'?" *Métropoles*, 22.
- Knowles, Caroline. (2017), *Nas trilhas de um chinelo: uma jornada pelas vias secundárias da globalização*. São Paulo, Annablume.
- Marcus, George. (1995), "Ethnography in/of the world system: the emergence of multi-sited ethnography". *Annual Review of Anthropology*, 24: 95-117.
- Moraglio, Massimo. (2018), "Peripheral mobilities. Looking at dormant, delegitimized and

- forgotten transport regimes”. *Tempo Social*, 30 (2): 73-85. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142229>.
- Onto, Gustavo. (2017), “Dispositivos da concorrência: como e em que medida a política anti-truste faz mercados”. *Revista Tomo*, 30: 45-67.
- Rolnik, Raquel & Klintowitz, Danielle. (2011). “(I)Mobilidade na cidade de São Paulo”. *Estudos Avançados*, 25 (71): 89-108. <https://doi.org/10.1590/S0103-40142011000100007>.
- Roy, Ananya. (2011), “Slumdog cities: rethinking subaltern urbanism”. *International Journal of Urban and Regional Research*, 2 (35): 223-238.
- Segura, R. & Jirón, P. “Métodos móviles”. In: Zunino Singh, D.; Jirón, P. & Giucci, G. *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Teseo, 2023, pp. 167-183.
- Sheller, Mimi & Urry, John. (2000), “The city and the car”. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24: 737-757.
- Sheller, Mimi & Urry, John. (2006). “The new mobilities paradigm”. *Environment & Planning A*, 38 (2).
- Sheller, Mimi & Urry, John. (2016). “Mobilizing the new mobilities paradigm”. *Applies Mobilities*, 1 (1).
- Urry, John (2004). “The ‘system’ of automobility”. *Theory, Culture & Society*, 21: 25-39. [10.1177/0263276404046059](https://doi.org/10.1177/0263276404046059).
- Virilio, Paul. (1996), *Velocidade e política*. São Paulo, Estação Liberdade.

Texto recebido em 06/03/2023 e aprovado em 09/03/2023.

DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2023.208976.

BIANCA FREIRE-MEDEIROS is associate professor, Department of Sociology and Graduate Programs in Sociology (FFLCH/USP) and Tourism (EACH/USP), University of São Paulo. Associate Researcher, Center of Metropolitan Studies, where she coordinates *UrbanData – Brasil/cem: bibliographical database on urban Brazil*. Leader, Mobilidades research group: theories, themes, and methods (MTM), linked to CNPq and CeMoRe (Center for Mobilities Research, Lancaster University). Tinker Visiting Professor at the University of Texas at Austin (2016), and Chairs Florestan Fernandes at Colegio de México (2014) and Ruth Cardoso at Georgetown University (Fulbright/Fapesp, 2021). Part of the Center of Urban Ethnographies at Cebrap, where she is one of the leading researchers of the Thematic Project Fapesp-anr *Global cars: A transnational urban research project on the informal economy of vehicles (Europe, Africa and South America)*. Member of the Directors Board of the Brazilian Sociological Society (2023), and 1D Researcher, CNPq. E-mail: bfreiremedeiros@usp.br.

LUANA MOTTA is assistant professor, Department of Sociology and Graduate Program in Sociology, Federal University of São Carlos. Leader, Group of *Urban Research – NaMargem/ufscar*, linked to CNPq. Post-doctoral researcher at the Center for Latin American Studies, University of Chicago. Associate Researcher in the projects *Covid-19 pandemic impacts on the everyday lives of Brazilian teenagers in situation of social vulnerability* (CNPq); *Global cars: A transnational urban research project on the informal economy of vehicles (Europe, Africa and South America)* (Fapesp-ANR); *Writing on violence: Statistics, ethnography, and research accessibility* (British Academy). E-mail: [luanadiasmotta@ufscar.br](mailto:luanadiasmotta@ufscar.br).

DEBORAH FROMM is PHD, Social Anthropology, State University of Campinas (Unicamp) with research internship at Goldsmiths College, University of London (2019). Master's Degree, Social Anthropology (Unicamp) with research internship at the Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (Ciesas-DF/México, 2016). Bachelor's degree in Social Sciences, Federal University of São Carlos (2013). Researcher at the Center of Urban Ethnographies (NEU/Cebrap) and part of the Brazilian team for the Thematic Project Fapesp-anr *Global cars: A transnational urban research project on the informal economy of vehicles (Europe, Africa and South America)*. E-mail: [deborahrfromm@gmail.com](mailto:deborahrfromm@gmail.com).





# Lei do desmanche, PCC e mercados

Gabriel Feltran\*

<https://orcid.org/0000-0003-3424-0822>

Rafael Rocha\*\*

<https://orcid.org/0000-0003-3587-0906>

Janaina Maldonado\*\*\*

<https://orcid.org/0000-0002-2300-1458>

Gregório Zambon\*\*\*\*

<https://orcid.org/0000-0002-2015-4731>

Fernanda de Gobbi\*\*\*\*\*

<https://orcid.org/0000-0003-0218-1282>

## Introdução

Ao longo das últimas duas décadas, os registros de roubos e furtos de veículos têm sofrido oscilações importantes no estado de São Paulo. As causas dessas oscilações, na linha do tempo, ainda estão longe de serem bem compreendidas pela literatura. Essa dificuldade se deve a uma injustificável escassez de estudos especializados nessa modalidade criminal<sup>1</sup>, a qual impacta diretamente a sensação de insegurança nas cidades e a formulação de políticas de segurança pública no estado. Além disso, o roubo e furto de veículos fomentam mercados ilegais de autopeças e revenda veicular, hoje transnacionalmente conectados a outras cadeias ilegais de valor como o tráfico de drogas, o contrabando e a lavagem de dinheiro (Feltran, 2022). Em São Paulo, esse tipo de crime está na base do planejamento de outras ações criminais violentas, bem como diretamente inscrito nas práticas de letalidade policial. De 2012 a 2016, por exemplo, em 60% a 70% dos homicídios cometidos por policiais no município de São Paulo, havia um veículo roubado na cena do crime (Sou da Paz, 2019; Godoi *et al*, 2020; Feltran *et al*, 2022b).

\* Sciences Po, Paris, França.

\*\* Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil.

\*\*\* Universität Hamburg, Hamburgo, Alemanha.

\*\*\*\* Universidade Estadual de Campinas, Campinas, São Paulo, Brasil.

\*\*\*\*\* Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, São Paulo, Brasil.

1. Exceções sejam feitas aos trabalhos de Paes-Machado e Viodres-Inoue (2015) e de Matías Dewey (2012).

Este artigo procura contribuir para o amadurecimento dos estudos acadêmicos sobre o roubo e o furto de veículos no Brasil. Para isso, propomos um quadro analítico que articula três possíveis dimensões explicativas da oscilação das notificações dessa ação criminal, no estado de São Paulo, entre 2003 e 2021. O quadro proposto aqui ainda está em desenvolvimento, mas sua composição tripartite já é passível de debate acadêmico qualificado. Nossa pressuposição mais geral é a de que há uma governança híbrida da variação dessas taxas criminais, ao menos ligada a três processos de transformação recentes<sup>2</sup>:

- *A regulamentação do mercado de desmanches em São Paulo.* Os esforços de implementação da “Lei do Desmanche” no estado, a partir de 2014, teriam tido efeitos práticos nas taxas de roubo e furto? Haveria outras medidas de segurança que contribuíram para a regulamentação de um mercado ilegal?;
- *Transformações no universo faccional nas últimas duas décadas,* em São Paulo hegemônico pelo Primeiro Comando da Capital (PCC). A facção teria passado a priorizar o tráfico internacional, a lavagem de dinheiro e o estelionato, em detrimento dos crimes violentos?
- *Transformações macroeconômicas e nas cadeias mercantis de valor, hoje globais, da indústria automotiva.* O aumento da importação de autopeças chinesas teria diminuído a demanda por autopeças roubadas ou furtadas? Teria havido variações significativas nessas economias, locais ou globais, que impactam a dinâmica dos mercados associados ao roubo e furto de veículos em São Paulo?

Investigando essas três dimensões do problema, deparamo-nos com a enorme complexidade do fenômeno do roubo e furto de veículos. Em primeiro lugar, veremos que os *roubos de veículos* – ações criminais com uso da violência – têm dinâmicas sociológicas muito diferentes dos *furtos de veículos* (Zambon *et al.*, 2022)<sup>3</sup>. Em se-

2. Os e as autoras deste artigo agradecem à equipe de pesquisa do projeto Global Car (ANR/Fapesp) pelo esforço coletivo de compreensão das diferentes rotas de circulação e cadeias de valor nas quais veículos roubados estão inscritos. Bem como, agradecemos o apoio financeiro da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) e da Agence Nationale de la Recherche (ANR/França) através do processo 2020/07160-7. Agradecemos também o diálogo constante de pesquisadores como Daniel Hirata (UFF/GENI). Bem como ao Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebap) e ao Instituto Sou da Paz, fundamentais no compartilhamento dos dados utilizados em nossas inferências teóricas. Por fim, agradecemos às organizadoras – Bianca Freire-Medeiros, Luana Dias Motta e Deborah Fromm – pelo trabalho cuidadoso de edição do presente dossiê.
3. Nossa experiência de pesquisa sugere que praticamente todos os veículos recuperados (a grande maioria deles por seguradoras) são os que foram roubados. Os carros furtados, em sua enorme maioria, não são recuperados. Isso porque o roubo é cometido por jovens subcontratados, pensando em utilização em outros crimes ou fins temporários, para depois serem abandonados. Já os carros furtados vão ser destinados mais comumente aos mercados de desmanche.

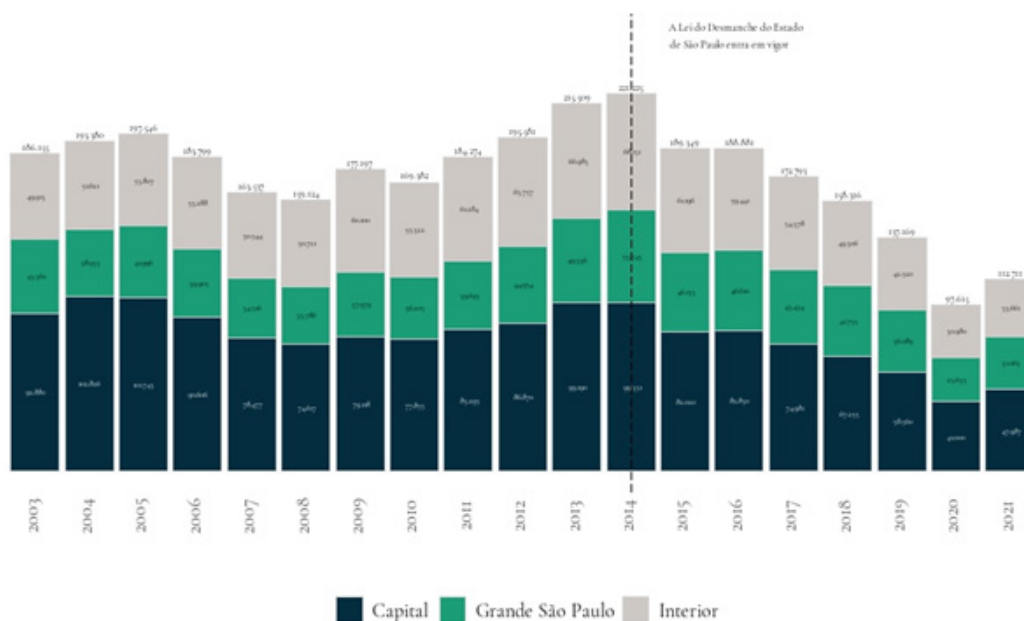
gundo lugar, compreender o fenômeno não é uma tarefa simples, visto que os dados de subtração de veículos (soma de roubos e de furtos) incluem tanto carros de passeio e trabalho, como motocicletas, caminhões e outros veículos automotores, ainda que as dinâmicas empíricas e taxas de variação da subtração desses bens sejam distintas. Em terceiro lugar, trata-se de fenômenos relevantes também porque os circuitos econômicos que envolvem os veículos subtraídos são diversos: carros e motocicletas roubadas têm destinações e finalidades muito distintas (o uso do veículo em outra ação criminal, a troca por drogas, armas e outros produtos contrabandeados nas fronteiras nacionais), o que implica conjuntos também distintos de intencionalidades e características das ações criminais. Em quarto lugar, o fenômeno é difícil de explicar de forma unívoca porque não possuímos uma série histórica de pesquisas de vitimização, o que evitaria os vieses de subnotificação de roubos e furtos (por falta de confiança no trabalho estatal de recuperação), ou de sobrenotificação desses eventos (o que é comum devido às fraudes aplicadas contra as seguradoras). Todos esses fatores são significativos e foram considerados para o desenvolvimento de nosso quadro analítico, como veremos a seguir.

É importante notar que o evento do roubo ou do furto é visto por nós como a entrada do veículo numa cadeia global de valores. Para além de proprietários e ladrões, uma longa lista de homens e mulheres, ricos e pobres, negros e brancos, nacionais e estrangeiros, ligados ou não ao mercado de veículos, obtêm algum ganho econômico com a circulação de carros, motos e caminhões roubados ou furtados. Nas últimas décadas, o dinheiro dos mercados ilegais estruturou as rotinas urbanas (Feltran, 2011; 2018), produziu territórios urbanos (Batista, 2015) e modificou as paisagens das cidades do Sul Global (Caldeira, 2000). Produziu também imagens da violência global (Cohen, 2017) associadas a uma economia urbana transnacional altamente desigual (Atkinson, 2021; Knowles, 2022). Essa economia se organiza em cadeias de valor globais, que acionam variadas formas de controle e regulamentação (Knowles, 2014; Tsing, 2005; Simone, 2004). A violência armada é uma dessas formas e surge apenas em alguns contextos específicos relacionados a economias ilegais. Os roubos são muito mais comuns no Rio de Janeiro e em Joanesburgo do que em Copenhague ou Montreal, que também têm traficantes e contrabandistas de drogas. A marginalidade faz o dinheiro circular pelo mundo, mas as formas que ele assume variam de um lugar para outro.

A partir do momento em que um carro é roubado, como veremos, muitas pessoas começam a ganhar dinheiro, em proporções desiguais. Levou um tempo para entendermos, como equipe de pesquisa, que o roubo de carros em São Paulo estava alimentando os mercados globais, seja diretamente, seja pelo recurso que gera aos seus operadores, que produz consumo ou é reinvestido em cadeias globais. Sabíamos,

GRÁFICO 1

Veículos subtraídos no estado de São Paulo, 2003-2021



por exemplo, que o vibrante comércio legal do Brasil com o México insinuava um comércio igualmente vibrante no mercado ilegal entre os dois países (Sandoval, 2005; Sandoval, 2012). Mas não tínhamos ideia da magnitude do mercado ilegal de automóveis, nem da escala dos mercados de autopeças e acessórios até nossa pesquisa na Europa, durante os últimos anos, em que atuamos no projeto Globalcar, sobre a economia mundial de veículos. Na Europa, talvez o continente menos apaixonado pela cultura automobilística (Miller, 2001), são furtados cerca de 600 mil veículos por ano, segundo dados da Interpol. Nossas pesquisas ao longo de vários meses em 2017 e 2019, especificamente em Berlim, Londres e Paris, demonstram que também ali esses veículos alimentam cadeias globais. Mais de um milhão de carros são furtados ou roubados na América do Norte anualmente. Estamos falando de grandes economias, das quais São Paulo é um ponto nodal na América do Sul.

Com isso em vista, este texto divide-se em duas partes, organizadas cronologicamente. Na primeira parte, analisamos o período de 2003 a 2014, no qual as notificações de roubos e furtos de veículos crescem ligeiramente, atingindo o pico da série histórica em 2014. Na segunda parte, analisamos o período de diminuição importante desses eventos criminais a partir de 2014 até 2021. Em cada período, construímos sinopses das transformações mais relevantes na esfera da segurança



pública, com destaque para os mecanismos regulatórios introduzidos pela “Lei dos Desmanches”, mas também quanto ao universo faccional e os impactos das transformações econômicas na indústria automobilística. As notas finais sintetizam nossa resposta à questão de pesquisa: *como explicar as oscilações no fenômeno da subtração veicular no estado de São Paulo, entre 2003 e 2021?*

O Gráfico 1 apresenta o número absoluto de subtração de veículos nas últimas duas décadas, divididos por capital, Região Metropolitana e interior. Os primeiros dez anos da série histórica são marcados por um aumento de 18,8% de subtração de veículos no estado, ainda que pontuado por um período de redução entre os anos de 2006 e 2009, com um subsequente aumento no intervalo entre 2010 e 2014. O ano de 2014, com 221.225 notificações, representa um ponto de inflexão na série histórica. Esse ano é emblemático por ser o pico de subtração nas últimas duas décadas e também o momento de implementação da “Lei dos Desmanches” no estado de São Paulo, estudada detidamente por Zambon *et al* (2022), Motta *et al* (2022) e Fromm e Motta (2022). No período entre 2014 e 2021, o estado de São Paulo registrou uma redução de 49,1% nas notificações de furtos e roubos de veículos. É importante ressaltar que as restrições de circulação experimentadas durante a pandemia de Covid-19 influenciou determinantemente nos números relativos aos anos de 2020 e 2021. O ano de 2022 já demonstra que haverá aumento no número de subtrações, voltando a índices parecidos com os de 2019. Vejamos, a seguir, como se comportam essas notificações no mesmo período, mas agora valendo-nos de sua desagregação entre roubos e furtos, além de três regiões do estado de São Paulo.

Os gráficos 2 e 3 demonstram como a dinâmica dos furtos veiculares é mais estável do que a de roubos em toda a série histórica, especialmente nos municípios da Região Metropolitana de São Paulo. Nos dois casos, o ano de 2014 é um ponto de inflexão, representando o pico de notificações de furto no estado (embora não na capital paulista). A dinâmica dos números absolutos de roubos, por sua vez, oscila com muito mais intensidade entre 2003 e 2021, mas também tem seu ápice entre 2013 e 2014, com dados relativamente próximos das notificações de furtos. A partir de 2015, os registros de roubos começaram a reduzir de maneira mais intensa do que as notificações de furtos, de forma que em 2021 o estado de São Paulo registrou cerca de 33 mil roubos, aproximadamente um terço dos registros dos anos de 2013 e 2014.

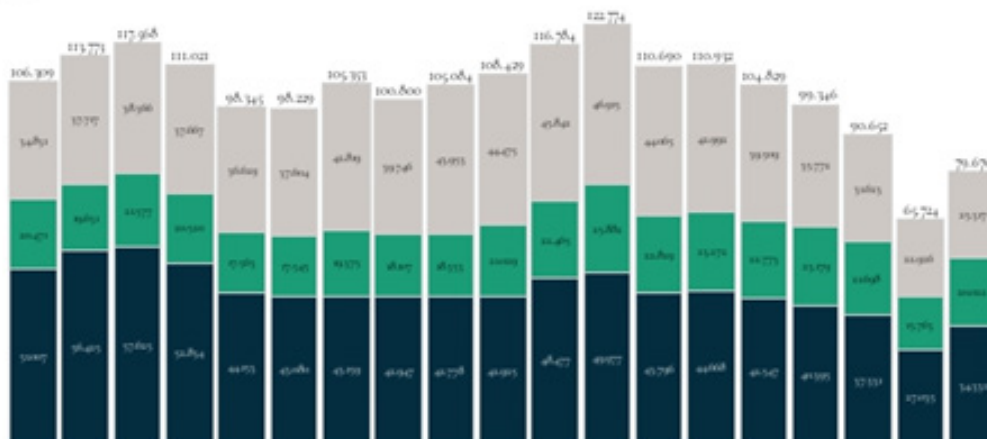
De forma sintética, etnografias recentes sugerem que após a implementação da “Lei do Desmanche” em 2014, os carros roubados (com violência) passaram a ter sobretudo *valor de uso*, enquanto os carros furtados se tornaram aqueles que, por excelência, têm *valor de troca* nos mercados de revenda e desmontagem<sup>4</sup>. Veículos

4. A pesquisa de doutorado de Zambon tem se dedicado a essa distinção, desde 2018. Os resultados são

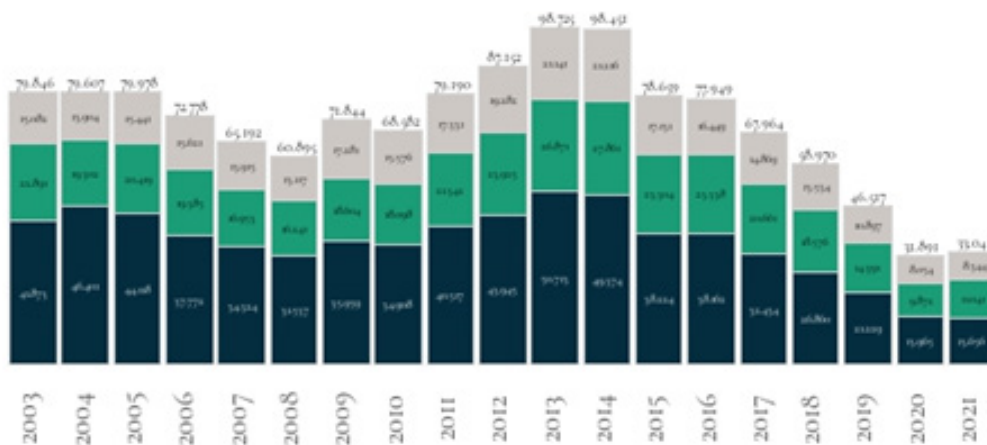
GRÁFICOS 2 e 3

Veículos subtraídos no estado de São Paulo, 2003-2021, por tipo de crime

furto



roubo



Capital Grande São Paulo Interior

*roubados*, quase sempre por jovens que ocupam posições subalternas no mundo do crime, são hoje utilizados mais comumente para outras ações criminais de pouca especialização (assaltos a postos de gasolina, lotéricas, supermercados ou farmácias, ou ainda para fuga de flagrantes policiais). Veículos *furtados*, por outro lado, não despertam imediatamente a atenção de policiais e seguradoras, e por isso abastecem de modo mais profissionalizado os mercados de revenda de veículos, na forma conhecida como *clone*, e especialmente os desmanches veiculares, voltados à distribuição de autopeças originais de segunda mão nos balcões e plataformas online onde se busca peças de reposição.

A clivagem analítica entre veículos roubados e veículos furtados nos é, portanto, decisiva para compreender as oscilações das notificações e taxas. Essa clivagem empírica explicaria, em nosso diagrama, porque as oscilações observadas nas notificações de uma ou outra modalidade criminal, na linha do tempo, não são proporcionais (Zambon *et al.*, 2022). É também evidente, por outro lado, que as grandes tendências de elevação e queda das notificações agregadas de roubos e furtos são similares no tempo estudado. Essas características nos impelem a analisar os fenômenos do roubo e do furto como *relativamente* independentes, mas igualmente submetidos à tríade dos fatores aqui estudados.

Parece-nos fundamental para a compreensão do fenômeno, portanto, de um lado compreender teoricamente a proposição de governança híbrida dos mercados ilegais, entre atores estatais, criminais e dos mercados de proteção. Por outro lado, também consideramos essencial desagregar os dados de roubo e de furto, bem como suas tendências na Região Metropolitana de São Paulo e no interior do estado, para perceber como os fenômenos específicos puxam as tendências agregadas das notificações de subtração em cada momento. Com relação à nossa abordagem teórica, inspiramo-nos na noção de “coexistência de ordenamentos legítimos”, discutida em uma longa tradição de autores brasileiros e brasilianistas dedicados a compreender os conflitos urbanos e a violência na América Latina (Machado da Silva, 2011, 1993, 2016; Misse, 2006, 2018; Feltran, 2012; Grillo, 2013; Stepputat, 2013; Cabanes, 2014). Para esses autores, é crucial a hipótese de que o conflito urbano ocorre entre sujeitos que não compartilham os mesmos parâmetros plausíveis de ação, e que, portanto, não sentem pertencimento a uma única ordem legítima e comum. Ao contrário, aquilo que é impensável para uns – roubar carros como modo de vida, por exemplo – é a rotina de outros<sup>5</sup>.

consistentes com as observações realizadas nos últimos anos na América do Norte e em países europeus, nos quais os mercados de veículos roubados são também muito dinâmicos, mas muito menos violentos do que na América Latina (Feltran, 2022).

5. Nossa abordagem etnográfica assume, assim, que a vida cotidiana desses distintos operadores é o que

Essa abordagem pensa a governança híbrida dos mercados ilegais, e aqui especificamente do mercado de veículos roubados e furtados, como quadro para compreender a gestão diferencial dos ilegalismos feita pelo Estado (Whyte, 2005; Foucault, 1999), por operadores criminais (empresários da indústria ilegal mais ou menos ligados ao PCC) e pelos policiais e agentes de fiscalização que vendem proteção ilegal a esses operadores criminais, em troca de subornos (Misse, 2006, Hirata, 2018). Como cada um desses atores – Estado, Crime e polícias corrompidas atuando na venda de proteção – tem armas e produz coerção sobre os mercados, partimos do pressuposto de que a coexistência entre esses ordenamentos, ou regimes normativos (Beraldo, 2022; Maldonado, 2020; Feltran, 2020, 2022), será tão mais pacífica quanto mais eles intercambiarem mercadorias políticas (Misse, 2008). Por consequência lógica, ela será tão mais violenta quanto menos possibilidades de trocas mercantis houver entre os atores (Feltran, 2015; Feltran *et al.*, 2022a). Com base nesse quadro mais geral, desagregaremos sempre que possível as taxas de roubos e furtos de veículos, de forma a compreender o fenômeno em cada uma das sinopses temporais que compõem este artigo.

## Método

O artigo promove a conexão entre diferentes protocolos metodológicos, permitindo que a experiência etnográfica funcione como ponto nodal da elaboração de hipóteses acerca das dimensões relevantes para pensar o fenômeno estudado, bem como para conhecer seus mecanismos mais prováveis de transformação. Essas observações e interpretações iniciais, em seguida, dão espaço a uma primeira formalização indutiva, aqui expressa nas sinopses temporais que apresentamos a seguir nas partes 1 e 2 da demonstração de nosso argumento.

Após a construção dessas sinopses, que nos trazem as primeiras hipóteses, nosso movimento foi olhar de modo sistemático para o conjunto dos dados quantitativos descritos adiante. Nosso método central de construção interpretativa de inferências é, portanto, o de comparar as tendências que vemos qualitativamente com o que os dados quantitativos nos fazem notar. Assim, compreendemos pela pesquisa qualitativa que as dinâmicas de roubo eram distintas das dinâmicas de furto, que o fenômeno no interior se comporta diferentemente do que na Região Metropolitana

estrutura a vida urbana e suas formas sociais. Como nas etnografias de Veena Das (2007), Blokland (2017), Simone (2004), Duneier e Carter (1999), Certeau (2012), consideramos que a imprevisibilidade e a improvisação sempre presentes quando tratamos de mercados ilegais (Amit e Knowles, 2017) não impedem a rotinização da ação criminal, bem como dos sentidos que ela terá para os sujeitos que a praticam (Feltran, 2017; Machado da Silva, 2008).

e na capital, além de termos coletado diversas evidências de que a “Lei do Desmanche”, implementada em 2014, modificou estruturalmente os mercados de veículos e autopeças furtados. Essas linhas analíticas sugerem consistência com o que as séries históricas quantitativas nos mostram. Por outro lado, a partir da etnografia em regiões de desmanche veicular e em mercados de peças de reposição importadas, a hipótese de que o importante aumento da importação de peças chinesas, ampliada na última década, poderia ter diminuído a demanda por peças roubadas não se mostrou convincente até o momento.

A principal fonte dos dados quantitativos de roubos e furtos de veículos são os dados disponibilizados mensalmente pela Secretaria da Segurança Pública de São Paulo (SSP-SP)<sup>6</sup>. Esses são dados oficiais, que nos dão uma ideia geral do quadro de subtração de veículos em São Paulo, mas não são tratados como absolutos. Como dados quantitativos feitos com base na notificação via boletim de ocorrência, eles estão sujeitos a sobrenotificação e subnotificação, viés de preenchimento e até mesmo enquadramento no código penal. Trata-se, portanto, de produzir indutivamente hipóteses qualitativas, que se tornam sinopses analíticas a serem testadas a partir de dados quantitativos. É nesse ajuntamento que traçamos as hipóteses que desenvolvemos mais à frente.

As bases de dados da SSP utilizadas foram: os microdados de furtos e roubos de veículos disponibilizados mensalmente e os dados agregados de furto e roubo disponibilizados por região do estado. Inicialmente, tentamos utilizar apenas os microdados para análise das oscilações no período entre 2003 e 2021, porém constatamos a baixa qualidade de preenchimento nos primeiros anos da série histórica. Dessa forma, optamos por utilizar os dados agregados por região da SSP-SP para a construção das análises da flutuação desses fenômenos, e utilizamos os microdados de forma complementar em análises para o período entre 2014 e 2021, intervalo no qual a qualidade de preenchimento das planilhas se mostrou superior.

É importante ressaltar que os dados agregados disponibilizados pela SSP-SP são consolidados na categoria “veículo”. Desse modo, os números totais apresentados não diferenciam seus tipos, especialmente motocicletas e carros. As pesquisas qualitativas, no entanto, já apontavam as diferenças nos modos de subtração e no próprio mercado de carros e motocicletas. Desse modo, neste artigo, quando possível, desagregamos carros e motocicletas – bem como outras categorias, menos centrais ao texto – da categoria veículos, permitindo observar historicamente a tendência de aumento e queda de cada um destes. Ainda em relação à utilização dos microdados de subtração

6. Disponível em: <http://www.ssp.sp.gov.br/Estatistica/Pesquisa.aspx> e <http://www.ssp.sp.gov.br/transparenciassp/>. Último acesso em 27/10/2022.

de veículos da SSP-SP, foram mantidas apenas as linhas referentes aos crimes de furto e roubo de veículo consumados, assim como os atos infracionais análogos a estes.

De forma complementar, sobretudo nos cálculos de taxas de subtração de veículos, também foram utilizados dados de estimativas populacionais para o estado de São Paulo do IBGE e a base de dados “Estatísticas de Frota de Veículos no Brasil”<sup>7</sup>, disponibilizada pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) do Ministério da Infraestrutura, com informações sobre o tamanho das frotas de veículos entre 2003 e 2021 com base no número de veículos licenciados em cada unidade da federação.

### Notificações versus taxas

O Gráfico 4 apresenta as taxas de subtrações, de roubo e de furto de veículos por 100 mil habitantes no estado<sup>8</sup>, no mesmo período analisado.

Ainda que a população do estado tenha crescido cerca de 21% no período, a taxa de subtração de veículos traça um movimento muito semelhante ao da série histórica de número absoluto de notificações de subtração. A taxa de subtração cresce entre 2003 e 2014, com considerável redução entre 2006 e 2008, e após 2014, uma forte redução da taxa até o ano de 2020. Durante todo o período, a taxa de furtos foi mais elevada, alcançando menos de 200 notificações por 100 mil habitantes apenas a partir de 2019. A taxa de roubo de veículos, por sua vez, se manteve abaixo do patamar de 200 notificações por 100 mil habitantes na maior parte da série histórica e a partir de 2020, alcançou o marco de menos de 100 roubos por 100 mil habitantes.

Outra forma de calcular as taxas de subtração de veículos é utilizar o tamanho da frota. No estado de São Paulo, a frota veicular apresentou um crescimento contínuo de 148% entre os anos de 2003 e 2021, passando de aproximadamente 12,6 milhões de unidades em 2003, para mais de 31,4 milhões em 2021. Quando observamos a frota por tipo de veículo, atentamos para um crescimento expressivo de carros leves (116%) e de motocicletas (291%).

O Gráfico 5 é influenciado pelo aumento da frota e, por esse motivo, três movimentos distintos das taxas são identificáveis: entre 2003 e 2008, a frota aumentou para cerca de 18 milhões de unidades, pressionando a taxa de subtração a uma forte queda. O segundo movimento, entre 2009 e 2014, mantém a taxa de subtração re-

7. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/estatisticas-frota-de-veiculos-senatran>. Último acesso em 28/10/2022.

8. O leitor notará que, ao longo do artigo, nossos gráficos de taxas apresentam o denominador de “100 mil habitantes”, mas em alguns casos específicos também de “100 mil veículos”. Nesse segundo caso, essa foi uma forma de ressaltar os efeitos intensos do crescimento da frota veicular do estado de São Paulo nas últimas duas décadas, período analisado.

GRÁFICO 4

Taxa de subtração de veículos no estado de São Paulo, 2003-2021

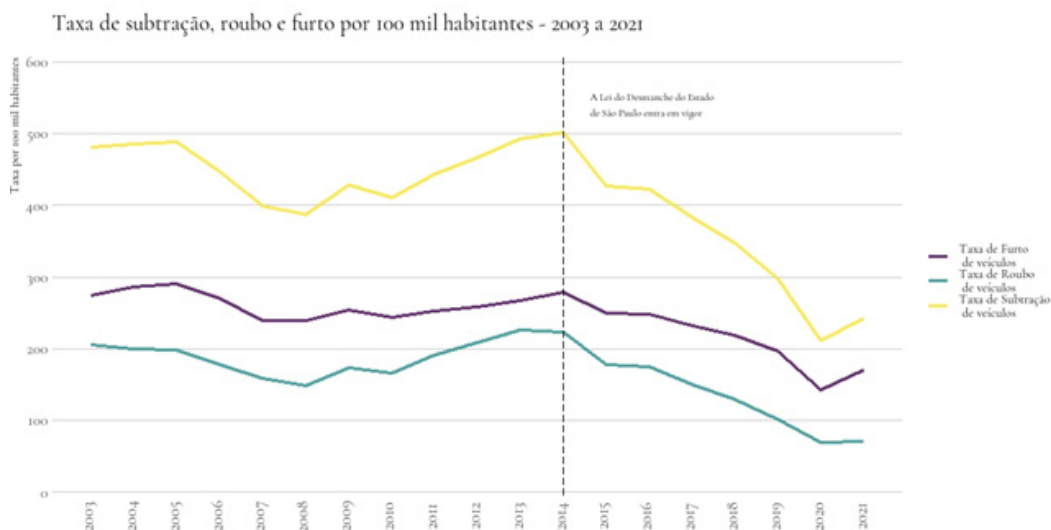
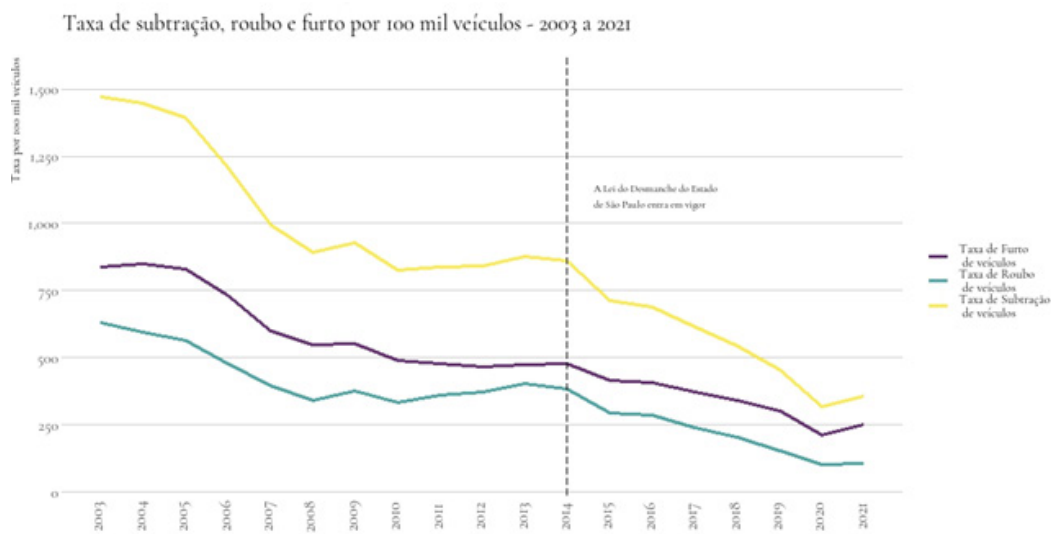


GRÁFICO 5

Taxa de subtração de veículos no estado de São Paulo, 2003-2021



lativamente estável, ainda que o número absoluto de notificações tenha aumentado nesse momento da série histórica, devido ao crescimento de 34,4% da frota (de 19 milhões de veículos em 2009 para 25,7 milhões em 2014). Finalmente, no terceiro período, a taxa de subtração se reduz praticamente pela metade entre 2014 e 2021. Nesse período, a frota veicular do estado cresceu mais lentamente, passando de 26,6 para 31,4 milhões (aumento de 18,2%).

Sinopse 1 (2003-2014)

[Elevação das notificações simultânea à ligeira diminuição das taxas de roubo e furto]

Nossa primeira sinopse descreve e analisa as transformações nas políticas de segurança pública, no universo faccional e nos mercados de proteção, mas também nos mercados automotivos, entre 2003 e 2014, momento anterior à implementação da “Lei do Desmanche” em São Paulo. Essa recuperação qualitativa procura cercar, nas dimensões de governança que nos interessam analisar nesse texto, os processos e fatores que poderiam influenciar as oscilações nas notificações e taxas observadas de roubos e furtos de veículos no Estado de São Paulo.

Para abordar as transformações na segurança pública nesse período, é preciso retomarmos os anos 1990, época das guerras entre grupos armados que marcaram as favelas e prisões de São Paulo (Manso, 2005, PCC Poder Secreto, 2022). Essas guerras provocavam altíssima letalidade e eram derivadas de disputas violentas pelo controle de mercados ilegais emergentes e transnacionais – sobretudo o de cocaína – em franca expansão no período. A acumulação desse mercado, associada àquela obtida por outras fontes legais e ilegais, propiciou reinvestimento no mercado de veículos roubados e armas contrabandeadas, naquilo que se conheceu como “a expansão do mundo do crime” em São Paulo (Feltran, 2011). Ao mesmo tempo, armas e veículos também ofereciam infraestrutura para essa guerra, fortalecendo a principal organização criminal que emerge ao final dela, o Primeiro Comando da Capital.

Na primeira década dos anos 2000, portanto, São Paulo experimentava mudanças significativas nas relações entre crime e segurança e, portanto, em seus mercados de proteção. A consolidação da hegemonia da facção Primeiro Comando da Capital (PCC) nas cadeias e favelas paulistas foi notável e marcou uma profunda transformação das dinâmicas criminais (Biondi, 2010, Manso e Dias, 2018, Feltran, 2018). Conectada a essa expansão (Feltran, 2011, 2012), os índices de homicídio também caem muito. A capital registrava 66,7 homicídios por 100 mil habitantes em 1999, passando a registrar taxas médias de 8 por 100 mil habitantes (Salla, 2007).

Muito dinheiro e progressivamente menos violência, passou a mediar as relações cotidianas na base dos contatos entre ladrões, traficantes e policiais. Mecanismos de



GRÁFICOS 6 E 7

*Veículos roubados e furtados no estado de São Paulo, 2003-2014*

Taxa e número de ocorrências - 2003 a 2014



justiça extralegal implementados pelo PCC (Marques, 2009) nas favelas e prisões, por outro lado, incluíram o esclarecimento informal de homicídios, o tabelamento dos preços praticados no mercado varejista de drogas (e nos acertos financeiros com policiais corrompidos), além do estrito controle do uso de armas de fogo pelo PCC. Os mercados de proteção foram regulados nessa mesma direção, mas não sem muitos conflitos.

Entre 2003 e 2008, época mais tensa da expansão do PCC por todo o território estadual, ainda enfrentando alguma resistência de grupos criminais rivais e operadores de proteção, a subtração de veículos no estado apresentou uma ligeira tendência de queda. Em seguida, estabelecida a rotina pacificada nas dinâmicas e mercados cri-

minais, com acertos financeiros sistemáticos nos mercados de proteção, observa-se uma maior desenvoltura e expansão dos *negócios* da facção.

A organização de diferentes mercados ilegais proporcionada por suas políticas expansionistas, observadas a partir de então, fez com que muito dinheiro entrasse em circulação nas redes criminais do estado e fosse reinvestido em negócios criminais e especialização na operação desses negócios. Os mercados de proteção a eles associados seguiram a tendência e verificamos alguma ampliação tanto no número de roubos – talvez impulsionados pela forte ideologização dos jovens inscritos nesses mercados – quanto dos furtos de veículos, impulsionados pela profissionalização das quadrilhas. Naquele período, é relevante notar que revendas veiculares eram formas bastante comuns de lavagem de dinheiro obtido no tráfico de drogas.

A literatura etnográfica dedicada aos temas da segurança pública aponta, nesse período, para efeitos inesperados das políticas de segurança pública que, instrumentalizadas pelo Primeiro Comando da Capital (PCC), teriam facilitado e mesmo favorecido sua expansão. Seja como for, as transferências de presos e a interiorização do sistema penitenciário paulista foram simultâneas à expansão e interiorização do PCC no Estado de São Paulo (Godoi, 2010, 2017).

Outro fator relevante para a análise da oscilação das notificações de roubos e furtos no estado é a ampliação da frota veicular, que acompanhou as mudanças macroeconômicas vivenciadas no país naquele período de expansão econômica focada, sobretudo, no consumo. Na primeira década dos anos 2000, a economia do país passava por um período de crescimento constante, aumento significativo do salário mínimo e do crédito popular, maior controle da inflação e diminuição de desigualdades (Serrano e Summa, 2011). Essas transformações produziram uma melhora significativa na renda e no poder de compra especialmente das famílias mais pobres (Fontes, 2018), que também experimentaram a ampliação do acesso ao crédito (Sciré, 2009) e a diminuição das taxas de desemprego, que saiu de 11,6% em 2003 para 7,9% em 2008<sup>9</sup>. Apesar da crise financeira internacional que o mundo experimentou a partir de 2007, o PIB rapidamente se recuperou e obteve um progresso de 7,5% em 2010, marcando o recorde de crescimento econômico brasileiro.

Não por acaso, esse período de prosperidade econômica acompanhou um aumento vertiginoso da produção e venda de veículos no Brasil. A contribuição da indústria automobilística para o PIB industrial passou de 13,2% em 2003 para 19% em 2008<sup>10</sup>, aumento observado também quando considerados o crescimento de

9. Disponível em: <http://evolucaodosdadoseconomicos.com.br/taxa-de-desemprego/> (último acesso em 27/10/2022).

10. Dados dos Anuários da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/anuarios/> (último acesso em 27/10/2022).

83% na quantidade de veículos emplacados no mesmo período<sup>11</sup>. Essa expansão se conectou em especial ao crescimento e modernização da frota veicular, que passou de 12,6 milhões de veículos em 2003 para 31,4 milhões em 2021, um crescimento de 148% em duas décadas, o que fomentou sensivelmente a indústria automotiva e o comércio de autopeças, ampliando a demanda por peças roubadas e furtadas<sup>12</sup>.

Embora todas essas importantes transformações no universo da segurança, do crime e dos mercados de proteção, além da macroeconomia e indústria automotiva tenham ocorrido no período, e talvez impactado indiretamente o fenômeno do roubo e furto veicular, os números desses crimes não apresentam alterações tão significativas quanto o período anterior. É no período posterior a 2014, data da implementação da “Lei do Desmanche” e das transformações por ela trazidas efetivamente aos mercados veiculares, que iremos constatar tendências mais evidentes de redução das ocorrências e taxas de subtração de veículos no estado de São Paulo.

Sinopse 2 (2014-2021)

[Queda consistente das notificações e das taxas de subtração de veículos]

Nossa segunda sinopse qualitativa analisa as transformações no crime, nas políticas de segurança pública, nos mercados de proteção e nas cadeias de valor automotivas, no período entre 2014 e 2021<sup>13</sup>. Trata-se de período marcado por uma intensa redução das notificações e taxas de roubos e furtos de veículos registradas no Estado de São Paulo, cujas causas seguem pouco debatidas e motivaram a questão de pesquisa deste texto. O ano de 2014 é um ponto de inflexão, na série analisada, não apenas porque inverte a tendência observada nas notificações no período anterior, como por ser o momento de aprovação e implementação da “Lei do Desmanche”, que propõe uma política de segurança pública centrada na regulação de um mercado ilegal.

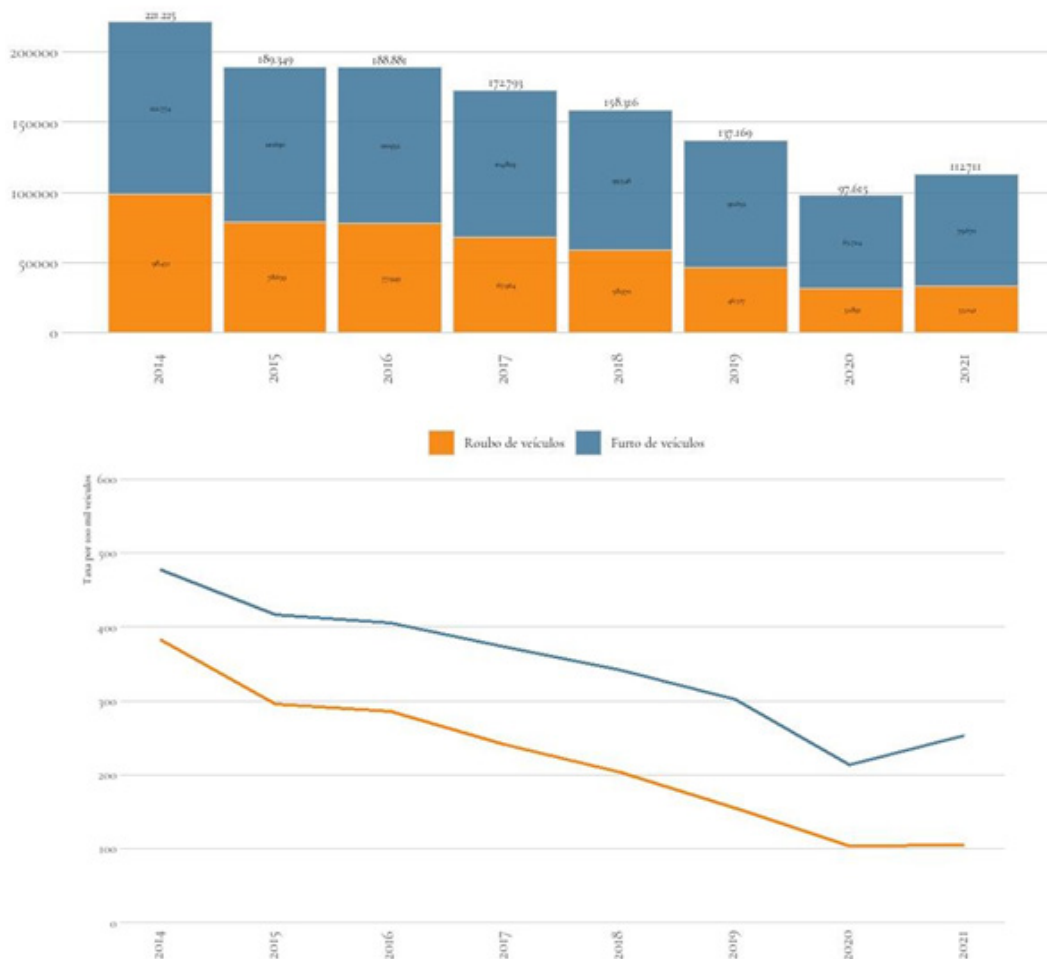
Muito se debate sobre os impactos da possível regulamentação de mercados ilegais de drogas, como a maconha e a cocaína, mas os resultados dos esforços de regulação de um mercado ilegal extremamente lucrativo e capilarizado como os desmanches

11. Dados retirados dos anuários disponibilizados pela Federação Nacional Distribuição Veículos Automotores (Fenabreve). Disponível em: <https://www.fenabreve.org.br/portaltv2/Conteudo/anuarios>. Último acesso em 27/10/2022.
12. Optamos por elencar aqui as mudanças macroeconômicas brasileiras considerando o pré e o pós-crise econômica mundial em 2008. Veremos que ainda que o Brasil tenha rapidamente se recuperado dos efeitos da crise internacional, a consolidação da China como potência econômica competitiva e importante abastecedora de produtos industrializados, resultará no aumento da importação de autopeças e na reestruturação desse mercado no Brasil nos anos seguintes.
13. Justamente por ser esse ponto de inflexão, é importante incluir o ano de 2014 em ambos os períodos analisados neste trabalho – ponto de chegada do primeiro intervalo e ponto de partida do segundo.

GRÁFICOS 8 E 9

Veículos roubados e furtados no estado de São Paulo, 2014-2021

Taxa e número de ocorrências - 2014 a 2021



clandestinos, já passíveis de avaliação, são ainda pouco discutidos. Antes da “Lei do Desmanche”, a desmontagem veicular era majoritariamente clandestina, operada por atores ligados a grupos criminais, sempre próximos de policiais corrompidos vendendo proteção e facilidades de contornamento da papelada necessária à legalização de carcaças, clones e autopeças. Depois da Lei, o estado de São Paulo teve uma redução consistente de 49% no número de notificações de subtração de veículos (2014-2021).

Do ponto de vista etnográfico, a partir desse período foi comum que escutássemos de nossos interlocutores ligados ao universo criminal das favelas que “a *quebrada* estava largada”. A expressão demonstrava uma mudança na intensidade da regulação

dos conflitos cotidianos nas periferias paulistas: a presença da “justiça do crime” (Jara, 2021), que antes era instância reguladora mesmo de divergências interpessoais, como brigas e acusações conjugais, familiares ou de vizinhança, teria diminuído (Maldonado, 2020). Agora, o Crime se interessava, sobretudo, por disputas internas ao mundo delitivo, sem mais se arvorar a decidir quaisquer pequenos conflitos dos bairros e favelas. Ainda assim, essa justiça extralegal seguia sendo reconhecida pelos ladrões de veículos e, em nossa interpretação, sendo tão relevante para a regulação de suas práticas do que antes de 2014.

Ao mesmo tempo, 2014 é também um marco de inflexão da atuação do PCC no estado de São Paulo. É nesse ano que a facção considera já ter hegemonia sobre o mercado de cocaína no Porto de Santos, o maior da América do Sul. Além do porto, a facção se expandiu para outros estados da federação buscando regular as cadeias de valor de seus principais negócios: drogas, armas e veículos. Seja através do controle do fornecimento da cocaína do atacado ao varejo ou exportação, na cadeia mercantil da maconha ou de armas de fogo, ou ainda na formação de redes de contatos que facilitam o acesso às mercadorias e lavagem de dinheiro. A escala dos negócios criminais, portanto, mudou. Tal expansão se deu tanto através de acordos faccionais com grupos locais, como as alianças feitas em Alagoas, Pernambuco, Maranhão, ou através de alianças com facções também nacionais como o Comando Vermelho no Rio de Janeiro (que teria durado 23 anos, do surgimento do PCC até meados de 2016<sup>14</sup>). Essa expansão faccional sugere efeitos importantes na variação das taxas de homicídios no Brasil todo (Feltran *et al*, 2022b), e talvez tenha também efeitos sobre as taxas de outros crimes nos demais estados da federação.

Em São Paulo, nesse momento de expansão, uma série de integrantes da facção, dedicados a “crimes clássicos”, como roubo de veículos ou grandes assaltos, passam a aderir às redes do tráfico internacional de cocaína, além do contrabando e dos mercados a ele associados (armas, lavagem de dinheiro etc.). Se a escala dos mercados ilegais muda, muda também a escala de seus mercados parasitários. Os mercados de proteção se fortaleceram ainda mais no período, tendo como efeito fundamental a profissionalização dos grupos que os controlam formal e informalmente (Fromm, 2022). Esses grupos passam também a influir decisivamente na política institucional.

Continuidade e novidade associadas marcam o período entre 2014 e 2021 na segurança pública paulista. Por um lado, as já bem estabelecidas políticas paulistas de encarceramento, incremento da ostensividade e pouco controle da letalidade

14. Os anos de 2016 e 2017 foram de crise nas alianças internas ao mundo do crime nacional, com o rompimento da harmonia anterior entre CV e PCC. São anos de pico das taxas de homicídio em 17 dos 27 estados do Brasil, e 2017 também é o ano de pico das taxas agregadas no país.

policial são continuadas; essas taxas têm, inclusive, tendência de oscilação para cima no período (com queda muito recente da letalidade policial desde a implementação das Body Cams em 2020)<sup>15</sup>.

Por outro lado, a implementação da “Lei do Desmanche” é uma novidade relevante do período, ao menos por três razões: (i) pela primeira vez, trata-se de uma política distante da lógica ostensiva e policial de ‘guerra ao crime’; (ii) foi inédito que no debate público admitiu-se que o Estado pode agir regulamentando mercados criminais instalados, e que isso pode ter efeitos mercantis positivos, além de consequências benéficas para a segurança pública; (iii) por fim, trata-se de uma iniciativa que reuniu atores privados e públicos (leiloeiros, seguradoras, associações patronais etc.), de diferentes partidos, numa proposta ao mesmo tempo do legislativo (criação da lei) e do executivo (a lei contou com participação ativa e direta da Secretaria de Segurança Pública em sua implementação).

A lógica da “Lei do Desmanche” era simples: seria necessário criar rastreabilidade das peças, para possibilitar a fiscalização estatal sobre toda a cadeia de valor que leva autopeças dos veículos roubados aos galpões de desmontagem, e de lá para lojas de revenda que abastecem a demanda por autopeças mais baratas, em todo o Brasil, que seriam agora cadastradas, fiscalizadas e deteriam o direito exclusivo de compra de sucatas em leilões. Pensados como um problema público desde os anos 1980, quando começam a subir as taxas de roubo e furto de veículos, os desmanches agora se tornam centrais na busca por soluções. A regulamentação do mercado de desmanches foi justificada pela promessa de restringir o comércio de peças automotivas roubadas e, portanto, a lucratividade dos crimes destinados à atividade de desmontagem. Desde 2003, diversas tentativas legislativas para regular o mercado de autopeças usadas não foram implementadas<sup>16</sup>. Levou uma década até que disputas e alianças políticas em torno da regulamentação e criminalização desse mercado acabaram culminando na formulação da “Lei do Desmanche”, aprovada em 2 de janeiro de 2014.

Por um lado, houve consequências previsíveis decorrentes da regulamentação, como a maior estratificação dos estabelecimentos de desmontagem (Pinho *et al.*, 2022). Essa estratificação reproduziu desigualdades persistentes (Tilly, 1998) entre atores empresariais estabelecidos e grupos populares empresariados. Por outro lado, é notável o conjunto intermediário de estabelecimentos antes ilegais que se tornaram legítimos, inclusive associando-se comercialmente. É esse conjunto de atores, tradicionalmente instalados no mercado e que se mobilizam para se adequar às exigências legais, formalizando-se, que diminui a escala da demanda por autopeças roubadas.

15. Monteiro (2022)

16. Para mais informações e análises desse processo, ver Motta *et al.* 2022.

Destaca-se ainda que a implementação da Lei contou, particularmente, com aparatos tecnológicos relevantes. Propõe-se o uso de etiquetas como dispositivos de rastreamento de autopeças usadas, o que parece ter tido efeitos concretos na fiscalização da cadeia de valores, diminuindo a demanda por autopeças provenientes de veículos roubados. As ilegalidades no cotidiano dos desmanches se tornaram mais visíveis a partir do dispositivo das etiquetas. Numa rápida inspeção, é possível dizer se o desmanche trabalha ou não trabalha, ao menos formalmente, dentro das normas.

Seja como for, sabemos que a criação de dispositivos tecnopolíticos (Hecht, 2011), ainda que não encerre suas ilegalidades, reestrutura as relações de poder entre os atores que se busca regular. Quando a lei muda, como aconteceu em 2014, os limites para a aplicação da lei também mudam. O desmanche que é notadamente ilegal, assim como o desmanche que tem uma fachada legal e mesmo aqueles que procuram manter operações inteiramente legais, devem se reestruturar tanto tecnicamente como em suas relações com agentes do Estado. Adaptando-se às regulações estatais, ou ao menos produzindo uma “aparência de legalidade”, essa reestruturação do mercado parece ter relação direta com a redução dos roubos de veículos em São Paulo. Nossos interlocutores relataram que peças roubadas (com violência) vêm “com sangue” e atraem “BOS”, ou seja, trazem riscos de criminalização. A diminuição dos roubos, na sequência da lei, parece ter relação direta com sua implementação.

Ao mesmo tempo, os desmanches que buscaram legalização adequando-se às normas e pararam de receber carros roubados para desmontar, terão maior dificuldade em vender autopeças baratas. Trabalhar nas margens da legalidade, recebendo progressivamente menos carros furtados ao longo do tempo, pode ter sido uma estratégia para o período de transição. Atirando na diminuição dos roubos, portanto, pode-se também ter acertado na diminuição paulatina dos furtos de veículos. São hipóteses que demandariam, ainda, bastante esforço de pesquisa qualitativa para amadurecimento.

Vale lembrar que o ano de 2014 não é emblemático para o mercado automotivo apenas pela implementação da “Lei do Desmanche”. O período entre 2014 e 2021 sucede o instante de maior prosperidade econômica do “país do futuro”; ano de menores níveis de desemprego e desigualdade, ao passo em que se marcava o início da recessão econômica com efeitos duradouros ainda hoje, acirrados pela pandemia de Covid-19. A queda no consumo popular e no poder de compra do salário mínimo, em consequência do empobrecimento, a alta da inflação e dos níveis de informalidade (Barbosa, 2017; Vereta-Nahoum, 2021), além da redução do crédito popular impactam negativamente o mercado de automóveis.

A indústria automobilística experimentou imediatamente as consequências dessa retração econômica. O número de emplacamentos de veículos entre 2014 e 2021 indicou encolhimento de 44% em comparação com o período 2003-2014. Embo-

ra o PIB brasileiro também tenha caído nesse período, a contribuição da indústria automobilística oscilou positivamente, de 20,4% de participação no PIB industrial em 2014 para 22% em 2021. As especificidades dessa indústria, como a “crise de semicondutores”<sup>17</sup>, foram fatores decisivos para a queda mundial na produção de veículos, inclusive no Brasil, que retornou a patamares da primeira metade da década de 2000. Nesse período, inclusive, a indústria automobilística do México ultrapassou a brasileira, tornando-se a principal da América Latina<sup>18</sup>. Com todas essas transformações, a balança comercial brasileira de autopeças ficou negativa entre 2014-2021, com importações concentrando-se na China, Japão, EUA, México e Alemanha. Não por acaso, esses países são as matrizes das principais montadoras; sua pujança econômica os favorece na disputa comercial em tempos de crise.

Estudos preliminares de nossa equipe demonstram que, tanto do ponto de vista dos números da balança comercial (nos quais aumentam as importações de autopeças), quanto das nossas observações de campo (em que encontramos relatos de aumento do uso e venda de autopeças chinesas, mais baratas que as originais novas e competindo em preço com as originais usadas), essa balança comercial negativa pode ter significado tendência de diminuição da demanda de autopeças roubadas no mercado interno. Essa hipótese pode ter valor explicativo relevante, mas sem dúvida ainda precisaria de maior aprofundamento quali-quantitativo.

### Considerações finais

Pelo que foi exposto, julgamos em primeiro lugar ser possível verificar a adequação do quadro teórico utilizado, em desenvolvimento em nossa equipe, que pressupõe que ao menos três conjuntos de atores sociais atuam diretamente na regulação de mercados ilegais – e do mercado de carros roubados e furtados em especial: (i) atores estatais que estabelecem leis e suas formas de implementação, além de outras medidas de segurança pública; (ii) atores criminais hoje faccionados, em São Paulo sob a hegemonia do PCC, que atuam diretamente nos cotidianos desses mercados ilegais em plena transformação; (iii) atores mercantis distribuídos entre os que controlam mercados de proteção – sobretudo policiais agindo ilegalmente – e os

17. Os semicondutores são chips eletrônicos que isolam ou conduzem eletricidade e fundamentais para a indústria automotiva atual.

18. A GM viu a Fiat ultrapassá-la em número de vendas totais. Esse período segue a dinamização do mercado nacional de veículos, especialmente pelos lançamentos de novos modelos e entrada competitiva de marcas como a Hyundai. Se em 2002 VW, GM e Fiat concentram 75% do mercado, esse número encolheu para 50%. A Ford também sai do país e montadoras como a Toyota chegam a 10% do mercado, já próximo da VW.



que se relacionam com o ambiente econômico mais amplo. A análise tripartite do fenômeno dos mercados ilegais permite a geração de hipóteses contraintuitivas e nos impele a analisar o fenômeno criminal de forma multimetodológica e multissituada. Essas são frentes de desenvolvimento científico que nos interessam perseguir em trabalhos futuros.

Conforme demonstramos ao longo das sinopses qualitativas, contrapostas a gráficos com dados quantitativos baseados nas oscilações das notificações e taxas de roubos e furtos de veículos em São Paulo, nossos resultados sugerem que a implementação da “Lei do Desmanche”, regulamentando efetivamente o funcionamento de um mercado ilegal – o de autopeças usadas – teve efeitos decisivos na diminuição da subtração veicular nos últimos anos. A ampliação da fiscalização dos estabelecimentos comerciais de desmontagem e revenda de autopeças, no período posterior à implementação da lei, parece ter tido efeito importante na diminuição da demanda por veículos roubados para desmontagem.

A diminuição do furto demonstrada nas taxas, por sua vez, ainda carece de maiores estudos e, a princípio, parece-nos estar mais relacionada às transformações internas ao mundo do crime (com a migração de quadrilhas especializadas para atividades mais lucrativas e seguras, como o reinvestimento em mercados legais, crimes cibernéticos ou mesmo o tráfico internacional), ou de mercado (o aumento de importação de autopeças chinesas, ou de outras procedências, com custos competitivos em relação a peças originais furtadas, pode ter diminuído a demanda por elas).

Durante a elaboração deste estudo, consideramos ainda outras hipóteses sustentadas por interlocutores para a queda dos números de roubos e furtos de veículos, como a implementação da bonificação de policiais por produtividade, o aumento da letalidade policial que inibiria ações criminais, transformações no policiamento ostensivo, entre outras. Nenhuma dessas hipóteses se sustentou na análise qualitativa, na medida em que a bonificação se concentra em anos eleitorais e não representa nenhuma mudança na produtividade policial quanto à recuperação de veículos (as seguradoras são responsáveis por essa recuperação), o policiamento ostensivo não sofreu mudanças significativas e em escala, a ponto de produzir mudanças tão expressivas nas taxas.

Os imperativos de cruzar métodos qualitativos que perscrutem mecanismos de transformação dos fenômenos, e métodos quantitativos que facilitem a elaboração de inferências, bem como o de desagregar taxas de roubos e furtos, tomando-os como fenômenos relativamente independentes, demonstraram-se muito produtivos em nosso estudo. De alguma forma, esses são também achados relevantes de nossas investigações. A complexidade de cada um desses fenômenos – o roubo e o furto em São Paulo – estão ainda por ser conhecidas mais detidamente no tempo e no espaço,

e se possível com base em pesquisas de vitimização, o que evitaria sobrenotificações e subnotificações e sem dúvida permitiria avanços analíticos relevantes ao campo de estudos. Do ponto de vista da análise de políticas públicas, nos fica muito evidente que a regulamentação de mercados ilegais, como fez a “Lei do Desmanche” no estado de São Paulo, é chave para lançar alguma tendência de diminuição das nossas taxas criminais, em especial de crimes violentos, e busca de efetiva segurança pública.

## Referências Bibliográficas

- AMIT, Vered & KNOWLES, Caroline. (2017), “Improvising and navigating mobilities: Tackling in everyday life”. *Theory, Culture & Society*, 34 (7–8): 165-179. <https://doi.org/10.1177/0263276417724876>.
- ATKINSON, Rowland. (2021), *Alpha city: How London was captured by the super-rich*. Verso Books.
- BARBOSA, Fernando de Holanda. (2017), “A crise econômica de 2014/2017”. *Estudos avançados*, São Paulo, 31: 51-60, janeiro.
- BATISTA, Liniker. (2015), “A grande cidade e a vida no crime: uma etnografia dos mercados do crime em uma periferia de São Paulo”. Dissertação de Mestrado, Unicamp.
- BERALDO, Ana. (2022), *Negociando a vida e a morte: Estado, igreja e crime em uma favela de Belo Horizonte*. São Carlos, Coleção Marginália EDUFSCar.
- BIONDI, Karina. (2010), *Junto e misturado: uma etnografia do PCC*. Campinas, Terceiro Nome.
- BLOKLAND, Talja. (2017), *Community as urban practice*. Cambridge, Polity Press.
- CABANES, Robert. (2014), *Économie morale des quartiers populaires de São Paulo*. Paris, L’Harmattan.
- CALDEIRA, Teresa. (2000), *Cidade de Muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo, Edusp.
- CERTEAU, Michel de. (2012), *A Cultura no plural*. Campinas, Papirus Editora.
- COHEN, C. (2017). “*Politiques des images dans les conflits armés contemporains: cas de l’insurrection de Boko Haram et de la violence urbaine liée au Primeiro Comando Da Capital à Sao Paulo*”. PhD Thesis. École doctorale de Sciences Po (Paris).
- DAS, Veena. (2007), “In the region of rumor”. In: DAS, Veena. *Life and Words: Violence and the Descent into the Ordinary*. Berkeley, Los Angeles and London, University of California Press, pp. 108-134.
- DEWEY, Matías. (2012), “Illegal police protection and the market for stolen vehicles in Buenos Aires”. *Journal of Latin American Studies*, Cambridge. 44(4): 679-702, novembro.
- DUNEIER, Mitchel & CARTER, Ovie. (1999), *Sidewalk*. New York, Farrar Straus & Giroux.
- FELTRAN, Gabriel. (2011), *Fronteiras de tensão: política e violência nas periferias de São Paulo*. São Paulo, Editora Unesp.

- FELTRAN, Gabriel. (2012), “Governo que produz crime, crime que produz governo: o dispositivo de gestão do homicídio em São Paulo (1992–2011)”. *Revista Brasileira de Segurança Pública*. Belo Horizonte, 6 (2): 232-55, setembro.
- FELTRAN, Gabriel. (2015), “Conflito urbano e gramáticas de mediação”. *Revista Margem Esquerda*, 24: 51-56.
- FELTRAN, Gabriel. (2017), “A categoria como intervalo: a diferença como essência e construção”. *Cadernos Pagu*. Campinas, 51, janeiro.
- FELTRAN, Gabriel. (2018). *Irmãos: uma história do PCC*. São Paulo, Companhia das Letras.
- FELTRAN, Gabriel. (2020), “Centripetal force: a totalitarian movement in contemporary Brazil”. *Soundings*, 75(75):, 95-110.
- FELTRAN, Gabriel. (2022), “State Reaction”. In: FELTRAN, Gabriel (ed.). *Stolen cars: a journey through São Paulo’s urban conflict*. Hoboken, John Wiley & Sons.
- FELTRAN, Gabriel et al. (2022a), *Stolen Cars: A Journey Through São Paulo’s Urban Conflict*. Hoboken, John Wiley & Sons.
- FELTRAN, Gabriel et al. (2022b), “Variações nas taxas de homicídios no Brasil: uma explicação centrada nos conflitos faccionais”. *Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social*. Rio de Janeiro, 15: 311-348, setembro.
- FONTES, Leonardo de Oliveira. (2018), “São Paulo nos anos 2000: segregação urbana e mobilidade social em termos de renda e escolaridade”. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 20: 304-324, maio.
- FOUCAULT, Michel. (1999), *Vigiar e Punir: Nascimento Da Prisão*. Petrópolis, Editora Vozes.
- FROMM, Deborah. (2019), “Creating (il)legal markets: an ethnography of the insurance market in Brazil”. *Journal of Illicit Economies and Development*, 1(2): 155-163.
- FROMM, Deborah. (2022), “Projetando o Mercado”. *Carros Roubados: Uma Jornada Pelo Conflito Urbano de São Paulo*, 87-103.
- FROMM, Deborah, & MOTTA, Luana. (2022), “Não criminosos, legisladores”. *Carros Roubados: Uma Jornada Pelo Conflito Urbano de São Paulo*, 165-186.
- GODOI, Rafael et al. (2020), “Letalidade policial e respaldo institucional: perfil e processamento dos casos de ‘resistência seguida de morte’ na cidade de São Paulo”. *Revista de Estudos Sociais*. Bogotá, (73): 58-72, julho.
- GODOI, Rafael. (2017), *Fluxos em cadeia: as prisões em São Paulo na virada dos tempos*. São Paulo, Boitempo Editorial.
- GODOI, Rafael. (2010), *Ao redor e através da prisão: cartografias do dispositivo carcerário contemporâneo*. Biblioteca de teses da Universidade de São Paulo, 202p. Dissertação de mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo.
- GRILLO, Carolina Christoph. (2013), *Coisas da vida no Crime: tráfico e roubo em favelas cariocas*. Repositório de Teses da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Tese de doutorado, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais. Universidade Federal do Rio de Janeiro.

- HECHT, Gabrielle. (ed.). (2011), *Entangled geographies: Empire and technopolitics in the global Cold War*. Cambridge, MIT Press.
- HIRATA, Daniel Veloso. (2018), *Sobreviver na adversidade: mercado e formas de vida*. São Carlos, EDUFSCar.
- INSTITUTO SOU DA PAZ (SOU DA PAZ). (2019), *A paz na prática: por um Brasil mais justo e seguro*. São Paulo, Instituto Sou da Paz. Disponível em: <https://soudapaz.org/wp-content/uploads/2020/05/Relat%C3%B3rio-Anual-2019-Instituto-Sou-da-Paz-1.pdf>
- JARA, Simon Rodrigo da Costa. (2021), *A cobrança: os sentidos de justiça das facções do Maranhão*. Repositório da Universidade Federal de São Carlos, 153p. Dissertação de mestrado. Departamento de Sociologia. Universidade Federal de São Carlos.
- KNOWLES, Caroline. (2022). *Serious Money: Walking Plutocratic London*. Allen Lane.
- KNOWLES, Caroline. (2014), *Flip-Flop: A Journey Through Globalisation's Backroads*. London, Pluto Press.
- MACHADO DA SILVA, Luiz Antonio. (2016), *Fazendo a cidade: trabalho, moradia e vida local entre as camadas populares urbanas*. Rio de Janeiro, Mórula Editorial.
- MACHADO DA SILVA, Luiz Antonio. (2011), "A política na favela." *Dilemas-Revistas de Estudos de Conflito e Controle Social*. Rio de Janeiro, 4(4): 699-716.
- MACHADO DA SILVA, Luiz Antonio. (2008), *Vida sob cerco: violência e rotina nas favelas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira.
- MACHADO DA SILVA, Luiz Antonio. (1993), "Violência urbana: representação de uma ordem social". In: NASCIMENTO, Elimar Pinheiro (org.). *Brasil Urbano: cenários da ordem e da desordem*. Rio de Janeiro, Notrya, pp. 145–155.
- MALDONADO, Janaina. (2020), *Jogando meu corpo no mundo: relações entre "conflito urbano" e "acumulação social da diferença"*. Repositório da Universidade Federal de São Carlos, 177p. Dissertação de mestrado. Departamento de Sociologia. Universidade Federal de São Carlos.
- MANSO, Bruno Paes & DIAS, Camila Nunes. (2018), *A guerra: a ascensão do PCC e o mundo do crime no Brasil*. São Paulo, Editora Todavia SA.
- MANSO, Bruno Paes. (2005), *O homem X: uma reportagem sobre a alma do assassino em São Paulo*. Rio de Janeiro, Record.
- MARQUES, Adalton. (2009), *Crime, proceder, convívio-seguro: um experimento antropológico a partir de relações entre ladrões*. Biblioteca de teses da Universidade de São Paulo, 119p. Dissertação de mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (USP).
- MILLER, Daniel. (2001), *Car Cultures*. Oxford, Berg.
- MISSE, Michel. (2018), "Violence, criminal subjection and political merchandise in Brazil: an overview from Rio". *International Journal of Criminology and Sociology*. Canada, 7: 135-148, april.
- MISSE, Michel. (2006), *Crime e violência no Brasil contemporâneo: estudos de sociologia do crime e da violência urbana*. Rio de Janeiro, Lúmen Juris.

- MISSE, Michel. (2008), "Sobre a acumulação social da violência no Rio de Janeiro". *Civitas-Revista de Ciências Sociais*, 8(3): 371-385.
- MONTEIRO, Joana. (2022), Assessment of the impact of the use of body cameras by the military police of the state of São Paulo. *Biblioteca Digital da FGV*. São Paulo, agosto.
- MOTTA, Luana et al. (2022), "Regulating an illegal market". In: FELTRAN, Gabriel (ed.). *Stolen cars: a journey through São Paulo's urban conflict*. Hoboken, John Wiley & Sons.
- PAES-MACHADO, Eduardo & VIODRES-INOUE, Silvia. (2015), "O lado sombrio da estrada vitimização, gestão coercitiva e percepção de medo nos roubos a ônibus interurbanos". *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. São Paulo, 30: 9-30.
- PCC PODER SECRETO. Joel Zito Araújo. (2022), Produção de Gustavo Mello. São Paulo, HBO MAX, Streaming.
- SALLA, Fernando. (2007), "De Montoro a Lembo: as políticas penitenciárias em São Paulo". *Revista brasileira de segurança pública*. Belo Horizonte, 1(1), janeiro.
- SANDOVAL, Efrén. (2012), "Economía de la fayuca y del narcotráfico en el Noreste de México: extorsiones, contubernios y solidaridades en las economías transfronterizas". *Desacatos*, 38: 43-60, abril.
- SANDOVAL, Efrén. (2005), "Pobreza, Marginación y Desigualdad En Monterrey. Puntos de Partida". *Revista Frontera Norte*, 17, (33), 133-141.
- SCIRÉ, Claudia. (2009), *Consumo popular, fluxos globais: práticas, articulações e artefator na interface entre a riqueza e a pobreza*. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo.
- SERRANO, Franklin & SUMMA, Ricardo. (2011), "Política macroeconômica, crescimento e distribuição de renda na economia brasileira dos anos 2000". *Observatório da economia global*. Campinas, (6), março.
- SIMONE, ABDOUMALIQ. (2004), "People as infrastructure: Intersecting fragments in Johannesburg". *Public culture*. Durham, 16(3): 407-429.
- STEPPUTAT, Finn. (2013), "Contemporary governscapes: Sovereign practice and hybrid orders beyond the center". In: BOUZIANE, Malike (org.). *Local politics and contemporary transformations in the Arab World*. London, Palgrave Macmillan, pp. 25-42.
- TILLY, Charles. (1998), *Durable inequality*. Berkeley, University of California Press.
- TSING, Anna. (2005), *Friction: an ethnography of global connection*. Princeton and Oxford, Princeton University Press.
- VERETA-NAHOUM, André. (2021), Prescribing and avoiding remedies: how industrial associations advanced futures out of the Brazilian recession (2014–2016). *Review of Social Economy*. London, 23: 1-30, june.
- VIANNA, Isabela et al. (2022), "Dismantling a stolen car." In: FELTRAN, Gabriel (ed.). *Stolen cars: a journey through São Paulo's urban conflict*. Hoboken, John Wiley & Sons.
- WHYTE, William Foote. (2005), *Sociedade de esquina*. Rio de Janeiro, Zahar.
- ZAMBON, Gregorio et al. (2022), "Crime, violence, and inequality in São Paulo". In: FELTRAN,

Gabriel (ed.). *Stolen cars: a journey through São Paulo's urban conflict*. Hoboken, John Wiley & Sons.

### Resumo

*Lei do desmanche, PCC e mercados*

No estado de São Paulo, as notificações de roubos e furtos de veículos cresceram entre 2003 e 2014. Desde então, esse tipo de crime tem diminuído. O que explicaria essa oscilação? Combinando experiências etnográficas e dados quantitativos, o artigo propõe um quadro analítico composto por três hipóteses explicativas: (i) a implementação da “Lei do Desmanche”; (ii) as transformações nas dinâmicas do Primeiro Comando da Capital e (iii) as mudanças econômicas associadas à indústria automobilística. Nossos resultados sugerem que a implementação da “Lei do Desmanche”, regulando o mercado ilegal de autopeças, teve efeitos decisivos na diminuição da subtração veicular. As demais hipóteses sugerem efeitos acessórios que também merecem atenção. Palavras-chave: Roubo e furto de veículos; Segurança pública; Mercados ilegais; Métodos mistos.

### Abstract

*Dismantling law, PCC and markets*

In the state of São Paulo, notifications of vehicle thefts and robberies increased between 2003 and 2014. Since then, this type of crime has decreased. What would explain this oscillation? Combining ethnographic experiments and quantitative data, the article proposes an analytical framework composed of three explanatory hypotheses: (i) the implementation of the “Dismantling Law”; (ii) transformations in the dynamics of the Primeiro Comando da Capital and (iii) economic changes associated with the automobile industry. Our results suggest that the implementation of the “Auto Dismantling Law”, regulating the illegal car parts market, had decisive effects on the decrease of vehicle theft. The other hypotheses suggest ancillary effects that also deserve attention. Keywords: Theft and theft of vehicles; Public security; Illegal markets; Mixed methods.

Texto recebido em 10/11/2022 e aprovado em 18/01/2023

DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2023.204351

GABRIEL FELTRAN é sociólogo do crime, Diretor de Pesquisa CNRS e Professor Titular no CEE Sciences Po. Foi pesquisador visitante na Universidade de Oxford e Goldsmiths College (2019) e professor convidado na Universidade Humboldt (Bolsista Kosmos 2017) e no CIESAS México (2015). É editor do livro: *Stolen Cars: a journey through the urban conflict in São Paulo* (série Wiley SUSC, 2022) e autor de *The Entangled City: crime as urban fabric in São Paulo* (Manchester University Press, 2020). A série documental “PCC Secret Power” (HBOMax 2022) é adaptada

de seu livro (*Irmãos: uma história do PCC* de 2018). É pesquisador sênior do Cebrap. E-mail: gabriel.feltran@sciencespo.fr.

RAFAEL ROCHA é doutor em sociologia, com foco em sociologia urbana e do crime. É coordenador de projetos no Instituto Sou da Paz, com atuação nas áreas de homicídios e monitoramento de indicadores criminais, e pesquisador no Centro de Estudos de Criminalidade e Segurança Pública da UFMG. E-mail: Rafael@soudapaz.org.

JANAINA MALDONADO é doutoranda na Escola de Pós-Graduação “Democratising Security in Turbulent Times” da Universität Hamburg (UH, Alemanha) e pesquisadora do Instituto de Estudos Latino Americanos do Instituto Alemão de Estudos Globais e de Área (GIGA Hamburg). É pesquisadora do projeto Global Car (ANR/Fapesp) e atua no campo dos estudos urbanos, com ênfase em pesquisas sobre violência, conflito urbano, mundo do crime e diferença. E-mail: janamaldonado40@gmail.com.

GREGÓRIO ZAMBON é doutorando em ciências sociais pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) e pesquisador do Centro Brasileiro de Análise e Palnejamento (Cebrap). E-mail: greg.zdiniz@gmail.com.

FERNANDA DE GOBBI é mestranda em Sociologia pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar) com o apoio financeiro da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp), processo nº 2021/05226-3 e pesquisadora visitante no departamento de Antropologia Cultural e Sociologia do Desenvolvimento da Universidade de Leiden (processo nº 2022/05662-0). É pesquisadora do Grupo de Estudos dos Novos Ilegalismos da Universidade Federal Fluminense (Geni-UFF), do Grupo de Pesquisa Cidade e Trabalho do Laboratório de Pesquisa Social da Universidade de São Paulo (Laps-USP) e do Núcleo de Pesquisas Urbanas da Universidade Federal de São Carlos (NaMargem-UFSCar). E-mail: fernandadegobbi3@gmail.com.







# Elites em disputa por mercados populares

## Concorrência e confiança na economia (i)legal de veículos<sup>1</sup>

Luana Dias Motta\*

<http://orcid.org/0000-0002-9758-7471>

Luiz Gustavo Simão\*

<https://orcid.org/0000-0002-7146-7471>

Deborah Fromm\*\*

<http://orcid.org/0000-0002-1152-8877>

Juliana Alcantara\*\*\*

<https://orcid.org/0000-0002-7373-5695>

### Introdução

Dados de 2021 mostram que dos 38.235.585 veículos circulantes no país, 18,2% tinham entre quatro e dez anos de fabricação e 17,8% tinham entre onze e vinte anos<sup>2</sup>. Adicionalmente, apenas aproximadamente 30% dessa frota de veículos brasileira é segurada, sendo que o principal gargalo para o mercado de seguros está em alcançar os donos de veículos com mais de cinco anos de uso e os grupos com renda mais baixa (Fromm e Motta, 2021 e 2022). Esses veículos usados e suas partes são comercializados em estabelecimentos atuantes em economias populares, tais como leilões, garagens de revenda, oficinas mecânicas e desmanches.

Embora os custos nas transações individuais dos mercados populares tendam a ser mais baixos, por serem muito numerosas, em conjunto e quando centralizadas, elas se tornam muito rentáveis. Alguns autores já vêm demonstrando que a expansão das fronteiras de investimento e acumulação em direção a mercados populares está

\* Universidade Federal de São Carlos, São Paulo, Brasil.

\*\* Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebap), São Paulo, Brasil.

\*\*\* Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

1. Este texto apresenta resultados da pesquisa *Carros globais: uma pesquisa urbana transnacional sobre a economia informal de veículos (Europa, África e América do Sul)* – Processo Fapesp 2020/07160-7.
2. Sindipeças (Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores) & Abipeças (Associação Brasileira da Indústria de Autopeças), 2022.

no centro do capitalismo global. Segundo mostram os trabalhos de Roy (2010) na Índia, Rangel (2021) no Brasil e Elyachar (2002) no Egito, especialmente a partir dos anos 2000, a pobreza e a informalidade passaram a estar no centro dos esforços para a dinamização de mercados globais financeirizados, tornando-se insumo e ativo a serem mobilizados através da expansão de produtos financeiros, microcrédito e estratégias de incentivo ao microempreendedorismo. A ênfase desses trabalhos encontra-se em grandes projetos de agências multilaterais e/ou na relação entre grupos empresariais e o Estado, na sua interface com mercados populares.

Entretanto, pouco se discutiu sobre a dimensão das disputas entre elites econômicas instituídas e instituintes<sup>3</sup> em seus esforços para expandir e/ou preservar seus negócios voltados a consumidores mais pobres. Neste texto procuramos avançar sobre essa lacuna, descrevendo e analisando essas disputas entre dois grupos distintos de elites, competindo pelos lucros dispersos por uma enormidade de atores populares nas margens, para concentrá-los no centro (Fromm e Motta, 2021 e 2022). Ao longo de pesquisas nos últimos sete anos<sup>4</sup>, temos observado que os circuitos econômicos em torno dos veículos são um posto de observação privilegiado para compreender as conexões entre elites e pobres e circuitos centrais e periféricos, bem como a produção e reprodução de desigualdades e violências (Feltran, 2022). De modo ainda mais específico, os circuitos leiloeiro e segurador ligados a veículos nos permitem visualizar e problematizar as disputas entre elites e a expansão rumo a mercados populares (Pimentel e Pereira, 2022). Por isso, esses dois setores serão tomados como entrada empírica deste artigo.

Na última década, o circuito leiloeiro no Brasil tem sido palco de disputas sobre a regulação da atividade, uma vez que grupos leiloeiros multinacionais ameaçam o monopólio de elites tradicionais. Já o setor de seguros de automóveis no Brasil está no centro de batalhas legislativas e jurídicas contra os chamados “seguro paralelo” e “seguro pirata”. Estes são vendidos por associações mutualistas de proteção veicular a preços mais baixos que os oferecidos pelas seguradoras e incorporam clientes “excluídos” por elas – inadimplentes, carros oriundos de leilão, pessoa de baixa renda ou sem comprovação de renda.

3. Utilizamos as categorias “elites instituídas” e “elites instituintes” situacionalmente e de maneira relacional. Em ambos os casos analisados, frações das elites financeiras globais (multinacionais leiloeiras e grandes seguradoras) figuram como protagonistas das disputas por mercados populares. No entanto, como ficará claro, no caso dos leilões atuam como “elites instituintes” e, no caso dos seguros, como “elites instituídas”.

4. A regulação dos mercados (i)legais: mecanismos de reprodução de desigualdades e violência – Processo Cepid/CEM 2013/07616-7; Carros globais: uma pesquisa urbana transnacional sobre a economia informal de veículos (Europa, África e América do Sul) – Processo Fapesp 2020/07160-7.

Colocar esses casos lado a lado nos permite avançar na compreensão do modo como as disputas entre elites instituintes e instituídas se dão, seus efeitos e a relação com a conformação e modos de funcionamento de mercados, especialmente aqueles ligados a consumidores pobres. Isso porque os conflitos analisados não são um fenômeno isolado ou uma exceção dos circuitos econômicos em tela. Desde a última década, têm sido cada vez mais recorrentes disputas de mercado entre elites econômicas instituídas que veem seus interesses ameaçados por elites instituintes e por inovações tecnológicas. Evidentemente, os conteúdos e correlações de força vão variar segundo as características de cada mercado, os contextos regulatórios, os atores envolvidos e seus capitais político e econômico. Mas pensemos no caso das plataformas de transporte (Uber, Lift, 99) e taxistas em todo o mundo; empresas imobiliárias (em geral associadas a famílias de elites tradicionais) e aplicativos de anúncio para compra, venda e aluguel de imóveis em grandes centros urbanos; ou ainda a disputa entre associações de entregadores, empresas tradicionais de entregas e os aplicativos de entrega (Ifood, Rappi, Zé Delivery).

As disputas aqui analisadas são mais um exemplo desse fenômeno e dos diversos efeitos político-econômicos que desencadeia. Entretanto, tanto nos casos das disputas entre leiloeiros tradicionais e multinacionais, quanto no das seguradoras e as associações de proteção veicular (APVs), observamos uma especificidade: um esforço deliberado em demonstrar *confiança* e segurança de seus serviços e modos de operar. Em um primeiro aspecto, a *confiança* será mobilizada para aludir à dimensão das regras do jogo e da regulação econômica estatal que garanta uma *concorrência justa*. Em uma segunda acepção, a *confiança* vai se referir à segurança a ser oferecida aos seus consumidores. Ou seja, aqui nos interessa perscrutar os sentidos atribuídos pelos diferentes atores envolvidos nessas duas disputas à noção de *confiança*.

Há um amplo debate nas ciências sociais acerca do tema da confiança, seja em teorias sobre a modernidade (Giddens, 1991; Beck, 2010), em discussões sobre laços e redes sociais (Granovetter, 1985), reflexões sobre as fontes e condições para a emergência da confiança a partir de estudos empíricos (Gambetta, 1988; Gambetta e Heather, 2005; Hart, 1988; Cook; Levi e Hardin, 2009; Costa, Fernandes e Gonçalves, 2017) e escritos que se voltaram para a definição do conceito (Gambetta, 1988; Dasgupta, 1988; Cook; Levi e Hardin, 2009). Mas aqui, propomos uma discussão em outra direção, qual seja, como o uso do termo *confiança*, nos conflitos analisados, aparece associado de modo recorrente ao crime, seja nas demandas em torno da regulação formal desses mercados informais-ilegais ou nas acusações morais feitas aos concorrentes. Isso porque os mercados ligados a automóveis têm, invariavelmente, que lidar com dinâmicas ilegais, ou melhor, com a ameaça ou a iminência delas, na forma de fraudes, golpes, roubos e furtos ligados à complexa economia dos carros (Feltran, 2022).

Nesta direção, os casos analisados nos permitem vislumbrar como, atrelada à ilegalidade concreta ou iminente, há a constituição de mercados de proteção cada vez mais profissionalizados e tecnológicos, os quais se organizam ao redor da economia informal-ilegal de veículos e congregam uma série de instrumentos e atores (seguradoras, *websites*, aplicativos, rastreadores, leiloeiros, *blockchain*, mecanismos de *cybersecurity*, entre outros). Seus negócios giram em torno da mercantilização da proteção e da *confiança* entre os atores envolvidos nas transações econômicas (sejam empresas, clientes ou agências reguladoras).

Seguindo a perspectiva de Onto (2017), entendemos que o fato de a *confiança* estar no centro dessas disputas tem efeitos na própria constituição e funcionamento desses mercados. Lançar mão da luta contra o crime para garantir nichos de mercados e a expansão de seus negócios revela como as dinâmicas criminais e sua iminência estão intimamente conectadas com a propulsão de mercados legais. Essa conexão ocorre não só em termos de se nutrirem e funcionarem mutuamente, conforme um conjunto de trabalhos tem discutido (Feltran, 2020; 2022; Telles, 2010; Hirata, 2018; Fromm e Motta, 2022), mas também pelos modos como os mercados formais se imaginam, se organizam e funcionam (Onto, 2017; Garcia, 1986). O crime e sua iminência se constituem, portanto, como um propulsor de mercados e formas de acumulação, ocupando o centro dos modos de organização e funcionamento de mercados legais, financeiros e globalizados. Roubo de carros, fraudes em leilões, leilões falsos, seguradoras ou associações fantasmas são uma preocupação para as elites, sejam elas tradicionais, financeiras globais ou emergentes, instituídas ou instituintes. Por isso, o setor leiloeiro e o de proteção patrimonial de veículos têm construído um mercado de proteção e segurança privada em torno do mercado de carros em si, mas também de produtos a eles associados, como os seguros.

A pesquisa empírica apresentada neste artigo foi realizada pelos autores entre os anos de 2017 e 2022. Diante da complexidade desse fenômeno, recorremos a estratégias etnográficas móveis e a uma multiplicidade de fontes: entrevistas em profundidade realizadas pelos autores com atores do setor de seguros e leiloeiro; observação participante em eventos promovidos por associações e grandes companhias; *sites*, vídeos de conferências e eventos *on-line*, matérias jornalísticas, materiais produzidos pelos próprios atores e entrevistas públicas disponíveis em mídias abertas. A partir desses materiais e da articulação entre dados empíricos primários e secundários, na próxima seção, descrevemos os dois casos em tela. Nas terceira e quarta seções, discutimos como a noção de *confiança* vai se referir a duas dimensões dessas disputas: o primeiro sentido é relativo à *confiança* nas regras e na garantia da concorrência justa, e o segundo refere-se à *confiança* e segurança a serem oferecidas aos consumidores. Ao final, apresentamos breves notas conclusivas.

## Elites em disputas: os casos em tela

**O caso dos leilões: leiloeiros tradicionais brasileiros versus leiloeiras multinacionais**

Comprar um carro novo é uma dificuldade para os mais pobres. Um levantamento realizado com dados da PNAD mostrou que 36,6% da população brasileira com algum tipo de trabalho recebia até um salário mínimo no primeiro trimestre de 2022 (Vieceli, 2022). No mesmo período, um carro popular novo custava, em média, 60 salários mínimos. Leilões são uma alternativa essencial para a venda, distribuição e consumo de veículos usados para as classes populares, devido aos seus preços mais acessíveis.

Segundo dados da Associação da Leiloeira Oficial do Brasil (Aleibras), em 2020, o setor de leiloeira movimentou cerca de 70 bilhões de reais no Brasil, dos quais 15 bilhões estavam relacionados à comercialização de veículos. Entretanto, em comparação com outros países, as aquisições em pregão no Brasil são muito baixas, totalizando cerca de 10% do que é posto à venda nos pregões.

Ainda que o percentual de vendas em pregões seja baixo, a atividade leiloeira no Brasil é muito rentável para seus operadores, que são um grupo muito restrito. A principal lei que regula a atividade leiloeira no Brasil, conhecida como “Lei do Leiloeiro”, é o Decreto de Lei de 1932, que permanece praticamente inalterado até os dias de hoje<sup>5</sup>. Segundo o Decreto, leiloeiros são pessoas físicas que exercem uma “função pública” intransferível em seus nomes, não podendo atuar como empresários. Leilões são, então, meios de transação formais e legais envolvendo leiloeiros individuais. E de onde viriam os lucros dos leiloeiros? A legislação estabelece uma taxa de 5% sobre o valor pago no bem, a ser paga pelo comprador, como a taxa do leiloeiro.

Ou seja, o setor leiloeiro no Brasil é caracterizado por movimentar volumosos recursos, os quais estão concentrados nas mãos de poucos operadores; além disso, é um setor que tem grande potencial de expansão, especialmente quando se trata de veículos. Por essas razões, o setor de leilão de veículos vem chamando a atenção de elites financeiras globais, entre elas a Car Auction Corp<sup>6</sup>. Fundada em 1982, a multinacional americana atua em onze países, administrando mais de duzentos pátios. Somente no Brasil, onde atua desde 2012, é responsável por cerca de catorze pátios, distribuídos entre estados das regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste. Não por acaso, foi no ano seguinte que a atividade de leiloeira passou por mudanças importantes em sua legislação.

5. Há apenas uma inclusão em 1933, e uma mais atual, em 2015, permitindo a realização de “leilões *on-line*”, Lei n. 13.138, de 26 de junho de 2015.

6. Os nomes de pessoas, empresas e associações são fictícios, e as fontes de algumas falas não são mencionadas para preservar esse anonimato.

O início de suas atividades ocorreu em meio a contestações por parte de organizações leiloeiras nacionais. No geral, as imputações giram em torno da forma de operacionalização e regulação da atividade em território nacional. Baseado na Lei do Leiloeiro de 1932, o setor tradicional defende nas denúncias que a atividade da leiloaria é personalíssima, algo que estaria sendo usurpado pela Car Auction Corp. Por isso, representantes do setor brasileiro de leilões alegam que a atuação de empresas estrangeiras se dá em meio a “confusões jurídicas”. Isso porque a elite leiloeira tradicional argumenta que a empresa multinacional estaria contratando leiloeiros para realizarem as vendas mediante o recebimento de um preço fixo e abaixo dos 5% praticados.

Em entrevista à imprensa, o CEO da companhia internacional no Brasil disse, em defesa da atuação da empresa no país, que “Contratamos leiloeiros que cedem a comissão, o que é suportado pela lei, e pagamos a eles um valor fixo por leilão”. A companhia internacional de leilões argumenta que a própria Lei do Leiloeiro de 1932 respaldaria sua atuação no país, na medida em que atribui exclusivamente aos leiloeiros a venda em hasta pública ou pregão público, isto é, a divulgação básica e a condução do leilão. Mas outras condutas passam a ser necessárias para que essa atividade final ocorra, e a atuação da companhia estaria circunscrita a essas outras atividades-meio.

A elite leiloeira tradicional, organizada em sindicatos e associações nacionais e regionais, tem defendido que a flexibilização das normas criaria um ambiente de concorrência desleal. Especialmente através de matérias veiculadas no jornal produzido pelo próprio setor leiloeiro tradicional há mais de duas décadas, a categoria tem afirmado que essa flexibilização abriria margem à operação de estelionatários e *sites* falsos, uma vez que expandiria o mercado, que se tornaria, por isso, menos controlável. A leiloeira multinacional, por sua vez, defende que sua entrada no país “incomodou oligopólios já estabelecidos”. As práticas de associações brasileiras estariam sendo danosas ao mercado, onde todos podem lucrar.

Esses embates aconteceram ao longo da última década e envolvem processos em Juntas Comerciais de estados brasileiros, assim como denúncias encaminhadas a órgãos responsáveis pela política de defesa da concorrência econômica – como o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Além disso, articulações junto ao poder legislativo têm sido empreendidas tanto pela associação de leiloeiros brasileiros quanto por empresas multinacionais, representadas pela Car Auction Corp.

#### **O caso dos seguros: seguradoras tradicionais versus associações de proteção veicular**

Sempre foi praticamente impossível para os mais pobres, no Brasil, comprar seguros de grandes instituições financeiras. São as classes médias e altas, proprietárias de

carros novos, os principais clientes das seguradoras de automóveis. No entanto, há muitos veículos que circulam pelas ruas sem a contratação de uma apólice de seguro. Seguradoras estimam que eles representam cerca de 70% da frota nacional. Ao longo da última década, começaram a surgir produtos de proteção alternativos para essa demanda não incorporada pelas seguradoras, tal como empresas de rastreamento e monitoramento, de recuperação de veículos roubados, de segurança privada etc. Essas empresas passaram a oferecer serviços e, sobretudo, formas de ‘seguro’ para as parcelas mais pobres da população. Tais grupos têm optado, de maneira crescente nos últimos anos, por comprar seguros de propriedade de associações locais, muitas vezes administrados por indivíduos de suas próprias comunidades.

A chamada proteção veicular passou a ser um produto conhecido nos grandes centros urbanos, principalmente nas favelas e periferias de diversos estados. Esse tipo de proteção de veículos é vendido pelas chamadas “associações mútuas” espalhadas por todo o país, mas concentradas sobretudo em São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Essas associações têm atuado de maneira irregular e na intersecção entre o cooperativismo e o mundo empresarial. Convém esclarecer uma diferença importante entre o serviço de proteção oferecido pelas seguradoras e o das APVs. Em uma apólice de seguro, o risco, conforme especificado no contrato, é transferido para a seguradora mediante o pagamento do prêmio. Já as APVs estabelecem contratos de responsabilidade mútua, ou seja, o cliente se torna “sócio” do risco. Assim, os membros da associação dividem os custos de sinistros em um determinado período.

Iniciar uma APV é algo simples, assim como não há grandes dificuldades em encerrá-la quando não é mais possível pagar os riscos que assumiram, mesmo sem ressarcir os prejuízos de seus cooperados. Nessas situações, seus membros entendem que haviam comprado um seguro e que a associação deveria indenizar seus danos. Porém, dada a legislação vigente<sup>7</sup>, não podem ser considerados consumidores, porque são enquadrados como participantes de uma atividade econômica de benefício mútuo e sem fins lucrativos. Enquanto cooperativas, as APVs não poderiam ter objetivo de lucro e deveriam atuar em benefício comum. Na prática, como não há fiscalização, a gestão dos recursos do fundo fica a critério de seu ‘dono’ ou ‘criador’. Tampouco as APVs poderiam oferecer seu contrato para pessoas desconhecidas e externas à comunidade de solidariedade. Porém, cada vez mais, é possível ver grandes *outdoors* nas ruas e anúncios nas redes sociais oferecendo os serviços de proteção veicular.

A expansão desse mercado informal em direção aos negócios do mercado de seguros tradicional tem preocupado empresários do setor e desafiado a hegemonia das elites instituídas, especialmente no setor de proteção de automóveis. Os preços

7. Lei n. 5.764, de 16 de dezembro de 1971.

de proteção dos veículos são em média 70% inferiores às apólices de seguro típicas oferecidas pelas grandes seguradoras. Algumas cooperativas incluem até mesmo a instalação gratuita de rastreamento de veículos, seguro de vida e assistência funerária como parte dos contratos. Além de menores custos e serviços suplementares, ao contrário das seguradoras tradicionais, essas associações não realizam verificações de crédito sobre os membros. Mesmo aqueles considerados perfis de risco inaceitavelmente alto pelas seguradoras tradicionais (os altamente endividados, inadimplentes, motoristas de caminhões e carros velhos, moradores de bairros com altas taxas de roubo etc.) são bem-vindos nas cooperativas. Dados os preços mais acessíveis e a facilidade de aquisição dos produtos, tais associações têm crescido e se espalhado pelos diversos estados do país, incorporando cada vez mais parcelas das classes médias.

Enquanto as associações mútuas se autodescrevem como mais inclusivas e mais democráticas, pois aceitam os “rejeitados” e os “excluídos”, e oferecem proteção àqueles que são mais “vitimizados” e “vulneráveis”, as seguradoras tradicionais se posicionam como vítimas de ilegalidade e “pirataria”.

#### Confiança e regulação: o problema da concorrência

Tanto nas disputas de elites do setor leiloeiro quanto nos conflitos entre elites acerca do seguro de veículos, é evidente a centralidade das reivindicações em torno das regulações das atividades, para garantir a justa concorrência. Como veremos, o que significa justiça e como garanti-la vai variar de acordo com as especificidades de cada disputa e das posições de poder de cada ator.

Entre a elite leiloeira tradicional (instituída) e leiloeiras multinacionais (instituintes), há uma disputa em torno da própria Lei do Leiloeiro. Como dito antes, o aumento da operação da multinacional de leilões Car Auction Corp em território nacional tem levado atores ligados às elites tradicionais a acusá-la de funcionar à margem da lei. Uma das denúncias formais ocorreu ainda em 2019, apresentada à Junta Comercial do estado de Minas Gerais (JUCEMG), em face da atuação de um leiloeiro em 2014. O Sindicato dos Leiloeiros daquele mesmo estado encaminhou a denúncia de que o leiloeiro haveria delegado suas funções públicas e atividades privativas à companhia internacional, pessoa jurídica, mediante o recebimento de um valor fixo e não da taxa de 5%. Caso fosse provada alguma irregularidade em sua conduta, o leiloeiro poderia perder o direito de exercer a profissão. O encaminhamento, todavia, foi favorável ao leiloeiro, e a denúncia do sindicato considerada improcedente. A decisão sustentou-se na interpretação de que a atividade exclusiva do leiloeiro seria somente a venda pública, sendo possível que ele fosse contratado por terceiros para desempenhar sua atividade específica. No jargão utilizado, decidiu-se que o leiloeiro não teria delegado



sua “atividade-fim”, essa sim personalíssima, mas sua “atividade-meio”.

A decisão gerou controvérsias, que foram documentadas em jornais e revistas que representam e/ou são produzidos pela elite tradicional leiloeira. Um exemplo é uma manchete de 2021, publicada no jornal dos leiloeiros tradicionais. Na edição em questão, foram listados atores a quem não interessa a “Lei do Leiloeiro”. A multinacional de leilões foi citada junto com estelionatários que praticam fraudes e o até então diretor do Departamento de Registro Empresarial e Integração (Drei), órgão regulador das Juntas Comerciais no plano técnico. Para os editores desse número, a participação de empresas em leilões desorientaria a finalidade legal dos leilões, já que estaria usurpando a função pública de leiloeiros. Na defesa da manchete, o jornal afirma que a multinacional teria respaldo de sua atividade em “interpretações absurdas” da Lei feitas pelo Drei. Em defesa da manutenção de uma regulação mais restritiva, argumentam que isso permitiria a atuação de empresas que não estariam sob o controle e regulação estatal, beneficiando estelionatários e *sites* falsos de leilões *on-line*.

A Car Auction Corp, por sua vez, defende-se com base nas Instruções Normativas de 2013 e de 2019<sup>8</sup>, que permitem a empresas privadas exercerem atividades acessórias como apoio, guarda, logística e organização da leiloaria. Ou seja, defende que a flexibilização das normas e critérios restritivos da Lei do Leiloeiro, traduzidos nas Instruções Normativas, seja garantida e, assim, novos atores possam atuar no mercado leiloeiro nacional. Em entrevista a um importante meio de comunicação, o CEO da empresa no Brasil ressalta que o modelo alternativo pode assustar outros operadores, “mas tem espaço para todos no mercado”. Associações brasileiras de leiloeiros queixam-se, ainda, de competirem com uma multinacional, chamada de “*big shark*”. Haveria concorrência desleal, já que se trata de uma empresa de capital internacional, com grande estrutura e experiência no mercado.

Em reação à resistência dos leiloeiros tradicionais, a Car Auction Corp denunciou ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) a existência de condutas anticompetitivas de Associações e Sindicatos de leiloeiras brasileiras. O órgão estatal é acionado, então, como meio garantidor das práticas de livre concorrência no mercado adotadas no setor. Segundo a representação da companhia internacional, a falta de competitividade estaria implicando a formação de cartéis e abuso de poder econômico no modo de operação desempenhado por leiloeiras brasileiras. A concorrência desleal, na visão da multinacional de leilões, estaria no modo de operação de leiloeiros brasileiros, que estabelecem entraves ao seu funcionamento. Face às

8. Instrução Normativa n. 17, de 5 de dezembro de 2013, e, após ser revogada, a n. 72, de 19 de dezembro de 2019.

denúncias da Car Auction Corp em janeiro de 2022, o Cade instaurou Inquérito Administrativo para apurar práticas anticoncorrenciais no setor leiloeiro.

*Confiança* na regulação e concorrência desleal também estão na pauta dos conflitos entre atores formais e informais que disputam as definições das fronteiras entre os seguros “legais” e os “piratas”. Uma das frentes dessa batalha tem sido o legislativo federal. Em 2016, um congressista e pastor evangélico elaborou um projeto de lei para formalizar e regular a proteção veicular e protegê-los da “perseguição” da Superintendência de Seguros Privados (Susep). Entretanto, após um debate polêmico, outro congressista, aliado dos corretores de seguros, foi nomeado relator do projeto de lei e rapidamente recomendou sua desaprovação. O projeto de lei foi, então, arquivado. Em resposta, um congressista ligado aos corretores de seguros rapidamente propôs um projeto de lei próprio que criminalizaria as atividades de tais associações. Esse projeto de lei propunha que as associações estivessem sujeitas aos mesmos padrões e regulamentos impostos às grandes seguradoras tradicionais pela Susep, o que tornaria as pequenas associações mútuas economicamente inviáveis. Até o momento o projeto não foi aprovado.

O fato é que, diante da expansão da proteção veicular, os atores da indústria de seguros tradicional a acusam de ser uma atividade paralela ou marginal que só funciona onde a fiscalização está ausente e que instaura uma concorrência desleal porque as cooperativas não estão sujeitas às mesmas regras que as companhias de seguros e, na prática, tampouco atuariam enquanto cooperativas. A fala do presidente da Organização das Seguradoras Tradicionais (OST) elucida o argumento do setor segurador tradicional:

O seguro tem [...] regras de acesso ao mercado e regras de exercício depois de acessado o mercado. Ambas as regras podem ser divididas em regras de capital [...] ele tem que constituir as reservas técnicas. É preciso dizer que são as garantias, efetivamente, que fazem com que as seguradoras em estado de previdência privada [...] possam, efetivamente, cumprir com aquilo que prometeram. [...] Mas não é só isso, não é só dinheiro, é reputação, é responsabilidade. [...] Os administradores têm que provar que tem capacidade técnica, administrativa, operacional para poder oferecer isso tudo. Os administradores estão sujeitos a penalidades [...]. Ora, nas associações não existe nada disso. Nada. Absolutamente nada. Sequer pagam impostos. Então [...] não é possível que um seguro que tem todos os atributos necessários de capital, de responsabilização, de mobilização de pessoas, de pagamento de impostos, de respeito às leis trabalhistas e tudo mais que regula a atividade privada, possa oferecer um custo para quem nem um tostão é necessário colocar. Existe uma assimetria absurda de custo regulatório, de custo de reputação, e de custo de funcionamento mínimo para atendimento ao consumidor que não há que se comparar uma coisa com a outra. De forma alguma você

tem termos de comparação com relação a isso. (Presidente da OST em Live sobre o mercado irregular de seguros).

O cerne do argumento das seguradoras tradicionais é que elas suportam altos custos operacionais para cumprimento das leis vigentes. Custos aos quais as associações não estão submetidas, dada a ausência de regulação. Elas argumentam ainda que esses custos têm um impacto significativo no valor de seus produtos, tornando-as menos competitivas em comparação com o mercado paralelo. Mas a fala do presidente da OST chama atenção para o fato de que a demanda por maior atuação do Estado não se refere apenas à maior fiscalização e punição das APVs. De fato, as denúncias da OST assumem que a operação das associações mutualistas é uma “falha de mercado” que precisa ser corrigida não apenas com maior fiscalização e punição, mas também com flexibilização das regras para as seguradoras, a fim de garantir condições justas para a concorrência, corrigindo “uma assimetria absurda de custo regulatório”, como esclareceu o presidente.

Um analista técnico do setor de seguros explica sobre as investidas do setor de seguros para a flexibilização da regulação:

Porque grande parte do problema [das associações mutualistas] vem de uma demanda não atendida. [...] A Susep [Superintendência de Seguros Privados] tem uma agenda de reformas infralegais bastante fortes que, como consequência, está uma diminuição do espaço para esse mercado irregular. O que a gente objetiva muito com essas reformas infralegais? A gente quer trazer inovação para o mercado, simplificação da regulação, redução desse estoque regulatório, então diminuir a quantidade de regras... [...] deixar mais liberdade, mais flexibilidade para o mercado [segurador] inovar, simplificar as nossas regras. Quais os benefícios que a gente espera obter com essa agenda de simplificação? Atrair novos investimentos, trazer novos atores, novas seguradoras, mais competição, trazer novas tecnologias, reduzir custos, enfim, tornar o seguro regular muito mais competitivo *vis-à-vis* esse seguro irregular. Aí você reduz o espaço para o seguro irregular. [...] o consumidor, ele vai até pagar um pouquinho a mais, se for um pouquinho realmente, pelo produto oficial. Ele não vai comprar o pirata. Ele compra o pirata quando a diferença de preço é muito significativa. (Analista do órgão ligado à regulação de seguros).

Tanto no caso das disputas do setor leiloeiro quanto naquele entre seguradoras e APVs, fica evidente uma demanda de atuação do Estado, seja no sentido de manter a regulação restritiva, como demandam os leiloeiros tradicionais; flexibilizar para facilitar a entrada de novos atores no mercado, como querem as leiloeiras multinacionais e os representantes das associações mutualistas; intensificar a fiscalização para

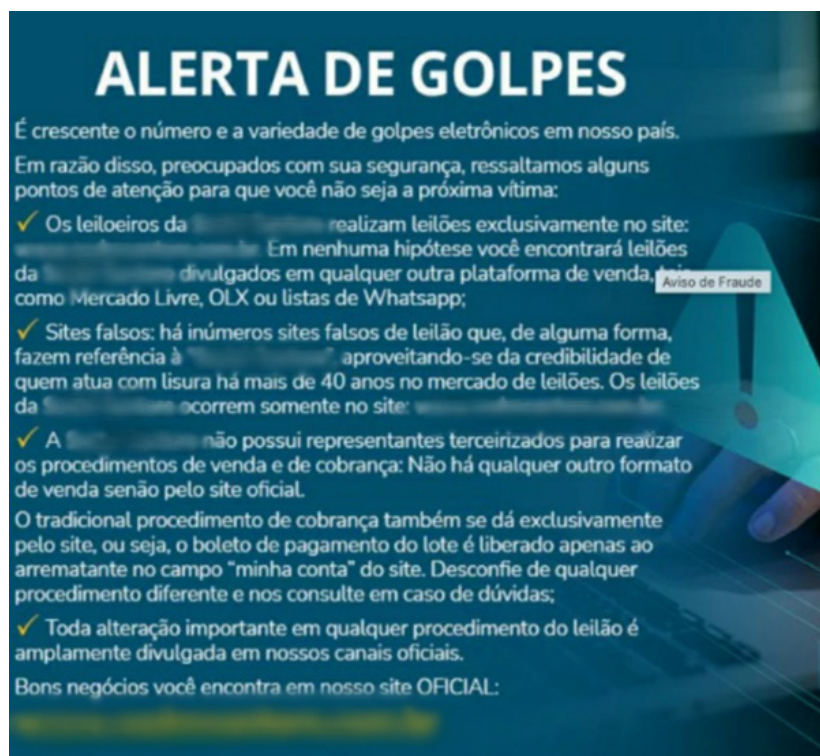
punir atores que atuam em suas margens ou brechas, como deseja o setor segurador tradicional; ou flexibilizar as regras para permitir o controle e a hegemonia em um mercado, como também demandam as seguradoras tradicionais. O ponto a ser sublinhado aqui é que as reivindicações por uma concorrência justa ou até mesmo para funcionamento do livre mercado não prescindem das reivindicações pela demanda da atuação estatal. Ao contrário do que uma leitura apressada supõe, no neoliberalismo não se trata de menos Estado e mais mercado. Como propõem Dardot e Laval (2014) sobre a relação entre mercado e Estado no neoliberalismo, o que temos visto é uma demanda crescente do Estado para garantir que o mercado, sua lógica e seus mecanismos funcionem sem entraves. Com efeito, cada um dos atores demanda que o Estado produza regulações e sanções para a criação de um ambiente de mercado *confiável* e para que o mecanismo da concorrência legítima funcione plenamente, ainda que suas definições de justiça e legitimidade possam variar e divergir.

#### Confiança e consumidores: o problema da fraude e da segurança

Tanto nas disputas do setor leiloeiro como naquelas do setor segurador, as acusações e defesas entre as partes sobre a importância da *confiança* nas regras não se referem apenas à criação de um ambiente de concorrência justa. As demandas pela atuação do Estado na regulação desses mercados também estão ligadas aos discursos sobre defesa do consumidor. Reivindicar maior fiscalização, restrição ou flexibilização nesses mercados seria uma forma de garantir a segurança do consumidor e a construção de uma relação de *confiança* entre os clientes e os produtos e serviços oferecidos por esses atores.

No caso dos leilões, a associação entre a construção da *confiança* junto ao consumidor e a demanda por regulação dessa atividade está diretamente relacionada com as transformações tecnológicas que têm atingido o setor nas últimas décadas. No começo dos anos 2000, os leilões *on-line* eram um mercado novo e visto com *desconfiança*. Hoje, as vendas em leilões já ocorrem com predominância no ambiente digital, o que permitiu a ampliação delas e dos lucros. Entretanto, o mundo da internet traz desafios, já que “a internet está combatida pela falta de verdade”, como afirma Renato. A questão que se impõe aos leiloeiros no momento é garantir mais transparência e segurança nas transações, fazendo frente ao aumento de fraudes que utilizam nomes de leilões conhecidos e *sites* falsos de leilões. Estima-se que “o número de *sites* falsos que aplicam golpes de leilão de veículos aumentou 900% no primeiro semestre deste ano [2020], em relação ao mesmo período do ano passado”<sup>9</sup>.

9. “Número de denúncias de *sites* falsos aumentou 900%, segundo associação de leiloeiros” (11 ago. 2020).

A banner with a dark blue background and white text. At the top, the title 'ALERTA DE GOLPES' is written in large, bold, white capital letters. Below the title, there is a paragraph of text followed by three bullet points, each starting with a white checkmark. The text is in white and is partially obscured by a semi-transparent blue box on the right side. At the bottom of the banner, there is a line of text. The background of the banner shows a hand holding a pen over a document.

## ALERTA DE GOLPES

É crescente o número e a variedade de golpes eletrônicos em nosso país. Em razão disso, preocupados com sua segurança, ressaltamos alguns pontos de atenção para que você não seja a próxima vítima:

- ✓ Os leiloeiros da [redacted] realizam leilões exclusivamente no site: [redacted]. Em nenhuma hipótese você encontrará leilões da [redacted] divulgados em qualquer outra plataforma de venda, como Mercado Livre, OLX ou listas de Whatsapp;
- ✓ Sites falsos: há inúmeros sites falsos de leilão que, de alguma forma, fazem referência à [redacted] aproveitando-se da credibilidade de quem atua com lisura há mais de 40 anos no mercado de leilões. Os leilões da [redacted] ocorrem somente no site: [redacted];
- ✓ A [redacted] não possui representantes terceirizados para realizar os procedimentos de venda e de cobrança: Não há qualquer outro formato de venda senão pelo site oficial.

O tradicional procedimento de cobrança também se dá exclusivamente pelo site, ou seja, o boleto de pagamento do lote é liberado apenas ao arrematante no campo "minha conta" do site. Desconfie de qualquer procedimento diferente e nos consulte em caso de dúvidas;

- ✓ Toda alteração importante em qualquer procedimento do leilão é amplamente divulgada em nossos canais oficiais.

Bons negócios você encontra em nosso site OFICIAL:

Aviso de Fraude

Alerta de fraude em página de tradicional organização leiloeira

A leiloeira da família de Renato, uma das maiores da América Latina com foco na comercialização de veículos, se posicionou oficialmente em seus *sites* e redes sociais sobre os golpes. Conforme reiterado nas publicações da leiloeira, muitos desses *sites* se passavam pela Orłowski Leilões Ltda., com nomes que faziam alusão a ela. Outros possuíam vendedores que se passavam por representantes da organização. Como afirmam, os fraudadores agiram “com o intuito de se apropriarem da credibilidade de quem está há mais de quarenta anos no mercado de leilões”. A construção da *confiança* dos clientes na organização leiloeira, conforme nos disseram, está relacionada com a tradição e a qualidade de um serviço prestado ao longo de décadas, especialmente na comercialização de veículos. As fraudes no setor são um problema porque contribuem para a desconfiança sobre esse mercado como um todo, o que impede sua expansão e aumento de popularidade.

Na fala de Renato, muitos desses problemas se devem à forma como a própria atividade se organiza atualmente no Brasil. Leiloeiros possuem uma certificação das Juntas Comerciais de cada estado que os autorizam a exercer a profissão. Ou seja, os

*Jornal Hoje*, reportagem disponível em <https://globoplay.globo.com/v/8768501/>.

representantes das leiloeiras tradicionais defendem que comprar em um leilão verdadeiro seria seguro, já que a origem do bem é ilibada. Mas Renato explica que “essa certificação não está comprovada na internet. Ninguém conseguiu comprovar isso que ‘eu sou oficial na internet’. Porque os falsários estão fazendo páginas-cópias”. Diante desse cenário, Renato propõe o que chama de uma nova revolução cultural – mais que tecnológica – no setor, semelhante àquela que ele mesmo protagonizou no início dos leilões *on-line*, quando criou um ambiente de “credibilidade para a base vendedora” anunciar na internet. Para o empresário, essa nova revolução se daria por meio dos registros das transações através da tecnologia de *blockchain*:

Eu já estou praticando em um [...] setor [de] falta de *confiança* [...]. Opa, se nascer essa *confiança* aqui já é o primeiro passo para a gente fazer uma revolução aqui. E mais do que isso, a gente parte de um princípio que é uma lei de 1932, que vai encaixar em um modelo econômico na internet atual, [uma lei que] criou um cartório de transição de bens, que obriga a escriturar tudo em livro. Então todos os leilões que a gente conhece, esses oficiais, são escriturados: o nome do vendedor, a autorização, os produtos [...]. Mas o que eu tô colocando é que uma forma de se pensar culturalmente há oitenta, noventa anos atrás, a tecnologia que nasceu aqui de *blockchain*, de registro, ela cabe que nem uma luva [...]. E aí você fala “pô, então há vinte anos atrás a internet coube que nem uma luva no leilão. Você tá me dizendo que *blockchain* tá cabendo que nem uma luva na Lei [de 1932] do leiloeiro?”. Eu vou falar: “Exatamente”. (Renato, criador da Rede Oportunidade de *Blockchain* para Leilões, grifos nossos).

Como é reiterado em várias reportagens, sua rede *blockchain*, a Oportunidade, é a primeira de leilão no Brasil. A especialização do serviço seria criar soluções digitais para promover ambientes de negociação *on-line* mais seguros, autênticos, neutros, confiáveis e acessíveis para empresas e pessoas. A *blockchain* aplicada a leilões consiste em cartoriar as transações eletronicamente. O que hoje é registrado manualmente nos livros dos cartórios, nos quais as juntas comerciais se baseiam para fiscalizar os leilões, passa a ser feito de forma digital através da *blockchain*. Cria-se, assim, uma espécie de cartório eletrônico em que vendedores, compradores e leiloeiros podem rastrear e garantir a confiabilidade das transações, de gravar os registros e, assim, fornecer a proteção do consumidor no universo da internet, já que nenhuma transação poderia ser fraudada. Ele defende que se trata da garantia pela ordem da matemática, de como se praticam os registros. Esses registros ficariam disponíveis em um protocolo comum na linha do tempo entre os participantes de determinada transação, no caso para compradores e vendedores em leilão. Em um momento de crescimento de leilões falsos, a infraestrutura para o setor ajudaria a restabelecer a *confiança* pelo lado do consumidor, na medida em que empoderaria os usuários sobre o domínio de seus

próprios dados, dinheiro, procedência de suas compras e transações comerciais na internet. Ou seja, dá garantia de que o produto vendido existe, o comprador é real e o pagamento será devidamente realizado. Segundo Renato em conversa em um *podcast* corporativo, isso daria “confiança para negócios que requerem segurança, que requer a confiança da transação e [permite] que você tenha garantias que hoje, na internet, você não tem”.

Mas as vantagens do uso da tecnologia do *blockchain* em leilões não se encerrariam na segurança oferecida aos consumidores. Renato também destaca como o uso dessa ferramenta fomentaria a competitividade e o desenvolvimento desse mercado, favorecendo também o consumidor:

O leilão nasceu com vício de origem. Qual é o vício de origem de um leilão? Aquele leiloeiro que convenceu a empresa a fazer a venda, ele se torna exclusivo da venda. [...] A palavra *exclusividade*, ela estagna o mercado, ela deixa o mercado imperfeito porque o serviço não é melhorado, o atendimento não é melhorado, nada é melhorado. [...] Se eu criei o cartório eletrônico de transação, [...] eu tenho todo o *flow* [fluxo] da transação... [...] Então, eu construí o movimento da *blockchain* para construir o cartório [eletrônico], para botar a aplicação [a Rede Oportunidade] em cima e [...] abrir uma *exchange* [transação] entre eles. [...] Aquele leiloeiro que tem poder de *confiança* com o vendedor, ele vai falar com o vendedor e dizer o seguinte: “Agora eu abri mão da minha exclusividade para todos os leiloeiros poderem vender”. O que vai acontecer com isso? O consumidor vai ser impactado de uma outra forma. [...] [Porque] eu, como leiloeiro, vou ser ativo em te convencer a vir comprar. Então a desconfiança, o medo, vai ser ultrapassado porque a gente vai abrir um *ball* de novos operadores [...]. Então, no que a Oportunidade se transformou? Em um integrador de *marketplace* de leilão, trazendo o produto para o centro e dizendo para o consumidor: “Escolha o seu leiloeiro de preferência, aquele que melhor te atende” (Renato, criador da Rede Oportunidade de *Blockchain* para Leilões, grifos nossos).

Além da *segurança* e da *confiança*, a criação da plataforma Oportunidade utilizando a tecnologia do *blockchain* funciona como uma espécie de resposta às críticas das multinacionais leiloeiras que acusam esse mercado leiloeiro no Brasil de ser antiquado e pouco moderno. Renato, com seu pioneirismo, sustenta que a Lei de 1932 não impede a modernização do setor, ao contrário, “cabe como uma luva”, na medida em que o controle rigoroso e centralizado da atividade leiloeira pelas Juntas Comerciais locais na pessoa física do leiloeiro garantiria um mercado mais seguro, exatamente por ser mais restrito, controlado e rastreável.

Assim como nas disputas do setor leiloeiro, a proteção e a segurança ao consumidor têm emergido com centralidade nas disputas entre seguradoras e associações

de proteção veicular nos últimos anos. As acusações por parte do setor de seguros tradicionais de que não haveria concorrência justa entre seguradoras e associações de proteção veicular convergem com as denúncias de desproteção e riscos aos clientes. Nesse sentido, o setor de seguros, liderado pela Organização das Seguradoras Tradicionais (OST), tem organizado uma série de eventos *on-line* voltados para discussões acerca do consumidor de seguros, seja para discutir satisfação, fidelização, expansão ou proteção de seus segurados.

Em um dos eventos organizados pela OST, um importante especialista em direito do consumidor e parceiro do setor de seguros comenta sobre os riscos da falta de clareza dos consumidores sobre a diferença entre seguros e associações mutualistas:

A gente costuma dizer que o maior risco é aquele que a gente não vê. Ela não faz análise do perfil do consumidor exatamente porque ela trabalha de outra forma. Parece que é uma livre entrada, mas essa livre entrada tem um preço que pode significar pagar e não receber. Depois, as regras de rateio. Quando você tem uma seguradora, o valor pode ser definido previamente, combinado não sai caro. Combina, estabelece, o consumidor se quiser contrata, ali a regra está combinada. O outro? Você não sabe. O valor é variável, o valor máximo é flutuante. Então você imagina: você entra pagando pouco e imagina a conta que fica depois. [...] Então notem o problema que a gente tem. Coparticipação e franquia? Está na apólice. Não varia no caso de seguros. No outro? Vale tudo, é dinâmico. Falta de pagamento? Em caso de seguros, cobra-se um juro, tem um período de carência, tem uma regra que garante ao consumidor não só clareza, mas lealdade nesse processo. No outro, parou de pagar, perde o benefício. Dá cinco dias, põe o consumidor para fora da associação. Então não é por casualidade que essas reclamações têm chegado até os órgãos de defesa do consumidor e têm trazido preocupações aos órgãos, até porque muitas associações defendem, logo de início, que não estão sujeitas ao Código de Defesa do Consumidor para não ficarem sujeitas nem à Susep, nem aos Procons. (Especialista em Direito do Consumidor em live da OST).

A fala do especialista é representativa dos argumentos do setor segurador, que tem destacado que garantir o cumprimento das normas é uma forma de proteger o consumidor e, conseqüentemente, produzir *confiança* dos clientes nos produtos securitários oferecidos pelas seguradoras e no setor em si.

Por outro lado, representantes de associações mutualistas argumentam que *confiança* é ter a certeza de que seu bem será assegurado, mesmo sem ter renda comprovada, estar com o nome “sujo”, morar em uma área considerada perigosa e ter um carro velho. A capilaridade das APVs também estaria relacionada com a *confiança*, mas de um outro modo. Um de nossos interlocutores de pesquisa, Seu Raul, homem de 65 anos, aposentado, morador de uma cidade em uma região metropolitana no Sudeste



do país, nos contou as razões de ter decidido aderir a uma associação mutualista e não mais renovar o seguro que tinha com uma seguradora renomada. Segundo ele, os preços para segurar seu carro 2012 não eram muito diferentes, mas a opção pela associação deveu-se ao fato de que os contratos com as seguradoras nunca são legíveis para ele, o que o deixa inseguro, especialmente em tempos de negociações *on-line*. Em contraste, seu vizinho, Luquinhas, amigo do filho de Seu Raul e que conhece desde criança, “abriu” uma APV. Toda a conversa foi feita pessoalmente, as dúvidas esclarecidas e os termos ficaram mais claros. Seu Raul confia em Luquinhas, sentiu-se seguro. Quando há alguma dúvida, Seu Raul liga para Lucas ou simplesmente bate em seu portão. Ele diz saber dos riscos de a associação fechar, mas confia que Lucas irá avisá-lo se algo acontecer. Outro fator mencionado por Seu Raul é o fato de que outros vizinhos já têm o “seguro da associação” de Luquinhas e relataram nunca terem tido problemas.

### Considerações finais

Como os casos apresentados colocam em evidência, os sentidos e acepções das noções de *confiança* e *segurança* variam na luta por ganhar ou manter fatias de mercados populares. O discurso em torno da *confiança* pode emergir quando os atores se referem à concorrência justa. Nesses casos, o centro das demandas se dirige, sobretudo, ao Estado enquanto instância reguladora, ao qual se demanda flexibilizar os marcos regulatórios considerados excessivos sobre alguns grupos ou intensificar e expandir a regulação (e a punição) a grupos que estão fora dela ou que a burlam. Ou seja, estamos muito distantes do que uma leitura apressada e superficial poderia supor sobre a menor presença e importância do Estado no neoliberalismo. Trata-se de uma demanda pela forte e constante atuação do Estado na regulação das regras para o “livre” funcionamento do mercado (Dardot e Laval, 2014). Entretanto, ainda que essas demandas encontrem concretude nas disputas em torno da regulação, não podemos reduzir os conflitos a esta dimensão. Com efeito, nos casos analisados, são comuns acusações e tentativas de vinculação de um grupo a atividades criminais ou irregulares através de afirmações de que os produtos oferecidos por certos atores não são confiáveis ou que os consumidores não teriam seus direitos e garantias assegurados. Temos também uma dimensão moral importante quando a *confiança* é mobilizada no sentido de proteção do consumidor.

Seja nas disputas em torno da regulação, seja nas acusações mútuas entre os atores em disputa, as justificativas são sempre as mesmas: é preciso combater o crime, entendido como fraudes e golpes, sejam concretos ou potenciais. Os dois casos em tela nos permitem um diálogo com a proposição de Misse (2007; 2010) de que a todo

mercado ilegal se associa um mercado de proteção, operado pelos próprios agentes criminais ou por agentes estatais – policiais, fiscais etc. – que deveriam regular, fiscalizar e coibir esses mercados ilegais. Nos casos analisados, o centro da disputa é construir e expandir mercados que vendem *confiança* e *segurança* atreladas aos seus produtos – *blockchain* para leilões e proteção patrimonial de veículos. Nesse diálogo, ao menos três especificidades dessa disputa merecem ser destacadas. A primeira refere-se ao fato de os atores criminais serem *players* importantes nessas disputas, não no sentido de se demandar proteção extralegal aos seus mercados (Misse, 2007), mas na medida em que é contra as ações criminais e a possibilidade delas que são construídos argumentos e estratégias de criminalização entre as partes em conflito (elites instituintes e instituídas). Em segundo lugar, as disputas no circuito leiloeiro e no setor de seguros nos mostram, por um lado, a associação de bens e serviços de proteção e segurança a mercados formais, indo além do quadro do autor. E em terceiro lugar, por outro lado, esses são conflitos que não envolvem participação direta de agentes estatais, transacionando mercadorias políticas (Misse, 2007; 2010).

Nesse sentido, podemos observar como mercados ilegais e a iminência do crime se constituem como forças propulsoras de mercados legalizados e estão no centro das acusações e defesas que marcam as disputas entre elites instituintes e instituídas, ambas cada vez mais financeirizadas, por mercados populares. O crime, como substantivo, é importante não apenas porque esses atores se esforçam para combatê-lo (ao menos discursivamente). Mas o crime é importante, ainda, como verbo, uma vez que se torna, recorrentemente, categoria de acusação que pode assumir sentidos múltiplos a depender de quem fala e a quem se dirige. De fato, são recorrentes os esforços para criminalizar as elites concorrentes, aproximando-as ou as associando a ações e grupos de criminosos.

Além de nos mostrarem que há pouca rentabilidade analítica na separação estanque entre mercados legais e ilegais, formais e informais, na medida em que eles estão ligados empírica e discursivamente, os casos analisados nos permitem questionar uma outra imagem corrente: a de que elites estão sempre em posição confortável, beneficiando-se da exploração dos mais pobres, especialmente no neoliberalismo. O que vimos aqui é que as elites dependem de mercados populares para sobreviver e/ou manter sua condição e posição. E, para conquistá-los, precisam lutar; lutar com outras elites, sejam elas tradicionais, multinacionais, emergentes e criminais.

## Referências Bibliográficas

- BECK, Ulrich, *et al.* (2010), *Sociedade de risco*. São Paulo, Editora 34, pp. 49-53.
- COOK, Karen S.; LEVI, Margaret & HARDIN, Russell. (2009), *Whom can we trust: how groups, networks, and institutions make trust possible*. Nova York, Russell Sage Foundation.
- COSTA, Ramon Bezerra; FERNANDES, Viviane Marinho & GONÇALVES, Fernando do Nascimento. (2017), “A construção da confiança em experiências de hospitalidade mediadas pela internet: os casos do Airbnb e do Couchsurfing”. *Comunicação, mídia e consumo*, vol. 14, n. 39, p. 67.
- DARDOT, P. & LAVAL, C. (2014), *The new way of the world: On neoliberal society*. Nova York, Verso.
- DASGUPTA, Partha. (1988), “Trust as a commodity”. In: GAMBETTA, Diego (org.). *Trust: Making and breaking cooperative relations*. Oxford, Basil Blackwell, pp. 49-72.
- ELYACHAR, Julia. (2005), *Markets of dispossession: NGOs, economic development, and the state in Cairo*. Durham, Duke University Press.
- FELTRAN, Gabriel de Santis. (2020), *The entangled city: Crime as urban fabric in São Paulo*. Manchester, Manchester University Press.
- FELTRAN, Gabriel de Santis (ed.). (2022), *Stolen cars: a journey through São Paulo's urban conflict*. Nova Jersey, John Wiley & Sons.
- FROMM, Deborah & MOTTA, Luana. (2021), “Disputing poverty capital, reproducing urban inequalities: Auto insurance, militias and car theft in Brazil”. *POLAR: Political and Legal Anthropology: Review. Journal of the Association for Political and Legal Anthropology*. Emergent Conversations. Illicitities: City-Making and Organized Crime. <https://polarjournal.org/2021/02/10/illicitities-city-making-and-organized-crime/>.
- FROMM, Deborah & MOTTA, Luana. (2022), “Not criminals, legislators”. In: FELTRAN, Gabriel de Santis (ed.). *Stolen cars: A journey through São Paulo's urban conflict*. Nova Jersey, Wiley & Sons.
- GAMBETTA, Diego (org.). (1988), *Trust: making and breaking cooperative relations*. Oxford, Basil Blackwell.
- GAMBETTA, Diego & HEATHER, Hamil. (2005), *Streetwise: How taxi drivers establish their customers' trustworthiness*. Nova York, Russell Sage Foundation.
- GARCIA, Marie-France. (1986), “La construction sociale d'un marché parfait: Le marché au cadran de Fontaines-em-Sologne”. *Actes de la Recherche em Sciences Sociales*, 65: 2-13.
- GIDDENS, Anthony. (1991), *As consequências da modernidade*. São Paulo, Editora Unesp.
- GRANOVETTER, Mark. (1985), “Economic action and social structure: the problem of embeddedness”. *American Journal of Sociology*, 91: 481-510.
- HIRATA, Daniel. (2018), *Sobreviver na adversidade: entre o mercado e a vida*. São Carlos, EDUFSCAR.

- MISSE, Michel. (2007), “Mercados ilegais, redes de proteção e organização local do crime no Rio de Janeiro”. *Estudos Avançados*, 21 (61): 139-157.
- MISSE, Michel. (2010), “Trocas ilícitas e mercadorias políticas: para uma interpretação de trocas ilícitas e moralmente reprováveis cuja persistência e abrangência no Brasil nos causam incômodos também teóricos”. *Anuário Antropológico*, 2 (35): 89-107.
- “NÚMERO DE DENÚNCIAS de sites falsos aumentou 900%, segundo associação de leiloeiros” (11 ago. 2020). *Jornal Hoje*. Disponível em <https://globoplay.globo.com/v/8768501/>.
- ONTO, Gustavo. (2017), “Dispositivos da concorrência: como e em que medida a política antitruste faz mercados”. *Revista Tomo*, 30: 45-67.
- PIMENTEL, André & PEREIRA, Luiz. (2022), “Auctions and mechanisms”. In: FELTRAN, Gabriel de Santis. *Stolen cars: A journey through São Paulo’s urban conflict*. Nova Jersey, Wiley.
- RANGEL, Felipe. (2021), *A empresarização dos mercados populares: trabalho e formalização excludente*. Belo Horizonte, Fino Traço.
- ROY, Ananya. (2010), *Poverty capital: microfinance and the making of development*. Nova York, Routledge.
- SINDIPEÇAS (Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores) & ABIPEÇAS (Associação Brasileira da Indústria de Autopeças). (mar. 2022), “Relatório da frota circulante”. São Paulo, edição 2022. Acesso em: [https://www.sindipecas.org.br/sindinews/Economia/2022/RelatorioFrotaCirculante\\_2022.pdf](https://www.sindipecas.org.br/sindinews/Economia/2022/RelatorioFrotaCirculante_2022.pdf).
- TELLES, Vera. (2010), *A cidade nas fronteiras do legal e ilegal*. Belo Horizonte, Argumentvm.
- VIECELI, Leonardo. “Quase 37% dos trabalhadores recebem até 1 salário mínimo no Brasil”. (30 out. 2022), *Folha de S.Paulo*. Acesso em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2022/10/quase-37-dos-trabalhadores-recebem-ate-1-salario-minimo-no-brasil.shtml>.

## Resumo

*Elites em disputa por mercados populares: concorrência e confiança na economia (i)legal de veículos*

O artigo analisa as disputas entre elites para expansão de mercados ligados aos veículos rumo a setores populares. Tomamos dois casos como entrada empírica: o setor de leilões de carros usados, que opõe elite tradicional e elites financeiras globais; e as disputas entre seguradoras tradicionais e elites emergentes ligadas às associações de proteção veicular. Argumentamos que a recorrência do uso do termo *confiança* nesses conflitos evidencia a centralidade do crime, como fato ou ameaça, para a construção e funcionamento de mercados legais de veículos e produtos a eles ligados. O artigo é baseado em entrevistas e na observação participante em eventos; conferências e entrevistas disponíveis na internet; materiais secundários produzidos pelos atores engajados nas disputas; e projetos de lei e legislações.

Palavras-chave: Elites; Mercados populares de carros; Confiança; Leilões; Seguros.

## Abstract

### *Elites in dispute for popular markets: competition and trust in the (il)legal economy of vehicles*

The article analyzes the disputes between elites for the expansion of markets linked to vehicles towards low income sectors. We take two cases as empirical input: the used car auction sector, which opposes traditional elites and global financial elites; and disputes between traditional insurers and emerging elites linked to vehicle protection associations. We argue that the centrality of trust in these conflicts highlights that crime, as a fact or threat, is central to the construction and functioning of vehicle legal markets and related products. The article is based on conferences, testimonies and interviews available on the internet, materials produced by actors engaged in disputes and draft laws and legislation.

Keywords: Elites; Car low income markets; Trust; Auctions; Insurance.

Texto recebido em 10/11/2022 e aprovado em 16/01/2023.

DOI:10.11606/0103-2070.ts.2023.204350

LUANA DIAS MOTTA é professora adjunta do Departamento de Sociologia e do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal de São Carlos. Lidera o grupo de pesquisa *Núcleo de Pesquisas Urbanas – NaMargem/UFSCar*, vinculado ao CNPq. Realizou pós-doutorado na Universidade de Chicago junto ao Center for Latin American Studies. É pesquisadora associada dos projetos de pesquisa *Impactos da pandemia Covid-19 no cotidiano de adolescentes brasileiros em situação de vulnerabilidade social* (CNPq); *Carros globais: uma pesquisa urbana transnacional sobre a economia informal de veículos (Europa, África e América do Sul)* (Fapesp/ANR); *Writing on violence: Statistics, ethnography, and research accessibility* (British Academy). E-mail: luanadiasmotta@ufscar.br.

LUIZ GUSTAVO SIMÃO é mestrando em Sociologia pela Universidade Federal de São Carlos (UFSCar) com apoio financeiro da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp, processo n. 2022/05814-5). Graduado em Ciências Sociais pela UFSCar. É pesquisador do *Núcleo de Pesquisas Urbanas – NaMargem/UFSCar* e faz parte da equipe brasileira do Projeto Temático Fapesp-ANR *Carros globais: uma pesquisa urbana transnacional sobre a economia informal de veículos (Europa, África e América do Sul)*. E-mail: luizpereira@estudante.ufscar.br.

DEBORAH FROMM é doutora em Antropologia Social pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) com estágio de pesquisa no exterior na Goldsmiths College, Universidade de Londres (2019). Mestre em Antropologia Social pela Unicamp com estágio de pesquisa no exterior no Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (Ciesas-DF/México, 2016). Formada, em 2013, no curso de Bacharelado em Ciências Sociais pela Universidade Federal de São Carlos (UFSCar). É pesquisadora do *Núcleo de Etnografias Urbanas* (NEU/Cebrap)

e faz parte da equipe brasileira do Projeto Temático Fapesp-ANR *Carros globais: uma pesquisa urbana transnacional sobre economia informal de veículos (Europa, África e América do Sul)*. E-mail: [deborahrfromm@gmail.com](mailto:deborahrfromm@gmail.com).

JULIANA ALCANTARA é mestranda em Sociologia pela Universidade de São Paulo (USP). É graduada em Ciências Sociais pela Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), pesquisadora do *Núcleo de Pesquisas Urbanas NaMargem* (UFSCar) e do *MTM: Mobilidades: Teorias, temas e métodos* (USP). Integra a equipe brasileira no projeto temático Fapesp-ANR *Carros globais: uma pesquisa urbana transnacional sobre a economia informal de veículos (Europa, África e América do Sul)*. E-mail: [julianaalcantara@usp.br](mailto:julianaalcantara@usp.br).



# The global value chain of second-hand cars and scraps

An ethnographic account of on-the-ground practices, labour and regulations in Ghana<sup>1</sup>

Corentin Cohen\*

<https://orcid.org/0000-0001-6954-9040>

## Introduction

This article uses ethnographic research in Ghana to analyse the articulations between new, second-hand and car scraps's market. It is part of a broader research on how value chains and the creation of markets shape new forms of political coalitions and social organisation.

The article articulates three contributions. The first relates to used cars, spare parts and scraps discussed in this issue. I question the idea that there is such an object as a “global car” that circulates easily between continents. In contrast to authors who tend to speak of a global market for second-hand cars (Clerides, 2005), or of second-hand cars exported to Africa as a global commodity (Chalfin, 2008; Brooks, 2011), I follow Callon's (2017) idea that what we call markets are actually unstable arrangements of trade relations and social processes that allow objects to circulate. Along the article I analyse the work of auctioneers, websites, intermediaries and insurance companies in the North American and European markets who engage indirectly with brokers, middlemen, mechanics and traders in Ghana to make these objects circulate.

\* University of Oxford, Oxford, Reino Unido.

1. The author is grateful to Barbara Abrahao and to the anonymous reviewers as their feedbacks were decisive in improving the article. He would also like to thank Sebastien Jacquot, the three editors of the issue and the participants of the political ethnography reading group at the University of Oxford for their comments on the draft.

Second, this connects with theoretical discussions about how prices are negotiated in different contexts and through specific interactions. In particular, I draw on the work of Boltanski and Esquerre (2017) and their analysis of the relationships between price and value. Along the article, I use these empirical data to show that even when cars circulate and sellers in the US or Europe and buyers in West Africa agree to trade, criteria which shapes the acceptability of the price and the value of the car are actually different. The value and price of a car or a waste is embedded in the West African market. It is shaped by deeply rooted and unique local practices. This explains why these goods are not viewed in the same way. It also explains why they do not generate the same economic benefits in Ghana. This contributes to our understanding of global value chains structured around devalued goods and materials that change status. To this regard I follow Greeson, Laser and Pyyhtinen (2020) who argue that the study of waste allows important insights to understand valuation. I hypothesise that, in the case of cars, scraps are key element of markets as they economically sustain production cycles. Paradoxically, North American and European wastes see their prices increase thanks to West African market. The transatlantic trade increases the price of wastes and avoid externalities that relate to the destruction of the good or to the cost of its dismantling. In a context of a highly financialized market, it also produce a small amount of money that may be generating entry to borrow money to buy another car.

My last contribution has to do with the emergence of a transatlantic industry of second-hand cars, wrecks and spare part since the 1980s and its current evolution. These trade arrangements are now fully embedded in North American and Ghanaian realities. To describe this transatlantic industry, I use Xiang's distinction between taxonomical and emergent scales. Xiang follows Delaney and Leitner (1997) and defines taxonomical scales as "the nested hierarchy of bounded spaces of differing size, such as the local, regional, national, and global" which is mostly vertical and "central to bureaucracy of the nation-state" (Xiang, 2013, p. 284), and here consists of global conventions on exports of wastes, Ghanaian laws and custom regulations. On the other hand, the emergent scale is "the scope of coordination and mobilization that arises from collective actions, which in turn generates new capacity for the actors" (*Idem*). In Ghana, this emergent scale was shaped by the interactions between cars and spare parts importers, their associations, workers of the informal sector such as mechanics, and politicians. The industry relies on existing legislation and its selective enforcement. Yet, it is challenged by the influence of car manufacturers who seek to create a new market thanks to taxonomical devices, and mostly of state and custom regulation.

Methodologically, the research uses global value chain analysis and governance as a method of investigation rather than a theory (Gibbon *et al.*, 2008), taking an ethno-



graphic approach. The data used for this article were collected during two fieldworks in Accra and its area (including Tema)<sup>2</sup>. I mostly observed a family of traders working in a market located on Accra's outskirts. This included observation of the working of the shop and the relationship between sellers and employees, and during my second trip, the observation of interactions between the sellers and clients sometimes accompanied by their mechanics, and of the shop owner with other spare parts sellers. In addition I draw on semi-direct interviews and informal discussions with mechanics, traders and shop owners, importers, executives of manufacturers companies, associations which regulate the trade, along with individuals working in law enforcement and Ghanaian institutions and the port of Tema. Other interviews explored the history of the neighbourhood, issues of urban planning and the role of segregation and nationalist discourses in the car and parts trade. The data presented here is drawn from my personal notes and fieldwork notebook. All data has been anonymised.

The first part of the paper introduces the trade of second-hand cars in Ghana and on-the-ground views towards it. I look at the way the goods from the European and North American market circulate and show that despite a common “price” that buyers in West Africa agree to pay to get cars and spare parts, what makes the value of cars for traders and customers is embedded in the local market. It has to do with car's *fixability* and the local *availability* of spare parts. This is why cars that are more attractive in North America can be less sought after. In the second part of the paper I hypothesize that although distinct from the North American market, the scraps and second-hand market in Ghana and West Africa sustains car industry and sales in rich counties. I show that it increases the price of cars and scraps with no user value, limited potential rentability and indirectly encourages the buying of other second-hand cars. In the third and fourth parts of the paper I look at two key features of the transatlantic trade of cars now threatened by the double game of the government: the existing practices of selective regulation and absence of technical standards, and the availability of highly skilled and cheap labour that renders viable many operations that would be impossible elsewhere.

### On-the-ground views towards cars as a source of wealth

Matthew is a second-hand car and engine seller in Accra. As we talk in front of his shop on this warm and humid day in October 2021, the neighbourhood is thriving

2. Both fieldworks have been supported by the Globalcar project funded by Fapesp in Brazil and ANR in France. The first in 2021 involved some observations and interviews both with Gabriel Feltran and alone. The second in 2022 involved observations alone and few interviews with John Moti Amoah.

with thousands of clients, mechanics and sellers who run through the main avenue and the black oily streets around it. Matthew is not worried about the shortage of electronic components and raw materials which is affecting the availability of cars all over the world. A few months before, the *Financial Times* reported that “with lead times of six to nine months, the semiconductor industry has not been able to scale up fast enough to meet this unexpected growth in automotive demand” (Miller, Keohane and Inagaki, 2021) and for this reason manufacturers found themselves dealing with shortages, which meant that North American, European or Brazilian consumers had to wait months to receive their vehicles, leading to a decrease in manufacturers’ profits. Of course, Matthew’s clients and his business operations have been affected by the two-digit inflation brought on by the covid-19 pandemic, Ghana’s indebtedness and the Russian invasion of Ukraine. But there is no issue of supply here. On the contrary, Matthew is quite optimistic and his view is that the market and reservoir of cars in the world is nearly unlimited. Cars are like wealth, he says in another discussion, and the second-hand car and spare part business is a thriving market. By the time I meet him again, nine months later, Matthew will have gone to Dubai three times. If necessary, Matthew envisions turning to countries which he regards as potential reservoirs of second-hand cars for more stock. On the other side of the Atlantic Ocean, Brazil and Mexico seem to have an untapped potential that Matthew would like to explore. Brazilian civil engineering companies have been working in Ghana for a while and have even built some of the highways of the city I use every day to meet him, adding another economic layer of complexity to a centuries-old relationship marked by slavery, circulation of people, ideas and cultures between the continents. But despite his optimism, Matthew knows that he does not have enough liquidity to engage in these long-term investments.

In 2017 there were more than 2 million cars in operation in Ghana, an increase “of 300% [over] 20 years” (Ayetor Quansah *et al.*, 2020 p. 2). Matthew’s views reflect the dynamics of a growing market: according to Ghana’s Driver and Vehicle Licensing Authority, between 2005 and 2016 more than 1 million cars were imported (Ackom, 2016). Out of the 90,000 to 100,000 cars sold in the country in 2021, my interviewees considered that more than 90% consisted of imported second-hand models. As with most of the cars Matthew buys, large numbers of cars imported to Ghana come from the US and Canada, sometimes through Dubai. Yet, does it mean that there is a global market for second-hand cars, and if so how what are the specificities of this market?

Most of my interviewees think of cars as a global commodity and object that concentrates and creates wealth, as an asset. Some rich Ghanaians even prefer to

hoard their wealth in the informal car trade as they can do it with real estate instead of depositing money at banks they don't trust. But there are different concurrent processes at stake regarding this object: some wealthy individuals I interviewed invest in importing cars. This can be to resell it and pocket the difference, but also to dismantle it and sell its spare parts. Another option is to loan these cars to aspiring Uber drivers who will pay for them by the day or week of use. This new form of investment has become popular over the last few years with the development of applications and platforms which provide mobility services. I have met many young graduates from Accra's middle class who pay a weekly or monthly rent to the owners of their cars. Some companies are also investing in this market and lease cars to the drivers who will then provide services to Uber. Yet, my interviewees' understating of what makes the value of cars and spare parts is shaped by Ghana's context. The first questions that car sellers and spare parts traders have asked when trying to understand my request to discuss their businesses regard existing markets and the kind of vehicles on the roads of France or Brazil. Is the driver's seat on the left or right? Are there Japanese brands and what are the most common models there? Are they diesel or unleaded fuel motors? These questions that try to gauge my potential as an intermediary or even a future business partner also reflect the dynamics of the market in which they operate.

Car's value is embedded in a specific context. What justify to pay a certain price for Mathew has nothing to do with criteria that are used in Europe or North America. For most clients I observed, the difference between brand new or second-hand is not particularly relevant, nor is the authenticity of parts. Instead, one of the key issues both for buyers and resellers is the local availability of spare parts and the fixability of cars which draw interest of buyers. As my interviewees' questions show, much of the demand is driven by the availability of spare parts, and the ability to rely on pre-existing stocks of cars for these. In Accra, car sellers and their clients do not consider genuineness or second-hand condition as an issue, an observation which also seems to be true of other traders on the continent<sup>3</sup>. All cars, even sometimes those sold and repaired by manufacturers, are reassembled and repaired with many different parts that come from the informal market. Informal sellers I interviewed in 2022 claim they regularly provide pieces for the formal market and official garages who look for parts unavailable through official distribution networks. A pick-up of a certain year can be assembled with pieces from other years, with both non-manufacturer and original parts, and it is a common practice to change chassis, motor and any second-hand and sometimes counterfeit copies of parts.

3. Correspondence with Sébastien Jacquot, October 2022, after his observations in Cameroon.

This means that car sellers also determine the value of second-hand cars and spare parts by taking into account the local frequency of the model. As in other African metropolises, most of the population cannot afford a fancy SUV or even to own personally a car (Diaz Olvera, Plat and Pochet, 2020), and turn to the second-hand market for economic reasons. Knowing that most cars in Ghana are Japanese brands (Toyota, Nissan, Honda, Mitsubishi and Suzuki) or Korean (Hyundai and Kia), car importers and parts dealers look for models and parts from these manufacturers. More specifically, most cars are Japanese brands but imported from North America. Experienced dealers and sellers know that models produced in Japan are similar, but sometimes do not use exactly the same parts as those from Canada and the USA, or do not have exactly the same types of clips and settings. As in other countries of the region (Beuving, 2015), the trade of cars in Ghana has been marked by periods of transformations and important variations of volumes. In the 1990s, European brands (mostly French and German) were challenged by imports of Japanese brands. In the mid 2000s trade of American branded cars shipped from ports of the East Coast such as Baltimore and Jacksonville intensified. Second-hand car sellers consider that their clients turn to certain models and brands because they know that they will be able to fix the car and easily find spare parts. This concern over *fixability* is also reflected in preference for cars that have fewer electronic and more mechanical components, especially those that are not locked because of their software. Cars with more electronics require very specialised workers and diagnostic tools that need to be kept up to date and sometimes borrowed from garages that are recognised as official resellers or are accredited by the manufacturer. Some mechanics can hack or disable systems, but this limits access to the car's functions.

The benefits generated by cars are defined by these conditions. Models and parts that are not in fashion in the US may have higher rentability in Ghana. For instance, one of the key features of certain Toyota or Nissan engines is that they can be relatively easily adapted to other models of cars of the same brand. This is why they are more looked for than the original pieces. This means that *availability*, *fixability* and *rarity* in a market already saturated by many existing and easily available pieces are key for the definition of retail prices that are not necessarily the same as those in North America or Europe. These categories shape the commercial strategies of most spare-part sellers. When buying spare parts of cars in Dubai – where no taxes are collected as price is generally under declared – Matthew balances his stock and selection between the pieces that are well-researched because of the existing stock of cars – his “best-sellers” which have a higher turnaround – and more expensive and less researched pieces. These pieces can remain in stock for a year but put him

in a position to negotiate higher margins when required by despairing and generally wealthier clients who have bought a rarer model.

In this context, the effective condition of spare parts is important but not key, as some parts are widely available and regularly changed. This also means that the *standard* of the piece, in the sense of fitting and being designed as adapted or adaptable to the car (or to various cars), can be more important than the *authenticity* of a piece (being a fake or a non-authorized copy of a manufacturer's) or it being of lower *quality*. Of course, some parts and origins are associated with ideas of quality. Pieces from Japanese and US car manufacturers, but also genuine parts produced by equipment manufacturers in Germany, have a reputation of quality, even if they are second-hand. Chinese parts, whether bodywork, brakes or windshield wipers, are seen as of lower quality, "unable to last", whether new or second-hand. Some resellers in Accra specialise in particular products and fields of activity, but these reputations reflect more a set of cost options for customers than a hierarchy of products. One of the few exceptions to the general lack of discrimination between brand new and second-hand parts and the lack of concern with quality regards tires. Most sellers and buyers seem to consider that buying imported retreated tires is not economically viable and more and more are turning to cheap or medium-range brand new tires.

A consequence of the workings of this market is that, as opposed to the situation in Latin America (Schuster, 2019; Zambon and Feltran, 2022), for our interviewees, the question of the origins of some of the cars that can be smuggled or stolen; or their status in relation to international conventions and prohibitions of exporting waste, is not regarded as an issue. Most cars imported in Ghana are registered and freed from duty legally. This is true of cars stolen in North America, as was the case for instance with a criminal network operating in Canada which used to export SUVs to Ghana and Nigeria (Baafi, 2015). The network has been shown to be structured around members of the Black Axe, a Nigerian confraternity that connects elites with members of lower social strata and street gangs (Cohen, 2021). These cars were exported from Canada with genuine documents provided by agents of the network in Toronto's state administration. The same applies to cars stolen in the South of France and exported with forged French documents. However, according to interviewees, because of the wide availability of all cars and the many challenges that have to be overcome, the illegal trade has no relevance and brings very few benefits<sup>4</sup>.

4. Interviews in Accra in 2021 and 2022.

## Scraps and “ghost cars” sustain production cycles

There are elements that suggest that despite its embeddedness, Ghana’s (and more broadly West Africa’s) market’s dynamics sustain the market of new and second-hand vehicles in North America and Europe. This is a missing dimension of most analyses which do not take this second-hand and foreign wrecks market into consideration and ignore this process. It seems key to understand the perpetuation of the automotive industry and would deserve more empirical and theoretical research.

Most of the vehicles imported to Ghana are shipped to West Africa as they do not satisfy European or North American safety, technical and environmental standards. As has been noted in the case of Japanese cars in Mozambique (Brooks, 2011), they are exported to Africa as regulation, technical controls, daily use and accidents have completely degraded the value of the cars. This is also true of wrecks and accidented cars which might not even be allowed to drive on North American and European roads and would only be sold as scrap metal. In the case of wrecks, many were removed from the manufacturer’s electronic databases and hence do not “exist” anymore, creating what can be called “ghost cars” which arrive in Africa without a technical register nor any data accessible to manufacturers, even when their chassis numbers are identified<sup>5</sup>.

The narrative that manufacturers’ executives put forward regarding the global circulation of these cars is that the new and second-hand markets of cars are completely disconnected. This substandard second-hand market is described as a threat to customers, emphasising the accidents and pollution these cars engender<sup>6</sup>. They insist that manufacturers and their garages have standardised practices which protect customers from defaults or risks arising from second-hand and non-original pieces and informal sectors’ practices. This narrative is supposed to explain the high costs of production and repair in their networks as compared to the local informal markets that exist in West Africa. Yet, exports to Ghana seems to fuel the first and second-hand markets in North America and Europe.

Many second-hand cars get a new life in West Africa. Scrapyards, insurance companies and individuals who export their vehicles and generate an income. This is done through the withdrawal of the object from the North American or European market and its export to other spaces where the goods can find a new utilitarian and economic value. The value chain that is understood as a mostly “Northern” one, and is looked upon as the step between production and buying of the car, in

5. Interview with official reseller and garage of different brands.

6. Interviews with retailer and distributors of global brands, September/October 2021 and August 2022.

fact integrates West Africa as part of its business model. This second-hand and de-regulated market in West Africa sustains the generation of profits from the market for brand new vehicles.

The existence of this value chain guarantees that insurance companies and individuals will be able to sell for a few thousands euros or dollars a car that was legally banned from North American and European roads and has completely lost its value. There are many reasons why a car may have lost its value: it may not be roadworthy, it may have failed technical controls required by law, it may have been involved in too many accidents, or it may simply not meet environmental standards. In all cases, this means that these goods are no longer tradable and that instead of the car being valued at zero euros or dollars because it cannot be used or sold on the North American and European markets, this trade generates an income. The income can be pocketed by the individual who sold the car, but it is most likely that those who benefit the most are scrapyards or intermediaries who have sufficient knowledge to send the cars abroad<sup>7</sup>. More research needs to be done on these actors. criteria they apply to define value of wastes seem to include mileage, second-hand value of the model, and if it is considered as altered or salvaged according to the insurance.

These profits may sustain the first and second-hand market in North America and Europe, as this sum is generally re-invested in the buying of a car, or serves as a levy to borrow money to buy one. This artificially lowers the price of the car. And it encourages some customers to regularly change the cars they bought brand new, increasing manufacturer's turnover as it sustain second hand and third hand markets. Together with government incentives in Europe to buy new, cleaner cars, this income is boosting sales by helping to integrate people with lower incomes. This process is taking place in a context where car manufacturers have also developed their own banks to facilitate access to credit and leasing solutions for their customers.

In this view, the Brazilian market where most cars are produced locally is much more comparable with the EU and North America than with West Africa. Brazil is a key automobile producer with a gigantic market similar to those of North America and Europe. Its legislation limits the import of second-hand cars, a situation that reflects the lobby and interests of local carmakers. Brazil exports very few brand-new cars, mostly to other countries in the region such as Argentina, Mexico and Colombia. The divide between Global North and South is not relevant here. This suggests a different analytical approach to the car's trade is needed. Ghana's position in this value chain should rather be compared to the position of Brazil's neighbours

7. See the ongoing researches of Deborah Fromm in Brazil and Luana Dias Motta in the United States.

such as Paraguay, Peru or Bolivia, where stolen or rebuffed second-hand cars can be legalised or enter a sub second-hand market.

The history of cars' value chain is only partially known. Value chains of the same good can have very different structures that reflect their histories (Freidberg, 2001) and in the case of cars, trade networks that have been shaped by colonisation and migration. Ghana has long imported cars from the UK and Germany. Since the 1970s its large diaspora in the US has also been exporting cars. On the other hand, cars in the neighbouring capitals of Abidjan or Lomé are shipped from the ports of Antwerp or Rotterdam. They are from different brands and also come from francophone countries such as Switzerland, Belgium and France. After 2002, the political crisis in Ivory Coast between led to a report of trade from the port of Abidjan to those of the region (Bidi, 2005). The existence of local industries and long-established networks of sellers, along with trade practices and expertise, contribute to challenging or reshuffling these flows. An example of this has been the buying of CFAO (*Compagnie Française de l'Afrique Occidentale*, renamed Corporation for Africa and Overseas) by Toyota in 2010. A former colonial French company that had long commercialised Ford model Ts in Africa (Bonin, 2008), CFAO has large network of distributors, but now relies on this century-old network to distribute cars produced by Japanese brands.

In this outlook, cars' price and value vary according to the actors who trade. The value chain takes many different directions and pathways (from the US or Canada to Dubai, or directly to West African countries), it can be connect directly online the American reseller to individuals importing cars to Ghana, go from insurance companies to brokers and then small buyers in US auctions, with intermediaries who work for wholesalers in Ghana, or sometimes pass through the hands of Benin or Togolese intermediaries to ship cars through the free ports of these countries before bringing them to Ghana by road. There are many different routes and possible segmentations.

In Ghana, most cars and spare parts arrive in the port of Tema near Accra, from where they sometimes directly head to the Ivory Coast or Burkina Faso. In the ports of Lomé and Cotonou in Togo and Benin, many cars are then exported to Nigeria and the rest of the region, Lomé being a hub for cars going to Niger (Beuving, 2006). Despite these similar situations, each country in the region has developed specific regulations which tend to regulate imports of second-hand cars depending on their age, model and spare parts, along with different fiscal regimes. This means that the importance of these chokepoints, "sites that constrict or 'choke' the flows of resources, information, and bodies upon which contemporary life depends" (Carse *et al.*, 2020, p. 2) is relational and contextual, and depends on the strategies of traders and importers.



In the following sections, I consider two key features of the embeddedness of the Ghanaian market that explain its uniqueness as an emergent scale and shape the price and value of objects. I focus on legislation and the political alliances that underpin it, and on the importance of labour costs and informal work. As I will show, this arrangement and emergent scale is unstable and appears to be threatened by a new coalition of actors.

### Legislations, institutions and the alliances that sustain the transatlantic industry

Like other countries of West Africa, the position of Ghana in the car value chain is one of an offshore space where wastes are outsourced. The car's value chain relies on the fact that Ghana has selective regulation and customs norms (Chalfin, 2008) which, as I will show, officials do not enforce or enforce selectively (Dewey and Di Carlo, 2022). Ghana is disconnected from global databases of spare parts and forms of management dominated by manufacturers, which in addition to technical operations that are prohibited elsewhere but legal in Ghana. This creates new possibilities and value for cars. It also guarantees important margins for traders. They work together with the state to organize this market.

The formation of the Ghanaian market and its separation from the global market is produced by an intense work of regulation. The Ghanaian State has a specific role in this organisation but this process relies on a stable alliance with importers of second-hand cars and resellers who were until recently interested in maintaining Ghana's position in the value chain. This alliance is in need of permanent maintenance as it is contested from the bottom and the top. The key actors of this alliance are hard to observe empirically. It was possible to access traders, second-hand market players who import hundreds of cars and street mechanics. But even with the support of brokers such as members of associations of sellers and importers, it is very hard to access importers and what most interviewees regard as the "big men" who benefit from and shape these relations. Research undertaken by Dany Franck Tiwa in Cotonou faced a similar challenge and difficulty in accessing the small group of licensed second-hand importers who are officially recognised and monetise their right to import to hundreds of smaller importers and traders<sup>8</sup>.

In contrast to the governments of Benin and Togo which have adopted strategies of free ports, the Ghanaian government imposes taxes on imported cars that aim at limiting import from these two countries and reinforcing the position of Tema. Even

8. It is noteworthy that the most important traders of cars in Benin are reported to be Lebanese, while this is not the case in Ghana. Correspondence with Dany Franck Tiwa in March 2022.

so, taxes only range from 5 to 10% of the price of the vehicles depending on the power of the engine and age. What determines the taxation is the national “Harmonized commodity good” framework that defines 87 categories and types of vehicles and their prices. Ghanaian customs also rely on a professional codebook produced by the US National Automobile Dealers Association (Nada) – *Suggested Retail Prices* – which corroborates the idea that manufacturers contribute to the definition of the second-hand market and indirectly set prices of exportation. For cars imported from Europe, customs rely on Eurotax’s and Autovista Group’s products<sup>9</sup>.

In principle customs should not use the auction prices as references, and the import of wrecks is prohibited both by national regulations and international conventions. Actually, various traders reported that customs do not check if spare parts are waste or functioning parts, and if cars should be regarded as wrecks or not providing they can be driven out of the port. Duty taxes on cars represent a decisive share of the state’s income which explains why it has an interest in perpetuating this trade despite its effects. According to importers and shippers, cars and spare parts account for between 20 and 30% of the total containers shipped at Tema’s port, which itself accounts for 60 to 70% of the tax raised by the state and its budget<sup>10</sup>. A customs officer reported that cars and spare parts represent 60% of the duties collected in Ghana. This explains the government’s selective enforcement of its regulation to avoid social tension and increase profit.

The application of the law is a delicate balance between the various parties who earn from this trade. On the one hand, associations of traders and importers, mostly informal businesses, need to ensure that cars in all shapes get into Ghana. These cars are sources of income, either to be repaired or dismantled and sold in pieces. This value chain structures a large and predominantly informal sector which would become a political issue if it were to be in crisis. Some of the importers and sellers of parts and cars are directly linked to and support Ghana’s main political force, the New Patriotic Party. They have organised lobbying capacities against Parliament and ministers’ attempt to strengthen regulation. Interviewees even claim that Ministers of Transport have already been sacked for trying to regulate the imports without sufficient negotiating with traders association. These associations and lobbies are said to act as vote brokers at election times. And indeed, the members of the associations and lobbies interviewed did not hide that they were members, or even that they were local barons of the political party in power, as part of their efforts to show that they were big men.

9. Interviews with customs officer and car importers, 2021-2022.

10. Online interview November 2022.

However, brand new car importers and manufacturers are also trying to create new markets for their products. As in Europe, they do this by developing technical standards (Klebaner and Ramírez Pérez, 2019). They want to lower tariffs on new cars, tighten regulation on imports, or even ban old cars and spare parts. Whether in interviews, in negotiations with the state<sup>11</sup> or in media, they use narratives on national industrialisation and the supposed benefits it will bring to the continent. Manufacturers highlight examples of countries such as South Africa or Egypt who have banned the import of second hand cars and have successfully developed a local industry. The African Association of Automotive Manufacturers (AAAM) established in 2015 is instrumental to this. It brings together the major players in the industry. This lobby has used the services of Deloitte's automotive team to set up forums, events, to influence local, African regional and European policies (Berthelot *et al.*, 2020). Its aim is to enable car makers to seize opportunities to “jump-start the industry” (Whitehouse, 2020), as “Africa has the potential to become the world's next automotive powerhouse” (AAAM, 2020). This is being done in partnership with global car manufacturers' associations (Venter, 2022) and with the support of the German government (Alade, 2021). Manufacturers are promising to address the lack of industrialization (Black, Makundi and McLennan, 2017), by setting up local assembly chains that will create jobs and new formal businesses around the car industry and services (Ewuzie, 2020). These efforts have been successful in many countries such as Kenya (Ayetor and Quansah, 2020) and Côte d'Ivoire, which has introduced restrictions to limit imports of cars older than ten years.

The AAAM and carmakers have also been successful in Ghana, where they have contributed to shape a new industrial policy with the support of the German GIZ and Deloitte. Thomas Schäfer head of Volkswagen Group South Africa and president of the AAAM declared that he approached Ghana's president on the occasion of a visit to Germany to talk “about getting the supportive policy right and about looking at second-hand car importation, which really kills off any opportunity to develop an automotive assembly industry” and then set up a team of experts to design and implement such a policy (Venter, 2020). In exchange for the ban, manufacturers are supposed to relocate their factories so that the cars can be “produced” – assembled – locally. On 30 April 2020 new laws introduced tax rebates for automotive manufacturers importing knocked-down kits and members of the Ghana Automotive Manufacturing Development Program (Ghana amends customs act, 2020). This is part of the “Ghana Automobile Development Policy” shaped by the AAAM that aims at creating an industrial hub, generating jobs, but also “To establish an asset-based

11. Interview August 2022.

vehicle financing scheme for locally manufactured vehicles to ensure affordability for vehicle buyers”<sup>12</sup>. It defines the basic requirement for Semi Knocked Down Kits and Completely Knocked Down Kits in terms of the number of lines and tools used, and states that the policy stabilised the “rate of 65% differentiation in favour of locally assembled vehicles under the Auto Programme to sufficiently differentiate tariffs for locally assembled vehicles from tariffs for imported vehicles”<sup>13</sup>. The same law that introduced the tax rebates also banned the import of cars older than 10 years and of wrecks. Although importers seemed to simply ignore this, it highlights the fragile equilibrium of the transatlantic trade and its arrangements. It also highlights what informants refer to as a “double game of the government”. It could derail the informal value chain and its alliance with importers and the second-hand sector.

In 2020, Volkswagen opened assembly lines near Tema to assemble about 5,000 cars per year. A local Volkswagen subsidiary imports CKD (completely knocked down) and semi-knocked down kits of five different car models, which are then assembled by a company that has been a licensed importer of the brand in Ghana since 2005 (Gillham, 2020). Volkswagen was soon followed by Toyota, and Renault-Nissan is about to open an assemblage line<sup>14</sup>.

### The central role of skilled cheap labour and informality

In addition to coalitions which manage the regulations of the market, the profit generated by cars in Ghana depends on the low costs of local labour and access to an highly skilled workforce. This combination allows for the tapping of new benefits and activities which could never have been undertaken in Europe or North America for both legal and financial reasons and allow the goods to get a new price. This means that the generation of profits is done in a very different way and happens in sometimes unexpected operations. This also means that this “informality” is in fact institutionalised.

Ghana’s second hand cars value chain is driven by importers and repairers, rather than by the producers of the goods, as in the case of new cars, or by the consumers, as in the case of textiles (Freidberg, 2001). For example, unlike in the US, where electric saws are used to cut engines out of cars, car wrecks arriving in Ghana can be dismantled by hand into as many parts as they contain over a period of weeks. This structures a market of spare parts that has no comparison, stocks and numbers of

12. Ghana Automotive Development Policy (GADP), Ministry of Trade and Industry, Republic of Ghana

13. Ghana Automotive Development Policy (GADP), Ministry of Trade and Industry, Republic of Ghana.

14. Interview with executive, Accra, 2022.

pieces that are unmatched and have been growing since the beginning of the trade in the 1970s. This stock is localised but unlisted, unstructured and not organised, each country of the region being a sort of warehouse (particularly Nigeria from which spare parts are exported to the region). This unlocks unlimited possibilities for the repair of cars, which sustains the work of thousands of highly professional mechanics who have no formal or legal existence but are partially aware of this catalogue and of the possibilities of this warehouse. Interviewee from a global brand of cars reported that one of the top global executives of this company could not believe he had found in the Kumasi market some pieces he had struggled to find for years in his country of origin<sup>15</sup>. He would not believe it was genuine until he brought it to the company's laboratory.

In this context, some repairs that would have been impossible or non-viable economically become financially appealing. For instance, a wreck of a Toyota Hilux 2010 that is considered as having structural damage and cannot be driven in the US can be bought for less than USD 10,000 and shipped to Ghana for a few thousand dollars including taxes. Once there, its bodywork and interior are completely reworked, along with some pieces changed for a maximum cost of USD 5000 with recent copies of bodywork imported legally from Taiwan or China. After 2-3 weeks of work by operatives paid 10 US dollars a day, the car can be sold and exported in the region as a used 2021 model for a price that can reach USD 30,000 or 40,000, easily making USD 10,000 in profit.<sup>16</sup> This is because chassis, motors and parts can be changed without constraints. This creates completely different cars and repairing services which cannot be compared to those in the EU or North America. Research in Brazil and ongoing work in the US highlight a similar situation with the cost of labour and rentability being a key parameter in the decision to withdraw certain spare parts or not<sup>17</sup>.

Such a business model relies on the low cost of labour and the large availability of both skilled and informal labour. For example, Mathew knows every model of engine in the Japanese brands he sells. He knows their peculiarities and differences for each year of production. Some car salesmen and engine dealers can tell the condition of an engine by hearing it running and do not need to examine it. Some mechanics know exactly how to dismantle a car and take out a part to adapt it to another model. Regarding the status of labour, many shops hire workers monthly but also rely on staff contracted for a week or a day, sometimes for a single task.

15. Interview, Accra, 2022.

16. Interviews and observations in Accra and Tema, 2022.

17. Mail correspondence with Luana Dias Motta, October 2022.

This includes polytechnic students and technical trainees along with apprentices and interns who can remain in sometimes unpaid positions for years, but become extremely competent. This can be for maintenance and heavy handling, but also for very qualified operations, such as changing engines or setting the electronics of a car. I have seen shops where a third or half of the staff are permanent and the rest are temporary. This also means that mechanics are key figures of the trade, they are like magicians as they decide of the spare part their client will buy. For this reason, they can ask for a share of what their clients. The services of the most skilled ones are in high demand, as they can do “miracles”.

Informality and the cost of work are also reflected in the way many traders operate and develop specific logistics. Some traders observed in Accra regularly travel to Dubai to buy spare parts or cars, but in a context in which financial capital is very expensive with an interest rate that can reach 20% in major banks, traders develop their own cooperative models with informal links of trusts. They sometimes co-invest with other Ghanaian sellers and borrow some money from relatives and “investors” in the business. When shipping the merchandise, they divide containers with other traders if they do not have enough capital to fill them<sup>18</sup>.

As customers have less money and are affected by inflation, business slows. This is leading traders and sellers to find new political and logistical solutions to increase their margins. They try to establish direct partnerships with sellers in the US, or to turn to the internet and auction sites to buy cars directly. On the internet, there are fewer intermediaries, but the main challenge is that buyers are not able to see the pieces and the cars beforehand, an issue they can compensate for by having someone they trust in North America or Europe. This means that depending on the cars and models, the regime of access to profits remains shaped by the questions of mobility, currency costs (which implies having an account or an intermediary to be able to operate in other countries) and challenges in obtaining a visa to do business in North America or Europe. In this outlook, Dubai is a hub that allows all circulations, not only of cars and parts which are re-routed to West Africa, but also of the traders and intermediaries who shop in this market, as they are allowed to travel to the city without a visa. Another way traders use to make up for their losses is to resort to nationalist discourses to exclude Nigerians and other cars and spare part sellers who compete with their businesses.

18. Observations and interviews, Accra, 2022.

## Conclusion

Second hand cars and spare parts do not circulate in a global market regulated by supply and demand: their prices and value to the user or seller remain embedded in different contexts. In West Africa, the fixability of the car and the availability of spare parts are key features that determine prices. Together with regulatory flexibility, limited technical standards and the existence of a highly skilled and cheap labour force, often described as informal, these specificities allow for more creativity, the use of different parts of cars and shape original forms of profit generation. My findings suggest that the re-evaluation of waste in North America and Europe in other contexts sustains the cycle of production and manufacturing of automobiles, or at least contributes to maintaining a market with a high turnover rate by compensating for price degradation. However, this transatlantic industry and Ghana's position in this global value chain is challenged by the double game of the government as manufacturers attempt to create a market for brand new cars.

## References

- AAAM, African Association of Automotive Manufacturers. (September 2020), "Africa Automotive Forum". *Deloitte*, [https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/za/Documents/za\\_AAAM-Africa-Automotive-Forum-2020-Summary.pdf](https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/za/Documents/za_AAAM-Africa-Automotive-Forum-2020-Summary.pdf).
- ACKOM, George. (01/11/2016), *Vehicle emission enforcement*. <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/21480/Vehicle%20Emission%20Enforcement%2C%20George%20Ackom%2C%20Driver%20and%20Vehicle%20Licensing%20Authority%2C%20Ghana.pdf?sequence=1>.
- ALADE, Benjamin (15/01/2021), "Germany deepens ties with Africa on automotive industry development". *The Guardian*, <https://guardian.ng/features/executive-motoring/germany-deepens-ties-with-africa-on-automotive-industry-development/>.
- AYETOR, G. K.; QUANSAH, David A. & ADJEI, Eunice A. (2020), "Towards zero vehicle emissions in Africa: A case study of Ghana". *Energy Policy*, 143: 111606.
- BAAFI, Nana Yaw. (21/12/2015), "Ghanaian shipper busted in Canada over stolen SUVs syndicate". *Modern Ghana*, <https://www.modernghana.com/news/663429/ghanaian-shipper-busted-in-canada-over-stolen-suvs-syndicate.html>.
- BERTHELOT, Pierre; GÉROUT, Guillaume; LÉPROPRE, Michel; D'ALLONNES, Tania & BOURHIS, Maureen. (2020), "EU trade and investment policy in Sub-Saharan Africa, Report, Activity 7A, Webinar n. 2: Developing the automotive industry in Africa – Opportunities for industrialisation, job creation and green growth of 14 December 2020". *Trade – European*

- Commission, [https://web.archive.org/web/20221009015521/https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2021/june/tradoc\\_159671.pdf](https://web.archive.org/web/20221009015521/https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2021/june/tradoc_159671.pdf).
- BEUVING, J. Joost. (2006), "Nigerien second-hand car traders in Cotonou: A sociocultural analysis of economic decision-making". *African Affairs (Lond)*, 105 (420): 353-373.
- BEUVING, J. Joost. (2015), "American cars in Cotonou: culture in African entrepreneurship and the making of a globalising trade". *The Journal Of Modern African Studies*, 53 (3): 317-338.
- BIDI, Jean Tape. (2005), "Impact de la crise ivoirienne sur les ports ouest-africains". *Outre-Terre*, 11 (2): 309-318.
- BLACK, A.; MAKUNDI, B. & MCLENNAN, T. (2017), "Africa's automotive industry: Potential and challenges", *African Development Bank*, Working Paper Series, 282, Abidjan, Côte d'Ivoire, [https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/WPS\\_No\\_282\\_Africa%E2%80%99s\\_Automotive\\_Industry\\_Potential\\_and\\_Challenges.pdf](https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/WPS_No_282_Africa%E2%80%99s_Automotive_Industry_Potential_and_Challenges.pdf).
- BOLTANSKI, Luc & ESQUERRE, Arnaud. (2017), *Enrichissement: Une critique de la marchandise*. Paris, Gallimard.
- BONIN, Hubert, (2008), *CEAO (1887-2007): la réinvention permanente de commerce outre-mer*. Paris, Publications de la SFHOM.
- BROOKS, Andrew, (2012), "Networks of power and corruption: the trade of Japanese used cars to Mozambique". *The Geographical Journal*, 178 (1): 80-92.
- CALLON, Michel (2017), *L'emprise des marchés. Comprendre leur fonctionnement pour pouvoir les changer*. Paris, La Découverte.
- CARSE, Ashley; MIDDLETON, Townsend; CONS, Jason *et al.* (2020), "Chokepoints: Anthropologies of the constricted contemporary". *Ethnos*: 1-11, <https://doi.org/10.1080/00141844.2019.1696862>.
- CHALFIN, Brenda. (2008), "Cars, the customs service, and sumptuary rule in neoliberal Ghan". *Comparative Studies in Society and History*, 50 (2): 424-453.
- CLERIDES, Sofronis. (2005), "Gains from trade in used goods: Evidence from the global market for automobiles". *Ideas Working Paper Series from REPEC*.
- COHEN, Corentin. (2021), "Nigerian confraternities to conquer the world?". *Les Etudes du Ceri*, 258 bis.
- DELANEY, David; LEITNER, Helga; AGNEW, John *et al.* (1997), "Political geography of scale". *Political Geography*, 16 (2): 93-185.
- DIAZ OLVERA, Lourdes; PLAT, Didier & POCHE, Pascal. (2020), "Accéder à l'automobile dans les villes d'Afrique subsaharienne: usages et usagers dakarois". *Flux*, 119-120 (1): 73-89.
- EWUZIE, Kelechi. (2 set. 2020), "Deloitte, AAAM push for enabling auto industry policy to drive economy, job creation". *Businessday*, <https://businessday.ng/news/article/deloitte-aaam-push-for-enabling-auto-industry-policy-to-drive-economy-job-creation/>.
- FREIDBERG, Susanne. (2001), "On the trail of the global green bean: methodological considerations in multi-site ethnography". *Global Networks*, 1 (4): 353-368.



- “GHANA AMENDS CUSTOMS ACT to provide incentives for the automobile industry”. (02/06/2020), *Tax News, EY US*, <https://taxnews.ey.com/news/2020-1447-ghana-amends-customs-act-to-provide-incentives-for-the-automobile-industry>.
- GILLHAM, Shaun. (07/08/2020), “Vw expands sub-Saharan Africa footprint with vehicle assembly in Ghana”. *The South African*, [www.thesouthafrican.com/motoring/volkswagen-vehicle-assembly-plant-opens-in-ghana-aaam/](http://www.thesouthafrican.com/motoring/volkswagen-vehicle-assembly-plant-opens-in-ghana-aaam/).
- GREESON, Emma; LASER, Stephan & PYYHTINEN, Olli. (2020), “Dis/Assembling value: Lessons from waste valuation practices”. *Valuation Studies*, 7 (2): 151-166
- KLEBANER, Samuel & RAMÍREZ PÉREZ, Sigfrido M. (2019) “Managing technical changes from the scales of legal regulation: German clean cars against the European pollutant emissions regulations in the 1980s”. *Management & Organizational History*, 14 (4): 442-468.
- MILLER, Joe; KEOHANE, David & INAGAKI, Kana. “Car manufacturing hit by global semiconductor shortage”. (08/01/2021), *Financial Times*, Tokyo, [www.ft.com/content/e264fd41-7ee9-4fba-be3c-21446298efd9](http://www.ft.com/content/e264fd41-7ee9-4fba-be3c-21446298efd9).
- SCHUSTER, Caroline E. (2019), “The Bottlenecks of Free Trade: Paraguay’s Mau Cars and Contraband Markets in the Triple Frontier”. *The Journal of Latin American and Caribbean Anthropology*, 24 (2): 498-517.
- VENTER, Irma (10/04/2020), “An African automotive industry is starting to emerge”. *Engineering News*, <https://web.archive.org/web/20230220000854/https://www.engineeringnews.co.za/article/an-african-automotive-industry-is-starting-to-emerge-2020-04-10>.
- VENTER, Irma. (17/02/2022), “Twelve associations sign MoU to develop African auto industry”. *Engineering News*, <https://www.engineeringnews.co.za/article/twelve-associations-sign-mou-to-develop-african-auto-industry-2022-02-17>.
- XIANG, Biao. (2013), “Multi-scalar ethnography: An approach for critical engagement with migration and social change”. *Ethnography*, 14 (3): 282-299.
- WHITEHOUSE, David (31/07/2020), “Nigeria must jump start automotive strategy, says Volkswagen”. *The Africa Report*, <https://www.theafricareport.com/35716/nigeria-must-jump-start-automotive-strategy-says-volkswagen/>.
- ZAMBON, Gregorio & FELTRAN Gabriel. (2022), “Crime, violence and inequality in Sao Paulo”. In: FELTRAN, Gabriel de Santis. (ed.). (2022), *Stolen cars: A journey through São Paulo’s urban conflict*. Nova Jersey, John Wiley & Sons.

### **Abstract**

*The global value chain of second-hand cars and scraps: an ethnographic account of on-the-ground practices, labour and regulations in Ghana*

The article draws on ethnographic observations of second-hand car and spare-parts traders in Ghana to analyse how these goods are traded over continents and how the value of a car is shaped by grounded practices and categories that I describe. The position of Ghana in this global value chain relies on regulations forged by the alliance between politicians, traders and mechanics of the informal sector, now challenged by manufacturers who promise to contribute to the country's industrialisation; and the availability of skilled and cheap labour. This renders viable operations impossible elsewhere. I hypothesise that as these wastes are revalued in West Africa, they sustain the production cycle and automotive industry in rich countries.

Keywords: Value chain; Car; Embeddedness; Regulation; Ghana.

### **Resumo**

*A cadeia de valor global de carros usados e sucatas: um relato etnográfico de práticas locais, trabalho e regulamentações em Gana*

O artigo se baseia em observações etnográficas de comerciantes de carros usados e peças de reposição em Gana para analisar como essas mercadorias são comercializadas nos continentes e como o valor de um carro é moldado por práticas e categorias que descrevo. A posição de Gana nesta cadeia de valor depende das regulamentações forjadas pela aliança entre políticos, comerciantes e mecânicos do setor informal, agora desafiados pelos fabricantes que prometem contribuir para a industrialização do país; e a disponibilidade de mão de obra qualificada e barata. Isso torna viáveis operações impossíveis em outros lugares. Eu suponho que, à medida que estes carros são reavaliados na África Ocidental, eles sustentam o ciclo de produção e a indústria automotiva nos países ricos.

Palavras-chave: Cadeia de valor; Carro; Incorporação; Regulamentação; Gana.

Texto recebido em 10/11/2022 e aprovado em 31/01/2023.

DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2023.204354

CORENTIN COHEN is research fellow, Department of Politics and International Relations, University of Oxford, and Junior Research Fellow, St Peter's College. E-mail: corentin.cohen@politics.ox.ac.uk.



# From the scrapyard to the ELV center

## When the old car becomes a global resource<sup>1</sup>

Sébastien Jacquot\*

<http://orcid.org/0000-0003-1133-4893>

Marie Morelle\*\*

<http://orcid.org/0000-0002-9349-1165>

### Introduction

On 7 October 2021, we finally arrive at the scrapyard we were looking for. It is located on the outskirts of the Greater Paris area, facing fields and logistics zones. The drivers are working-class men and are often of foreign origin. They arrive by car, enter the scrapyard, get out from it to grab their toolboxes from their trunks and then get back inside.

Our first attempt to speak with the scrapyard boss fails. We make various hypotheses about practices that might be used in the scrapyard, which might explain his distrust of us... in a context where the presence of the junkyard arouses negative reactions from the municipality. Scrapyards are still perceived through stereotypes, often fostered by cinematographic representations (for example, *Max and the junkmen*<sup>2</sup>), which present them as underworld places where stolen vehicles are stolen and money is laundered. Our investigations will encourage us to go beyond these initial impressions and to consider the place of scrapyards within the global economies of ELV waste recycling.

\* Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris, França.

\*\* Université Lumière Lyon 2, Lyon, França.

1. This article rely on a research program, *Global Car*, funded by the Agence Nationale de la Recherche (France) and Fapesp.
2. French film (*Max et les ferrailleurs*) by Claude Sautet from 1971 which evokes the world of scrap metal and its crossroads with illegality.

We were beginning to trace the trail of car parts, after conducting for several years an ethnography of street mechanics. Indeed, some mechanics explained to us that they used second-hand parts that they extracted from vehicles discarded in scrapyards. Street mechanics is an informal activity conducted in former industrial wastelands undergoing conversion or in the car parks of social housing areas (Collectif Rosa Bonheur, 2017 and 2019; Ndiaye, Mamou and Deboulet, 2019; Jacquot and Morelle, 2019). These workers operate in a situation of precarity, sometimes discouraged from working in the formal sector in which they are often exploited. These mechanics respond to a need expressed by working class populations to have their second-hand vehicles repaired at low costs (Jacquot and Morelle, 2020), giving rise to popular service centralities (Rosa Bonheur, 2019). Thus, our investigation of the scrapyard industry was intended to broaden our study to that of work in popular economies in a post-industrial context, through the study of the economics of second-hand cars, parts and end-of-life vehicles. The advent of the consumerism to the ecological transition, in a context of climate change, is accompanied by a change in the representations, uses and legitimacy of the automobile (Aguilera and Cacciari, 2020).

Firstly, the car is becoming a marker of social difficulties in working-class and suburban areas. Low income households are heavily dependent on their vehicle (Demoli, Sorin and Villaereal, 2020), which requires more and more repairs as it gets older, and therefore becomes increasingly expensive to run over time (Doulet, 2018).

Car production and mobility-related urban planning are also changing in the name of the ecological transition (Bannister, 2011; Godillon and Lesteven, 2020). The ban on the sale of new combustion engine cars is planned for 2035 at the European Union level (approved on 8 June 2022 in Parliament), in favour of the electric car. Restrictions on the circulation of vehicles considered to be the most polluting are being implemented in several cities, and is combined with the implementation of low emission zone (LEZ)<sup>3</sup>. More broadly, car-related public policies have changed in Europe (Newman, Kosonen and Kenworthy, 2016), and include policies prohibiting the circulation of cars in cities (Deleuil, Barbey and Sintès, 2017). At the same time, in countries of the South, imports of polluting vehicles can be the object of regulation.

The promotion of circular economy in the name of environmental preservation also affects the management of automotive waste and of scrapyards. For a long time, this industrial activity remained confined to the outskirts of urban areas, and often involved informal activities.

3. Laws of 7 August 2015 on the energy transition for green growth, of 24 December 2019 on the orientation of mobility, and of 22 August 2021 on combating climate change and strengthening resilience.

A first question concerns the regulation of the treatment of end-of-life vehicles, examined from the perspective of public and ecological policies, and justified by the fight against informality and the environmental risks it generates. Scrapyards are now referred to as ELV centres (end-of-life vehicle centres). Industrial groups are also interested in the sources of recycled materials that end-of-life vehicles represent, in line with principles of circular economy, promoted as an economic model (Eude, 2019). These groups aim to transform waste into secondary raw material through material recycling (Lupton, 2018) in a context of competition for access to resources (Léchevin, 2014). Starting with scrapyards, there has in recent years been an attempt by capitalist interest groups to take control of an activity that has historically been situated at the borders of the formal economy, as a manifestation of a recycling economy (Cirelli and Florin, 2015). This shift has occurred in the name of a green economy, and supposedly with a view to reconciling growth and environmental protection (Bourdin and Maillefert, 2020). We study the socio-economic and political dimensions of ELVs when they are (re)converted into parts, materials or waste (Garcier, Rocher and Verdeil, 2017). Does this tendency constitute a dilution of artisanal and partially informal activities into capitalist and highly technical mechanisms, justified by circular economy objectives? We note an emergence of conflicts around the appropriation of ELVs, recognized as a resource by various actors with asymmetrical positions, as in other conflicts around other types of waste throughout the world (Cavé, 2015), an issue investigated in the the field of waste studies (Gille and Lepawsky, 2022).

A second issue concerns the scale at which this automotive recycling activity is structured. For a long time, the automotive industry was considered at a French national scale. The relocation, in the last decades of the 20<sup>th</sup> century, of parts of the production (Doulet, 2018) was aimed both at moving closer to emerging markets and at reducing production costs, which resulted in the globalization of the automotive industry (Sturgeon, Memedovic, Van Biesenbroeck and Gereffi, 2009). With this globalization of production, at what scales is the treatment of used vehicles, and of the parts and materials extracted therefrom structured? They also circulate on a global scale, between European and African ports (Kablan, 2010; Rosenfeld, 2018), or even between countries in the South (Tastevin, 2015). Globalization is one of the ways in which used vehicles or auto parts are put back on the market, which is challenged by national regulations and the desire to promote short supply chains in the framework of a circular economy. Thus, our study focuses on the intersection between the informal and/or micro-entrepreneurial rationales of transnational circulation and the national restructuring aimed at creating regulated waste markets. We have chosen to start this article with the analysis of regulatory policies in order

to identify what they do not cover. Examining transnational flows of vehicles and parts also raises questions concerning the future of urban informality in the context of reconfigurations and regulations.

We conducted observations in several scrapyards in the Greater Paris area and in France. In 2022, we also conducted interviews with actors in the sector of ELV recovery (scrapyard managers, representatives of public and trade union institutions, freight forwarders involved in the export of used vehicles). In the first section of this article, we focus on the bringing up to standards of scrapyards, which have now become ELV centers, and which are part of the broader field of waste treatment. In the second section we will study scrapyards from the perspective of a political economy of waste. This will lead us to examine the discrepancies between the local, national and European rationales underpinning their management.

### From the scrapyards to the ELV center

France was one of the world's leading producers and consumers of cars during the 20th century. However, cars are consumer goods with a rather short lifespan, a lifespan made even shorter by strategies of planned obsolescence. In the 1950s, it was estimated that 150,000 to 200,000 vehicles were scrapped each year (*Le Monde*, 11/01/1955), and about 700,000 twenty years later (*Le Monde*, 03/11/1970). According to Ademes (2021), 1.6 million end-of-life vehicles were collected and processed in 2019, in addition to vehicles exported or coming from informal channels. Historically, these cars were collected by scrap dealers. These junkyards have become ELV centers, due to the industrialization of the process and reinforced public regulations at the French and European levels.

#### **Scrapyards and shredders: recycling auto parts and materials**

The origin of scrapyards lies, first of all, in the recovery of scrap metal and other materials: “the trade was created by recovering metals; the specificity of cars, since their invention, is that they are made of 75% metal, whether ferrous or non-ferrous” (national professional institution, 2022). This activity coexists with the sale of parts: “At the time, in this business, we recovered cars to dismantle them, to extract materials, and we sold scrap metal, copper; as for parts [...] it has always existed [...] in the 70's, my father used to go to flea markets; he sold Citroen DS bumpers” (scrapyard, Great Paris, 2022). As an actor in the sector points out, “we had an old adage that said that a car is like a pig: everything is good...” (national professional institution, 2022).

Thus, vehicles in scrapyards also constitute sources of car parts, intended for use by mechanics or private individuals, sold in stores or, nowadays, on the Internet, and possibly in free access. Local residents, often in working-class neighborhoods, go to scrapyards to repair their old cars at a lower cost. The manager of a scrapyard in the Great Paris area talks about the vehicles in question: “people don’t have much money... we’re not talking about big cars... they are cars like Clio 4... C3... a... small cars in fact... that all people use... so it’s true that there’s too much demand for parts... because people only have access to that... in their area” (scrapyard, Great Paris, 2022). These two activities (metal recovery and auto part sales) will gradually separate, due to the industrialization of metal recovery, which requires heavy investments. Once all the parts are dismantled from a vehicle, the remains are crushed in a press, but the scrap metal thus produced remains mixed with non-ferrous metals, making it difficult to use. The processing of car wrecks was industrialized in the 1960s with the development of shredders by the United States. In 1966, the CFF (Compagnie Française de la Ferraille) installed the first shredder in Athis Mons (in the Paris region), which helped to better meet the needs of the steel industry. These shredders crush car wrecks from which the engine, the seats and the tank have been removed.

Thus, scrapyards operate upstream of the process of scrap metal production; they collect ELVs and deliver them to shredders, which can shred several tens of thousands or even hundreds of thousands of dismantled car wrecks per year. The profitability of these operations is determined by the highly fluctuating prices of materials on the international markets.

A double movement is at work: thousands of scrap yards are scattered across the country; the operators collect vehicles located in their area, and make a living by reselling the parts or materials extracted from vehicles. The number of scrap yards has tended to decrease recently (in 2019 there were 1,635 approved ELV centers – Ademe, 2021, compared to an estimated 2,500 approved and non-approved centers at the beginning of 2000 – Ademe, 2003). There is great disparity between scrap yards. Some diversify their income by buying and reselling used vehicles, or by collecting other waste materials; others earn significant incomes from the recovery and resale of car parts.

The dozens of scrap yards operating in each French *département* supply a smaller number of shredders (59 approved shredders in 2019), which belong to large groups that specialize in waste processing and recycling. The French leader in this sector, namely the Derichebourg group, is an offshoot of the CFF created in 1956 for metal recovery.

These groups are therefore supplied by ELV centers on the basis of international prices. However, this system does not only work vertically. Some ELV centers send

dismantled car wrecks to neighbouring countries, such as Belgium, where scrap prices are higher than in France. Others process car wrecks further in order to sell the materials recovered at a higher price. In the past “everyone left us alone, and we each did our own thing”; (national professional institution, 2022) but new environmental regulations are transforming the ELV processing industry.

#### **Are scrap yards a solution or a problem?**

The automobile industry produces waste that accumulates and gradually becomes a public problem. A 1969 article in *Le Monde*, entitled “Cars are harder to destroy than to build” (Jean Benoit, 05/08/1969), mentioned the existence of “car cemeteries”. Scrapyards for recovery purposes (of parts and especially scrap metal) emerged in the inter-war period (for example in Niort in 1932). The advent of the mass production of automobiles in the second half of the 20th century led to the mass use of cars. Some emblematic “casses” or scrapyards were founded in the 1960s, such as Casse Auto in 1969 in the Paris region, or Dogimont in Fléac in 1964. They organized themselves in the 1960s with the creation of the “wreckers” section of the *Chambre Syndicale de la Construction et Réparation Automobile* (which became the *Conseil National des Professions de l’Automobile*, in 1990 and then *Mobilians* in 2022). They both wished to distinguish themselves from operations that modified and sold stolen vehicles, and to obtain support for their activity (their bosses demanded a control of vehicles in circulation in order to recover them before they become total wrecks). The issue of end-of-life vehicles became a public problem in the 1970s, initially from the point of view of the impact on the landscape. Governments then started considering scrapyards as a solution to the problem of abandoned vehicles.

On the other hand, from the emergence of the environmental question from the 1970s onwards led to the implementation of more restrictive regulations and standards, resulting in an in-depth transformation of the activity, from the mid-1990s onwards. “Awareness in France isn’t that old; [...] we could dump everything, oils... wash water in the ditch; nobody said anything; people used to... they drained engine oil and ditched everything on the ground; it was not a problem; until the 90s; then the environment, France became aware, and Europe, [...] cars were put under the spotlight of scrutiny” (national public institution, 2022). The environmental issue was reflected in two dimensions: respect for the environment in the exercise of activities (recovery of waste water) and performance in terms of reusing parts, recycling materials and recovering waste (with objectives expressed as a percentage of the vehicle’s weight). The demolisher branch of the National Council of Automotive Professions (CNPA) anticipated European regulations by setting up an



“ELV treatment” certification in 1995, with depollution, recycling and traceability objectives. This was the beginning of the transformation of scrap yards into ELV centers (end-of-life vehicles centers).

Finally, the successive stages of regulation revealed the informal or even illegal dimensions of certain scrapyards. Some are thought to not be up to standards, due to a lack of investment, which raises the question of controls and of the authorization process: “there are still companies that got the authorization, and sometimes we wonder how, to be very honest with you...” (national public institution, 2022). The institutions involved in their regulation consider that the smaller operations will not be able to make the investments required to achieve environmental objectives. “To do this kind of work [to bring the scrap yard up to standards], it must cost a minimum of 200 to 300000 €... these are colossal amounts... and the small ELV centers that have been around for decades don’t have the means” (scrapyard, Great Paris, 2022). Here it is not so much the historical suspicion that car wreckers had relations with dubious and illegal activities that is at work, but rather their reputation as polluters. These discourses also show the process of informalization that can result from these regulations.

The informal dimension is also related to what happens to illegally recovered vehicles. In many cities, posters are displayed on traffic lights’ poles by auto wreckers offering to collect old vehicles free of charge, so as to recover the parts or car carcasses to resell them directly for scrap, or to resell the vehicle once repaired. Yet, legal ELV centres are the only ones authorized to issue certificates of destruction. Thus calling onto an informal car wrecker to dispose of a car exposes its owner to the risk of remaining responsible for a car that might still be in circulation. Thus, two issues remained to be resolved: “in order, we had to get rid of the illegal sector, and then effectively tackle the legal operators that did not respect the regulations” (manufacturer’s network, 2022).

### **Bringing ELV centers up to standard**

The institutionalization of ELV centers is motivated by the issue of automotive waste disposal, giving rise to the European directive of September 18, 2000, known as the “ELV directive”, which was then transposed into each national legislation<sup>4</sup>. This directive sets out several principles, including the absence of any costs for the owner other than that related to towing his vehicle to an approved treatment cen-

4. For France: decree n. 2003-727 of 1 August 2003 on the construction of vehicles and the elimination of end-of-life vehicles; order of 15 March 2005; decree n. 2011-153 of 4 February 2011.

ter (in order to improve the sourcing of the ELV), the obligation to depollute, and the eco-design of the vehicles. Above all, the directive sets targets for reuse (using parts taken from the vehicle), recycling (tires, scrap metal, non-ferrous metals...) and recovery of 85% of the average weight of ELVs by 2006, and 95% by 2015. ELV centers are subject to approval procedures and must comply with the obligations of depollution and recycling.

These ELV centers set up several types of operation as part of car processing: depollution (removal of oils, cooling liquids), dismantling of parts and car body components for reuse, dismantling of various materials for recycling, deregistration of the vehicle from the National Registration Database. Following these operations, the scrap vehicle is sent to a specialized center, to be shredded and crushed, before further sorting of materials can be carried out, such as separating ferrous metals, aluminum, copper, foams for recycling or incineration for energy production).

The scrapyard is thus the starting point for the physical and economic processing of ELVs, involving a diversity of flows and actors. These operations give rise to economic transactions: parts are resold for car repair, and what remains of the car wrecks is sold by weight. The Ademe (French Agency for Ecological Transition) is in charge of monitoring the performance of the ELV sector and of “assessing the economic stability of the ELV sector”. Indeed, ELV centers are responsible for the processing of vehicles, and are remunerated through the sale of parts and materials. Thus, while the justifications are environmental, the challenge is to develop a recycling and recovery sector for automotive waste. Recycling and recovery requirements represent economic opportunities.

#### **The management of automotive waste through the lens of producer responsibility?**

The management of end-of-life vehicles is part of the broader context of implementation of waste management. It follows the dual principle of “extended producer responsibility” (EPR), i.e., management that goes beyond public actors to involve producers (Durand and Braconnier, 2021), and the development of circular economy. Circular economy is supposed to encourage the reuse of goods and materials, promoted in France by the 2015 law “on the energy transition for green growth” (Eude, 2019) and the Agec law of February 10, 2020. EPR sectors go beyond the polluter-pays principle according to which the producer is responsible for the end-of-life of products placed on the market (Micheaux and Aggeri, 2019). In France, eco-organizations have been set up to act on behalf of producers (who pay contributions to them). Specific eco-organizations already collect waste from ELV centers, including used tires since 2004, batteries since 2009 and oils since 2022.

Until now, the treatment of end-of-life vehicles has been based on a different principle, and has functioned without an eco-organization. It is the ELV centers, independent of the manufacturers, that collect the vehicles. However, the Agec law provides for greater involvement of producers, as in other EPR sectors, either through the creation of an eco-organization or through individual systems for each manufacturer.

According to the actors we interviewed, the competition between car manufacturers is leading them to favor an individual system, which will involve the setting up by manufacturers of specific networks for the collection of end-of-life cars of their own brand. The scrapyards managers we interviewed fear that they will lose their autonomy, as manufacturers might be able to impose the ELV centers they will work with. The unions that represent them are also opposed to this transformation of the sector. For example, the Mobilians Recyclers branch published a white paper in March 2022 calling for ELV centers to remain independent of the eco-organization which would have a technical and financial role (compensating for any deficits in waste processing) without an operational role (i.e., vehicle collection). What emerges from the interviews conducted in 2022 with representatives of the professional groups other than manufacturers is that there is no need for this reform, because “the sector lives on its own; it remains, for the most part, autonomous” (national public institution, 2022). To date (end of 2022), negotiations are continuing on a national and European scale between the various stakeholders (public authorities, recyclers’ unions and the automotive industry).

This reform project also reveals issues concerning the management of end-of-life vehicles.

### A political economy of car waste

The scrapyard is not the end of the journey for end-of-life vehicles, but the starting point of many recovery modalities, leading to flows of materials and parts, at various scales. Automotive waste is approached as a resource (Cavé, 2016). It fosters the objective of establishing a circular economy, involving various categories of actors: ELV centers, but also large recycling groups with large treatment capacities, insurance companies, and finally car manufacturers. We consider that a political economy of automobile waste is at play, and is leading to competition between actors for the legal or informal monopolization of these resources, both upstream (via the collection of vehicles, described as “sourcing”) and downstream for the parts and materials. This political economy of waste develops at various scales, from local supply chains to transnational chains.

### Collecting the vehicles

The challenge for each scrapyards is therefore to recover enough vehicles, and therefore parts and materials.

Overall, public policies play a role in the evolution of the volume of cars that go to scrap, by defining obsolescence criteria, by the introduction of technical inspections in 1992, and the “scrapage bonuses” (primes à la casse), which have become “conversion bonuses” (primes à la conversion) for the replacement of an internal combustion engine vehicle with an electric vehicle. Finally, the implementation of low emission zones<sup>5</sup> in several areas of mainland France also promotes the renewal of the vehicles in use.

Approved ELV centers have a monopoly on the recovery of end-of-life vehicles (art. R543-156 of the Environmental Code), but this does not guarantee that all vehicles reach them. Informal operators still collect end-of-life vehicles in working-class neighborhoods, and sometimes resell or export those vehicles. Above all, the administrative data seem to indicate that an important number of ELVs do not reach ELV centers. Many actors underline a discrepancy between the number of vehicles recovered by ELV centers and the expected volume: “Logically, if we put 1.8 million or 2 million cars in circulation, there should be a minimum of 1.8 million end-of-life cars... And yet, that we collect only 1.1 million. So where is the difference... that’s our problem. Historically, we thought that it was a lot of ELV centers [...] and now that we are very well informed about this problem of the Antwerp platform, we think that the largest volume goes there [...]” (national professional association, 2022). In other countries, such as Germany, the difference between the theoretical volume and the volume recovered is even higher. Thus, the gap of several hundred thousands between the number of cars put on the market and the number of cars reaching ELV centers shows that a large quantity of car wrecks are processed outside the legal channels.

The vehicles that reach ELV centers come from different sources: private individuals (43.6% of the ELVs processed by approved ELV centres in 2019 according to Ademe, 2021), dealers and professionals from manufacturers’ networks (16.3%), insurance companies and mutual insurance companies (14%), garages and other mechanics (13.7%), and impound facilities (8.5%).

The data does not integrate the fact that many vehicles that theoretically arrive in scrapyards are sold for export. They represent a legal and formal source of the international circulation of used cars. A significant percentage of vehicles is supplied

5. In french: zone à faibles émissions.

by insurance companies (14% of vehicles) that contract with specific ELV centers. These damaged vehicles are important for ELV centers. They are more recent and have more economic value than those at the end of their life, either because the parts collected better correspond to the needs of the market, or because they can be resold afterwards or for repair. However, vehicles must be appraised by the insurance company. Two notions determine the value of the vehicle: the technical reparability (a burned car is not repairable) and the economic reparability (the cost of repairs exceeds the value of the vehicle, given its age). However, a car that cannot be repaired economically in France may be repaired in countries with lower labor costs. Insurers resell certain batches of damaged vehicles to buyers in Eastern Europe, which also causes frustration among scrapyard managers: “I paid for the transport... I’m bringing it back here... I’m going to keep it in the state it is... So, three months later, they put it out to tender; another person comes from Poland, takes the vehicle, loads it and leaves” (scrapyard, Great Paris, 2022). ELV centers that acquire insurance vehicles can also resell them to buyers in Eastern Europe: “they go to Eastern countries because labor is cheaper, parts are cheaper, and the cars become repairable in Poland when they are not in France” (scrapyard, Great Paris, 2022). This leads to new flows, feeding the second-hand market in those countries.

ELV centers do not manage to absorb all ELVs, some of which also feed informal and export channels. In addition to this first observation, there is a development of intermediaries linked to manufacturers, seeking to establish networks of ELV centers.

#### **Towards networks controlling vehicle flows?**

The distribution of vehicle acquisition methods varies according to the wreckers. In some cases, ELV centers become dependent on certain actors that supply them with ELVs, with the risk of finding themselves in a subcontracting relationship.

This is particularly true for insurance companies and mutual insurance companies, which sign contracts with ELV centers for a specific geographical area. These ELV centers then undertake to collect the damaged vehicles, immobilize them for the time of the expertise, and acquire them at the price defined by the expert (unless the insurance company sells it via a call for tenders). According to an ELV center manager, this leads to an asymmetry because the expert report can lead to an overvaluation of the vehicle, which the ELV center cannot refuse for fear of losing the contract. However, this relationship with insurance companies remains essential. Indeed, the latter provide with more recent vehicles than those usually left in scrapyards by private individuals, which enables scrapyard operators to offer and sell more expensive parts or vehicles, making the trade more attractive. Thus, “in general, the

ELV centers that are under contract with these mutual insurers do not really want to leave them... they do everything to stay with them, because they are, actually, very interesting contracts” (manufacturer’s network, 2022).

Car manufacturers play a growing role in “sourcing”, i.e. identifying used vehicles and sending them to partner ELV centers. As Indra’s director Loïc Bey-Rozet puts it, “Today, as in the past, the lifeblood is the supply of vehicles” (*Recycling Magazine*, 9/10/2021), as it is the prime source of recycled materials and parts.

Since 2011, manufacturers are required to establish a network of ELV centers responsible for recovering end-of-life vehicles, including from their dealership network<sup>6</sup>. Four networks have been approved by the public authorities: Tracauto (for BMW, Mercedes, Volkswagen etc.), Galloo France (for Ford, Suzuki, Hyundai, PSA and then Stellantis), Eco-VHU (PSA and then Stellantis, Opel), and Indra (Renault and Kia). Eco-VHU was founded by Derichebourg, and Galloo is a Belgian group that has created a specific structure for the supply of ELVs (Valorauto). Indra was created in 1985 with the objective of supplying car dismantlers with vehicles, through agreements with manufacturers. Indra then came under the control of Renault and Suez in 2008.

These networks of ELV centers, whose main suppliers were initially manufacturers’ dealership networks (which collect end-of-life vehicles from their customers when they buy new vehicles), are diversifying their supply sources. They enter into contracts with insurance companies and mutual insurance companies and also with private individuals to report their vehicles, in order to direct them to the network’s scrapyards.

Thus, these networks are increasingly positioning themselves as intermediaries between end-of-life vehicle owners and scrapyards. The latter must then conclude partnerships with these networks to ensure that their supply does not dry up, which would benefit competitors: “Yes, it is an intermediary... So we work with them because it’s true that they have [partnerships with] insurance contracts; they have dealerships working with them...” (scrapyard, Great Paris, 2022). But this increases the cost of acquiring vehicles: “At the time, it was free; Now, Indra or the other centers that have been set up, have talked with dealerships; and they’ve said... ‘we’ll buy them from you...’ so the dealerships said, ‘Well yeah... why should we give it for free when they [...] pay us” (scrapyard, Great Paris, 2022).

Some small entrepreneurs consider that they are losing their independence, and the control of their supply from insurance companies, dealerships, private individuals, estates or impound yards. “Turn it down and I’ll give it to someone else... Initially,

6. Decree of 27 June 2011.

we were supposed to be in direct contact..., and today we've accepted to go through the intermediaries... so that they don't kill us... At the end of the day, we have to take everything and anything" (scrapyard, Great Paris, 2022).

However, the will of the public authorities to implement an eco-organization upstream of the ELV sector leads car manufacturers to wish to rely on alternative networks such as Indra or EcoVHU. These networks would then "be required to manage the issue of end-of-life vehicles from all origins combined, and not only the vehicles coming from dealerships" (national public institution, 2022). These scenarios are a source of concern for the managers of ELV centers and their representatives. Firstly, this could call into question the undifferentiated supply within a scrapyard, whatever the brand of the vehicle, by linking them (the ELV centers) to a particular manufacturer. Secondly, they see these scenarios as a challenge to their right to freely dispose of parts and materials which would remain the property of the manufacturer. One of the actors we interviewed refuses virulently to become "a slave to the producers [car manufacturers]" (national professional association, 2022).

#### **Auto parts and materials: coveted resources**

If the supply of vehicles is becoming so competitive and contested between different types of players, including informal operators, it is because they have the issue of recovered parts and recycled materials in mind.

Ferrous metals are re-used by the steel industry, which explains the historical links between the two sectors. Thus, Usinor Sacilor participated in the takeover bid for Compagnie Française des Ferrailles in 1996 (which led to the creation of the Derichebourg group). What was at stake for the French steelmaker was to have better control over the "French deposit" (*Les Echos*, 10/09/1996). International scrap metal prices, which fluctuate widely, are key to the profitability of shredding and recycling operations, and in turn to the activity and profitability of ELV centers.

Manufacturers also aim to recover materials. Renault has set up a subsidiary, Renault Gaia, dedicated to the recovery of batteries, parts and materials; they extract palladium and rhodium from catalytic converters, for example, or copper from wiring harnesses. The goal is to supply the recycled materials to this subsidiary, which would make it easier to set up manufacturers' channels, since a partnership with an ELV center (and therefore the supply of vehicles) could be conditioned by the supply of materials and parts.

Thus, auto parts are increasingly pivotal in the ELV sector, and is arousing new interest. The collection and resale of auto parts play an incentive part in the development of a circular economy. Since 2017, repair centers have the legal obligation

to give their customers the option of using second-hand parts for repairing their vehicles. The various economic actors in the repair sector seem to benefit from this new obligation. “You make a little more money with second-hand parts. Because I get smaller discounts on the prices of new parts” (garage owner, Great Paris, 2022). For the representative of a manufacturer’s network, second-hand auto parts also play a key role: “For us, auto parts from the circular economy are clearly the cornerstone of the economic viability of the sector” (manufacturer’s network, 2022). The manufacturers also want to ensure control over the auto parts.

The transition towards electric vehicles encouraged by the public authorities makes the issue of the control of materials and parts even more central. Many ELV centers managers are reluctant to accept electric vehicles, which require more restrictive storage and dismantling standards. Nevertheless, in the longer term, the question of the recovery of batteries, is an issue for scrapyards and automobile producers. Thus, according to a union representative, “the producers would like to have ownership of the materials... among other things, they would like to recover the raw material, [...] tomorrow’s challenge will revolve around batteries...” (national professional association, 2022). According to another actor, “the economic model will change. Manufacturers seek to have control over second hand spare parts, and thus over the maintenance and repair of vehicles of their own brands so in terms of spare parts, it’s a financial windfall” (manufacturer’s network, 2022). This scenario fuels the opposition of recycling and dismantling actors to the establishment of individual networks in the framework of the Agec law. It poses the risk of transforming ELV centers into subcontractors, who would lose ownership of the parts and materials collected.

These desires for recycled materials and parts are also part of a geography of trade flows and markets.

### **Markets and scales: from the local to the transnational**

The economy of end-of-life cars and parts is not part of a well-identified chain, or a nested structure organizing changes of scale according to the stages of a valorisation process. Several principles of territorial organization coexist, involving a various actors and crossing industrial and commercial regulations.

The ELV sector is structured primarily on a local scale. The geographical distribution of ELV centers is intended to ensure a balanced territorial coverage, so that owners of end-of-life vehicles have access, within a 50-kilometer radius, to a legal and authorized ELV centers when they wish to dispose of their vehicles. Similarly, most of the scrapyards’ customers yards, both individuals and garages, are located



in proximity to the scrapyards. The manager of a scrapyard operating in a densely populated area mentioned the importance of local customers, who buy directly from his store: “I don’t necessarily need to put it online, because the goods sell out really fast every day... And if we bring in a car... that some local resident or garage is interested in, the car goes...” (scrapyard, Great Paris, 2022). A garage owner also looks for second-hand parts in priority at the two nearest scrapyards, before turning to other sources.

However, the implementation of supply networks is shifting this principle of proximity: the destination scrapyard for an ELV is not necessarily the closest one, but the one that has contracted with an insurance company, or that which is part of a network of car manufacturers such as EcoVHU or Indra. The flows of vehicles are getting longer and more complex. Similarly, parts are traded over larger territories, thanks to computerized sales platforms such as Opisto. According to a scrapyard manager, this is a requirement from the intermediaries: “Today, the insurance companies, the dealerships, require us to be computerized... otherwise they do not want to work with us...; and computerization is good for us, too, because we can sell online...” (scrapyard, Great Paris, 2022). Some networks are creating their own platform for selling parts online; It is the case of Indra with its platform *Precis*, aimed at insurers.

This delocalization and circulation of recycled auto parts mainly occur within the national market. However, many parts are also exported, by a wide variety of actors: buyers specializing in imports to countries in the South, ELV centers that specialize in exports, and manufacturers’ networks. The export of auto parts is also linked to the export of used vehicles, through different channels (Rosenfeld, 2018). In several scrapyards, we observed actors who buy parts and engines for export, to West Africa but also to Dubai. According to a scrapyard manager, “We have people who come from Africa... North Africa... Then we have people who come from the Middle East... Syria, Lebanon... and then we have another customer who buys from us and sends the parts to Dubai... Dubai has become a platform for Asia, the Middle East and Africa” (scrapyard, Great Paris, 2022).

However, the sale of parts for export is less profitable, as prices are negotiated to the lowest possible levels, and are also part of destocking strategies for ELV centers. According to the representative of a manufacturer’s network, exports concern older vehicles: “There is a considerable volume of parts that goes to Africa. And for us, that’s part of our business model. Very clearly, on our sites, when you work on an end-of-life vehicle, a real old end-of-life vehicle, you have to work on exports. [...] we work a lot with Morocco and the Ivory Coast, Burkina Faso, a little bit with Senegal; so, in fact, we send, even if only one (one site), up to three or four 40-foot sea containers per month” (manufacturer’s network, 2022). Some companies, such

as MultiRex Auto or LDA, have specialized in exporting parts collected from ELV centers throughout France.

Thus, export is a specific and complementary mode of exploitation of used parts. One interviewee takes the example of the Peugeot 206: With the road conditions in France, the rear suspensions of vehicles don't get damaged, so there is no market for this auto part in France, but it can easily be exported to Africa. Export thus becomes a second market, more profitable for ELV centers than the sale of materials: "When we sell... in France, that's where we have the best added value... when we export, it's a second market. It is important because it allows us to be better than the material". On the other hand, for the actors of dismantling (that use a shredder), the export of auto parts constitutes a potential loss of materials, when they are extracted from old car models: "[...] and well, we prefer to keep the material in France..." (national professional association, 2022). This reluctance regarding export is shared by French steelmakers, given their objectives in terms of decarbonization.

Exporting is hampered by the issue of the legal classification of the goods. It is part of a "normative pragmatics" (Boltanski and Esquerre, 2017), the status resulting from the career of the object but also from the form of valorization that characterizes it; in other words, it results from the conventions and modes of evaluation of the object. Characteristic of the "standard form" typical of industrial mass production (Boltanski and Esquerre, 2017), end-of-life vehicles, and the parts extracted from them, legally constitutes a waste.. The modification of this "waste" status has been requested for several years by the various professional unions, in order to promote reuse. A first step was the reclassification of recovered automotive parts as PIEC (french acronym meaning parts from the circular economy), since the law of August 17, 2015 on the energy transition for green growth - LTECV and the decree of May 30, 2016. These PIEC can be considered as "products", once they have been controlled and refurbished. However, the exemption from waste status remains implicit. This "waste" status also represents an obstacle to export. Indeed, the export of waste is governed by international law (Basel Convention of 1989, European Parliament and Council regulation n. 1013/2006 of June 14, 2006), according to several criteria (the hazardousness of the waste, origin, treatment capacity at destination etc.). Some actors bypass export regulations by shipping the goods via the port of Antwerp or by trucking them to Spain before shipping them out of the EU. At the same time, African countries, such as the Ivory Coast, are also beginning to limit the import of old vehicles and waste.

## Conclusion

Cars go through several statuses during their life cycle: new, second-hand or end-of-life. This status is also a qualification, involving technical, commercial and administrative procedures, and leading to the definition of a value. These qualifications and evaluations depend on several competing logics.

Second hand automotive parts and materials are now coveted by a number of actors. Regulations at European and national levels, implemented in the name of the circular economy and ecology, are leading to the increasing integration of scrap into industrial and capitalist logics, at the intersection of environmental and fiscal regulation issues and industrial and geopolitical interests. Foundries and steel companies, as well as car manufacturers, are trying to gain control over scrapyards and wreckers in order to recover the used materials and parts. The supply of vehicles remains a crucial issue and has led to the emergence of networks that act as intermediaries. They are developing in the context of the establishment and development of the circular economy, which aims to guarantee access to materials in order to continue producing vehicles according to a 'green growth' model that can be critically studied (Desvaux, 2017). The EU and the states produce a framework that tends to favor those who have the means to invest (in shredders, in the collection of ELVs, in compliance with standards etc.) in the name of issues that are perceived as strictly technical and regulated by market mechanisms (Desvaux, 2017).

What is called into question today is the very survival of small-scale scrapyards in post-industrial urban peripheries, with their bosses, employees, but also the practices of their customers. The place of small scrapyards in the popular economics of car repair and their role in keeping old second-hand cars operational seems to be under threat today, as a result of the reconfiguration of the sector on the one hand, and of the implementation of the EPZs on the other, which render old cars in circulation obsolete.

These changes are not met without resistance. Some scrapyards still operate on the fringes of regulations and without official authorization, and will either adapt or disappear. Even further in the periphery are scrap metal dealers and, more specifically, wreckers who collect parts and vehicles before they reach ELV centers, and outside of any regulatory framework.

Finally, this green capitalism' of waste must be put in perspective by taking into account scales and territories of circulation of vehicles, parts and wrecks, which are 'diverted' (Appadurai, 2020) These goods continue to cross the boundaries of the formal and the informal, involve buyers, sellers and transporters, and take on variable statuses and values in the course of import-export practices to Eastern Europe

or Africa in particular. It calls for the car and the value chains it supports to be thought of in terms of plural socio-political arrangements, whether or not they are articulated or in friction (Tsing, 2017).

## References

- ADEME; IN EXTENSO INNOVATION CROISSANCE; DEPROUW, Alice; GAILLARD, Déborah; ROBIN, Arthur & LECOINTRE, Éric. (2021). *Automobiles – Données 2019 – Rapport annuel*.
- AGUILERA, Anne & CACCIARI, Joseph. (2020), “Living with fewer cars: review and challenges on household demotorization”. *Transport Reviews*, 40 (6): 796-809.
- APPADURAI, Arjun. (2020), *La vie sociale des choses: les marchandises dans une perspective culturelle*. Dijon, Les Presses du Réel.
- BANNISTER, David. (2011), “Cities, mobility and climate change”. *Journal of Transport Geography*, 19: 1538-1546.
- BOLTANSKI, Luc & ESQUERRE, Arnaud. (2017), *Enrichissement, une critique de la marchandise*. Paris, Gallimard.
- BOURDIN, S. & MAILLEFERT M. (2020), “Introduction. L'économie circulaire: modes de gouvernance et développement territorial”. *Natures Sciences Sociétés*, 28 (2): 101-107.
- CAVÉ, Jérémie. (2016), “La ruée vers l'ordure. L'essor de l'extraction minière urbaine”. *Techniques & Culture: Réparer le Monde*, 65-66: 131-141.
- CIRELLI, Claudia & FLORIN, Bénédicte (dir.). (2015), *Sociétés urbaines et déchets. Eclairages internationaux*. Tours, Presses Universitaires François-Rabelais
- COLLECTIF ROSA BONHEUR. (2017), “Les garages à ciel ouvert: configurations sociales et spatiales d'un travail informel”. *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, 216-217 (1): 80-103.
- COLLECTIF ROSA BONHEUR. (2019), *La ville vue d'en bas. Travail et production de l'espace populaire*. Paris, Éditions Amsterdam.
- DELEUIL, Jean-Michel; BARBEY, Emmanuelle & SINTÈS, Antonin (2017), “Le dévoiturage ou la ville sans (sa) voiture: mobilités plurielles, services numériques et vie de quartier”. *Flux*, 108 (2): 80-87.
- DEMOLI, Yoann; SORIN, Matéo & VILLAEREAL, Axel (2020), “Conversion écologique vs dépendance automobile. Une analyse des dissonances entre attitudes environnementales et usages de l'automobile auprès de ménages populaires en zone périurbaine et rurale”. *Flux*, 119-120 (1): 41-58.
- DESVAUX, Pierre. (2017), “Economie circulaire acritique et condition post-politique: analyse de la valorisation des déchets en France”. *Flux*, 108 (2): 36-50.
- DOULET, Jean-François. (2018), *Atlas de l'automobile*. Paris, Autrement.
- DURAND, Mathieu & BACCONNIER, Sandrine. (2021), “Le service public des déchets: quelles limites?”. *Union Rationaliste*, 220 (4): 19-28.

- EUDE, Marie. (2019), "L'économie circulaire, de la notion économique aux principes juridiques complexes". *Droit et Ville*, 87 (1): 291-307.
- GARCIER, Romain; ROCHER, Laurence & VERDEIL, Eric. (2017), "Introduction: circulation des matières, économies de la circularité". *Flux*, 108 (2): 1-7.
- GILLE, Zsuzsa & LEPAWSKY, Josh. (2022), *The Routledge handbook of waste studies*. Routledge.
- GODILLON, Sylvanie & LESTEVEN, Gaële. (2020), "Déclin et survie des mobilités automobiles? Entre résistances et évolutions". *Flux*, 119-120 (1): 1-4.
- JACQUOT, Sébastien & MORELLE, Marie. (2019), "Mécanique de rue en banlieue parisienne: centralité populaire et migrations". In: FLEURY, Antoine; DELAGE, Matthieu; ENDELSTEIN, Lucine; DUBUCS, Hadrien & WEBER, Serge (dir.), *Le petit commerce dans la ville-monde*. Paris, L'Oeil d'Or, pp. 167-179.
- JACQUOT, Sébastien & MORELLE, Marie. (2020), "De la mécanique 'sauvage' à la mécanique de rue. Changer de regard sur une activité économique informelle dans les quartiers populaires". *Métropolitiques*, <https://metropolitiques.eu/Changer-de-regard-sur-l-informel-dans-les-quartiers-populaires.html>, consulted 17/10/2022.
- KABLAN, N'Guessan Hassy Joseph. (2010), "L'invasion des véhicules d'occasion en transit par le port d'Abidjan: le dynamisme ambivalent d'une activité en plein essor". *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 251: 365-390.
- LE MONDE, Paris, 11/01/1955; 05/08/1969; 03/11/1970.
- LÉCHEVIN, B. (2014), "Introduction". *Annales des Mines: Responsabilité et Environnement*, 4 (76): 5-6.
- LES ECHOS, Paris, 10/09/1996.
- LUPTON, S. (2018), "Jusqu'où doit-on promouvoir l'économie circulaire?". *Pour*, 4 (236): 87-93.
- MICHEAUX, Helen & AGGERI, Franck. (2019), "Le déchet comme potentiel commun: vers une nouvelle forme de gouvernance de l'environnement". *Annales des Mines, Gérer et comprendre*, 137 (3): 3-15.
- NDIAYE, Abou; MAMOU, Khedidja & DEBOULET, Agnès. (2019), "La mécanique de rue: vertus cachées d'une économie populaire dénigrée". *Métropolitiques*, <https://www.metropolitiques.eu/La-mecanique-de-rue-vertus-cachees-d-une-economie-populaire-denigree.html>, consulted 01/10/2022.
- NEWMAN, Peter; KOSONEN, Leo & KENWORTHY, Jeff. (2016), "Theory of urban fabrics: planning the walking, transit/public transport and automobile/motor car cities for reduced car dependency". *Town Planning Review*, 87 (4): 429-458.
- RECYCLING MAGAZINE, Munique, Alemanha, 9/10/2021.
- ROSENFELD, Martin. (2018), *Car connection. La filière euro-africaine de véhicules d'occasion*. Paris, Karthala.
- STURGEON, Timothy; MEMEDOVIC, Olga; VAN BIESEBROECK, Johannes & GEREFFI, Gari.

(2009), "Globalisation of the automotive industry: main features and trends". *International Journal Technological Learning, Innovation and Development*, 2 (1/2/3).

TASTEVIN, Yann Philippe. (2015). "Bajaj en Egypte ou la diffusion discrète de l'autorickshaw en Afrique". *Autrepart*, 76 (4): 127-146.

TSING, Anna Lowenhaupt. (2017), *Le champignon de la fin du monde: sur la possibilité de vivre dans les ruines du capitalisme*. Paris, La Découverte.

### **Abstract**

*From the scrapyards to the ELV center: When the old car becomes a global resource*

This article focuses on the structuring of the end-of-life vehicle processing and recycling (ELV processing) sector in France. First, it traces the emergence and the structuring of scrapyards. It then analyses the gradual introduction of regulations aimed at curbing informality in the sector, and at promoting the development of a circular economy. Scrapyards, which have now become "ELV recycling centers", are gradually absorbed into a capitalist and highly technical apparatus, in the name of a "green economy". The article proposes to discuss the value of end-of-life vehicles, which are often considered as a source of pollution and waste, but can also be a source of parts and materials, at the intersection of national and transnational formal and informal circulations.

Keywords: End-of-life vehicles; Scrapyard; Car part; Waste; Recycling; France.

### **Resumo**

*Do ferro-velho ao centro VFV: Quando o carro velho se torna um recurso global*

Este artigo enfoca a estruturação do setor de processamento e reciclagem de veículos em fim de vida (processamento VFV) na França. Primeiramente, traça o surgimento e a estruturação dos ferros-velhos. Em seguida, analisa a introdução gradual de regulamentações destinadas a coibir a informalidade no setor e a promover o desenvolvimento de uma economia circular. Os ferros-velhos, que agora se tornaram "centros de reciclagem de VFV", são gradualmente absorvidos por um aparato capitalista e altamente técnico, em nome de uma "economia verde". O artigo se propõe a discutir o valor dos veículos em fim de vida, que muitas vezes são considerados como fonte de poluição e resíduos, mas também podem ser fonte de peças e materiais, na intersecção das circulações formais e informais, nacionais e transnacionais.

Palavras-chave: Veículos em fim de vida; Ferro-velho; Peça do carro; Desperdício; Reciclagem; França.

Texto recebido em 10/11/2022 e aprovado em 03/02/2023.

DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2023.204352.

SÉBASTIEN JACQUOT is assistant professor in geography at University Paris 1 Panthéon Sorbonne. He is director of Irest (Institut de Recherches et d'Études Supérieures en Tourisme). He is a member of the EA Eirest interdisciplinary research team, and an associate member of the UMR Prodig. He's a coordinator of the research program *Global Car*. He made fieldworks in Chile, Argentina, Italy, UK, France, Cameroon, on heritage, and informal activities (street mechanics). E-mail: [sebastien.jacquot@univ-paris1.fr](mailto:sebastien.jacquot@univ-paris1.fr).

MARIE MORELLE is a professor at the University Lumière Lyon 2, UMR 5600 EVS. She teaches social and political geography, urban planning and development studies. She's a member of the research program *Global Car*. Her research questions deal with informal governance, urban margins and criminality in Africa and in Europe. She made fieldwork especially about street children (Madagascar and Cameroon), prisons (Cameroon), informal activities (street mechanics) and police in France. E-mail: [marie.morelle@univ-lyon2.fr](mailto:marie.morelle@univ-lyon2.fr).







# A escassez dos semicondutores e as transformações recentes do mercado automotivo

André de Pieri Pimentel\*

<https://orcid.org/0000-0002-2391-1726>

Isabela Vianna Pinho\*\*

<https://orcid.org/0000-0002-3567-297X>

Apoena Mano\*\*\*

<https://orcid.org/0000-0001-9114-0209>

Anna Clara Pereira Soares\*\*\*

<https://orcid.org/0000-0002-9996-9131>

## Introdução

No contexto de pandemia do Covid-19, a cadeia automotiva, no Brasil e no mundo, foi fortemente impactada pela indisponibilidade de semicondutores – *microchips* utilizados na produção de automóveis e de equipamentos eletrônicos. A intermitência do suprimento desse componente produziu diversos efeitos no mercado automotivo brasileiro, como redução da produção e das vendas de automóveis novos, além de um grande aumento nos preços de veículos novos e usados<sup>1</sup>.

Referimo-nos como “escassez de semicondutores” a uma dinâmica contemporânea que posicionou esses microscópicos componentes eletrônicos no centro de um debate público global. Ainda no final de 2019, fábricas e montadoras de automóveis (Ford, Fiat, General Motors, entre outras) reduziram a demanda por semicondutores, como estratégia para evitar que houvesse acúmulo de produtos em estoque.

\* Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, Brasil.

\*\* Universidade Federal de São Carlos, São Paulo, Brasil.

\*\*\* Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

1. Em certo sentido, esse processo dialoga com as transformações que a cadeia automotiva vem enfrentando nos últimos anos, no Brasil e no mundo. A crescente financeirização do setor (Do Carmo *et al.*, 2019), bem como uma maior demanda pela produção de veículos mais tecnológicos e menos poluentes, vem contribuindo para um deslocamento nas geografias da produção automotiva, e para um reposicionamento do Brasil no mercado automotivo global – o que, inclusive, chegou a resultar no fechamento de montadoras sediadas no país (Lima e Dulci, 2021).

Entretanto, a economia se reaqueceu mais rápido do que as projeções do setor. Nesse intervalo de tempo, as principais fábricas desses *chips*, localizadas na região asiática, redirecionaram o fluxo de oferta para outros setores.

A distribuição global de semicondutores passa a ser definida, portanto, pela prioridade de outros setores sobre o automotivo. Por exemplo, devido à implementação de políticas de isolamento social, ferramentas tecnológicas passaram a ser mais mobilizadas como mediadoras de atividades cotidianas diversas, como o ensino, o trabalho e o consumo. Desse modo, observamos a aceleração do consumo de aparelhos eletrônicos, como computadores, *tablets* e *smartphones* – cuja produção, assim como os carros, depende de semicondutores.

O objetivo deste artigo é analisar transformações recentes no mercado automotivo brasileiro, tomando como mote os deslocamentos contemporâneos na circulação e no suprimento de semicondutores e seus efeitos. Esta análise partirá de dois contextos empíricos distintos: o Porto de Santos, infraestrutura por onde passam os fluxos globais que se conectam à cadeia automotiva nacional (inclusive a importação de semicondutores), e um desmanche de veículos, espaço que comercializa autopeças usadas e que vem passando por processos de digitalização. Ambos estão fisicamente localizados no estado de São Paulo e digitalmente conectados a um incontável número de redes do mercado global de carros e autopeças. A despeito de suas funções bastante distintas, nos dois pontos de observação ouvimos relatos sobre formas de pressão do mercado devido à escassez dos semicondutores. Tais impactos, bem como as conexões e discrepâncias entre eles, permitem analisar o entrecruzamento entre trajetórias principais e secundárias (Knowles, 2017) do mercado automotivo.

Este artigo é fruto da pesquisa coletiva *Carros globais: uma pesquisa urbana transnacional sobre a economia informal de veículos*<sup>2</sup> em andamento desde 2021. O trabalho de campo em desmanches de veículos em São Paulo, porém, teve início antes<sup>3</sup>, e a entrada estabelecida previamente facilitou nossas visitas e observações

2. Projeto temático apoiado pela Fapesp (processo n. 2020/07160-7). Registramos nossos agradecimentos a toda a equipe do projeto pela oportunidade de reflexão coletiva, sob a coordenação de Gabriel Feltran e Bianca Freire-Medeiros, e também às organizadoras pelo trabalho de organização deste dossiê. Apoena Dias Mano e Anna Clara Pereira Soares realizaram visitas conjuntas a desmanches em 2021, e também a outros espaços ligados ao mercado automotivo, sobretudo às economias de carros de segunda mão, como lojas de carros batidos e seminovos. Isabela Vianna Pinho conduz, desde o ano de 2020, pesquisa etnográfica no Porto de Santos como parte de seu doutorado, além de ter realizado pesquisa de campo em desmanches em períodos específicos entre 2018 e 2021 (Pinho *et al.*, 2022). André de Pieri Pimentel, que pesquisou mais a fundo os leilões de carros batidos entre 2017 e 2020 (Pimentel e Pereira, 2022), está desenvolvendo pesquisa etnográfica em desmanches para seu doutorado.
3. Isabela Vianna Pinho e André de Pieri Pimentel participaram do projeto *Regulação de mercados (i)legais: mecanismos de reprodução de desigualdades e violência* – projeto vinculado ao Centro de Estudos da

recentes. Dentre os diversos desmanches visitados nesse período, elegemos o de Paulo<sup>4</sup>, que retrata bem os fenômenos analisados. A realização de pesquisa empírica no Porto de Santos, por sua vez, iniciou-se em 2020. As duas visitas aos terminais de contêineres e veículos, bem como as conversas com Cláudio, nosso outro interlocutor, aconteceram em 2022. Além das visitas e entrevistas, dados quantitativos sobre o porto, e notícias sobre os efeitos da pandemia na cadeia automotiva, em especial sobre a escassez dos semicondutores, nos permitiram pensar coletivamente algumas conexões entre esses dois contextos aparentemente distintos. Para analisar as interfaces entre redes econômicas em escalas global e local, conduzimos uma etnografia multissituada (Marcus, 1995) que percorre espaços distintos, de estabelecimentos que comercializam mercadorias de segunda mão em escala local às instalações infraestruturais ligadas ao funcionamento de cadeias logísticas globais.

Enquanto um vírus microscópico causava disrupções nos sistemas de mobilidades em escala planetária, não deixa de ser instigante pensar que a escassez de um *microchip* tenha ocasionado tantas fricções nas cadeias automotivas globais. Nesse sentido, os semicondutores figuram como elementos exemplares tanto da potência das pequenas coisas para fazer agir<sup>5</sup>, quanto da dependência que os sistemas de alta complexidade, como a cadeia automotiva, guardam em relação a essas engrenagens diminutas. Em condições normais de fluxo, os minúsculos semicondutores garantem as conexões elétricas essenciais tanto para a fabricação de automóveis, quanto de uma infinidade de outros dispositivos. São os semicondutores que fazem objetos grandes e pesados como os carros cumprirem sua promessa de alta velocidade, conforto e segurança. Por se tratar de um sistema complexo organizado em rede, as intermitências na distribuição global desses *chips* vindos sobretudo da China – bem como o crescimento da demanda por eles – ocasionaram uma série de fricções, e mobilidades de várias ordens acabaram interrompidas, inclusive no Brasil<sup>6</sup>.

Metrópole (Cepid Fapesp – processo nº 2013/07616-7), desenvolvido entre 2018 e 2020. Esse projeto resultou na publicação do livro *Stolen cars: A journey through São Paulo's urban conflict* (Feltran, 2022).

4. Os nomes de ambos os interlocutores citados neste artigo são fictícios.
5. Na qualidade de “actantes”, ou mediadores “que transformam, traduzem, deslocam e distorcem e modificam o sentido ou os elementos que eles supostamente carregam” (Latour, 2005, p. 39), os semicondutores são centrais em um vasto número de cadeias econômicas globais contemporâneas, incluindo a cadeia automotiva, e sua escassez produz efeitos diversos.
6. Dados da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) ajudam a ilustrar essa questão. Em 2019, foram montados 2,9 milhões de modelos automotivos no país. Em 2020, pudemos observar uma queda de -31,6% no total de pouco mais de 2 milhões de veículos. Em 2021, houve crescimento de 11,6%, totalizando a produção de 2,2 milhões de unidades. Por sua vez, o ano de 2022 superou as projeções e chegou a 2,37 milhões de unidades, com uma nova alta de 5,4%. Fonte: *Anfavea*, <https://anfavea.com.br/site/press-releases/>.

De modo geral, estamos em diálogo com a literatura que propõe a desconstrução de uma imagem hegemônica da globalização (Knowles, 2017; Tsing, 2015), em interlocução com o chamado “giro móvel” (Freire-Medeiros e Lages, 2020; Sheller e Urry, 2006; 2016). Buscando explorar a potência dos automóveis enquanto objetos analíticos que permitem pensar a categoria “mobilidade” em configurações e desdobramentos plurais (Featherstone *et al.*, 2005), tomamos os carros e suas partes como objetos cujas articulações entre mobilidades físicas, imaginativas e comunicacionais revelam, de maneira exemplar, jornadas multiescalares que transitam entre economias locais e grandes cadeias globais – e que possibilitam analisar a globalização enquanto fenômeno empírico. A crítica logística (Cowen, 2014; Chua *et al.*, 2018; Schouten *et al.*, 2019; Stepputat e Hagmann, 2019; Toscano, 2014) nos inspira a pensar nas adaptações que vêm ocorrendo no Porto de Santos como evidências das fricções nos sistemas circulatórios de mercadorias. Muitas vezes entendidos como unificados e coerentes, tais sistemas elidem trajetórias menos contínuas e mais turbulentas.

Ao mesmo tempo, consideramos que a descrição desses recentes processos deve incluir as vias secundárias (Knowles, 2017) da cadeia automotiva e as interações em entrelaçamentos entre o “*on-line* e *off-line*” (Hine, 2015; Miller e Slater, 2000). A desmontagem veicular, que durante muito tempo era lida exclusivamente como uma economia popular informal, atualmente é também uma atividade econômica em processo de formalização e modernização. Enquanto um setor de venda de autopeças usadas mais baratas que as disponíveis nas concessionárias, os desmanches suprem parcela significativa do universo do mercado consumidor brasileiro, alimentado em grande parte por veículos mais antigos e desgastados. Como veremos adiante, o crescente uso de ferramentas digitais, quer para vendas de peças através de plataformas *on-line* ou para a realização de outras tarefas (cadastramento das peças, organização do estoque etc.), é um elemento central nesse processo.

Após esta introdução, mergulhamos em descrições etnográficas dos dois campos de pesquisa. Apresentamos variações no sentido e conteúdo da circulação de peças e de carros que passam pelo Porto de Santos. A seção 3 se ocupa das relações comerciais que se desdobram facilitadas pelo uso de ambientes digitais em um desmanche de veículos. Nas considerações finais, sintetizamos os principais argumentos da análise.

### Porto de Santos: infraestrutura central para a cadeia automotiva

“Todas as etapas da cadeia produtiva dos automóveis passam pelo Porto”, Cláudio afirma com a convicção de quem trabalha há mais de duas décadas em uma empresa de logística integrada e operadora portuária no Porto de Santos, nosso primeiro ponto de observação. Com cerca de 45 anos de idade, Carlos possui longa experiência de

ter trabalhado em dois terminais: um de veículos (TV) e outro de contêineres (TC). Ele acumula um conhecimento notável sobre o Porto e diz ter proximidade com funcionários das montadoras de veículos nacionais, que estão entre as maiores clientes de ambos os terminais: do TV, por importar e exportar veículos montados e também por importar o próprio maquinário das montadoras<sup>7</sup>; e do TC, pela importação de componentes e de peças necessárias para a produção de veículos.

Considerado o maior do Hemisfério Sul<sup>8</sup>, o Porto de Santos é responsável por cerca de 25% do total de veículos movimentados via portos no Brasil<sup>9</sup>. Mais de duzentos navios Ro-Ro<sup>10</sup> embarcam e desembarcam ali a cada ano. Se, por um lado, o Porto é responsável por grande parte das importações e exportações de veículos no Brasil, os veículos, por sua vez, também representam um volume significativo entre as cargas por ele movimentadas, ocupando a primeira posição entre as importações (quanto ao valor em milhões de dólares) e a nona posição entre as exportações. Diversas autopeças também aparecem nos dados das dez cargas mais importadas e exportadas<sup>11</sup>.

Enquanto caminhávamos ao lado de Cláudio pelo TV, ele ia produzindo uma narrativa que conectava, estruturalmente e desde a origem, o Porto e a indústria automotiva: “a primeira fábrica da Ford no Brasil passou inteira por aqui”. Ele se referia aos maquinários e componentes necessários para a produção de veículos da Ford. Dessa forma, os terminais que integram o Porto de Santos são espaços estratégicos para as montadoras nacionais, o que reforça a centralidade das infraestruturas portuárias para a cadeia automotiva como um todo. “O Porto fecha todo o ciclo logístico das montadoras”, pois movimenta não apenas veículos montados, mas também os componentes usados em sua produção e até mesmo as máquinas utilizadas pelas montadoras que os produzem.

Nesse terminal, uma enorme área plana e concretada, víamos centenas de carros novos estacionados. Segundo Cláudio, o terminal sozinho pode transportar até 20 mil veículos em um único mês, e tem capacidade operacional de 300 mil ao ano. Naquele momento, sua capacidade total estava longe de ser ocupada, ainda

7. Esse maquinário é importado através do TV como “carga de projeto”, ou seja, cargas que não possuem dimensões ou pesos padrões tradicionais, e demandam planejamento logístico específico, pois não são transportadas por meios convencionais, como contêineres e caminhões.
8. Fonte: Ranking “One Hundred Ports”, produzido anualmente pela “Lloyd’s List Maritime Intelligence”, baseado na movimentação de cargas em TEU – medida padrão equivalente a um contêiner de 20 pés (*STU Supply Chain*, 2021).
9. Fonte: “Fatos e dados”, 2021. *Santos Port Authority*.
10. Ro-Ro é uma abreviatura do termo *roll-on/roll-off*, que são navios supercargueiros de “carga rolante” utilizados para transportar veículos de pequeno a grande porte.
11. Fonte: “Mensários estatísticos e relatórios anuais da Santos Port Authority”. *Santos Port Authority*.

assim a quantidade de carros que havia ali nos impressionava. Também nos chamavam atenção os deslocamentos de trabalhadores e veículos operacionais em alta velocidade. Mas o que nos cabe descrever agora são as (i)mobilidades dos carros novos que, diferente daqueles que garantem o vaivém dos funcionários e das coisas, ainda não realizaram sua vocação como “objeto que move outros objetos” (Elliott e Urry, 2010).

Enquanto caminhávamos por entre os carros novos, Cláudio nos explicava como funcionam as regras de distribuição, circulação e permanência naquela infraestrutura portuária, integrada às mobilidades e fricções de objetos, informações, sinais, regulações e imagens. Os carros que olhávamos eram produzidos no Brasil e destinados à exportação. Depois de desembarcados dos caminhões-cegonha<sup>12</sup> que os traziam das montadoras, os veículos passavam por um *gate*<sup>13</sup>, onde eram inspecionados, e depois estacionados no TV. Cada um dos carros possuía uma etiqueta, que permitia rastrear sua biografia. Ela não apenas dá conta da posição exata no espaço e no tempo presente, mas permite saber em que navios serão embarcados e para qual destino seguirão. As etiquetas indicam que os principais destinos das exportações daqueles carros eram outros países da América Latina: Argentina, Colômbia, Chile, Peru e México – países vizinhos que figuram entre os maiores importadores de carros brasileiros.

Todo o processo de circulação dos carros no TV é acompanhado por profissionais que unificam essas informações em sistemas compartilhados por equipes de logística. As reflexões de Cláudio possibilitam compreender que as infraestruturas não são apenas materiais, são também redes de signos, dados e informações articuladas nos esforços cotidianos para fazer as coisas se moverem pelo porto e para além dele (Cowen, 2014; Chua *et al.*, 2018).

Naquele momento no TV, havia mais carros brasileiros para exportação do que carros estrangeiros importados. Esse cenário reflete não só os números de importações e exportações de veículos no Porto de Santos (como podemos ver no gráfico acima), mas a própria tendência do mercado automotivo nacional como um todo, que exporta mais veículos novos do que importa (Anfavea, 2022).

O comércio exterior de veículos no Brasil é majoritariamente composto por carros novos. A importação de carros usados com menos de trinta anos, por exemplo, é proibida; a exportação de usados, por sua vez, é permitida, porém limitada<sup>14</sup>. A

12. Carretas especializadas para o transporte de automóveis.

13. Portões onde entram os caminhões, as cegonhas e as cargas.

14. Segundo Cláudio nos disse, essa prática é basicamente restrita à exportação de carros antigos para colecionadores, europeus ou estadunidenses, dispostos a pagar altos valores. Há, porém, redes informais de exportação de veículos brasileiros que não passam pelas infraestruturas portuárias – como, por exemplo, a exportação de veículos roubados para a Bolívia (Pimentel *et al.*, 2022).

GRÁFICO 1

Importações e exportações de veículos no Porto entre 2013 e 2021



Fonte: Elaborado com base nos dados disponíveis pela autoridade portuária do Porto de Santos. “Mensários estatísticos e relatórios anuais da Santos Port Authority” e “Relatório de análise do movimento físico”, Santos Port Authority

presença de carros importados no mercado consumidor brasileiro é bastante residual, grande parte composto por veículos nacionais<sup>15</sup>. Ao mesmo tempo, dentre os veículos produzidos no Brasil, também são poucos os destinados para exportação, pois grande parte dessa produção é voltada a abastecer o mercado local<sup>16</sup>. Isso, no entanto, não significa que as infraestruturas portuárias sejam menos importantes para a cadeia automotiva brasileira. E o contexto recente, marcado pela escassez dos semicondutores, evidencia a relevância logística do Porto de Santos.

Depois de caminhararmos pelo TV, Cláudio nos levou, por meio de um carro operacional, para conhecer o TC operado pela mesma empresa. Uma verdadeira imensidão sociotécnica, o TC é povoado por milhares de contêineres, empilhados em filas a perder de vista, que aguardam sua vez de serem embarcados, em navios ou em caminhões e trens, adquirindo, a partir daí, novas qualidades e usos. Novamente,

15. Em 2021, os veículos importados correspondiam a 14,2% da frota nacional (Sindipeças & Abipeças, 2022). No mesmo ano, cerca de 11,97% dos veículos novos licenciados eram importados (Anfavea, 2022).

16. As exportações corresponderam a cerca de 17,03% dos veículos produzidos no Brasil em 2021 (Anfavea, 2022).

observamos trabalhadores, veículos operacionais e portêineres<sup>17</sup>, movendo-se em ritmo ainda mais frenético – ali, sequer podíamos caminhar, apenas observar de dentro do carro em que Cláudio nos conduzia. Era através de contêineres como aqueles que os semicondutores, importados sobretudo da Ásia, eram desembarcados, e depois seguiam seus destinos até as montadoras de veículos. Cláudio nos diz que grande parte dos componentes usados na produção nacional de veículos é produzida no Brasil atualmente, porém cerca de 40% desses componentes, dentre eles os semicondutores, ainda são importados.

O protagonismo da indústria automotiva brasileira nas escalas nacional e continental não significa que sua produção seja autossuficiente; ao contrário, a produção de carros no Brasil é dependente do acesso a vários componentes importados de outros continentes. Impactos da escassez dos semicondutores evidenciam o grau de dano que intermitências no suprimento desses componentes podem causar na cadeia automotiva nacional – mas não apenas. Na indústria automotiva, a demanda por semicondutores tem relação com avanços tecnológicos na tentativa de produzir carros cada vez mais modernos, conectados, que se pretendem mais seguros, inteligentes e menos poluentes. Isso porque os semicondutores são utilizados na produção de sensores e módulos eletrônicos, dispositivos imprescindíveis nos automóveis de tecnologia mais avançada. A redução da oferta desses *microchips*, portanto, foi diretamente responsável por atrasos, interrupções e uma drástica redução da produção nacional nos últimos anos, especialmente a partir de 2020. Ela foi também diretamente responsável pela grande redução das vendas de carros novos, que se tornaram muito mais caros.

Porém, isso não necessariamente fez com que o volume de veículos novos movimentados pelo TV diminuísse. Desde 2020, mesmo diante da redução da produção e das vendas de carros produzidos no Brasil, tanto as importações quanto as exportações de veículos através do Porto de Santos aumentaram. Cláudio nos diz que as montadoras brasileiras “viraram a chave” nos últimos anos. Isso significa que, a despeito de a produção nacional ser historicamente voltada para o mercado consumidor local, elas vêm procurando, cada vez mais, expandir suas exportações, sobretudo de carros “premium”, como estratégia para driblar a redução do consumo de veículos novos populares no Brasil. Isso se reflete, por exemplo, na discrepância entre o tempo de espera para o recebimento de um carro novo produzido no Brasil: se, durante a pandemia, um comprador brasileiro poderia esperar até seis meses para receber um veículo produzido por uma montadora nacional, para o mercado externo

17. Portêineres, ou STS (Ship to Shore Container Crane), são guindastes de contêineres, grandes equipamentos que têm como função agilizar a movimentação de carga e descarga em portos.



esse tempo de espera é muito mais curto. “Carro de exportação”, resume Cláudio, “a gente brinca que é como pão quentinho: sempre sai rápido.”

Na lógica de funcionamento do Porto, é importante que não se perca tempo, que o fluxo siga rapidamente conforme o planejado. No cotidiano, contudo, há atritos, fragilidades e consequências indesejadas dos sistemas de mobilidades, sendo a circulação das mercadorias menos contínua do que muitas vezes retratada. Para compreender o que ocorre no pátio, precisamos também olhar para o que acontece nos espaços responsáveis pela mobilidade de informações que determina a movimentação das cargas.

Cláudio nos conduziu à sala do operacional. Estava cheia, com muitos funcionários. Aquele ambiente dá a impressão de que todos estão trabalhando em um ritmo acelerado, olhando as telas, falando ao telefone e via rádio. Na mesa de cada funcionário há dois monitores médios. No final da sala, diversas telas com informações dos navios, tabelas, câmeras do pátio etc. No canto, ficava a pessoa responsável, em cada turno, por fiscalizar os *gates*. “Hoje em dia é tudo informatizado”, o funcionário disse. Não é necessário mais estar nos *gates* fisicamente, pois se utilizam diferentes tecnologias disponíveis no Porto. Toda essa infraestrutura informatizada é complementar ao que ocorre nos pátios a céu aberto. E em quase todos esses equipamentos os *microchips* asiáticos estão presentes.

Cláudio e outros funcionários possuem aspirações de superar atritos, diminuir custos e aumentar os lucros a distância. Mas especialmente naquele dia da visita havia muito trânsito de caminhões de grãos, porque era momento de safra, e ainda ocorria no Brasil uma greve dos caminhoneiros pelo aumento do preço do diesel. Como todas as cegonhas circulam pelo mesmo sistema Anchieta-Imigrantes<sup>18</sup>, a chegada dos veículos no TV atrasou e irritou nosso interlocutor. A ordem logística parece ser altamente poderosa em longas distâncias, porém, na prática e de perto, pode ser extremamente vulnerável (Chua *et al.*, 2018). Nem toda a tecnologia disponível no Porto de Santos é suficiente para impedir contingências nessas complexas cadeias globalizadas de circulação.

### Digitalização e formalização: o caso de um desmanche de veículos em São Paulo

No ano de 2019, um carro importado, produzido no México, chega ao mercado brasileiro através do Porto de Santos, e é vendido em uma concessionária em São Paulo. Na época, seu valor de mercado era estimado em 130 mil reais. Depois de

18. Conjunto de rodovias que interliga a região metropolitana de São Paulo ao Porto de Santos, a Capital ao litoral do estado.

colidido, esse veículo foi recuperado pela seguradora da qual seu proprietário era cliente, e posto à venda como “sucata”<sup>19</sup> em um leilão<sup>20</sup>, em 2022. Passados três anos de sua produção, o mesmo veículo tinha seu valor estimado em 157 mil reais.

Paulo é um empresário que possui um desmanche de veículos no interior paulista. Mesmo a cerca de 100 km de distância, ele acompanha esse mesmo leilão pela internet, e arremata a “sucata” por 20 mil reais. Depois de percorrer trajetórias “principais” do mercado automotivo – da montadora, no México, à concessionária em São Paulo, passando pelo Porto de Santos –, esse veículo agora percorre algumas de suas “vias secundárias” (Knowles, 2017), alimentando o mercado de autopeças de segunda mão.

Os preços das “sucatas” em leilões de carros vêm aumentando significativamente nos últimos anos e, em especial, desde o início de 2020. “Carro que antes [da pandemia] a gente comprava por 5 [mil reais], hoje a gente compra por 10 [mil reais]”, nos explica Paulo. Embora não tenha mencionado a “crise dos semicondutores” no mercado automotivo, Paulo percebe na prática alguns de seus efeitos. Assim como carros novos, os de segunda mão, e até mesmo os em fim de vida útil, se tornaram mais caros. Como consequência, o preço das peças vendidas em desmanches também subiu. Mas essa alta nos preços não teria impactado negativamente suas vendas, afinal a demanda por carros de segunda mão, que requerem mais reparos e trocas de peças, segue em alta.

Depois de arrematada a “sucata” em leilão, Paulo contrata, através de seu *smartphone*, um guincho para trazê-la para o desmanche. Quando ela chega ao seu destino, é desmontada, e suas peças são cadastradas, fotografadas, anunciadas em uma plataforma de vendas *on-line* e, por fim, embaladas e estocadas. Dentre as peças aproveitáveis, um jogo de sensores de estacionamento – uma das muitas peças presentes em carros atuais que utilizam semicondutores em sua produção – é colocado à venda por mil reais. O anúncio de Paulo na plataforma competia com outros que ofertavam opções mais baratas, como “kits de peças paralelas”<sup>21</sup> (em sua maioria também importados

19. “Sucatas” são carros em fim de vida útil, que legalmente só podem ser utilizados para a venda de peças – não podendo ser reparados, regularizados e utilizados como carros funcionais. A venda de veículos “sucatas” em leilões de carros é destinada a desmanches.

20. Os leilões de carros comercializam carros usados de diferentes origens: “sinistrados” (batidos, recuperados de roubo ou furto, alagados, incendiados), recuperados de financiamento, oriundos de renovação de frota, entre outros. Podem ser públicos (com carros recuperados por órgãos públicos, como a polícia e o Detran) ou privados (com carros recuperados por empresas privadas, como companhias seguradoras, bancos e financeiras). Os leilões alimentam muitos mercados que atuam com carros de segunda mão, incluindo os desmanches (Pimentel e Pereira, 2022).

21. Peças “paralelas”, às vezes também referidas como “peças chinesas”, não são fabricadas pelos mesmos produtores das “originais de fábrica” utilizadas pelas montadoras nacionais ou internacionais. Geralmente são importadas da China e vendidas em lojas de autopeças no Brasil a preços mais baixos, e costumam ser desvalorizadas como de menor qualidade e durabilidade.

através do Porto de Santos) e até mesmo peças usadas de “procedência duvidosa”, possivelmente oriundas de carros roubados.

Um mecânico de carros no estado de Goiás, a cerca de 900 km de distância do desmanche de Paulo, vê esse anúncio *on-line* e compra o jogo de sensores, por mil reais mais o custo do frete (feito pela plataforma por cerca de 30 reais). O produto chega ao comprador dois dias depois da compra. Através desse anúncio *on-line*, a peça tem sua capacidade de mobilidade potencializada, podendo alcançar localidades diversas e distantes. Segundo indicado no próprio perfil do desmanche de Paulo, ele havia realizado mais de quatrocentas vendas nos últimos sessenta dias<sup>22</sup>.

O desmanche de Paulo articula fluxos de objetos, informações e pessoas, realizadas através de dispositivos digitais, infraestruturas e redes logísticas, que se desdobram entre o presencial e o *on-line*. A escassez dos semicondutores impacta a desmontagem veicular de diversas maneiras: pela presença dos *microchips* em autopeças comercializadas; na alta nos preços de carros (novos, usados e até sucateados) e através da crescente centralidade do uso de dispositivos digitais, cuja recente expansão do consumo sinaliza redirecionamentos na oferta global do componente.

Os mercados formais e informais que atuam com carros e autopeças de segunda mão movimentam recursos intensamente disputados por uma pluralidade de agentes e de repertórios de regulação (Feltran, 2012; 2014), estatais, policiais, privados e até mesmo criminais, inclusive em escala transnacional (Pimentel *et al.*, 2022; Barrera-Enderle, 2021; Clarke e Brown, 2011). Os desmanches de carros em São Paulo não fogem disso. A desmontagem veicular é uma “economia de sobras” (Bize, 2020), que figura como opção de consumo de autopeças a preços mais acessíveis do que os praticados por concessionárias de veículos e revendedores de peças “genuínas”. Apesar de historicamente vistos como uma economia popular informal e estigmatizada, por serem considerados o principal destino de carros roubados ou furtados (Pinho *et al.*, 2022), os desmanches legalizados atualmente são um mercado que movimentaria mais de 4 bilhões de reais por ano<sup>23</sup>, e que está conectado a outros agentes econômicos mais “legitimados”, como companhias de seguros e leiloeiros. Por muito tempo, essa atividade foi exercida de maneira informal, até que, no ano de 2014, foi implementada uma lei propondo a formalização do setor – a “lei do

22. Segundo outro interlocutor, um profissional que produz dados sobre a venda de autopeças usadas em plataformas digitais, o *ticket médio* (preço médio) de autopeças usadas de carros de modelo popular é de cerca de 350 reais. Partindo desse dado, o faturamento das vendas de Paulo nesse período teria ultrapassado os 140 mil reais. Porém, peças de carros mais caras e/ou importados costumam ter *ticket médio* mais elevado.

23. Fonte: Reciclaauto (<https://www.reciclaauto.com.br/>).

desmonte” (Motta *et al.*, 2022)<sup>24</sup>. Esta foi uma articulação que envolveu também agentes estatais e privados, como leiloeiros (Pimentel e Pereira, 2022) e o mercado segurador (Fromm, 2022).

Paulo já trabalhava com desmanche de carros muito antes da implementação da lei. Ainda jovem, no início dos anos 1990, abriu seu próprio estabelecimento numa movimentada avenida da zona leste da capital, popular pela grande presença de comércios desse tipo. Não faz muito tempo que Paulo trocou sua oficina na metrópole por um amplo terreno na cidade onde nasceu. Orgulhoso, ele nos conta que construiu “do zero” o enorme galpão, estrategicamente situado à beira de uma rodovia, onde trabalha sobretudo com o comércio *on-line*.

“Antes nós todos trabalhávamos de um jeito bastante informal”, ele admite, mas se reconhece sempre como um “empresário honesto”, diferenciando-se daqueles que atuavam com peças de carros roubados. Ele foi um dos muitos empresários do setor que participaram ativamente do processo de implementação da lei. Além de permitir uma melhor separação entre “os honestos” e “os ilegais”<sup>25</sup>, a lei contribuiria também no estabelecimento de condições mais estáveis para que “os honestos” pudessem crescer e prosperar, segundo ele.

O atual desmanche de Paulo poderia ser considerado como um “modelo” de desmanche formalizado e digitalizado. Ele utiliza um sistema digital, que faz o gerenciamento de estoque e gera anúncios em plataformas de vendas *on-line* de forma automatizada. Após o desmonte dos carros, as peças são, individualmente, cadastradas nesse sistema, que tem por objetivo facilitar as vendas através dessas plataformas.

Esses processos de formalização e digitalização dos desmanches destoam muito da forma como a atividade da desmontagem veicular era exercida no contexto anterior à lei. Tais processos, no entanto, não se dão de forma homogênea, uma vez que ainda há estabelecimentos de menor porte econômico que não dispõem dos mesmos recursos para se adaptarem às novas demandas impostas pela formalização (Pinho *et al.*, 2022). A recente expansão das vendas *on-line* produz deslocamentos

24. Lei Estadual n. 15.276, de 2 de janeiro de 2014. Defendida como instrumento de combate ao roubo e furto de veículos, essa lei daria origem a uma lei federal implementada no mesmo ano (Lei n. 12.977, de 20 de maio de 2014), e em tese válida para todo o território nacional, porém em outros estados se diz que essa lei “não pegou” (não produziu efeitos práticos).

25. Importante ressaltar que essa separação entre o “legal” e o “ilegal” é um discurso êmico, e não uma perspectiva analítica dos pesquisadores. As fronteiras entre o “legal” e o “ilegal”, entre o “formal” e o “informal”, são porosas (Telles, 2010), e se produzem em meio a jogos de poder (Foucault, 2016). Da mesma forma, em ruptura com uma narrativa hegemônica sobre o tema, não tomamos os ditos “mercados ilegais” como espécie de “economia paralela”, mas sim como parte constitutiva da economia global (Beckert e Dewey, 2017; Feltran, 2019). Nessa perspectiva, a produção de clivagens entre o “legal” e o “ilegal”, através de discursos morais ou da implementação de leis, pode ser compreendida como estratégia de disputa pela regulação de recursos movimentados por economias informalizadas.



Etiquetas com QR codes, dispositivos físicos que integram o sistema digital de gerenciamento de estoque e anúncios *on-line* utilizados pelo desmanche de Paulo. Foto de Apoena Mano.

importantes no mercado da desmontagem veicular. Ela possibilita que uma economia historicamente centrada em interações presenciais e dinâmicas em uma escala local tenha suas vendas expandidas a uma escala nacional. O primeiro desmanche de Paulo, localizado na zona leste de São Paulo, era territorialmente circunscrito, e seu público limitava-se a moradores e frequentadores do bairro – “um pessoal já conhecido, quando precisavam de alguma peça procuravam a gente”. Eram trocas comerciais dependentes das relações de confiança construídas em copresença e rotinizadas no tempo.

A digitalização das operações, intensificada após a pandemia, modifica as dinâmicas de funcionamento desse mercado. A questão territorial ainda é relevante, tendo em vista que o novo estabelecimento de Paulo é localizado à beira de uma rodovia, conectado, portanto, a infraestruturas viárias essenciais para a realização dessas transações “*on-line*”. As mobilidades digitalizadas, viabilizadas pelas mobilidades

físicas dos semicondutores (através de infraestruturas logísticas, viárias e portuárias), possibilitaram que Paulo incrementasse suas transações comerciais para além dos constrangimentos territoriais e das relações face a face: “não tem mais a questão da fidelidade com o cliente, mas a gente vende muito mais e para o Brasil todo”.

Desmanches de menor porte econômico, ou mesmo desmanches informais e/ou ilegais, também podem usar plataformas de vendas *on-line* para expandir a escala de suas vendas, ou podem mobilizar dispositivos digitais de outras formas (como anúncios através de redes sociais ou atendimento através de aplicativos de troca de mensagens). Alguns, no entanto, não conseguiram migrar para as vendas *on-line*, e ainda atuam em uma escala mais circunscrita às interações presenciais e com certos limites territoriais<sup>26</sup>. Além disso, desmanches de grande porte dispõem de mais recursos para fazerem a transição para as vendas *on-line* de forma mais eficiente – como por exemplo o uso de serviços adicionais como o já referido sistema de gerenciamento de estoque e anúncios *on-line*. Tais recursos permitiram a estabelecimentos como o de Paulo manter suas vendas mesmo diante das políticas de isolamento social, enquanto muitos outros encontraram mais dificuldades, chegando inclusive a falir. Essa “digitalização excludente” está também associada à “formalização excludente” (Rangel, 2019), que produz clivagens entre aqueles que podem se adaptar à formalização e aqueles que não terão acesso a ela.

Atuar com vendas *on-line* demanda capital de rede (Urry, 2007; Elliott e Urry, 2010; ver também Freire-Medeiros, 2022; Menezes e Mano, 2020). Concebido na interlocução com os capitais econômico e cultural, o capital de rede pretende sublinhar a importância de competências e recursos valorizados – e desigualmente distribuídos – no capitalismo globalizado. Dito de outro modo, a inclusão socioespacial passa, como Paulo não nos deixa esquecer, pelo acesso contínuo a infraestruturas de transporte, pontos de informação e dispositivos de comunicação, assim como pelo domínio de idiomas estratégicos (com destaque para a linguagem da rede) e disponibilidade para gerenciar um tempo que já não está tão vinculado ao território (Elliott e Urry, 2010, p. 10-11; Urry, 2007, pp. 197-198). Em um cenário no qual a plataformização (Poell *et al.*, 2020) e a dataficação orientam as dinâmicas das transações econômicas intermediadas por plataformas digitais, o capital de rede pode inclusive ser mensurado através de marcadores objetivos que estabelecem clivagens entre vendedores – como avaliação da “reputação” do vendedor, seu volume de vendas e o grau de satisfação dos clientes.

26. Há, por exemplo, casos de desmanches de menor porte que atendem clientes através de aplicativos de mensagens, mas que ainda concretizam suas vendas no balcão da loja. Nesses casos, o atendimento é digitalizado, mas as vendas em si ainda se dão de forma presencial.

## Considerações finais

Os semicondutores são objetos centrais para a produção de automóveis e também dispositivos eletrônicos, conectados a sistemas e plataformas digitais. Por isso, são motes potentes para analisarmos as interfaces entre o fenômeno da “expansão digital” e a (re)constituição de cadeias econômicas e de infraestruturas logísticas. Os fluxos que se produzem em meio a essa expansão da digitalização, impulsionada no contexto da pandemia, também dependem de fixos e fricções (Freire-Medeiros e Lages, 2020).

Há cerca de três anos, antes da pandemia, era possível encontrar veículos populares novos na faixa dos 30 mil reais; atualmente os carros mais baratos disponíveis no mercado brasileiro custam em torno de 65 mil. A própria noção de “carro popular” parece ter seu sentido suspenso nesse contexto. Essa grande alta dos preços está associada a uma queda do consumo de carros novos. Os preços de carros usados, por sua vez, também subiram. Este e outros fenômenos foram observados de modos complementares a partir dos dois pontos de observação etnográfica explorados neste artigo: o Porto de Santos e o desmanche de Paulo.

O Porto de Santos, enquanto infraestrutura central para a cadeia automotiva nacional, nos permitiu observar de que forma as trocas transnacionais que compõem essa cadeia impactaram a escassez dos semicondutores e foram por ela impactadas. Por um lado, ela evidencia a dependência da importação de componentes para a produção nacional de automóveis. Por outro lado, como estratégia para driblar a recente redução da produção e das vendas no mercado local, montadoras nacionais optaram por expandir as exportações de veículos brasileiros – movimento descrito por Cláudio, funcionário dos terminais portuários, como “virada de chave”. Esses processos não impactam apenas o setor automotivo, tendo em vista que automóveis e autopeças representam uma parcela significativa do comércio exterior do Brasil como um todo.

Já os desmanches nos permitem ver outros tipos de impacto. Assim como veículos inteiros, novos e usados, veículos “sucata” vendidos em leilões de carros batidos tiveram seus preços inflacionados nos últimos anos. Isso contribuiu para que as peças usadas também se valorizassem nos desmanches. Pudemos ver também efeitos da mobilização de dispositivos e plataformas digitais como instrumento de formalização e modernização de uma economia antes mais popular, informal e estigmatizada. Nesse processo, alguns empresários do setor que conseguiram se destacar puderam utilizar essas ferramentas para expandir suas vendas a uma escala nacional. Os desmanches, em certo sentido, representam alguns efeitos recentes da digitalização na esfera do consumo de peças de carro.

O processo de digitalização, impulsionado pela pandemia de Covid-19 – também visível na operação de grandes infraestruturas logísticas, como o Porto de Santos –,

produz efeitos diversos, desde a “digitalização excludente” até mesmo a convivência (não em condições de igualdade) entre produtos novos e usados, originais e “paralelos”, comercializados por vendedores formais e informais, e até mesmo itens de origem lícita ou ilícita (produtos falsificados, contrabandeados ou receptados de roubo ou furto). Nesse sentido, a “plataformização” (Poell *et al.*, 2020) desloca de maneira significativa a própria conformação de redes que alimentam o comércio popular em centros urbanos no Brasil (Pinheiro-Machado, 2008; Rabossi, 2015). As ditas “vias secundárias da globalização” (Knowles, 2017) se produzem em meio às disputas, conflitos e ambiguidades envolvidos na formalização de economias informalizadas e na convivência entre mercados legais e ilegais, locais e transnacionais, disputando de forma acirrada a atenção de compradores em busca de opções de consumo mais baratas.

Para encerrar, não podemos deixar de indicar questões de escala mais ampla e seus possíveis impactos na cadeia automotiva nacional e internacional. Como consequência direta daquilo a que nos referimos como “escassez dos semicondutores”, pudemos notar uma tendência de descentralização da produção global destes componentes. Apesar do reaquecimento da economia após os momentos mais graves da pandemia e do decorrente isolamento social, decisões políticas ocorridas em 2022 nos levam a perceber os efeitos de uma disputa geopolítica a partir da produção, oferta e demanda desses componentes.

Países como os Estados Unidos e a Alemanha vêm fazendo investimentos para redirecionar demandas globais – e evitar novas exposições aos riscos políticos de um monopólio asiático. Por sua vez, o Brasil também tenta nacionalizar a produção de semicondutores. Em dezembro de 2022, foi aprovada a Lei 14.302, que prorroga até o ano de 2026 os incentivos do Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores (Padis)<sup>27</sup>. Em apoio à decisão, Márcio de Lima Leite, presidente da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), mencionou que há um consenso entre os setores público, privado e acadêmico sobre essa necessidade de produção no país. Indicamos que futuras pesquisas interessadas sobre a cadeia automotiva devem direcionar atenção a essas questões.

27. “Prejudicada pela pandemia, produção de semicondutores ganha lei de incentivo”, 2022, *Agência Senado*.



## Referências Bibliográficas

- ANFAVEA. (2022), *Anuário da indústria automobilística brasileira 2022*. São Paulo, <https://anfavea.com.br>.
- BARRERA-ENDERLE, Alberto. (2021), "Vehicle consumption, theft and smuggling in the Texas-Mexico border, 1930-1960". *Journal of Illicit Economies and Development*, 3 (2): 275-284.
- BECKERT, Jens & DEWEY, Matías. (eds.). (2017), *The architecture of illegal markets: Towards an economic sociology of illegality in the economy*. Oxford, Oxford University Press.
- BIZE, Amiel. (2020), "The right to the remainder: gleaning in the fuel economies of East Africa's Northern corridor". *Cultural Anthropology*, 35 (3): 462-486.
- CHUA, Charmaine *et al.* (2018), "Introduction: Turbulent circulation: Building a critical engagement with logistics". *Environment and Planning D: Society and Space*, 36 (4): 217-229.
- CLARKE, Ronald & BROWN, Rick. (2011), "International trafficking of stolen vehicles". In: NATARAJAN, Mangai (ed.). *International crime and justice*. Nova York, Cambridge University Press.
- COWEN, Deborah. (2014), *The deadly life of logistics: Mapping violence in global trade*. Minneapolis, University of Minnesota Press.
- DO CARMO, Marcelo *et al.* (2019), "Financialization in the automotive industry: shareholders, managers and salaries". *Journal of Economic Issues*, 53 (3): 841-862.
- ELLIOT, Antony & URRY, John. (2010), *Mobile lives*. Londres, Routledge.
- "FATOS E DADOS". (2021), *Santos Port Authority*, <https://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/Facts-en-figures-2021.pdf>.
- FEATHERSTONE, Mike *et al.* (eds.). (2005), *Automobilities*. Oxford, Sage Publications.
- FELTRAN, Gabriel. (2019), "Economias (i)lícitas no Brasil: uma perspectiva etnográfica". *Journal of Illicit Economies and Development*, 1 (2).
- FELTRAN, Gabriel. (2012), "Governo que produz crime, crime que produz governo: O dispositivo de gestão do homicídio em São Paulo (1992-2011)". *Revista Brasileira de Segurança Pública*, São Paulo, 6 (2): 232-255.
- FELTRAN, Gabriel de Santis. (ed.). (2022), *Stolen cars: A journey through São Paulo's urban conflict*. Nova Jersey, Wiley & Sons.
- FELTRAN, Gabriel. (2014), "O valor dos pobres: a aposta no dinheiro como mediação para o conflito social contemporâneo". *Caderno CRH*, 27 (72): 495-512.
- FROMM, Deborah. (2022), "Designing the market". In: FELTRAN, Gabriel de Santis (ed.). *Stolen cars: A journey through São Paulo's urban conflict*. Nova Jersey, Wiley & Sons.
- FOUCAULT, Michel. (2016), *A sociedade punitiva*. São Paulo, WMF Martins Fontes.
- FREIRE-MEDEIROS, Bianca (2022), "*A aventura de uns é a miséria de outros*": mobilidades socioespaciais e pobreza turística. São Paulo, tese de livre-docência em Sociologia das Mobilidades, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

- FREIRE-MEDEIROS, Bianca & LAGES, Maurício Piatti. (dez. 2020), “A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções”. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 123: 121-142.
- HINE, Christine. (2015), *Ethnography for the internet: Embedded, embodied and everyday*. Londres, Bloomsbury Academic.
- KNOWLES, Caroline. (2017), *Nas trilhas de um chinelo: uma jornada pelas vias secundárias da globalização*. São Paulo, Annablume Editora.
- LATOUR, Bruno. (2005), *Reassembling the social: an introduction to Actor-network-theory*. Nova York, Oxford University Press Inc.
- LIMA, Raphael Jonathas da Costa & DULCI, João Assis. (2021), “Trabalhando sem a Ford: política industrial e ação corporativa em São Bernardo do Campo”. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, 36 (107): 1-19.
- MARCUS, George. (1995), “Ethnography in/of the world system: the emergence of multi-sited ethnography”. *Annual Review of Anthropology*, 24: 95-117.
- MENEZES, Palloma & MANO, Apoena (2020). “Sanitização comunitária, articulações e trocas de conhecimentos para ‘cuidar dos nossos’”. Entrevista com Thiago Firmino, liderança da favela Santa Marta, Rio de Janeiro. *Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social* (Reflexões na Pandemia 2020, texto 87).
- “MENSÁRIOS ESTATÍSTICOS e relatórios anuais da Santos Port Authority”. *Santos Port Authority*, <https://www.portodesantos.com.br/informacoes-operacionais/estatisticas/mensario-estatistico>.
- MILLER, Daniel & SLATER, Don. (2000), *The internet: an ethnographic approach*. Oxford, Berg.
- MOTTA, Luana *et al.* (2022), “Regulating an illegal market”. In: FELTRAN, Gabriel de Santis. (ed.). *Stolen cars: A journey through São Paulo’s urban conflict*. Nova Jersey, Wiley & Sons.
- PIMENTEL, André de Pieri *et al.* (2022), “Globalization and its backroads”. In: FELTRAN, Gabriel de Santis (ed.). *Stolen cars: A journey through São Paulo’s urban conflict*. Nova Jersey, Wiley & Sons.
- PIMENTEL, André de Pieri & PEREIRA, Luiz Gustavo Simão. (2022), “Auctions and mechanisms”. In: FELTRAN, Gabriel de Santis (ed.). *Stolen cars: A journey through São Paulo’s urban conflict*. Nova Jersey, Wiley & Sons.
- PIMENTEL, André de Pieri & PINHO, Isabela Vianna. (jul.-dez. 2022), “A gestão dos ilegalismos enquanto mercado: sobre o roubo e o furto de veículos em São Paulo, Brasil”. *Runa*, 43 (2): 305-324.
- PINHO, Isabela Vianna *et al.* (2022), “Dismantling a stolen car”. In: FELTRAN, Gabriel de Santis. (ed.). *Stolen cars: A journey through São Paulo’s urban conflict*. Nova Jersey, Wiley & Sons.
- POELL, Thomas *et al.* (2020), “Plataformização”. *Revista Fronteiras – Estudos Midiáticos*, 22 (1): 2-10.
- “PREJUDICADA PELA PANDEMIA, produção de semicondutores ganha lei de incentivo”. (10 jan. 2022), *Agência Senado*. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/>

- materias/2022/01/10/prejudicada-pela-pandemia-producao-de-semicondutores-ganha-lei-de-incentivo.
- RABOSI, Fernando. (2015), “Tempo e movimento em um mercado de fronteira: Ciudad del Este, Paraguai”. *Sociologia & Antropologia* [on-line]. 5 (2): 405-434.
- RANGEL, Felipe. (2019), “Problema e potência: o comércio popular entre a repressão e a empresariação”. *Journal of Illicit Economies and Development*, 1 (2): 1-11.
- RECICLAAUTO, <https://www.reciclaauto.com.br/>.
- “RELATÓRIO DE ANÁLISE do Movimento Físico”. *Santos Port Authority*, <https://www.portodesantos.com.br/informacoes-operacionais/estatisticas/relatorio-de-analise-do-movimento-fisico/>.
- SCHOUTEN, Peer *et al.* (2019), “States of circulation: Logistics off the beaten path”. *Environment and Planning D: Society and Space*, 37 (5): 779-793.
- SHELLER, Mimi & URRY, John. (2006), “The new mobilities paradigm”. *Environment & Planning A*, 38 (2): 207-226.
- SHELLER, Mimi & URRY, John. (2016), “Mobilizing the new mobilities paradigm”. *Applies Mobilities*, 1 (1): 10-25.
- SINDIPEÇAS (Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores) & ABIPEÇAS (Associação Brasileira da Indústria de Autopeças). (mar. 2022), “Relatório da frota circulante”. São Paulo, edição 2022. Acesso em: [https://www.sindipecas.org.br/sindinews/Economia/2022/RelatorioFrotaCirculante\\_2022.pdf](https://www.sindipecas.org.br/sindinews/Economia/2022/RelatorioFrotaCirculante_2022.pdf).
- STEPPUTAT, Finn & HAGMANN, Tobias. (2019), “Politics of circulation: The makings of the Berbera corridor in Somali East Africa”. *Environment and Planning D: Society and Space*, 37 (5): 794-813.
- STU SUPPLY CHAIN. (2021), “One Hundred Container Ports 2021 – Lloyd’s List”. Disponível em: <https://stusupplychain.com/top-100-container-ports-2021.html>.
- TELLES, Vera da Silva. (2010), “Nas dobras do legal e do ilegal: Ilegalismos e jogos de poder nas tramas da cidade”. *Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social*, 2 (5-6): 97-126.
- TOSCANO, Alberto. (set. 2014), “Lineaments of the logistical state”. *Viewpoint Magazine*, 28.
- TSING, Anna. (2015), *The mushroom at the end of the world. On the possibility of life in capitalist ruins*. Princeton, Princeton University Press.
- URRY, John. (2007), *Mobilities*. Londres, Polity Press.

### Resumo

#### *A escassez dos semicondutores e as transformações recentes do mercado automotivo*

No contexto de pandemia do Covid-19, a cadeia automotiva no Brasil foi impactada pela indisponibilidade de semicondutores – *microchips* utilizados na produção de automóveis e de equipamentos eletrônicos, cujo consumo vem também produzindo impactos nos mercados de automóveis e autopeças. Este artigo objetiva analisar transformações recentes no setor, tomando como mote os deslocamentos contemporâneos na circulação desse componente. Tal análise partirá de dois contextos empíricos distintos: o Porto de Santos e um desmanche de veículos em São Paulo. Argumentamos que as transformações em tela devem ser compreendidas no cruzamento entre mobilidades físicas e comunicativas, apontando para importantes inflexões na cadeia automotiva em escala transnacional.

Palavras-chave: Portos; Desmanches de carro; Semicondutores; Carros; Mobilidades.

### Abstract

#### *The scarcity of semiconductors and the recent transformations on the automotive market*

During the Covid-19 pandemic, the scarcity of semiconductors affected the automotive chain in Brazil. The production electronic devices in general, whose consumption also impacts the automotive market, depends on these microchips. This article aims to analyze recent displacements in the automobile system, through contemporary transformations in the circulation of this component. This analysis is based on ethnographic data produced in the Santos Port and a car dismantling store in São Paulo. We argue that such transformations must be understood at the intersection between physical and communicative mobilities which reverberates around the automotive chains in a transnational scale.

Keywords: Ports; Car dismantling stores; Semiconductors; Cars; Mobilities.

Texto recebido em 10/11/2022 e aprovado em 15/01/2023.

DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2023.204348.

ANDRÉ DE PIERI PIMENTEL é doutorando em Ciências Sociais pela Universidade Estadual de Campinas, Unicamp. Bolsista de doutorado Fapesp (processo n. 2020/12310-8). Pesquisador dos projetos *Regulação de mercados (i)legais: mecanismos de reprodução de desigualdades e violência* (2018-2020) e *Carros globais: uma pesquisa urbana transnacional sobre a economia informal de veículos*. Integrante do *Núcleo de Pesquisas Urbanas NaMargem/UFSCar*. E-mail: andre.pierip@gmail.com.

ISABELA VIANNA PINHO é doutoranda em Sociologia pela Universidade Federal de São Carlos, UFSCAR, e pesquisadora visitante no Danish Institute for International Studies, DIIS. Bolsista

de Doutorado Fapesp (processos n. 2020/14000-6 & 2021/14797-4). Pesquisadora dos projetos *Regulação de mercados (i)legais: mecanismos de reprodução de desigualdades e violência* (2018-2020) e *Carros globais: uma pesquisa urbana transnacional sobre a economia informal de veículos*. Integrante dos grupos de pesquisa *MTTM – Mobilidades: Teorias, Temas e Métodos/USP* e *Núcleo de Pesquisas Urbanas NaMargem/UFSCar*. E-mail: isaviannapinho@gmail.com.

APOENA MANO é doutorando em Sociologia pela Universidade de São Paulo, USP, e pesquisador visitante na Columbia University. Bolsista de Doutorado Fapesp (processos n. 2020/00670-0 & 2021/14246-8). Pesquisador do projeto *Carros globais: uma pesquisa urbana transnacional sobre a economia informal de veículos*. Integrante do *UrbanData-Brasil/CEM/USP: Banco de dados sobre o Brasil urbano* e dos grupos de pesquisa *MTTM – Mobilidades: Teorias, Temas e Métodos/USP* e *Cidades – Núcleo de Pesquisa Urbana/UERJ*. E-mail: apoenamano@usp.br.

ANNA CLARA PEREIRA SOARES é graduanda em Ciências Sociais pela Universidade de São Paulo, USP. Bolsista de Iniciação Científica Fapesp (processo n. 2022/00300-3). Pesquisadora do projeto *Carros globais: uma pesquisa urbana transnacional sobre a economia informal de veículos*. Integrante do *UrbanData-Brasil/CEM/USP: Banco de dados sobre o Brasil urbano* e do grupo de pesquisa *MTTM – Mobilidades: Teorias, Temas e Métodos/USP*. E-mail: anna.p.s@usp.br.





# Desigualdades sociais na entrada no emprego formal entre graduados da educação superior<sup>1</sup>

André de Holanda Padilha Vieira\*

<https://orcid.org/0000-0002-6699-2044>

## Introdução

Um dos resultados mais consistentes da literatura sobre estratificação e mobilidade social é que a educação exerce papel de mediação entre a origem socioeconômica e a posição do indivíduo na hierarquia social. Desde o livro seminal de Blau e Duncan (1967), um conjunto farto de estudos tem perguntado se e em que medida a origem social afeta, direta ou indiretamente, a entrada no mercado de trabalho e etapas posteriores da vida profissional (Breen e Jonsson, 2005). No entanto, não apenas essa relação varia entre diferentes arranjos institucionais do sistema educacional e do mercado de trabalho, como a educação, em particular, de nível superior, pode apresentar capacidades distintas de anular ou não o efeito da origem sobre o destino social. Assim, há tanto evidências de que origem social pode garantir vantagens na inserção em ocupações de elite do mercado de trabalho (Rivera, 2015), quanto de que a educação superior pode equalizar oportunidades de entrada dos graduados nesse mercado (Torche, 2011; Karlson, 2019).

\* Universidade Federal Fluminense, Niterói, Rio de Janeiro, Brasil.

1. Este trabalho não existiria sem a contribuição dos pesquisadores que fazem parte do Laboratório de Pesquisas em Ensino Superior (Lapes), ligado ao Departamento de Sociologia da UFRJ. Agradecemos também aos pesquisadores Maria Lígia Barbosa, Flavio Carvalhaes, Jean-Jacques Paul, André Salata, Murillo Marschner de Brito e Felícia Picanço, cujos comentários feitos a versões anteriores deste artigo foram fundamentais à sua elaboração.

A associação supostamente reduzida entre origem social e realização de status entre indivíduos com diploma de graduação tem sido tentativamente explicada utilizando-se diferentes abordagens teóricas. As abordagens credencialistas e de sinalização, ao focarem em mecanismos meritocráticos de alocação no trabalho, deixam pouco espaço para o efeito da origem social, sobretudo no início da carreira profissional. Em contraste, tanto teorias da reprodução social (Bourdieu, 1986; Coleman, 1988), quanto da escolha racional (Boudon, 1974; Breen e Goldthorpe, 1997), embora com ênfases diferentes, oferecem contribuições valiosas sobre mecanismos que levariam à desigualdade em pontos-chave da vida dos indivíduos, seja no acesso ou transcurso da educação superior, seja na transição da educação para o trabalho.

A atenção crescente à diferenciação interna da educação superior em diversos países tem permitido que a literatura adicione nuances às explicações convencionais sobre as disparidades sociais entre graduados no mercado de trabalho. Os estudos têm analisado o efeito direto da origem social sobre os destinos ocupacionais dos graduados tanto no início, quanto ao longo da carreira, considerando variados tipos de resultados, como status ocupacional (Roksa e Levey, 2010; Jacob e Klein, 2019), posição de classe (Sullivan *et al.*, 2018) e salários (Laurison e Friedman 2016). Além disso, a literatura tem documentado variações de acordo com dimensões institucionais da educação superior, como área de estudo e tipo de instituição, indicando que mesmo sistemas em expansão podem reforçar distinções qualitativas internas e, dessa forma, reproduzir desigualdades (Jacob *et al.*, 2015). Entretanto, em que pese o avanço registrado na literatura brasileira sobre desigualdade social na inserção profissional dos graduados (Ribeiro e Schlegel, 2015; Reis e Machado, 2015; Caseiro e Maciente, 2019), desconhecemos estudo que tenha se concentrado sobre a heterogeneidade dessa inserção por origem social dos graduados considerando o universo das áreas de estudo da educação superior.

Neste artigo, analisamos a relação entre a origem familiar dos egressos de diferentes áreas de estudo e setores da educação superior e dois resultados no mercado de trabalho: a entrada no emprego formal e o emprego em ocupações consideradas típicas para área de formação. Este estudo contribui de três formas para a literatura: (1) a análise desagregada por segmentos da educação superior permite que observemos disparidades sociais específicas a carreiras e instituições do sistema, o que é ignorado quando se considera o conjunto de graduados como uma população homogênea; (2) ao observarmos a relação entre origem social e resultados no emprego formal no início da carreira profissional, podemos entender em que medida as diferenças qualitativas da educação superior estão associadas a transições mais ou menos desiguais para o mercado de trabalho; (3) por último, a ênfase sobre resultados ocupacionais permitirá explorar diferentes padrões de relação entre origem social e retornos ao



diploma de graduação, contribuindo para uma literatura muitas vezes limitada a salários e rendimentos. Para as nossas análises, usamos dados do Exame Nacional de Desempenho de Estudantes 2009 a 2011 e da Relação Anual de Informações Sociais 2013 a 2015, e modelos logísticos e multinomiais sobre a entrada dos graduados no emprego formal e em diferentes tipos de ocupação.

## Revisão da literatura

A alocação dos graduados no mercado de trabalho pode ser entendida como um processo de ligação entre candidatos e vagas de trabalho que depende, em última instância, de três componentes: (1) os ativos dos candidatos (qualificações, habilidades, experiência etc.), (2) o grau de competição pelo trabalho e (3) as decisões de contratação dos empregadores (Jacob *et al.*, 2015). Esse processo, que se desenrola em meio ao arranjo institucional entre sistema educacional e mercado de trabalho, adquire centralidade para o problema clássico da estratificação social: a correspondência entre o candidato ao emprego e a vaga de trabalho é o mecanismo causal básico subjacente à relação entre educação e realização de status (Bills, 2003). Diferentes abordagens teóricas foram propostas para dar conta dessa relação, quatro das quais têm relevância particular para a nossa análise: as teorias credencialistas e de sinalização, com ênfase em processos meritocráticos na alocação no trabalho, e as teorias de reprodução social e escolha racional, que se dedicam a explicar a persistência da desigualdade.

As abordagens credencialistas assumem que a distribuição de posições no mercado de trabalho é governada, não pela busca por trabalhadores mais habilidosos ou produtivos, como prevê a teoria do capital humano (e.g. Becker, 1964), mas pelo controle que os mais escolarizados detêm sobre o acesso às posições de elite (e.g. Collins, 1979; Weeden, 2002). De acordo com essa perspectiva, que também é chamada de modelo de fechamento social (Di Stasio *et al.*, 2016), as qualificações educacionais e posições ocupacionais estão estreitamente ligadas – sobretudo em profissões tradicionais, setor público e grandes organizações – deixando pouco espaço para que empregadores considerem fatores relacionados à origem social no momento da contratação. Essa abordagem tem pelo menos duas implicações relevantes para a nossa análise: quanto mais forte a ligação entre diplomas e ocupações, menor a disparidade social nos resultados obtidos pelos graduados no mercado de trabalho e menor a prevalência de sobre-educação, isto é, quando o empregado está mais qualificado do que exige a sua ocupação.

As teorias da sinalização entendem que a educação exerce sobretudo uma função de sinalizar produtividade futura, ou custos menores de treinamento, e não de

entregar efetivamente habilidades produtivas. A informação limitada sobre a produtividade dos potenciais empregados disponível para o empregador no momento da contratação é sanada por meio de sinais enviados pelos trabalhadores, entre os quais o diploma é especialmente relevante (Arrow, 1973; Spence, 1973). Em uma das suas formulações, conhecida como a teoria das filas de trabalho (Thurow, 1975), propõe-se que a educação cumpre um papel de bem posicional na competição pelas vagas de trabalho, de modo que os candidatos a ocupá-las têm incentivos para investir continuamente em mais educação, aumentando os riscos de estarem sobre-educados. Assim como proposto pelos credencialistas, a sinalização seria especialmente importante no início da carreira profissional, quando informações como experiência de trabalho e produtividade não estão disponíveis para os empregadores.

Em contraposição a essas abordagens, teóricos da reprodução social argumentam que a origem social continua a importar na alocação dos graduados no mercado de trabalho, na medida em que a escolarização é considerada um mecanismo de reprodução das relações de dominação entre classes sociais. O sistema escolar privilegiaria as famílias de estratos sociais mais elevados, que empregam os seus recursos (econômicos, culturais e sociais) em estratégias para garantir a transmissão de status para os filhos. Diversos estudos têm documentado como os graduados oriundos dessas famílias beneficiam-se não apenas da frequência a cursos e instituições socialmente valorizadas, mas dos recursos parentais para acessarem as posições mais vantajosas também no mercado de trabalho (Triventi, 2013; Jacob e Klein, 2019). Embora a importância dos recursos familiares dependa das demandas dos empregadores e da estrutura ocupacional, espera-se que seja maior na entrada dos graduados no mercado de trabalho, diminuindo à medida que avançam ao longo da vida produtiva.

As teorias de escolha racional, por outro lado, concebem um maior espaço para a agência dos indivíduos e suas famílias na tomada de decisão sobre quais cursos de ação seguir, considerando as restrições e oportunidades disponíveis. Assim, com base em avaliações de custos e benefícios de cada opção presente, os indivíduos podem decidir ou não continuar estudando depois da escola, o que, por sua vez, afeta as suas chances de obter um diploma de graduação ou de acessar os destinos ocupacionais correspondentes. Embora apontem para mecanismos distintos, tanto as teorias da escolha racional como de reprodução social preveem que, em comparação com seus pares de origem privilegiada, os graduados de origem social desfavorecida são mais propensos a escolherem cursos que minimizem os custos e o risco de não conclusão ou segmentos menos prestigiados, que se traduzem em oportunidades limitadas no mercado de trabalho (e.g. Duta, 2021).

As teorias precedentes têm sido qualificadas por estudos atentos à diferenciação crescente dos sistemas da educação superior e o seu impacto nas trajetórias pro-

fissionais dos graduados. Para derivar as nossas hipóteses sobre o efeito da origem social dos graduados sobre o acesso ao emprego formal e a ocupações equivalentes à sua formação, acrescentamos à discussão precedente os estudos sobre diferenças qualitativas da educação superior e estratificação horizontal nessa etapa de ensino (e.g. Carvalhaes e Ribeiro, 2019; Knop e Collares, 2019).

Essa literatura tem mostrado que a graduação em áreas que mobilizam sobretudo habilidades econômicas (e.g. ciências econômicas, administração) e técnicas (e.g. Ciências e Matemática, engenharias) está associada ao alcance de ocupações com salários e status médios maiores, em comparação àquelas com ênfase em habilidades culturais (e.g. artes e humanidades) (Van de Werfhorst e Kraaykamp, 2001; Jacob e Klein, 2019). Além disso, as áreas caracterizadas por graus variados de especificidade ocupacional, o que é medido pela proporção de graduados que trabalham em ocupações correspondentes à sua formação, apresentam pontos distintos de entrada no mercado de trabalho: enquanto as mais específicas têm vantagens nessa transição, com ligação proporcionalmente maior com ocupações melhor remuneradas, as menos específicas oferecem oportunidades mais amplas de inserção profissional (Roksa e Levey, 2010). Como indicado por estudos anteriores, é precisamente nas áreas mais específicas, portanto, mais “vocacionais”, isto é, naquelas com maior capacidade de sinalização, que se espera que seja menor o efeito da origem social sobre a inserção profissional dos graduados (Jacob e Klein, 2019).

Em conjunto com os estudos sobre desigualdades na educação superior e inserção dos graduados no mercado de trabalho no Brasil (e.g. Ribeiro e Schlegel, 2015; Maciente *et al.*, 2015; Vaz e Vaz, 2019), a literatura discutida acima sugere algumas hipóteses.

Considerando, portanto, que a inserção no emprego logo após a graduação é tipicamente uma necessidade observada sobretudo entre estudantes de estratos sociais mais baixos (e.g. Mullen *et al.*, 2003; Quadlin, 2017), esperamos que egressos de classes mais baixas estejam empregados em proporção maior do que os seus pares de estratos sociais mais altos, independentemente da área de formação (*Hipótese 1a*). Conforme antecipado pelas teorias reprodutivistas e de escolha racional, para os estudantes de origem privilegiada, os recursos familiares podem atuar como um “lubrificante” no início da carreira profissional, permitindo-lhes navegar por caminhos mais promissores, concentrar-se no desenvolvimento de redes valiosas, resistir a empregos precários ou assumir oportunidades arriscadas – estratégias que podem trazer retornos no longo prazo (Friedman e Laurison, 2020)<sup>2</sup>.

2. Essa primeira hipótese é reforçada pelo fato de que a nossa análise se concentra sobre os graduados que possuem um vínculo de emprego formal após a graduação. Esse subgrupo de graduados, embora con-

Além desse padrão geral, podemos esperar que as disparidades sociais variem entre áreas e setores da educação superior: primeiro, as áreas menos específicas em termos ocupacionais, como humanidades e ciências sociais aplicadas, devem apresentar as maiores desigualdades sociais na probabilidade de possuir um emprego formal (*Hipótese 1b*); segundo, levando em conta que o prestígio institucional tende a exercer maior efeito nas áreas menos técnicas e específicas (Mihut, 2021), esperamos que graduados de IES públicas tenham probabilidades maiores de possuírem um emprego formal do que os seus pares de instituições privadas, sobretudo nas áreas de humanidades e ciências sociais aplicadas (*Hipótese 1c*).

Levando em conta a literatura sobre as disparidades sociais no acesso às posições ocupacionais de maior remuneração ou status (Roksa e Levey, 2010; Triventi, 2013), cabe testar a hipótese de que os graduados de estratos sociais mais elevados tenham vantagem no acesso às ocupações típicas, independentemente da área de estudo (*Hipótese 2a*). Em particular, a classe de origem deve importar menos naquelas áreas que mobilizam habilidades de tipo considerado técnico, como Ciências e Matemática e Engenharias, ou nas quais os graduados costumam ingressar em ocupações com especificidade técnica relativamente alta, como a área de Saúde, em que se espera que a produtividade dependa sobretudo do que foi ensinado durante os estudos, e menos de habilidades ou recursos pré-existentes (*Hipótese 2b*). Além disso, em decorrência de processos de estratificação horizontal na educação superior, pode-se esperar que a graduação em instituições tradicionalmente mais seletivas e prestigiadas, como é o caso de grande parte das públicas, esteja associado a um aumento nas chances de emprego nas ocupações típicas, sobretudo nas áreas mais fechadas ou menos específicas em termos ocupacionais (*hipótese 2c*).

## Dados e método

### Dados

Os dados utilizados neste artigo provêm do Enade (Exame Nacional de Desempenho de Estudantes) 2009 a 2011 e da Rais (Relatório Anual de Informações Sociais) 2013 a 2015. Ambos os conjuntos de dados, embora de naturezas distintas, têm em comum o fato de pretenderem ser levantamentos censitários – no primeiro caso, dos concluintes dos cursos de graduação; no segundo, dos empregados formais. Para a análise deste artigo, obtivemos o acesso às versões identificadas das respectivas bases

sista na maioria da população de graduados ocupados no país, está presente com proporções variadas no total de ocupados dos cursos ou áreas de estudo (ver Tabela A1 no Apêndice).

de dados, o que nos permitiu ligá-las por meio de uma chave única de identificação dos indivíduos. Apesar dos limites já documentados (OCDE, 2018; De Negri *et al.*, 2001), o uso combinado desses dados oferece a oportunidade relativamente rara de analisar como uma educação superior crescentemente diversificada está associada a resultados heterogêneos dos graduados no mercado de trabalho.

A amostra analítica deste estudo é composta de concluintes que atenderam a três condições: (1) tinham até 34 anos no fim da graduação; (2) tinham menos de cinco anos de experiência de trabalho formal em tempo integral no fim da graduação; e (3) não tinham pós-graduação entre o ano da graduação e o ano em que o emprego é mensurado. O primeiro filtro, que eliminou da amostra 14% das observações, foi realizado com o fim de tornar a amostra mais homogênea. Embora os egressos com mais experiência de trabalho sejam interessantes em si mesmos, a presença deles na base comprometeria a análise dos resultados iniciais no emprego formal. Também não foram considerados na análise os indivíduos que possuíam remuneração nula ou não declarada na Rais.

Para o cruzamento das bases, optamos por considerar apenas as informações dos vínculos empregatícios dos profissionais declaradas quatro anos após a graduação destes. Essa escolha é justificada por três motivos: (1) apesar de haver poucas evidências nacionais, estudos têm mostrado que os graduados começam a trabalhar em um emprego que corresponde à sua formação somente de três a cinco anos depois de formados (Paul, 2015); (2) a situação ocupacional observada nesse intervalo é considerada um indicador mais “estável” da posição alcançada pelos graduados em início de carreira do que aquela observada logo após a graduação (Triventi, 2013); (3) trabalhos nacionais que utilizaram dados de egressos no mercado de trabalho no ano subsequente à graduação obtiveram percentuais consideravelmente baixos de egressos com empregos formais, sobretudo em edições com concluintes de cursos de Saúde (Maciente *et al.*, 2015; Vaz e Vaz, 2019). A Tabela A2 no Apêndice mostra como os concluintes se distribuem entre os cursos e anos da amostra, bem como os percentuais de empregados formais e em ocupação típica para a área de formação.

### Variáveis

As variáveis dependentes são de dois tipos: (1) binária indicando se estão empregados formalmente ou não quatro anos após a conclusão do curso de graduação; e (2) categórica informando o tipo de ocupação do emprego principal dos graduados, com três categorias: ocupação típica, ocupação não típica de nível superior e ocupação não típica que não requer educação superior. Esses dois tipos de resultados permitem ao nosso estudo avançar em relação a uma literatura muitas vezes limitada a salários

e rendimentos, iluminando outras dimensões importantes da estratificação entre os trabalhadores graduados. A nossa opção dialoga, portanto, com um conjunto extenso de estudos indicando padrões divergentes de retornos à educação de acordo com diferentes medidas de status socioeconômico (e.g. Beller e Hout, 2006; Torche, 2015). Por último, embora medidas contínuas de posição ocupacional, como o International Socio-Economic Index of Occupational Status (ISEI), sejam relevantes em si mesmas e devam ser objeto de estudos futuros, a relação entre curso e tipo de ocupação alcançada permite entender o grau de especificidade ocupacional dos diferentes diplomas de graduação, o que é particularmente relevante para a política pública para educação superior no país.

Para a construção da categoria de “ocupação típica”, utilizaram-se como referência classificações anteriores (Fernandes e Narita, 2001; Menezes Filho, 2012; Vaz e Vaz, 2019), além dos requisitos técnicos descritos no manual da Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) e no catálogo de cursos tecnológicos, e a frequência relativa com que cada ocupação apareceu entre os egressos empregados. A segunda categoria compreendeu o grande grupo ocupacional 2 da CBO, que exige educação superior completa, enquanto os demais grandes grupos foram classificados na terceira categoria. Os graduados ocupados nesta última estão, portanto, sobre-educados em relação ao nível de competência requerido para o exercício da ocupação.

Consideramos como variável explicativa o maior grau de escolaridade concluído pelos pais dos graduados, que foi codificada como: menos que ensino médio completo (categoria de referência), ensino médio completo e educação superior ou mais. Os cursos avaliados no Enade foram agrupados em nove áreas de formação: (1) Ciências Sociais Aplicadas, (2) Ciências e Matemática, (3) Direito, (4) Educação, (5) Engenharia (incluindo arquitetura e urbanismo), (6) Humanidades e Letras, (7) Medicina, (8) Saúde e Bem-Estar e (9) Tecnológicos. A agregação utilizada baseia-se na literatura que aponta retornos divergentes de acordo com os tipos de habilidades mobilizadas pelas áreas de estudo (Van de Werfhorst e Kraaykamp, 2001; Quadlin, 2017), além dos diferenciais sociais e econômicos nas carreiras “imperiais” (Medicina, Engenharia e Direito), justificando a decisão de separar esses cursos dos demais das respectivas áreas de conhecimento (Vargas, 2010). Por último, foram consultadas as diretrizes do Enade para a avaliação dos cursos, em que constam os perfis, competências e conteúdo de cada área avaliada. A seguir reportamos os cursos classificados em cada área:

1. Ciências Sociais Aplicadas (SOC): administração, arquivologia, biblioteconomia, ciências contábeis, ciências econômicas, comunicação social, relações internacionais, secretariado executivo, turismo, ciências sociais, psicologia.

2. Ciências e Matemática (C&M): agronomia, biologia, computação, estatística, física, matemática, medicina veterinária, química, geografia, zootecnia.
3. Direito (DIR): direito.
4. Educação (EDU): Pedagogia e todas as licenciaturas.
5. Engenharia (ENG): todas as engenharias, arquitetura e urbanismo.
6. Humanidades e Letras (HUM): design, filosofia, história, letras, música, teatro.
7. Medicina (MED): medicina.
8. Saúde e bem-estar (SAU): biomedicina, educação física, enfermagem, farmácia, fisioterapia, fonoaudiologia, nutrição, odontologia, serviço social, terapia ocupacional.
9. Tecnológicos: todos os cursos tecnológicos.

A idade com que os egressos se graduaram foi recodificada em três categorias: 24 anos ou menos, 25-29 anos e 30-34 anos. A variável sexo foi codificada como feminino e masculino. A raça foi codificada como brancos e negros (pretos e pardos) – não consideramos amarelos e indígenas por representarem apenas 2,3% da amostra de graduados. A região do curso seguiu a codificação: Norte&Nordeste, Centro-Oeste, Sul e Sudeste. As variáveis de desempenho no componente de formação geral e de conhecimento específico do Enade foram divididas em quartis de notas e construiu-se uma variável categórica informando se o concluinte estava trabalhando em tempo integral, parcial ou não estava trabalhando no fim da graduação.

A Tabela 1 apresenta estatísticas descritivas para os indivíduos na amostra de graduados do Enade 2009 a 2011 encontrados na Rais 2013 a 2015, para cada uma das nove áreas de formação. Um desafio para a utilização dos dados do Enade é o número de informações faltantes em algumas variáveis. Após a harmonização das variáveis e junção dos bancos de dados, havia observações faltantes nas variáveis de cor/raça, escolaridade dos pais, situação de trabalho no fim da graduação e desempenho nos componentes específico e de formação geral do Enade. Nas três primeiras, havia entre 15% e 20% de *missing*, enquanto as duas últimas possuíam menos de 2%. Para seguirmos a análise sem a perda de informações que a exclusão desses casos implicaria, realizamos imputação múltipla utilizando o método Multivariate Imputation by Chained Equations (MICE), implementado por meio do pacote “mice” no software R (Buuren e Groothuis-Oudshoorn, 2011)<sup>3</sup>.

3. A implementação dessa técnica permitiu a criação de cinco bases de dados completas com valores imputados para as variáveis com informações faltantes. Esses valores foram estimados por meio de modelos específicos utilizando as demais variáveis como predictoras. Em seguida, os modelos estatísticos foram aplicados às bases de dados geradas, sendo os resultados combinados em estimativas médias.

TABELA 1

*Estatísticas descritivas por área de formação e setor da IES (em %)*

ÁREA DE ESTUDO	FEMININO	NEGROS	SUPERIOR OU MAIS	ATÉ 29 ANOS	SUDESTE	CE: 25% MAIORES	FG: 25% MAIORES	TRABALHO INTEGRAL
Ciências Sociais Aplicadas								
Privada	61,2	22	26,7	87,7	54,7	19,7	20,1	38,8
Pública	58,3	23,7	32,7	92	30,8	33,9	28,4	27,6
Ciências e Matemática								
Privada	31,4	23,2	40,1	89,1	59,7	9,4	25,2	39,5
Pública	42,4	26,8	46	94,2	36,3	30,2	30	10,9
Direito								
Privada	55,9	20,7	40,7	86,6	48,7	42,1	26,4	17,5
Pública	52	19,4	46,3	94,1	33,8	68,2	42,1	13
Educação								
Privada	76,2	37,3	20,2	75,7	53	24,8	28,3	29,4
Pública	68,6	48,9	25,5	85	22,7	24,9	30,5	17,7
Engenharia								
Privada	34,2	22,5	50,5	85,6	63,1	9,8	34	40,6
Pública	33,9	24,9	65,1	95,1	46,1	24,9	40,9	12,4
Humanidades								
Privada	56,9	14,7	43	93,6	72,1	31,4	22,8	20,3
Pública	52,8	26,1	45,5	91,1	45	41,3	28,2	10,8
Medicina								
Privada	57,8	14,6	69,8	93,2	68,4	52,6	40	0,2
Pública	51	24,3	59,8	94,5	32,8	71,1	55,8	0,3
Saúde e Bem-Estar								
Privada	76,7	24,2	27,9	85,5	56,1	19,8	17,2	10,4
Pública	79,2	22,1	30,6	88,5	30,1	35,4	26	6,4
Tecnológicos								
Privada	55,2	25,2	18,8	80,4	58,1	21,7	17,1	42
Pública	46,1	31,6	30,9	90,7	44,4	25,5	31,9	35,2

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Enade 2009-2011, Rais 2013-2015.

**Estratégia analítica**

Estimamos modelos de regressão logística para analisar a relação entre a origem social e as chances de o graduado possuir um emprego formal quatro anos após a conclusão do curso. Para a análise das desigualdades sociais nas chances de estar empregado nos diferentes tipos de ocupação, estimamos modelos multinomiais com o tipo de ocupação do emprego principal como variável dependente. Ambos



os modelos foram estimados em duas etapas: na primeira, não consideramos a área de estudo como variável dependente, o que permitiu observar padrões gerais para a população de graduados considerada; na segunda, estimamos modelos separados por área de estudo, com o fim de analisar o comportamento da variável de origem social dentro de cada área. As estatísticas de ajuste dos modelos gerais são apresentadas na Tabela A3 no Apêndice.

Para facilitar a visualização dos resultados dos modelos por área de estudo, optamos por apresentá-los com base no cálculo dos valores preditos das respectivas variáveis dependentes, fixando as covariáveis em suas médias ou valores mais frequentes, que é a forma canônica de estimação de efeitos médios das variáveis independentes de interesse.

## Análise e discussão dos resultados

### Probabilidade de estar empregado formalmente

A Tabela 2 apresenta o modelo completo que estima as chances de os graduados possuírem um emprego formal. Como previsto em nossa hipótese 1a, os resultados apontam que as chances de os egressos estarem empregados formalmente diminuem à medida que suas famílias se situam nos estratos elevados, com aqueles provenientes de famílias com educação superior completa tendo cerca de um terço a menos de chances do que os seus pares de famílias sem ensino médio. A introdução no modelo de características da trajetória acadêmica, como habilidades e experiência de trabalho, reduz levemente o efeito da origem social sobre a chance de possuir um emprego formal, que, no entanto, continua significativo, indicando mediação bastante modesta do efeito da origem por meio dessas variáveis.

Esse padrão médio para o universo dos graduados, ainda que pareça contra-intuitivo, pode ser interpretado de acordo com o que indica a literatura prévia sobre diferenciais sociais na transição entre educação superior e mercado de trabalho. Em linhas gerais, esses estudos têm documentado as diferentes estratégias de manutenção do *status* que os graduados de origem social privilegiada podem adotar: (1) ocupar-se em outras posições, como trabalhador por conta própria ou empregador, que possuem rendimentos médios mais altos em algumas áreas, e que nossos dados não captam; (2) escolher cursos e especialidades mais acadêmicas, frequentando em proporção maior cursos de pós-graduação (Mullen *et al.*, 2003; Quadlin, 2017); e (3) por não precisarem lidar com constrangimentos financeiros em suas famílias, podem suportar períodos prolongados sem uma fonte de renda, adiando portanto a sua entrada no mercado de trabalho (Quadlin, 2017). Por outro lado, esses mesmos

grupos de graduados privilegiados, uma vez participando do mercado de trabalho, tendem a obter vantagens em processos de admissão para os postos de trabalho de maior retorno e estima social. A posse de recursos culturais e sociais e, especialmente, de habilidades não cognitivas direta ou indiretamente transmitidas pelos pais, tem se mostrado particularmente útil para entrar em posições ou empresas com altos salários, sobretudo se a competição entre graduados for elevada (Rivera, 2015; Jackson *et al.*, 2005).

TABELA 2  
*Modelos logísticos de emprego formal*

	M1	M2	M3
Intercepto	1,036 (0,008)***	0,803 (0,011)***	0,679 (0,013)***
Masculino	-0,061 (0,006)***	-0,128 (0,006)***	-0,134 (0,006)***
Branco	-0,06 (0,007)***	-0,08 (0,007)***	-0,134 (0,007)***
25-29 anos	-0,057 (0,007)***	-0,107 (0,007)***	-0,099 (0,007)***
30-34 anos	-0,168 (0,009)***	-0,26 (0,009)***	-0,242 (0,009)***
Ensino Médio	-0,135 (0,008)***	-0,1 (0,008)***	-0,091 (0,008)***
Superior ou mais	-0,481 (0,008)***	-0,392 (0,009)***	-0,384 (0,008)***
CE: Q2		-0,047 (0,009)***	-0,048 (0,009)***
CE: Q3		-0,096 (0,009)***	-0,103 (0,009)***
CE: Q4		-0,152 (0,009)***	-0,162 (0,009)***
FG: Q2		0,046 (0,009)***	0,053 (0,009)***
FG: Q3		0,112 (0,009)***	0,112 (0,009)***
FG: Q4		0,148 (0,009)***	0,145 (0,009)***
Trabalha integral		0,629 (0,008)***	0,615 (0,008)***
Trabalha parcial		0,274 (0,008)***	0,271 (0,008)***
IES Privada			-0,072 (0,007)***
Região CO			0,149 (0,011)***
Região Sul			0,23 (0,009)***
Região SE			0,321 (0,008)***

N = 543.509

\*p < .05 \*\*p < .01 \*\*\*p < .001 (testes bicaudais; erro-padrão entre parêntesis).

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Enade 2009-2011 e Rais 2013-2015.

Permanece a questão de como variam as probabilidades de estar empregado no mercado de trabalho, em comparação a não estar, por origem social no interior das diferentes áreas de estudo. A Figura 1 apresenta essas probabilidades preditas com base nos modelos separados por área, considerando também se a IES frequentada pelo egresso era pública ou privada. A leitura do gráfico pode ser feita da seguinte forma: as diferenças observadas entre os círculos vermelho e verde ou entre o azul e roxo indicam probabilidades desiguais por origem social dentro dos setores; aquelas observadas entre os círculos vermelho e azul ou entre o verde e roxo indicam probabilidades desiguais por setor da IES (a significância estatística das diferenças é apresentada na Tabela A4 e os coeficientes dos modelos por área, na Tabela A5 no Apêndice).

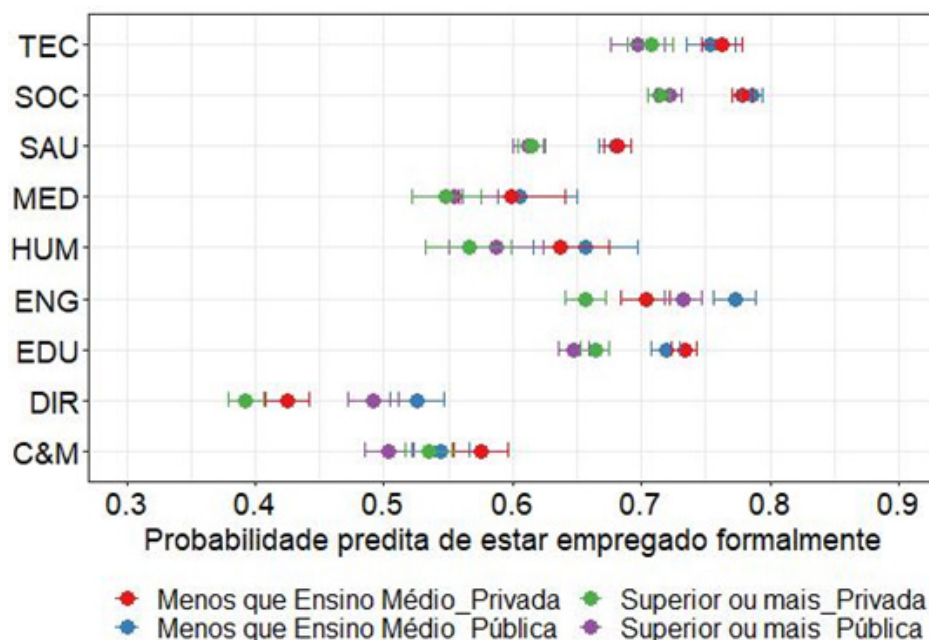
Suportando a nossa hipótese 1b, as áreas menos específicas em termos ocupacionais ou que mobilizam sobretudo habilidades culturais, como humanidades, educação e ciências sociais aplicadas, são aquelas que apresentam as maiores diferenças entre as probabilidades de estudantes de estratos sociais altos e baixos de IES públicas e privadas possuírem um emprego formal: cerca de 7 pp. nas duas primeiras áreas, em ambas as redes, e 6,4 pp. e 6,5 pp. nos setores público e privado da última área.

No entanto, diferentemente do que se esperava, a área de Saúde e Bem-estar, uma das mais específicas da educação superior, aparece com uma diferença expressiva e significativa de 6,7 pp. na probabilidade de possuir um emprego formal entre os estratos sociais de graduados de IES públicas e privadas. Em uma área caracterizada por forte presença do trabalho por conta própria e como empregador (26,1%, segundo dados do Censo Demográfico 2010), com remuneração média superior àquela do emprego formal, é possível que um contingente substancial de graduados de origem social favorecida adote estratégias para ingressar no mercado de trabalho em posições mais vantajosas do que como empregados.

No outro extremo, observamos diferenças na probabilidade de estar empregado por origem social bastante reduzidas no Direito, C&M e Engenharia e Medicina, que estão entre as mais seletivas e socialmente fechadas ou, como é o caso da C&M, consideradas mais técnicas. No conjunto, portanto, os resultados oferecem evidências favoráveis à nossa hipótese 1b, apontando, conforme as teorias da reprodução, a persistência de desigualdades sociais na inserção profissional dos egressos da educação superior, sobretudo naquelas áreas menos específicas e cuja ligação com o mercado de trabalho é mais permeável aos efeitos da origem familiar dos graduados.

Além das diferenças por origem social, a análise por setor da IES permite entender em que medida as dimensões institucionais da educação superior afetam as chances de graduados de diferentes estratos sociais acessarem o emprego formal. Os resultados indicam, de um lado, que a graduação no setor público aumenta a probabilidade mé-

FIGURA 1  
*Probabilidades previstas de estar empregado formalmente, por escolaridade dos pais, área de estudo e setor da IES*



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Enade 2009-2011 e Rais 2013-2015.

dia de os egressos estarem empregados nas áreas, sobretudo, de Direito e Engenharia, e, de outro, que a conclusão do curso de graduação em IES privadas está associado ao aumento das probabilidades nas áreas de Ciências e Matemática e Educação. Assim como observado em outros estudos e previsto na hipótese 1c, encontramos evidências de que as IES públicas têm capacidades distintas de sinalização para os empregadores, especialmente, nas áreas “imperiais” da educação superior brasileira, tradicionalmente caracterizadas por fechamento social. Por outro lado, a diferença não esperada em Ciências e Matemática sugere que mecanismos análogos, mas de sinal trocado, também estejam associados com resultados dos graduados em áreas técnicas e moderadamente específicas.

#### Emprego em ocupação típica

A Tabela 3 apresenta o modelo adotado para estimar, entre os egressos empregados, as chances de que o seu vínculo principal fosse em ocupação típica, não típica que requer educação superior ou outra não típica. Os egressos dos estratos sociais favorecidos, independentemente de sua área de formação, têm chances maiores de estarem

TABELA 3

*Modelo multinomial de emprego em ocupações típicas, não típicas que exigem educação superior e demais ocupações*

	NÃO TÍPICA: SUPERIOR	NÃO TÍPICA: OUTRAS
Intercepto	-0.481 (0.022)***	0.804 (0.017)***
Masculino	0.213 (0.011)***	0.211 (0.008)***
Branco	-0.104 (0.012)***	-0.046 (0.009)***
25-29 anos	-0.133 (0.012)***	-0.151 (0.009)***
30-34 anos	-0.089 (0.016)***	-0.253 (0.012)***
Ensino Médio	-0.054 (0.014)***	-0.036 (0.01)***
Superior ou mais	-0.081 (0.014)***	-0.171 (0.01)***
CE: Q2	-0.082 (0.016)***	-0.19 (0.011)***
CE: Q3	-0.138 (0.016)***	-0.417 (0.012)***
CE: Q4	-0.243 (0.016)***	-0.613 (0.012)***
FG: Q2	0.016 (0.016)	-0.023 (0.012)*
FG: Q3	0.018 (0.016)	-0.146 (0.012)***
FG: Q4	0.069 (0.016)***	-0.143 (0.012)***
Trabalha integral	0.439 (0.013)***	0.606 (0.011)***
Trabalha parcial	0.484 (0.013)***	0.163 (0.01)***
IES Privada	-0.341 (0.012)***	0.124 (0.009)***
Região CO	0.277 (0.021)***	0.21 (0.016)***
Região Sul	0.07 (0.017)***	-0.119 (0.013)***
Região SE	-0.093 (0.014)***	-0.186 (0.011)***

N = 361.296

\*p < .05 \*\*p < .01 \*\*\*p < .001 (testes bicaudais; erro-padrão entre parêntesis).

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Enade 2009-2011 e Rais 2013-2015.

empregados em ocupações típicas, em relação às não típicas de nível superior e às demais ocupações, quando comparados aos seus pares menos favorecidos. Para efeito de ilustração, o primeiro grupo tem 15,7% menos chances do que o segundo de que o seu emprego principal seja em ocupação não típica que não exige diploma superior, ou seja, de estar sobre-educado em ocupações com piores salários, perspectivas de carreira e proteção em momentos de queda da atividade econômica.

Os resultados para o conjunto de egressos empregados apoiam, portanto, a nossa hipótese 2a, sugerindo que os recursos familiares têm um efeito independente da trajetória educacional dos egressos na posição que obtêm no mercado de trabalho, podendo ser utilizados por aqueles de origem privilegiada para garantir as posições mais vantajosas. Como apontam estudos anteriores (Jacob *et al.*, 2015; Klein, 2019; Jacob e Klein, 2019), esses recursos mostram-se particularmente importantes para os resultados dos graduados no início de carreira no mercado de trabalho, quando os empregadores tipicamente dispõem de informações limitadas sobre a produtividade potencial dos candidatos ao emprego. Em outras palavras, assume-se que, na falta de informações confiáveis sobre o desempenho profissional dos candidatos no momento da admissão, os empregadores recorrem ao filtro da posse de recursos sociais ou culturais, que estão fortemente associados à origem social dos candidatos.

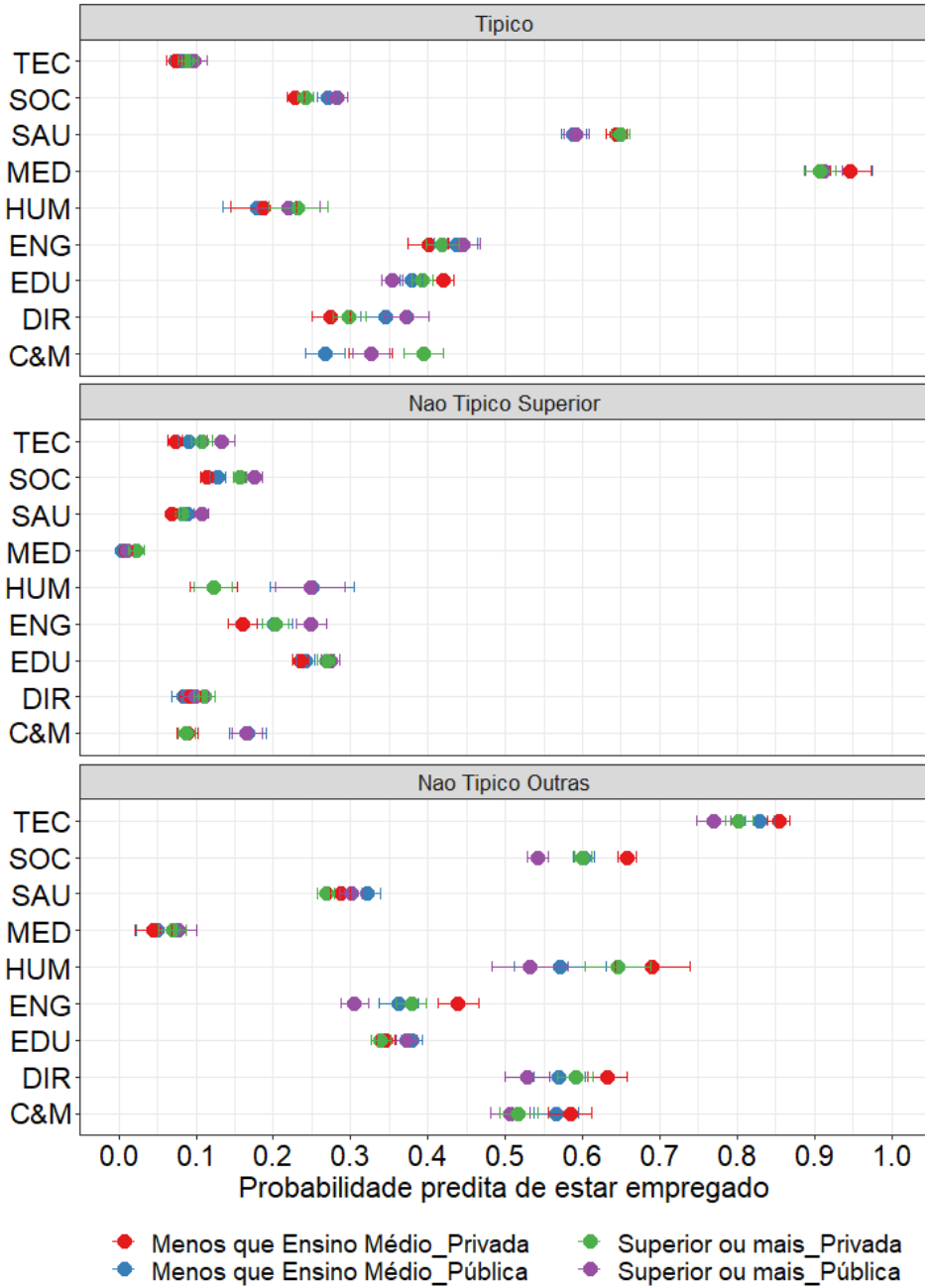
A Figura 2 apresenta as probabilidades preditas de estar empregado em cada um dos três tipos de ocupação, por escolaridade dos pais, área de estudo e setor da instituição. A leitura do gráfico segue a mesma regra da Figura 1 (a significância estatística das diferenças é apresentada na Tabela A6 e os coeficientes dos modelos por área, na Tabela A7 do Apêndice). Os egressos dos estratos sociais mais elevados têm vantagens consistentes no acesso às ocupações típicas em relação aos seus pares menos favorecidos, em todas as áreas de formação, com exceção das Engenharias e Saúde, em que as diferenças não são estatisticamente significativas. Como esperado em nossa hipótese 2b, as áreas de Humanidades e Direito estão entre aquelas que apresentam as maiores diferenças em favor dos estudantes de origem privilegiada. Entretanto, merece atenção o fato de que a maior diferença foi registrada na área de Ciências e Matemática, tanto entre egressos de instituições públicas como privadas, o que contradiz a nossa expectativa.

A distância entre graduados de estratos sociais altos e baixos é ainda mais pronunciada entre aqueles que concluíram a educação superior em IES públicas, particularmente em Direito, Ciências Sociais Aplicadas e Engenharias. Em áreas mais específicas, como Saúde e Bem-Estar e C&M, a vantagem no emprego em ocupações típicas se inverte entre os setores, com aqueles de IES privadas possuindo probabilidade maior do que os egressos das públicas. Diferentemente do que esperávamos, não encontramos diferenças significativas por setor da IES na área de Humanidades. Como um todo, contradizendo a nossa hipótese 2c, as evidências apontam para dinâmicas credencialistas reforçando desigualdades na entrada dos graduados em ocupações típicas, mesmo em áreas de especificidade ocupacional elevada.

Além de observar as desigualdades no acesso às ocupações típicas, é relevante analisar como se comportam os egressos dos diferentes estratos sociais e setores da educação superior no acesso àquelas ocupações que não são típicas, mas requerem

FIGURA 2

Probabilidades previstas de estar empregado em ocupação típica, não típica que requer educação superior ou outra não típica, por escolaridade dos pais, área de estudo e setor da IES



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Enade 2009-2011 e Rais 2013-2015.

diploma universitário, e nas demais ocupações. Começamos por aquelas áreas que, contradizendo a tendência geral (Vaz e Vaz, 2019), obtêm os maiores retornos salariais médios precisamente nas ocupações do segundo tipo, como é o caso dos cursos de Educação e Humanidades (Maciente *et al.*, 2015). Em ambos os casos, observamos que os graduados de instituições públicas têm probabilidades significativamente maiores de acessar as ocupações que melhor remuneram o diploma, mas sobretudo entre aqueles de Humanidades, com os egressos das IES públicas, independentemente da sua origem social, tendo quase o dobro de probabilidade de estar empregado do que os seus pares do setor privado.

Por último, cabe ressaltar a desvantagem sistemática dos egressos dos estratos sociais mais populares, sobretudo de instituições privadas, que são aqueles que apresentam as maiores probabilidades de estarem sobre-educados no seu emprego principal. Entre as áreas, o fosso que os separa dos seus pares socialmente favorecidos é ainda maior nas Ciências Sociais Aplicadas, C&M e Tecnológicos, enquanto a desvantagem dos egressos de IES privadas é notavelmente maior nas Humanidades e Engenharias.

### Considerações finais

Este estudo buscou avançar no entendimento da relação entre a origem social e a transição dos egressos da educação superior para o emprego formal. A diferenciação entre as áreas de estudo e setores da educação superior permitiu compreender em que medida as crescentes diferenças qualitativas nessa etapa estão associadas a padrões desiguais de inserção profissional. A nossa análise baseou-se na discussão, bem mais adiantada na literatura internacional, sobre como os resultados ocupacionais dos graduados podem refletir processos complementares de ligação entre educação e trabalho, além daqueles relacionados ao capital humano. Em outras palavras, buscamos oferecer evidências para avaliar o quão meritocrática é a disputa pelo emprego entre os graduados ou, o seu inverso, em que medida a expansão da educação superior tem reforçado o papel das diferenças qualitativas na reprodução das desigualdades sociais.

Encontramos disparidades sociais expressivas tanto na entrada no emprego formal, quanto no destino ocupacional dos graduados. Os egressos dos estratos sociais mais baixos são mais propensos a estarem empregados do que os seus pares de famílias de classes mais altas, sobretudo nas áreas menos específicas ocupacionalmente. Como aponta a literatura, é possível que, especialmente em áreas com status ocupacional inicial médio mais baixo, os graduados de origem privilegiada recorram a estratégias de manutenção de status que adiem a sua entrada no emprego ou se ocupem em posições eventualmente mais vantajosas, como empregador ou por conta própria, que



podem oferecer benefícios monetários (incluindo tributários) ou de outra ordem (e.g. autonomia no trabalho). Nas áreas mais seletivas ou “vocacionais”, como aquelas “imperiais” e Ciências e Matemática, pelo contrário, a distância social se estreita, o que indica que a entrada no emprego formal parece uma estratégia mais aceitável para graduados de elite de IES públicas, nas primeiras áreas, e de privadas, na segunda.

A origem social também importa para o tipo de ocupação que os graduados obtêm no mercado de trabalho. Em linha com estudos anteriores, os resultados indicaram que aqueles de estratos sociais favorecidos, independentemente de sua área de formação, têm chances médias maiores do que os seus pares de classe baixa de acessarem as ocupações típicas para a sua área de formação. Esse padrão foi mais pronunciado em áreas ocupacionalmente menos específicas, tipicamente mais permeáveis à influência dos recursos familiares dos graduados. Por outro lado, encontramos desvantagens sistemáticas dos egressos de classe baixa, mais propensos a estarem sobre-educados no emprego formal, especialmente em áreas menos específicas e menor retorno salarial. Além das áreas de estudo, o tipo de IES exerce efeito independente sobre o destino ocupacional, com variações notáveis entre as áreas: a graduação em IES pública parece favorecer os egressos principalmente em áreas menos específicas ou mais prestigiadas, enquanto a graduação nas privadas amplia o acesso a ocupações típicas nas áreas mais específicas.

Os resultados fornecem evidências favoráveis, portanto, às previsões das teorias da reprodução e escolha racional de que, sobretudo no início da carreira profissional, os recursos familiares podem, por meio de mecanismos distintos, garantir vantagens àqueles graduados de estratos sociais mais altos no acesso às posições ocupacionais mais valorizadas. Além disso, sugere que os diplomas emitidos por instituições públicas e privadas podem ter valores informacionais particulares no mercado de trabalho de acordo com a área de estudo do graduado, o que sugere nuances para o papel posicional da educação superior: com informações limitadas sobre a produtividade dos graduados, os empregadores podem assumir que as IES públicas são mais eficazes na transmissão de habilidades requeridas em áreas mais gerais ou naquelas tradicionalmente mais seletivas, enquanto o setor privado sinaliza maior aptidão em áreas técnicas intensivas. Em outras palavras, os diferentes segmentos da educação superior parecem sinalizar qualidades distintas para os empregadores, posicionando desigualmente os graduados na fila pelas ocupações mais vantajosas. Conclusões mais assertivas nesse sentido requerem evidências adicionais, incluindo pesquisas qualitativas, de que não dispomos.

O nosso estudo tem implicações não apenas para a pesquisa sobre as desigualdades sociais entre os graduados, mas também para a discussão sobre a formação dos estudantes na educação superior. O aumento da participação da população

brasileira nessa etapa de ensino, em combinação com a diferenciação institucional observada no interior do sistema, está levando a novas formas de estratificação social. Como assinalado por outros autores (Bexley, 2016), o debate em torno de noções de equidade no sistema não pode se dar mais apenas em torno de quem participa ou não dele, mas de quem participa onde e como. Em particular, a capacidade desigual das diferentes credenciais universitárias de estruturar a transição para o mercado de trabalho tem consequências profundas para o grau de mobilidade de estudantes de estratos sociais mais baixos. As evidências acumuladas pela literatura, para o que este estudo contribui, mostram que a eficácia do diploma de graduação em “equalizar” o campo de jogo no mercado de trabalho pode variar entre áreas de estudo e tipos de instituição.

A preocupação crescente em torno da função da educação superior de preparar os graduados para o mercado de trabalho tem estimulado discussões em torno da “vocacionalização” do sistema em diversos países (Roksa e Levey, 2010; Grubb e Lazerson, 2005). No Brasil, o avanço das matrículas em cursos considerados mais “vocacionais”, a presença massiva de trabalhadores estudantes no sistema, e a concentração progressiva dos ingressantes em cursos à distância, adicionam camadas específicas ao debate nacional. Os nossos resultados indicam que diferentes tipos de habilidades buscadas pelos empregadores podem estar associados a distintos pontos de entrada no mercado de trabalho e que, embora áreas menos específicas estejam associadas a uma transição menos igualitária no mercado de trabalho, oferecem oportunidades mais amplas de entrada no emprego formal para egressos de origem desfavorecida. Por outro lado, também é possível que o caráter pouco vocacional da educação superior brasileira (Prates e Barbosa, 2015) aumente a prevalência de sobre-educação, especialmente danosa para esse grupo de graduados.

O nosso estudo tem várias limitações. Primeiro, é descritivo na análise da entrada dos graduados no emprego formal, carecendo de variáveis não observadas (como motivações e habilidades prévias à educação superior), que influenciam tanto a conclusão do curso de graduação, como os resultados ocupacionais, sendo, portanto, possíveis fontes de vieses de seleção. Segundo, a ausência de informações sobre outras formas de participação dos graduados na força de trabalho, ou que indicassem a sua não participação, permite apenas interpretações tentativas sobre padrões divergentes de inserção profissional. Estudos futuros que implementem técnicas apropriadas para lidar com os vieses de seleção mencionados acima ou que utilizem dados mais abrangentes do mercado de trabalho poderão fornecer um retrato mais preciso da relação entre origem, diplomas e trajetória ocupacional.

Além disso, embora a agregação dos cursos em áreas de estudos permita dialogar com uma ampla literatura reportando variações nos resultados ocupacionais dos gra-

duados entre áreas, análises focalizando cursos específicos podem oferecer descrições mais matizadas da heterogeneidade dessa população. Por último, cabe destacar que os resultados que examinamos (assim como outros, incluindo salários e status ocupacional) podem seguir trajetórias divergentes ao longo da carreira dos graduados, variando tanto de acordo com as áreas de estudo, como com o grupo social considerado.

Os diferenciais sociais na relação entre educação superior e trabalho ainda compõem um extenso terreno a ser explorado pelos estudos de estratificação social no Brasil, carecendo da disponibilidade ampla de dados que permitam relacionar as diferenças qualitativas do sistema aos resultados obtidos pelos egressos no mercado de trabalho. A realização de trabalhos teóricos e empíricos nessa linha de pesquisas é fundamental para obtermos uma melhor compreensão dos mecanismos subjacentes a padrões desiguais de inserção profissional, em cuja mitigação a política pública possa atuar.

## Referências Bibliográficas

- ARROW, Kenneth J. (1973), "Higher education as a filter". *Journal of Public Economics*, 3(2): 193-216, jul.
- BECKER, Gary. S. (1964), *Human Capital: A Theoretical and Empirical Analysis, with Special Reference to Education*. New York, Columbia University Press.
- BELLER, Emily & HOUT, Michael. (2006), "Intergenerational Social Mobility: The United States in Comparative Perspective". *The Future of Children*, 16(2): 19-36, fev.
- BEXLEY, Emmaline. (2016), "Further and Higher? Institutional Diversity and Stratification". In: HARVEY, Andrew *et al.* *Student Equity in Australian Higher Education*. Singapore, Springer.
- BILLS, David. B. (2003), "Credentials, Signals, and Screens: Explaining the Relationship Between Schooling and Job Assignment". *Review of Educational Research*, 4(73): 441-449, jan.
- BLAU, Peter Michael & DUNCAN, Otis Dudley. (1967), *The American occupational structure*. John Wiley & Sons.
- BOUDON, Raymond. (1974), *Education, Opportunity and Social Inequality: Changing Prospects in Western Society*. New York, John Wiley and Sons.
- BOURDIEU, Pierre. (1986), "The forms of capital". In: RICHARDSON, John G., *Handbook for Theory and Research for the Sociology of Education*. New York, Greenwood Press.
- BREEN, Richard & GOLDTHORPE, John H. (1997), "Explaining Educational Differentials Towards a Formal Rational Action Theory". *Rationality and Society*, 9(3): 275-305, ago.
- BREEN, Richard & JONSSON, Jan O. (2005), "Inequality of Opportunity in Comparative Perspective: Recent Research on Educational Attainment and Social Mobility". *Annual Review of Sociology*, 1(31): 223-243, ago.

- BUUREN, Stef Van & GROOTHUIS-OUUDSHOORN, Karin. (2011), "Mice: Multivariate Imputation by Chained Equations in R". *Journal of Statistical Software*, 45(1): 1-67.
- CARVALHAES, Flavio & RIBEIRO, Carlos Antonio Costa. (2019), "Estratificação horizontal da educação superior no Brasil: desigualdades de classe, gênero e raça em um contexto de expansão educacional". *Tempo Social*, 31(1): 195-233, abr.
- CASEIRO, Luiz Carlos Zalaf & MACIENTE, Aguinaldo Nogueira. (2019), *Estratificação horizontal da educação superior e inserção no mercado formal de trabalho dos recém-egressos dos cursos de Ciências, Tecnologia, Engenharia e Matemática (CTEM)*. Caxambu, 43º Encontro Anual da Anpocs.
- COLLINS, Randall. (1979), *The Credential society: An historical sociology of education and stratification*. New York, Academic Press.
- DE NEGRI, João Alberto *et al.* (2001), *Mercado Formal de Trabalho: Comparação entre os Microdados da Rais e da PNAD*. Texto para Discussão nº 840. Rio de Janeiro, Ipea.
- DI STASIO, Valentina *et al.* (2016), "What makes education positional? Institutions, overeducation and the competition for jobs". *Research in Social Stratification and Mobility*, 43: 53-63, mar.
- DUTA, Adriana *et al.* (2021), "Different degrees of career success: Social origin and graduates' education and labour market trajectories". *Advances in Life Course Research*, 47, mar.
- FERNANDES, Reynaldo & NARITA, Renata Del Tedesco. (2001), "Instrução superior e mercado de trabalho no Brasil". *Economia aplicada*, 5(1): 7-32, jan.
- FRIEDMAN, Sam, & LAURISON, Daniel. (2020), *The Class Ceiling: Why it Pays to be Privileged*. Chicago, Policy Press.
- GRUBB, W. Norton & LAZERSON, Marvin. (2005), "Vocationalism in Higher Education: The Triumph of the Education Gospel". *The Journal of Higher Education*, 1(76): 1-25, jan.
- JACKSON, Michelle *et al.* (2005), "Education, Employers and Class Mobility". *Research in Social Stratification and Mobility*. 23: 3-33, jan.
- JACOB, Marita & KLEIN, Markus. (2019), "Social origin, field of study and graduates' career progression: does social inequality vary across fields?". *The British Journal of Sociology*, 5(70): 1850-1873, dez.
- JACOB, Marita *et al.* (2015), "The Impact of Social Origin on Graduates' Early Occupational Destinations – An Anglo-German Comparison". *European Sociological Review*, 4(31): 460-476, ago.
- KARLSON, Kristian Bernt. (2019), "College as equalizer? Testing the selectivity hypothesis". *Social Science Research*, 80: 216-229, maio.
- KLEIN, Markus. (2019), *When and for Whom Does It Pay to Attend a Prestigious University? Social Origin, Elite Education and Graduates' Career Trajectories*. Brisbane, The University of Queensland.
- KNOP, Márcia & COLLARES, Ana Cristina Murta. (2019), "A influência da origem social

- na probabilidade de concluir os diferentes cursos de ensino superior”. *Sociedade e Estado*, 34(2): 351-380, maio.
- LAURISON, Daniel & FRIEDMAN, Sam. (2016), “The Class Pay Gap in Higher Professional and Managerial Occupations”. *American Sociological Review*, 4(81): 668-695, ago.
- MACIENTE, Aguinaldo Nogueira *et al.* (2015), “A Inserção de recém-graduados em engenharias, medicina e licenciaturas no mercado de trabalho formal”. *Radar*, 38. Rio de Janeiro, Ipea.
- MACMILLAN, Lindsey *et al.* (2015), “Who Gets the Top Jobs? The Role of Family Background and Networks in Recent Graduates’ Access to High-status Professions”. *Journal of Social Policy*, 3(44): 487-515, jul.
- MENEZES FILHO, Naercio. (2012), “Apagão de mão de obra qualificada? As profissões e o mercado de trabalho brasileiro entre 2000 e 2010”. BraIn Investimento e Negócios, São Paulo.
- MIHUT, Georgiana. (2021), “Does university prestige lead to discrimination in the labor market? Evidence from a labor market field experiment in three countries”. *Studies in Higher Education*, 6(47): 1227-1242, jun.
- MULLEN, Ann L. *et al.* (2003), “Who Goes to Graduate School? Social and Academic Correlates of Educational Continuation after College”. *Sociology of Education*, 2(76): 143-169, abr.
- OECD. (2018), *Rethinking Quality Assurance for Higher Education in Brazil*. Paris, OECD.
- PAUL, Jean-Jacques. (2015), “Acompanhamentos de egressos do ensino superior: experiência brasileira e internacional”. *Caderno CRH*, 74(28): 309-326, ago.
- PRATES, Antonio Augusto Pereira & BARBOSA, Maria Ligia de Oliveira. (2015), “A expansão e as possibilidades de democratização do ensino superior no Brasil”. *Caderno CRH*, 28(74): 327-340, ago.
- QUADLIN, Natasha. (2017), “Funding Sources, Family Income, and Fields of Study in College”. *Social Forces*, 1(96): 91-120, set.
- REIS, Maurício Cortez & MACHADO, Danielle Carusi. (2015), *Uma análise dos rendimentos do trabalho entre indivíduos com ensino superior no Brasil*. Texto para Discussão nº 1220. Rio de Janeiro, Ipea.
- RIBEIRO, Carlos Antonio Costa & SCHLEGEL, Rogerio. (2015), “Estratificação horizontal da educação superior no Brasil (1960 a 2010)”. In: ARRETCHE, Marta. *Trajetórias das desigualdades: Como o Brasil mudou nos últimos cinquenta anos*. São Paulo, Editora Unesp.
- RIVERA, Lauren A. (2015), *Pedigree: how elite students get elite jobs*. Princeton, Princeton Univ. Press.
- ROKSA, Josipa & LEVEY, Tania. (2010), “What Can You Do with That Degree? College Major and Occupational Status of College Graduates over Time”. *Social Forces*, 89(2): 389-415, dez.
- SPENCE, Michael. (1973), “Job Market Signaling”. *The Quarterly Journal of Economics*, 3(87): 355-374, ago.
- SULLIVAN, Alice *et al.* (2018), “The path from social origins to top jobs: social reproduction via education”. *The British Journal of Sociology*, 3(69): 776-798, set.

- THURLOW, Lester. (1975), *Generating inequality*. New York, Basic Books.
- TORCHE, Florencia. (2011), "Is a College Degree Still the Great Equalizer? Intergenerational Mobility across Levels of Schooling in the United States". *American Journal of Sociology*, 3(117): 763-807, nov.
- TORCHE, Florencia. (2015), "Intergenerational Mobility and Equality of Opportunity". *European Journal of Sociology*, 56(03): 343-371, dez.
- TRIVENTI, Moris. (2013), "The role of higher education stratification in the reproduction of social inequality in the labor market". *Research in Social Stratification and Mobility*, 32: 45-63, jun.
- VAN DE WERFHORST, Herman G. & KRAAYKAMP, Gerbert. (2001), "Four Field-Related Educational Resources and Their Impact on Labor, Consumption, and Sociopolitical Orientation". *Sociology of Education*, 4(74): 296-317, out.
- VARGAS, Hustana Maria. (2010), "Sem perder a majestade: 'profissões imperiais' no Brasil". *Estudos de Sociologia*, 28(15): 107-124, maio.
- VAZ, Katia Cristina da Silva & VAZ, Fabio Monteiro. (2019), *Inserção Profissional dos Jovens Concluintes da Educação Superior*. Florianópolis, 19º Congresso Brasileiro de Sociologia.
- WEEDEN, Kim A. (2002), "Why Do Some Occupations Pay More than Others? Social Closure and Earnings Inequality in the United States". *American Journal of Sociology*, 108(1): 55-101, jul.

## Apêndices

TABELA A1

*Distribuição de graduados por situação de ocupação e posição na ocupação no trabalho principal, por área de estudo (Brasil, 2010)*

Área de Formação	Situação Ocupacional		Posição na Ocupação			
	Ocupado	Conta própria	Empregado com carteira assinada	Militar e funcionário público	Empregado sem carteira assinada	Empregador
Ciências Sociais Aplicadas	87,5	10,1	73,5	5,4	6,7	4,3
CTEM	84,6	11,3	62,4	12,4	10,6	3,2
Direito	81,5	29,2	36,3	18,9	11,1	4,5
Educação	86,3	6,1	50,5	26,8	15,5	1,1
Engenharia	86,7	12,6	71,2	5,4	7,3	3,6
Humanidades e Artes	83,2	12,8	53,5	17,8	13,9	2
Medicina	87,3	17,7	44,9	14,8	20,7	1,8
Saúde e Bem-Estar	83	18,2	52,5	12,3	13,8	3,1
Serviços	82,4	11,8	63,7	12,6	8,7	3,2
Total	85,2	13,2	59,5	13,3	10,9	3,2

Nota: Amostra de indivíduos com idade entre 18 e 34 anos e com nível superior completo. Não é possível separar cursos tecnológicos no Censo Demográfico 2010.

Fonte: Censo Demográfico 2010 (IBGE).

TABELA A2

*Número de inscritos no Enade 2009-2011 e situação empregatícia na Rais 2013-2015*

	2009						
	Total	SOC	C&M	DIR	HUM	TEC	-
Número de concluintes com identificador no Enade	271.119	168.930	367	64.437	8.492	28.893	
% vínculo empregatício quatro anos após a graduação	63,3	70,6	78,5	41,8	56,4	70,2	
% empregado em ocupação considerada típica	19,2	19,2	10,1	25,8	23,5	9,3	
	2010						
	Total	C&M	MED	SAU	TEC	-	-
Número de concluintes com identificador no Enade	141.278	13.425	11.377	107.988	8.488		
% vínculo empregatício quatro anos após a conclusão do curso	60,6	46,9	51	62,9	65,4		
% empregado em ocupação considerada típica	51,1	27,3	87,8	54,2	1,5		

	2011						
	Total	SOC	C&M	EDU	ENG	HUM	TEC
Número de concluintes com identificador no Enade	236.558	1.889	26.356	147.614	44.983	2.436	13.370
% vínculo empregatício quatro anos após a conclusão do curso	69,1	51,8	67,5	70,9	64	53,4	74,7
% empregado em ocupação considerada típica	41,2	2,9	31	30,6	37,1	7,6	11,7

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Enade 2009-2011 e Rais 2013-2015.

TABELA A3

*Estatísticas de ajuste dos modelos logísticos e multinomiais*

	M1	M2	M3
Modelo logístico (VD = emprego)			
Log-Lik Apenas Intercepto	-345760,5	-345760,5	-345760,5
Deviance	686073,138	677618,712	675885,659
R2 McFadden	0,008	0,02	0,023
AIC	686087,138	677648,712	675923,659
BIC	686165,579	677816,799	676136,569
Log-Lik Modelo Completo	-343036,569	-338809,356	-337942,830
N. Obs.	543509	543509	543509
Modelo multinomial (VD = ocupação típica)			
Log-Lik Apenas Intercepto	-353042,2	-353042,2	-353042,2
Deviance	702920,687	692160,791	689816,004
R2 McFadden	0,004	0,02	0,023
AIC	702948,687	692220,791	689892,004
Log-Lik Modelo Completo	-351455,3	-346039	-344867
N. Obs.	361296	361296	361296

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Enade 2009-2011 e Rais 2013-2015.

TABELA A4

*Probabilidades previstas de estar empregado formalmente, por área de estudo, setor da IES e origem social*

ÁREA DE ESTUDO	PRIVADA		PÚBLICA	
	Menos que EM	Superior ou mais	Menos que EM	Superior ou mais
Ciências e Matemática	0.575 (0.011)	0.535 (0.01)	0.544 (0.012)	0.504 (0.01)
Direito	0.425 (0.009)	0.393 (0.007)	0.526 (0.011)	0.492 (0.01)
Educação	0.733 (0.005)	0.664 (0.006)	0.719 (0.006)	0.647 (0.006)
Engenharia	0.703 (0.01)	0.656 (0.008)	0.773 (0.008)	0.732 (0.007)
Humanidades	0.637 (0.019)	0.566 (0.017)	0.657 (0.021)	0.587 (0.019)
Medicina	0.599 (0.021)	0.548 (0.014)	0.605 (0.023)	0.555 (0.017)
Saúde	0.681 (0.005)	0.614 (0.005)	0.68 (0.006)	0.613 (0.006)
Ciências Sociais Aplicadas	0.779 (0.004)	0.713 (0.004)	0.785 (0.005)	0.722 (0.005)
Tecnológicos	0.763 (0.008)	0.707 (0.009)	0.754 (0.01)	0.697 (0.011)

Nota: Diferenças por origem social entre setores não são significativas em Humanidades, Medicina, Saúde e Tecnológicos. Erro-padrão entre parêntesis. Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Enade 2009-2011 e RAIS 2013-2015.



TABELA A5  
*Modelos logísticos de emprego formal por área de estudo*

	C&M	DIR	EDU	ENG	HUM	MED	SAU	SOC	TEC
Intercepto	0.246 (0.05) ***	0.023 (0.049)	0.44 (0.025) ***	0.336 (0.055) ***	0.409 (0.098) ***	-0.035 (0.164)	0.442 (0.035) ***	1.031 (0.027) ***	0.815 (0.059) ***
Masculino	0.261 (0.023) ***	-0.121 (0.018) ***	-0.051 (0.016) **	0.469 (0.023) ***	-0.111 (0.043) **	-0.149 (0.039) ***	-0.156 (0.017) ***	-0.249 (0.012) ***	0 (0.024)
Branco	-0.115 (0.03) ***	-0.086 (0.028) **	-0.058 (0.015) ***	-0.085 (0.027) **	-0.047 (0.053)	-0.04 (0.054)	-0.106 (0.019) ***	-0.147 (0.018) ***	-0.114 (0.031) ***
25- 29 anos	-0.056 (0.024) *	-0.057 (0.021) **	-0.111 (0.016) ***	-0.122 (0.024) ***	-0.183 (0.049) ***	0.168 (0.044) ***	-0.009 (0.016)	-0.154 (0.013) ***	-0.173 (0.027) ***
30- 34 anos	-0.261 (0.042) ***	-0.21 (0.029) ***	-0.235 (0.019) ***	-0.3 (0.039) ***	-0.274 (0.081) ***	0.599 (0.089) ***	-0.152 (0.022) ***	-0.42 (0.019) ***	-0.393 (0.032) ***
Ensino Médio	0.02 (0.033)	0.03 (0.031)	-0.054 (0.017) **	-0.03 (0.036)	-0.061 (0.064)	0.005 (0.11)	-0.078 (0.021) ***	-0.083 (0.016) ***	-0.01 (0.031)
Superior ou mais	-0.168 (0.033) ***	-0.136 (0.032) ***	-0.333 (0.018) ***	-0.216 (0.034) ***	-0.333 (0.063) ***	-0.101 (0.105)	-0.304 (0.021) ***	-0.344 (0.017) ***	-0.292 (0.032) ***
CE: Q2	-0.364 (0.031) ***	0.047 (0.034)	0.002 (0.02)	-0.092 (0.029) **	0.063 (0.068)	-0.049 (0.125)	0.029 (0.022)	0.055 (0.016) ***	0.036 (0.032)
CE: Q3	-0.59 (0.032) ***	0.011 (0.032)	0.064 (0.02) **	-0.199 (0.031) ***	0.119 (0.068) +	-0.081 (0.116)	0.074 (0.023) **	0.008 (0.017)	0.09 (0.033) **
CE: Q4	-0.71 (0.036) ***	0.154 (0.031) ***	0.27 (0.022) ***	-0.319 (0.036) ***	0.002 (0.068)	-0.162 (0.114)	0.061 (0.024) *	-0.078 (0.018) ***	0.059 (0.035) +
FG: Q2	0.193 (0.034) ***	-0.014 (0.027)	0.07 (0.021) ***	0.195 (0.037) ***	-0.112 (0.061) +	0.143 (0.088)	-0.022 (0.02)	0.047 (0.016) **	-0.049 (0.031)
FG: Q3	0.191 (0.033) ***	0.018 (0.028)	0.145 (0.021) ***	0.34 (0.035) ***	-0.029 (0.065)	0.012 (0.081)	-0.001 (0.02)	0.087 (0.018) ***	0.024 (0.033)
FG: Q4	0.268 (0.034) ***	0.029 (0.028)	0.141 (0.022) ***	0.383 (0.034) ***	-0.039 (0.066)	0.065 (0.08)	0.084 (0.023) ***	0.14 (0.018) ***	-0.053 (0.036)
Trabalha integral	0.648 (0.034) ***	0.392 (0.024) ***	0.802 (0.02) ***	0.501 (0.03) ***	0.348 (0.063) ***	-0.105 (0.158)	0.447 (0.025) ***	0.392 (0.015) ***	0.533 (0.034) ***
Trabalha parcial	0.221 (0.03) ***	0.145 (0.025) ***	0.445 (0.016) ***	-0.075 (0.027) **	0.06 (0.056)	0.149 (0.069) *	0.252 (0.018) ***	0.047 (0.016) **	0.144 (0.037) ***
IES Privada	0.127 (0.025) ***	-0.404 (0.027) ***	0.073 (0.016) ***	-0.361 (0.024) ***	-0.088 (0.046) +	-0.029 (0.044)	0.007 (0.018)	-0.04 (0.016) *	0.047 (0.035)
Região CO	0.173 (0.042) ***	0.251 (0.032) ***	0.311 (0.026) ***	0.035 (0.05)	0.272 (0.119) *	0.012 (0.084)	0.124 (0.029) ***	0.094 (0.022) ***	0.028 (0.05)
Região Sul	0.107 (0.037) **	0.115 (0.029) ***	0.318 (0.022) ***	-0.022 (0.035)	0.201 (0.075) **	-0.02 (0.067)	0.338 (0.023) ***	0.177 (0.019) ***	0.11 (0.039) **
Região SE	0.184 (0.031) ***	0.132 (0.024) ***	0.348 (0.019) ***	0.362 (0.03) ***	0.21 (0.066) **	0.306 (0.051) ***	0.347 (0.018) ***	0.321 (0.016) ***	0.308 (0.035) ***
N. Obs.	37430	51668	111837	40347	9734	10868	90995	150508	40122

\*p < .05 \*\*p < .01 \*\*\*p < .001 (testes bicaudais; erro-padrão entre parêntesis).

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Enade 2009-2011 e Rais 2013-2015.

TABELA A6

*Probabilidades previstas de estar empregado formalmente, por tipo de ocupação, área de estudo, setor da IES e origem social*

ÁREA DE ESTUDO	TIPO DE OCUPAÇÃO	PRIVADA		PÚBLICA	
		Menos que EM	Superior ou Mais	Menos que EM	Superior ou mais
C&M	Não típica: Outras	0.584 (0.014)	0.518 (0.013)	0.566 (0.015)	0.507 (0.013)
C&M	Não típica: Superior	0.09 (0.007)	0.088 (0.006)	0.167 (0.012)	0.166 (0.01)
C&M	Típica	0.326 (0.014)	0.395 (0.013)	0.267 (0.013)	0.327 (0.012)
DIR	Não típica: Outras	0.633 (0.013)	0.591 (0.011)	0.57 (0.017)	0.528 (0.015)
DIR	Não típica: Superior	0.093 (0.007)	0.111 (0.007)	0.084 (0.008)	0.099 (0.008)
DIR	Típica	0.275 (0.012)	0.298 (0.011)	0.346 (0.016)	0.372 (0.015)
EDU	Não típica: Outras	0.345 (0.006)	0.339 (0.006)	0.38 (0.007)	0.372 (0.007)
EDU	Não típica: Superior	0.236 (0.005)	0.268 (0.006)	0.241 (0.006)	0.274 (0.006)
EDU	Típica	0.419 (0.007)	0.393 (0.007)	0.379 (0.007)	0.354 (0.007)
ENG	Não típica: Outras	0.439 (0.014)	0.379 (0.01)	0.362 (0.013)	0.305 (0.009)
ENG	Não típica: Superior	0.16 (0.01)	0.202 (0.009)	0.201 (0.012)	0.249 (0.01)
ENG	Típica	0.401 (0.013)	0.419 (0.011)	0.437 (0.014)	0.446 (0.011)
HUM	Não típica: Outras	0.69 (0.025)	0.646 (0.021)	0.571 (0.03)	0.531 (0.025)
HUM	Não típica: Superior	0.123 (0.015)	0.122 (0.013)	0.25 (0.028)	0.248 (0.023)
HUM	Típica	0.187 (0.022)	0.232 (0.02)	0.179 (0.022)	0.22 (0.021)
MED	Não típica: Outras	0.045 (0.012)	0.07 (0.009)	0.049 (0.014)	0.077 (0.012)
MED	Não típica: Superior	0.008 (0.005)	0.023 (0.005)	0.004 (0.002)	0.01 (0.003)
MED	Típica	0.947 (0.013)	0.907 (0.01)	0.947 (0.014)	0.912 (0.012)
SAU	Não típica: Outras	0.287 (0.006)	0.269 (0.006)	0.322 (0.008)	0.301 (0.007)
SAU	Não típica: Superior	0.069 (0.003)	0.083 (0.003)	0.089 (0.005)	0.107 (0.005)
SAU	Típica	0.644 (0.007)	0.649 (0.006)	0.589 (0.009)	0.592 (0.008)
SOC	Não típica: Outras	0.658 (0.006)	0.601 (0.006)	0.602 (0.007)	0.543 (0.007)
SOC	Não típica: Superior	0.114 (0.004)	0.157 (0.005)	0.128 (0.005)	0.175 (0.006)
SOC	Típica	0.229 (0.005)	0.242 (0.005)	0.27 (0.007)	0.282 (0.007)
TEC	Não típica: Outras	0.854 (0.007)	0.803 (0.009)	0.829 (0.009)	0.77 (0.011)
TEC	Não típica: Superior	0.073 (0.005)	0.108 (0.007)	0.091 (0.007)	0.132 (0.009)
TEC	Típica	0.073 (0.006)	0.089 (0.007)	0.08 (0.007)	0.097 (0.008)

Nota: As diferenças abaixo não são significativas:

(1) Típicas: Entre estratos sociais nas redes privada e pública nas Engenharias e na Saúde; (2) Típicas: Dentro dos estratos sociais em Humanidades, Medicina e Engenharia; (3) Não típicas/Superior: Entre estratos sociais nas redes privada e pública em C&M e Humanidades; (4) Não típicas/Superior: Dentro dos estratos sociais em Educação, e dentro do estrato baixo em Direito e Medicina; (5) Não típicas/Outras: Entre estratos sociais nas redes privada e pública em Educação; (6) Não típicas/Outras: Dentro dos estratos sociais em Medicina, e dentro do estrato baixo em C&M.

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Enade 2009-2011 e RAIS 2013-2015.

TABELA A7

*Modelo multinomial de emprego em ocupações típicas, não típicas que exigem educação superior e demais ocupações, por área de estudo*

		C&M	DIR	EDU	ENG	HUM	MED	SOC	SAU	TEC
Não típica: Superior	Intercepto	0.289 (0.105) **	-1.114 (0.135) ***	0.526 (0.041) ***	-0.81 (0.099) ***	0.959 (0.232) ***	-4.45 (0.84) ***	-1.044 (0.054) ***	-1.591 (0.062) ***	0.72 (0.142) ***
Não típica: Superior	Masculino	-0.739 (0.049) ***	0.11 (0.048) *	0.499 (0.025) ***	0.174 (0.04) ***	-0.208 (0.089) *	0.118 (0.171)	0.28 (0.024) ***	0.658 (0.032) ***	0.458 (0.053) ***
Não típica: Superior	Branco	-0.05 (0.055)	-0.121 (0.071)	0.053 (0.022) *	-0.006 (0.044)	-0.161 (0.109)	-0.079 (0.201)	-0.023 (0.029)	-0.051 (0.036)	-0.148 (0.061) *
Não típica: Superior	25- 29 anos	0.06 (0.049)	0.364 (0.056) ***	-0.091 (0.023) ***	-0.143 (0.039) ***	0.489 (0.104) ***	-0.064 (0.191)	-0.079 (0.026) **	-0.032 (0.033)	0.006 (0.06)
Não típica: Superior	30- 34 anos	0.108 (0.087)	0.641 (0.083) ***	-0.163 (0.027) ***	-0.254 (0.071) ***	0.768 (0.186) ***	0.345 (0.315)	-0.07 (0.041)+	-0.066 (0.047)	-0.063 (0.073)
Não típica: Superior	Ensino Médio	-0.21 (0.069) **	0.008 (0.091)	0.112 (0.024) ***	0.108 (0.063) +	-0.111 (0.157)	0.738 (0.672)	0.025 (0.031)	0.046 (0.039)	0.04 (0.073)
Não típica: Superior	Superior ou mais	-0.204 (0.066) **	0.02 (0.084)	0.136 (0.027) ***	0.182 (0.06) **	-0.216 (0.149)	0.736 (0.619)	0.258 (0.031) ***	0.157 (0.041) ***	0.157 (0.083) +
Não típica: Superior	CE: Q2	-0.059 (0.062)	0.113 (0.094)	-0.114 (0.032) ***	-0.089 (0.049) +	-0.194 (0.155)	0.205 (0.53)	0.044 (0.033)	-0.138 (0.046) **	-0.19 (0.075) *
Não típica: Superior	CE: Q3	0.092 (0.066)	0.112 (0.088)	-0.169 (0.031) ***	-0.196 (0.052) ***	-0.24 (0.15)	-0.031 (0.504)	0.086 (0.034) *	-0.28 (0.046) ***	-0.332 (0.076) ***
Não típica: Superior	CE: Q4	-0.049 (0.073)	-0.377 (0.085) ***	-0.272 (0.032) ***	-0.223 (0.059) ***	-0.651 (0.15) ***	0.118 (0.497)	0.21 (0.035) ***	-0.422 (0.051) ***	-0.693 (0.076) ***
Não típica: Superior	FG: Q2	-0.027 (0.07)	-0.078 (0.073)	0.046 (0.032)	0.125 (0.067) +	-0.126 (0.131)	0.151 (0.398)	-0.012 (0.031)	-0.039 (0.042)	0.07 (0.072)
Não típica: Superior	FG: Q3	-0.091 (0.066)	-0.096 (0.076)	0.108 (0.031) ***	0.158 (0.061) *	0.109 (0.135)	0.278 (0.369)	-0.054 (0.035)	0.016 (0.042)	0.131 (0.073) +
Não típica: Superior	FG: Q4	0.129 (0.066) +	-0.187 (0.076) *	0.14 (0.032) ***	0.308 (0.06) ***	0.216 (0.138)	0.183 (0.367)	-0.105 (0.035) **	0.029 (0.048)	0.267 (0.077) ***
Não típica: Superior	Trabalha integral	-0.182 (0.063) **	0.231 (0.064) ***	-0.059 (0.027) *	0.015 (0.048)	0.031 (0.138)	0.442 (1.055)	0.129 (0.03) ***	0.326 (0.054) ***	-0.183 (0.079) *
Não típica: Superior	Trabalha parcial	0.406 (0.06) ***	0.116 (0.063) +	0.007 (0.024)	0.013 (0.046)	0.296 (0.109) **	-0.133 (0.357)	0.212 (0.033) ***	0.491 (0.036) ***	0.146 (0.088) +
Não típica: Superior	IES Privada	-0.825 (0.052) ***	0.332 (0.068) ***	-0.04 (0.024) +	-0.144 (0.04) ***	-0.746 (0.096) ***	0.801 (0.195) ***	0.046 (0.03)	-0.347 (0.036) ***	-0.124 (0.075) +
Não típica: Superior	Região co	0.077 (0.091)	0.152 (0.084) +	0.181 (0.04) ***	-0.198 (0.093) *	0.126 (0.252)	0.501 (0.269) +	0.257 (0.048) ***	0.224 (0.06) ***	0.307 (0.132) *
Não típica: Superior	Região Sul	0.1 (0.077)	0.089 (0.079)	-0.288 (0.033) ***	-0.004 (0.064)	-0.262 (0.163)	-0.669 (0.307) *	0.055 (0.041)	-0.016 (0.048)	-0.017 (0.1)
Não típica: Superior	Região SE	0.036 (0.065)	-0.137 (0.067) *	-0.643 (0.03) ***	0.265 (0.051) ***	-0.35 (0.144) *	-0.89 (0.214) ***	0.302 (0.033) ***	0.027 (0.039)	-0.237 (0.085) **
Não típica: Outras	Intercepto	1.628 (0.075) ***	1.006 (0.085) ***	1.242 (0.037) ***	0.59 (0.074) ***	2.039 (0.202) ***	-2.426 (0.417) ***	1.247 (0.036) ***	0.113 (0.04) **	3.322 (0.118) ***

		C&M	DIR	EDU	ENG	HUM	MED	SOC	SAU	TEC
Não típica:	Masculino	-0.686	-0.061	0.528	-0.362	-0.347	0.174	0.2	0.144	-0.19
Outras		(0.036)***	(0.032) +	(0.023)***	(0.031)***	(0.072)***	(0.095) +	(0.017)***	(0.023)***	(0.043)***
Não típica:	Branco	-0.008	-0.134	0.002	-0.095	-0.043	-0.131	-0.058	-0.134	-0.176
Outras		(0.036)	(0.04) **	(0.02)	(0.034) **	(0.1)	(0.131)	(0.02) **	(0.023)***	(0.049)***
Não típica:	25- 29 anos	0.12	0.375	-0.051	-0.044	0.245	-0.094	0.03	0.1	-0.014
Outras		(0.034)***	(0.038)***	(0.021) *	(0.031)	(0.087) **	(0.106)	(0.018) +	(0.021)***	(0.049)
Não típica:	30- 34 anos	0.261	0.633	-0.201	-0.002	0.437	-0.118	0.088	0.11	-0.128
Outras		(0.057)***	(0.058)***	(0.025)***	(0.051)	(0.167) **	(0.202)	(0.028) **	(0.03)***	(0.059) *
Não típica:	Ensino Médio	-0.173	0.049	0.026	-0.053	-0.17	0.163	-0.062	-0.033	-0.207
Outras		(0.045)***	(0.052)	(0.022)	(0.045)	(0.132)	(0.299)	(0.022) **	(0.028)	(0.058)***
Não típica:	Superior ou mais	-0.315	-0.197	-0.045	-0.197	-0.357	0.38	-0.142	-0.062	-0.304
Outras		(0.044)***	(0.049)***	(0.025) +	(0.043)***	(0.129) **	(0.283)	(0.021)***	(0.027) *	(0.069)***
Não típica:	CE: Q2	0.014	0.193	-0.22	-0.261	-0.247	0.378	-0.125	-0.383	-0.062
Outras		(0.041)	(0.064) **	(0.029)***	(0.037)***	0.126) +	(0.306)	(0.022)***	(0.029)***	(0.063)
Não típica:	CE: Q3	0.116	-0.02	-0.457	-0.522	-0.522	-0.006	-0.293	-0.626	-0.238
Outras		(0.047) *	(0.06)	(0.028)***	(0.04)***	(0.123)***	(0.292)	(0.023)***	(0.029)***	(0.063)***
Não típica:	CE: Q4	-0.021	-0.501	-0.773	-0.82	-0.748	0.138	-0.418	-0.944	-0.556
Outras		(0.052)	(0.057)***	(0.029)***	(0.048)***	(0.122)***	(0.288)	(0.024)***	(0.032)***	(0.062)***
Não típica:	FG: Q2	-0.035	-0.05	0.158	0.091	-0.075	0.207	-0.05	0.052	-0.074
Outras		(0.047)	(0.049)	(0.029)***	(0.05) +	(0.103)	(0.214)	(0.022) *	(0.027) +	(0.059)
Não típica:	FG: Q3	-0.084	-0.065	0.227	0.142	0.07	0.132	-0.023	0.042	-0.185
Outras		(0.044) +	(0.051)	(0.029)***	(0.046) **	(0.109)	(0.205)	(0.024)	(0.027)	(0.059) **
Não típica:	FG: Q4	-0.056	-0.233	0.28	0.196	0.146	0.108	-0.11	0.016	-0.185
Outras		(0.046)	(0.051)***	(0.029)***	(0.046)***	(0.112)	(0.2)	(0.024)***	(0.03)	(0.063) **
Não típica:	Trabalha Integral	-0.307	0.091	0.159	0.106	0.063	0.339	0.127	0.393	-0.485
Outras		(0.041)***	(0.044) *	(0.024)***	(0.036) **	(0.113)	(0.707)	(0.021)***	(0.035)***	(0.064)***
Não típica:	Trabalha Parcial	0.052	0.04	-0.11	-0.113	-0.157	0.234	0.128	0.239	-0.117
Outras		(0.046)	(0.041)	(0.022)***	(0.037) **	(0.09) +	(0.182)	(0.024)***	(0.026)***	(0.075)
Não típica:	IES Privada	-0.166	0.333	-0.053	0.277	0.133	-0.106	0.257	-0.207	0.123
Outras		(0.037)***	(0.042)***	(0.022) *	(0.032)***	(0.079) +	(0.104)	(0.021)***	(0.024)***	(0.064) +
Não típica:	Região co	0.238	-0.008	-0.004	0.15	0.184	-0.247	0.146	0.238	0.169
Outras		(0.063)***	(0.056)	(0.038)	(0.068) *	(0.225)	(0.206)	(0.033)***	(0.039)***	(0.115)
Não típica:	Região Sul	-0.13	-0.157	-0.592	0.196	-0.183	-0.715	0.044	-0.195	0.033
Outras		(0.054) *	(0.051) **	(0.031)***	(0.049)***	(0.142)	(0.186)***	(0.027)	(0.032)***	(0.083)
Não típica:	Região SE	-0.206	-0.249	-0.353	0.067	-0.328	-0.307	-0.07	-0.018	-0.383
Outras		(0.045)***	(0.043)***	(0.027)***	(0.04) +	(0.127) **	(0.118) **	(0.022) **	(0.025)	(0.071)***
Nobs	-	22835	23000	81399	26154	5535	5491	108964	58218	29700

\*p < .05 \*\*p < .01 \*\*\*p < .001 (testes bicaudais; erro-padrão entre parêntesis).

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Enade 2009-2011 e Rais 2013-2015.

## Resumo

### *Desigualdades sociais na entrada no emprego formal entre graduados da educação superior*

O artigo analisa a relação entre a origem familiar dos graduados de diferentes áreas de estudo e setores da educação superior e dois resultados no mercado de trabalho: a entrada no emprego formal e o emprego em ocupações consideradas típicas para área de formação. Para realizar a análise, utilizamos dados do Exame Nacional de Desempenho de Estudantes (Enade) 2009 a 2011 e da Relação Anual de Informações Sociais (Rais) 2013 a 2015, e calculamos modelos logísticos e multinomiais. Os resultados principais mostram que as diferenças qualitativas da educação superior importam para a relação entre a origem social dos graduados e a posição que ocupam no mercado de trabalho.

Palavras-chave: Estratificação horizontal; Educação superior; Mercado de trabalho; Transição escola-trabalho.

## Abstract

### *Social inequalities in entry into formal employment among higher education graduates*

The article analyzes the relationship between social background of graduates from different areas of study and sectors of higher education and two outcomes in the labor market: entry into formal employment and employment in occupations considered typical for their area of study. We used data from the National Exam for the Assessment of Student Performance (Enade) 2009 to 2011 and the Annual Social Information Report (Rais) 2013 to 2015, and calculated logistic and multinomial models. The main results show that qualitative differences in higher education matter for the relationship between graduates' social origin and their position in the labor market. Keywords: Horizontal stratification; Higher education; Labor market; School-work transition.

Texto recebido em 11/08/2022 e aprovado em 03/02/2023.

DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2023.200986.

ANDRÉ DE HOLANDA PADILHA VIEIRA é professor do Departamento de Sociologia e Metodologia das Ciências Sociais da UFF e pesquisador do Grupo de Pesquisa sobre Desigualdades Estruturantes (Desestrutura/UFF) e do Laboratório de Pesquisa em Ensino Superior (Lapes/UFRJ). Bacharel em Sociologia e licenciado em Ciências Sociais pela UNB, mestre em Sociologia pela UFMG e doutor em Sociologia pela UFRJ. Realizou estágio doutoral na Stanford University (2018-2019), com bolsa do PDSE/Capes. E-mail: andrevieira@id.uff.br.





# Sintonía afectiva entre políticos y usuarios de redes

## El paro nacional en Colombia, 2021

Ángela Martínez Torralba\*

<https://orcid.org/0000-0003-3765-2443>

Juan Antonio Guevara\*\*

<https://orcid.org/0000-0003-3946-3910>

Ana María Córdoba-Hernández\*\*\*

<https://orcid.org/0000-0002-1714-4540>

José Manuel Robles-Morales\*

<https://orcid.org/0000-0003-1092-3864>

### Introducción

Durante la última década se ha podido observar cómo las tecnologías interactivas han supuesto el paso de un modelo comunicativo de carácter jerárquico y vertical a otro multidireccional y horizontal. Las nuevas plataformas, entre ellas las redes sociales online, han transformado la manera como el ciudadano se relaciona y actúa, con su entorno y en todos los ámbitos de la esfera pública y política.

El poder que tienen las redes sociales para poner en contacto a diferentes personas generó, desde su eclosión, teorías que apoyan la idea de que estas herramientas cuentan con el suficiente potencial para dar visibilidad a voces que, de otra manera, no serían escuchadas (Serrano-Contreras *et al.*, 2020; Schäfer, 2015; Ellwardt *et al.*, 2012; Bimber, 1998). Este cambio de sinergias, unido al nuevo rol adoptado por los usuarios de la red, ha reconfigurado el concepto de esfera pública. Parece existir cierto consenso entre los investigadores al afirmar que nos encontramos ante una nueva esfera pública híbrida (Chadwick, 2013) marcada por un proceso de desintermediación de la acción social. Es decir, por un escenario en el que los

\* Universidad Complutense de Madrid, Madrid, España.

\*\* Universidad Europea de Madrid, Madrid, España.

\*\*\* Universidad de La Sabana, Chía, Cundinamarca, Colombia.

ciudadanos pueden, potencialmente, tratar de influir sobre los ámbitos de decisión y poder (Benkler, 2015).

Es en este nuevo entorno, en el que un usuario puede ser emisor, receptor, creador e informador, y el lugar donde se genera una conversación que, aunque aparentemente es más plural, también es más desordenada. Este ambiente participativo y heterogéneo es lo que se ha bautizado como “sprawling public sphere” o esfera pública dispersa (Dahlgren, 2005).

Sin embargo, existen tensiones teóricas y empíricas sobre la visión ciberoptimista del papel de las nuevas tecnologías en el contexto político y social. Sumadas a las corrientes que afirman que Internet no supone un cambio real para la ciudadanía, se encuentra la creciente retórica afectiva en redes (Mateus, 2019). El hallazgo de este fenómeno ha conducido a un escenario en el que el discurso y el debate sociopolítico podría estar preconfigurado en términos de afecto (Mateus, 2019). Las investigaciones a este respecto no dejan de explorarse desde la eclosión de las tecnologías de la información. No obstante, muchos de estos estudios se centran en la dicotomía afectiva entre negatividad y positividad, concluyendo casi en su totalidad con la noción de que los usuarios de la red asimilan mejor los sentimientos negativos (Baumeister *et al.*, 2001). Otro tipo de tesis como la de Papacharissi (2015) subrayan la importancia de los afectos en cuanto a los posicionamientos políticos de los usuarios. Es decir, se remarca la idea de que la formación de comunidades homofílicas puede residir más en una sintonía afectiva de carácter colectivo, que en una línea deliberativa clara o razonada (Papacharissi, 2015; Bouvier, 2020). Así, las redes sociales funcionarían creando y haciendo crecer una atmósfera de sentimientos tanto individuales como colectivos (Arias-Maldonado, 2016; Serrano-Contreras *et al.*, 2020) más que generando razones y propiciando el diálogo.

Teniendo esto en cuenta, el objetivo de esta investigación es averiguar si existe sintonía afectiva entre los mensajes que publican los líderes políticos en las redes sociales y las reacciones que provocan en los usuarios. La hipótesis inicial es que el debate público digital se sustenta en la noción de congruencia o sintonía afectiva. Es decir, la estructura de la conversación parte de criterios afectivos compartidos entre el emisor y los receptores. Por lo tanto, la tasa de sentimientos que desprendan los mensajes de los emisores para cada emoción estudiada será similar a la tasa de reacciones de los usuarios. Testar esta hipótesis supone sumar al debate actual, centrado en emociones positivas o negativas, un mayor matiz, ya que nuestro estudio, no solo analiza la congruencia afectiva, sino que lo hace en relación con distintos tipos de emociones y no, exclusivamente, en la disposición afectiva a favor o en contra.

Para ello, se analizarán los posts publicados en *Facebook* por los principales líderes colombianos durante las manifestaciones del Paro Nacional de 2021, así como las



reacciones a dichos mensajes. En primer lugar, se hará una revisión teórica sobre el concepto de esfera pública dispersa y sobre el rol que juegan los afectos dentro de este nuevo espacio digital. Posteriormente se explicará la metodología utilizada para dar cuenta del objetivo de esta investigación y se expondrán los resultados obtenidos. Por último, se observarán las implicaciones teóricas fruto del estudio, en las conclusiones.

## Fundamentación teórica

### La hibridación de la esfera pública

La explosión del 15M, el movimiento Occupy Wall Street, las revueltas de la Primavera Árabe, etc., supusieron cambios a gran velocidad. No solo se habla de la notoriedad de estos acontecimientos en cuanto a la reconfiguración de las leyes y los gobiernos de los países que se vieron afectados, sino en cuanto a la construcción de una nueva esfera pública apoyada en la digitalización.

Parece existir un consenso entre los investigadores que acepta que las redes sociales online son un motor que permite que todo aquel que quiera, pueda crear, compartir y reconfigurar contenidos e informaciones sin tener que ser un participante directo de los acontecimientos (KhosraviNik, 2017; Bouvier, 2020). El término “web 2.0” se ha convertido en uno de los más recurrentes en los estudios sociales; canales que permiten a la ciudadanía desafiar el monopolio de las mediaciones tradicionales en un entorno de “autocomunicación de masas” (Castells, 2012; Stier *et al.*, 2017). En la web 2.0 se crea una esfera de deliberación política basada en una comunicación horizontal y multidireccional (Serrano-Contreras *et al.*, 2020). No obstante, se empieza a imponer la noción de la “web 4.0” donde inteligencias artificiales y algoritmos de predicción permiten el uso de la computación cognitiva (Latorre-Ariño, 2018).

Resulta plausible que el concepto de “esfera pública” se haya visto alterado por la intromisión de las herramientas de la Web. Inicialmente se planteó esta idea como un espacio mediado por una élite profesionalizada (Habermas, 2006; Papacharissi, 2010). Pero, actualmente, la propia construcción de internet, sumada al nuevo rol adquirido por los usuarios, permite que se hable de una esfera pública online, capaz de influir en los procesos políticos y gubernamentales (Santana y Huerta Cánepa, 2019).

Los elementos vertebradores de esta esfera pública digital son la participación y la deliberación que permiten las redes sociales y otras herramientas de la web (Habermas, 2006; Robertson *et al.*, 2016; Boulianne y Theocharis, 2018; Kahne y Bowyer, 2018; Serrano-Contreras, *et al.*, 2020). No son pocas las investigaciones que afirman que el uso de las redes sociales fomenta la participación y el compromiso

cívico y político (Boulianne y Theocharis, 2018; Lee *et al.*, 2012; Theocharis, 2011a; Theocharis, 2011b). En algunas ocasiones, el fenómeno es explicado mediante la idea de que estas herramientas ayudan a los ciudadanos a obtener la destreza y el conocimiento suficiente como para tomar partido políticamente (Khane y Bowyer, 2018); otras, apoyan la teoría de que esto se debe a que las redes sociales reducen drásticamente los costes de la participación, siendo más cómoda y más ligera (Dean, 2010; Arias-Maldonado, 2016). Lo cierto es que la nueva esfera pública digital ideada por investigadores sociales como Habermas (2006), Sunstein (2007), o Schäfer (2015), fue concebida como un espacio de debate abierto en el que personas con intereses comunes pudiesen intercambiar ideas dando voz a participantes que de otra manera no serían escuchados (Bimber, 1998).

Este entorno plantea que la lógica de Internet puede contribuir a igualar las diferencias tanto de recursos como de alcance social entre ciudadanos, medios de comunicación y partidos o líderes políticos, asimilando sus niveles de visibilidad (Balcells y Cardenal, 2013). Una de las tesis más mencionadas en esta dirección se refiere a la cuestión de la desintermediación (Benkler, 2015). Según este punto de vista, uno de los efectos más sobresalientes de la lógica de comunicación digital es la reducción de costes de producción de contenidos que genera, a su vez, que los “ciudadanos amateurs” estén en disposición de, potencialmente, hacer virales sus demandas y necesidades.

En este sentido, con el surgimiento de términos como “ciberactivismo” (Carty y Onyett, 2006) se proponen modelos de participación que trascenderían la escala de lo analógico y que ampliarían y mejorarían las prácticas del activismo convencional. El uso de las nuevas tecnologías “desarrolladas desde y para la sociedad civil” (Haché, 2014) aplicadas a contextos de protesta social señalaría además un cambio actitudinal no solo de los movimientos sociales o de las instituciones de acción colectiva, sino un replanteamiento de la actitud de los participantes.

Sin embargo, existen numerosas investigaciones que ponen en duda la existencia de una esfera pública online que sea más inclusiva y deliberativa (Chadwick, 2009a; Hindman, 2009). Por un lado, están las teorías que afirman que las tendencias comunicativas del mundo real se han trasladado al mundo online (Margolis y Resnick, 2000; Molyneux y Mourão, 2019); y que, los sujetos políticos y mediáticos que tradicionalmente han mantenido una posición privilegiada continúan sosteniendo esta ventaja competitiva en Internet bajo el argumento de “political as usual” (Margolis y Resnick, 2000; Molyneux y Mourão, 2019).

En el escenario de las “nuevas mediaciones” que plantea Sampedro (2021), los partidos políticos, movimientos sociales, sindicatos e instituciones de índole política, la desintermediación es entendida como una utopía dada por el auge de lo digital.

Más allá del ideal participativo y de rendición de cuentas que plantearon algunas formaciones desde su inicio, como *Podemos* en España o el *Movimiento 5 Estrellas* en Italia, la esfera pública híbrida, y en concreto el espacio concerniente a la actividad de los partidos, seguiría estando dominada por la élite sociopolítica.

En adición a lo anterior, y aun dando por hecho que gracias a Internet la conversación pública puede resultar más enriquecedora y plural, también es más caótica (Arias-Maldonado, 2016). Nos encontramos así en lo que Dahlgren (2005) denomina como “sprawling public sphere”, que aquí se traducirá como “esfera pública dispersa”, en la que los usuarios experimentan de forma fluida con información tanto de entornos privados como públicos (Papacharissi, 2015). Las redes sociales están fomentando un poliálogo entre múltiples participantes y a través de múltiples canales discursivos (Arias-Maldonado, 2016) y en el que el texto adquiere diferentes géneros y roles (KhosraviNik y Unger, 2015; Bouvier, 2020).

Hay quien concluye que, la fragmentación de la información sumada al debilitamiento de las mediaciones tradicionales acarrea una creciente radicalización de la opinión pública y “un pluralismo agresivo que desemboca con facilidad en maneras vetocráticas” (Arias-Maldonado 2016, p. 173). Es decir, más allá del ideal deliberativo planteado inicialmente, nos encontramos con que las redes sociales online cumplen para los usuarios un papel expresivo y afectivo concordante con sus emociones más que racional y de diálogo.

#### Los afectos en la esfera pública dispersa

A pesar de que se acepta que los afectos trabajan paralelamente a la cognición en la toma de decisiones políticas (Mateus, 2019; Ridout y Searles, 2011), aún se siguen percibiendo como una amenaza para la democracia deliberativa (Szabó, 2020).

Sin embargo, los afectos en política no tienen por qué ser irracionales (Mateus, 2019). Tal y como afirman Slaby y Bens (2019), la acción política está incorporada en dinámicas productivas de afectos. Por este motivo, si el imaginario político colectivo se encuentra saturado de apelaciones afectivas y emocionales, resulta difícil aceptar la idea de que las decisiones ciudadanas estén basadas únicamente en la reflexión fría (Mateus, 2019).

Así como las redes sociales son catalizadores y potenciadores de relaciones y apelaciones de afecto, cabe señalar que su uso por parte de los usuarios es más heurístico que deliberativo (Arias-Maldonado, 2016). En la mayoría de las ocasiones, la psicología política ha concluido que la información política que se encuadra en un marco sentimental negativo tiene una influencia mayor en las actitudes de la ciudadanía. A los conceptos sociopolíticos, en tanto que complejos, se les atribuye una actitud más

que un significado semiótico objetivo (Taber y Lodge, 2006). Al encontrarse ante un asunto de estas características, los elementos negativos son más fáciles de recordar y, por lo tanto, más útiles para el procesamiento cognitivo que puede conllevar para las personas, el hecho de tomar decisiones políticas (Utych, 2018).

Dada la pluralidad de voces y de canales en la red y la influencia de los algoritmos de predicción que funcionan mediante inteligencia artificial para conectar a los usuarios con contenido similar a sus gustos previos, los autores apuestan por considerar que las redes sociales son en realidad cámaras de eco (Sunstein, 2007), espacios de repetición de una misma voz por individuos con ideas afines que solo se exponen a contenido que refuerza sus concepciones previas.

Esta teoría se refuerza con la tendencia de los usuarios a la homofilia (Papacharissi, 2015; Weller *et al.*, 2013): agruparse en torno a voces similares. Pese a que la homofilia se da en distintos niveles y entre diferentes grupos (Barberá, 2014), su presencia crea e incrementa la existencia de posiciones más extremistas en el debate de redes sociales (Sunstein, 2007).

Además, la hibridación que tiene lugar en el mundo online pone en jaque el sistema de mediaciones tradicionales (Chadwick, 2011), lo que hace que las etiquetas y el contenido que se comparte gane en conectividad (Papacharissi, 2015; Bennett y Segerberg, 2012). Las plataformas sociales sirven como canales en los que los individuos, crean, estructuran y reestructuran sus propias tendencias individuales en un marco colaborativo que conecta puntos de vista similares (Bennett y Segerberg, 2012). La acción conectiva surge de esta conexión de encuadres propios en una atmósfera colectiva de movimiento social.

Por eso, se puede afirmar que las redes sociales online están fomentando los sentimientos de compromiso que conducen a los usuarios a movilizarse y a conectarse entre sí, a través de expresiones emocionales, dando lugar a lo que Papacharissi (2015) bautiza como públicos afectivos. Esta esfera pública dispersa, se desvía considerablemente del ideal deliberativo. Las cámaras de eco son consideradas mayoritariamente como una barrera al potencial democratizador de las redes sociales (Bouvier, 2020). En este sentido, Papacharissi (2015) propone que la formación de los nodos descansa en una conexión de carácter afectivo apoyada por narrativas simples y altamente polarizadas, más que en un guion discursivo o deliberativo claro.

En la esfera pública dispersa, las noticias imparciales y la opinión se encuentran tan estrechamente mezcladas que son prácticamente indistinguibles las unas de las otras (Papacharissi y Oliveira, 2012). Así, en este contexto rico en contenido emocional (Robertson *et al.*, 2016), se entiende que todo el conjunto de la información que se encuentra en los feeds de las redes sociales online responde a un nuevo tipo de “noticias afectivas” (Papacharissi, 2015).

Dentro de este espacio discursivo emocional, los públicos afectivos son movili- zados e interconectados entre sí (Papacharissi, 2015). Los usuarios utilizan las eti- quetas o las propias narrativas fruto de la conversación, como marcos de referencia colaborativos y de acción conectiva en plataformas sociales que fomentan una fuerte sintonía afectiva (Papacharissi, 2015). A este respecto, y teniendo en cuenta tanto la búsqueda de identificación individual de unos con otros, que se da en los espacios sociales online, como la propia arquitectura web basada en algoritmos de predicción y gustos, la tendencia avalaría la existencia de cierta sintonía afectiva en el desarrollo de la conversación online (Papacharissi, 2015; Arias-Maldonado, 2016; Brady *et al.*, 2017; Boler y Davis, 2018).

El estudio realizado por Brady *et al.*, (2017) demostró que, en el contexto de las elecciones estadounidenses de 2016, aquellos tuits que contenían apelaciones emocionales eran significativamente más compartidos que los neutrales, mostrando que el uso del lenguaje moral tiene repercusiones en las actuaciones individuales de los usuarios. Por otro lado, De Paula y Dincelli (2018) en un estudio que analizaba los mensajes en *Facebook* de instituciones gubernamentales estadounidenses, concluyeron que aquellas publicaciones que contenían representaciones simbólicas y afectivas contaban con más interacciones por parte de los usuarios. Asimismo, no solo el contenido del mensaje, sino las propias reacciones que permiten las redes sociales son generalmente respuestas afectivas hacia cierto contenido (Grusin, 2010; Papacharissi y de Fatima Oliveira, 2012; Paasonen, 2016; Tettegah y Noble, 2016).

## Caso de estudio y metodología

### Caso de estudio

Los efectos económicos del Covid 19 en Colombia fueron notorios. Después de un año de pandemia, la cuarta economía de América Latina y uno de los países más desiguales del mundo, registraba una caída del 6,8% en su PIB y un desempleo por encima del 16% (Benotman, 2022). Desafiando las medidas de aislamiento aún vigentes, el 28 de abril de 2021, miles de colombianos tomaron las calles de las principales ciudades del país, desatando las manifestaciones con más alto índice de frecuencia desde la década de 1970 (Long, *et al.*, 2022). Las protestas, que se exten- dieron por varios meses, mostraron la profunda oposición al proyecto de reforma fiscal del gobierno del presidente Iván Duque, conocido como “Ley de Solidaridad Sostenible”, con el que se pretendía aumentar la recaudación de impuestos destina- dos a ayudas para las personas en riesgo de exclusión social, incrementando las tasas impositivas a las rentas más bajas. También recogía la propuesta de implementar

nuevos peajes, crear un impuesto para las pensiones y la supresión de las exenciones al IVA en productos de consumo básico.

Los ciudadanos colombianos convocaron por redes sociales las distintas marchas pacíficas que se llevarían a cabo y que, sin embargo, se tornaron violentas a medida que avanzaba la jornada. Especialmente en Bogotá, Cali y Medellín, se vivieron casos de robo y vandalismo y también de abusos de autoridad por parte de la policía, saldándose el día con numerosos heridos y varios fallecidos. Las huelgas continuaron y vieron su punto más álgido el 9 de mayo, cuando la “Minga” indígena cortó las vías de acceso a las ciudades, en apoyo a los manifestantes. Tras esto, Naciones Unidas solicitó que se respetasen los derechos de los manifestantes y tanto el gobierno como el Comité Nacional del Paro decidieron reunirse para poner fin a las protestas, que terminaron definitivamente el 28 de junio.

En el marco del Paro Nacional, las redes sociales cumplieron un papel relevante. No solo sirvieron como una red de comunicación, sino también como un medio efectivo de protesta y lograron que se involucraran personas de países como Francia, Inglaterra, España y Estados Unidos. Estas manifestaciones sociales han sido declaradas como el más grande y polémico acontecimiento en varios años de la historia colombiana.

#### Objetivos de investigación

- SO1: Comprobar si existe congruencia afectiva entre el contenido sentimental de los mensajes de los líderes e instituciones colombianas seleccionadas y las reacciones emocionales de los usuarios de *Facebook* a cada post.
- SO1: Conocer el porcentaje de congruencia afectiva entre post y reacciones para cada una de las emociones estudiadas.
- SO2: Conocer el grado de congruencia afectiva para las posiciones a favor o en contra de las movilizaciones del Paro Nacional en Colombia.
- SO3: Conocer la naturaleza de la diferencia en las emociones presentes entre el contenido de un mensaje y las reacciones al mismo.

#### Descarga de datos

De acuerdo con los objetivos de nuestro estudio, se descargaron los posts de *Facebook* de los principales políticos colombianos y asociaciones posicionadas tanto a favor como en contra de las manifestaciones del Paro de Nacional colombiano. Para la fase de descarga se seleccionó la red social *Facebook* ya que, según Kemp (2022), es la segunda red más usada en el país (24,3 % de participación), después de *What-*

*sApp* (35,1%). También porque desde febrero de 2015 la red amplió las opciones de reacción de los usuarios, siendo la única que permite expresar otras emociones, más allá de interactuar con un “Me gusta”, comentar o compartir las publicaciones de otros usuarios, como pasa en otras redes. Este hecho supone un gran avance en cuanto a conocer la respuesta emocional de los usuarios a determinado contenido político, pues no es necesaria la utilización de herramientas para su estimación, sino que pueden extraerse directamente. Se considera este hecho de especial importancia ya que, debido al rol central que presentan las emociones en este estudio, poder obtener de forma directa de los usuarios sus reacciones emocionales proporciona información de gran valía. Así, tener un *feedback* directo de los usuarios sobre sus reacciones emocionales a un mensaje, por ejemplo – “me sorprende”, “me enfada”, “me encanta” – proporciona a los investigadores la información perseguida sin la necesidad de su injerencia, proporcionando una mayor calidad de los datos y, como consecuencia, de los resultados.

La descarga se realizó a través de la aplicación *CrowdTangle* de *Facebook* que permite el acceso a todo el histórico de datos y publicaciones de redes sociales pertenecientes a Meta. Se seleccionó un intervalo temporal situado entre el 27 de abril (11:59 pm) y el 30 de junio (11:59 pm) horario local, correspondiente con las fechas que abarcaron las manifestaciones del Paro Nacional colombiano de 2021.

Por un lado, en el grupo a favor de las manifestaciones se encontraron esencialmente a los convocantes de las marchas, así como a líderes y asociaciones indígenas y representantes de gremios y comités; por otro lado, en el grupo en contra se ubican los integrantes del gobierno colombiano y los alcaldes de las principales ciudades del país, es decir, representantes de la voz del *establishment*, independientemente del partido al que pertenezcan. Debido a las limitaciones impuestas por *Crowdtangle*, que solo permite la descarga de cuentas verificadas, grupos públicos y páginas de *Facebook*, para los representantes y líderes sociales que no poseen una cuenta personal verificada se descargaron los mensajes publicados por las cuentas institucionales que los representan.

Las cuentas seleccionadas para el análisis son las siguientes:

Acree: Asociación Colombiana de Representantes Estudiantiles, *Álvaro Uribe Vélez*, Andi – Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, *Ángela María Orozco*, Bruce Mac Master, CGT Colombia, Claudia López, Confecámaras, Consejo Regional Indígena del Cauca-Cric, CUT Colombia, Daniel Quintero Calle, Diego Molano Aponte, Dignidad Agropecuaria, fecode, Feliciano Valencia, Fenalco Nacional, Gustavo Petro, Iván Cepeda Castro, Iván Duque, Jennifer Pedraza, Jorge Ivan Ospina, José Manuel Restrepo Abondano, Movimiento de Autoridades Indígenas

del Sur Occidente – Aiso, Organización Nacional Indígena de Colombia, Oscar Gutiérrez Reyes, Partido Aico.

Por otro lado, se descargaron todos los mensajes de las cuentas seleccionadas de acuerdo con una bolsa de palabras clave generada por la web *trendinalia.com*. Esta web permite ver las etiquetas y palabras clave que han sido tendencia en la última semana. Por lo tanto, la recogida de estos datos fue simultánea a los eventos de las manifestaciones y solo se seleccionaron aquellos que estaban directamente relacionados con el objeto de estudio de esta investigación.

Paro nacional, protesta, protestas, vándalo, vándalos, vandalismo, paro, bloqueo, bloqueos, CIDH, primera línea, Minga, Policía, Esmad, manifestación, manifestantes, Nos están matando, comité del paro, #ParoNacional, #NoALaReformaTributaria, #sOSColombiaDDHH, #ParoNacionalIndefinido, #ParoNacional28A, #ParoNacional29A, #ParoNacional30A, #ParoNacional1J, #ParoNacional2J, #ParoNacional3J, #ParoNacional4J, #ParoNacional5J, #ParoNacional6J, #ParoNacional7J, #ParoNacional8J, #ParoNacional9J, #ParoNacional10J, #ParoNacional11J, #ParoNacional12J, #ParoNacional13J, #ParoNacional14J, #ParoNacional15J, #ParoNacional16J, #ParoNacional17J, #ParoNacional18J, #ParoNacional19J, #ParoNacional20J, #ParoNacional21J, #ParoNacional22J, #ParoNacional23J, #ParoNacional24J, #ParoNacional25J, #ParoNacional26J, #ParoNacional27J, #ParoNacional28J, #ParoNacional29J, #ParoNacional30J, #ParoNacional1M, #ParoNacional2M, #ParoNacional3M, #ParoNacional4M, #ParoNacional5M, #ParoNacional6M, #ParoNacional7M, #ParoNacional8M, #ParoNacional9M, #ParoNacional10M, #ParoNacional11M, #ParoNacional12M, #ParoNacional13M, #ParoNacional14M, #ParoNacional15M, #ParoNacional16M, #ParoNacional17M, #ParoNacional18M, #ParoNacional19M, #ParoNacional20M, #ParoNacional21M, #ParoNacional22M, #ParoNacional23M, #ParoNacional24M, #ParoNacional25M, #ParoNacional26M, #ParoNacional27M, #ParoNacional28M, #ParoNacional29M, #ParoNacional30M, #ParoNacional31M.








Así, finalmente se obtuvo una base de datos compuesta por un total de 3.654 mensajes, de los cuales 2.020 pertenecían a cuentas posicionadas “a favor” de las manifestaciones y 1.634 de las que estaban “en contra”.

#### Reacciones de Facebook

*Facebook* permite a sus usuarios interactuar con un determinado contenido publicado a través de la selección de diferentes reacciones:



TABLA 1  
*Reacciones en la red social Facebook*

Me gusta	Me encanta	Me divierte	Me importa	Me asombra	Me entristece	Me enfada
						

Fuente: Facebook. Elaboración propia.

Gracias a esto, los científicos sociales tienen la oportunidad de observar las diferentes reacciones emocionales de los usuarios a un determinado contenido que haya sido publicado. Así, se considera en este estudio que una determinada publicación ha generado determinadas respuestas emocionales en función del número de diferentes reacciones por parte de los usuarios que han reaccionado a dicha publicación.

#### Detección del contenido emocional implícito en las publicaciones

La literatura, a lo largo de la última década, ha generado un conjunto de herramientas que permiten a los científicos detectar y analizar el contenido emotivo asociado a contenido textual de forma automática. Estas herramientas son denominadas diccionarios de sentimientos, los cuales permiten la aplicación de detección de sentimientos en texto, usados especialmente en grandes bases de datos, donde el análisis por parte de un ser humano experto, requeriría gran cantidad de tiempo. De acuerdo con el análisis de sentimiento específico que se quiera realizar (e.g.: positivo-negativo-neutro, detección de emociones, etc.), existen diferentes diccionarios disponibles (Liu, 2012; Mohammad y Turney, 2013). Para el presente estudio, se ha seleccionado el diccionario propuesto por Mohammad y Turney (2013) denominado *NRC emotion lexicon*. El diccionario NRC, basado en la asociación de determinadas palabras a una emoción específica, ha sido ampliamente empleado para la detección de emociones en redes sociales (Mohammad, Kiritchenko y Zhu 2013; Kumar, et al., 2020; Lennox et al., 2020, entre otros). Gracias al uso de este diccionario, es posible conocer el contenido emocional asociado a un texto de acuerdo con las siguientes emociones básicas: ira, anticipación, asco, miedo, alegría, tristeza, sorpresa, confianza; a los que el diccionario añade los sentimientos positivo y negativo.

Sin embargo, la generalidad de las reacciones emocionales propuestas por *Facebook*, frente a las emociones más específicas que incluye el diccionario NRC, conlleva la necesidad de adaptar el análisis de sentimiento derivado de NRC a las reacciones emocionales de *Facebook* para permitir la correcta comparación entre ambas emociones. Para ello, se ha seguido la metodología propuesta por Slattery (2016), el

cual analiza en su estudio la congruencia emocional entre las publicaciones del MIT (Instituto Tecnológico de Masachussets) y las reacciones de los usuarios a las mismas.

Así, la transformación de las emociones del diccionario NRC para su equivalencia con las reacciones emocionales de *Facebook* es la siguiente:

TABLA 2  
*Equivalencia entre las reacciones de Facebook y las emociones del diccionario*

REACCIÓN QUE LOS USUARIOS PUEDEN PONER EN <i>FACEBOOK</i>	EMOCIONES DEL DICCIONARIO (CLASIFICACIÓN CONTENIDO EMOTIVO IMPLÍCITO DE LAS PUBLICACIONES)
Me encanta ( <i>Love</i> ).	Confianza ( <i>trust</i> ).
Me divierte ( <i>Haha</i> ).	Alegría ( <i>joy</i> ).
Me asombra ( <i>Wow</i> ).	Sorpresa ( <i>surprise</i> ) y anticipación ( <i>anticipation</i> ).
Me entristece ( <i>Sad</i> ).	Tristeza ( <i>sadness</i> ) y miedo ( <i>fear</i> ).
Me enfada ( <i>Angry</i> )	Ira ( <i>anger</i> ) y aversión ( <i>disgust</i> ).

Fuente: Tomado de: Slattery, 2016. Elaboración propia.

De esta forma, a lo largo de este trabajo se hace referencia a una emoción e.g.: “*Love*” como la reacción emocional al contenido de una publicación y una emoción con “nrc”, e.g.: “*Love\_nrc*” como el contenido emotivo de la publicación.

Por otro lado, tal y como apunta Slattery (2016), es importante remarcar que la metodología aquí empleada apunta a resultados aproximados, cuya validación aún está por realizarse. Sin embargo, la aproximación propuesta por Slattery es la única opción que se ha encontrado en la literatura para la comparación de las reacciones emocionales de *Facebook* con algún diccionario de sentimiento.

### Medición de la polarización

Para la medición de la polarización se ha aplicado la medida difusa de polarización *JDJ*, propuesta por Guevara *et al.* (2020). Esta medida de polarización se basa en los conjuntos borrosos, cuya principal premisa indica que no todo es blanco o negro, sino que existen diferentes matices. De esta forma, para medir la categoría a la que pertenece una persona u objeto, no se indica un número nítido *per se*, sino que se indica un grado de pertenencia de dicho objeto a un conjunto de categorías. De esta forma, se entiende que existen diferentes grados de pertenencia, y que un objeto no tiene por qué pertenecer en su totalidad a una categoría determinada, sino en cierto grado. Debido a la categorización de las cuentas descargadas que se ha realizado en

este estudio (a favor o en contra de las manifestaciones), se asume la existencia de dos clases diferentes a las que un objeto  $x$  puede pertenecer. Bajo esta premisa, la medida  $JDJ$  define la polarización del discurso como la posibilidad de las siguientes opciones:

- Un número significativo de las publicaciones han sido generadas por perfiles que se encuentran en contra de las manifestaciones.
- Un número significativo de las publicaciones han sido generadas por perfiles que se encuentran a favor de las manifestaciones.

Se considera el máximo nivel de polarización en aquellos casos en los que el 50% de los mensajes han sido publicados por cuentas que se posicionan en contra de las manifestaciones y el otro 50% de los mensajes han sido publicados por cuentas que se posicionan a favor de las manifestaciones. Por otro lado, se considera el nivel mínimo de polarización cuando todos los mensajes han sido publicados por cuentas que presentan la misma posición hacia las manifestaciones.

De esta forma, sea  $X=\{0,1,\dots,x\}$  una variable categórica con un total de clases  $xy$  y  $N=\{1,2,\dots,i,j,\dots,n\}$  un conjunto de objetos o unidades a través de las cuales se quiere medir la polarización. Por otro lado, sea  $\mu_x(i)$  el grado de pertenencia de un objeto  $i \in N$  donde  $\mu_x(i):N \rightarrow [0,1]$ . Finalmente, sean  $\{i,j\}$  un par de publicaciones a ser comparadas, donde  $\{i,j\} \in N$ . Y, finalmente, sea  $X_A$  y  $X_B$  los dos polos extremos de la variable  $X$ , donde  $X_A = 0$  y  $X_B = x$ . Se mide el riesgo de polarización entre un par de publicaciones como la agregación de las siguientes situaciones:

- Cuánta cercanía presenta un objeto  $i$  a  $X_A$  y cuánta cercanía presenta otro objeto  $j$  hacia  $X_B$ .
- Cuánta cercanía presenta un objeto  $j$  a  $X_B$  y cuánta cercanía presenta otro objeto  $i$  hacia  $X_A$ .

Así, se define la medida de polarización  $JDJ$  como:

$$JDJ(X) = \sum_{i,j \in N, i \leq j} \phi(\phi(\mu_{X_A}(i), \mu_{X_B}(j)), \phi(\mu_{X_B}(i), \mu_{X_A}(j)))$$

Donde,  $\phi$  es un operador de agregación de *overlapping* y  $\varphi$  es la función de agrupación. En este trabajo, se ha utilizado como operador de *overlapping* el producto y como función de agrupación el máximo. Por último, para facilitar la interpretación de la medida anterior, se puede convertir en índice, cuyos valores fluctúan entre 0 y 1, siendo 0 ausencia de polarización y 1 el máximo de polarización posible:

$$JDJ_{\text{INDICE}} = \frac{JDJ}{N} * 2$$

## Resultados

Dada la diferencia de escala entre las reacciones emocionales a las publicaciones, generalmente miles y las puntuaciones de contenido emotivo asociado a dicha publicación, contado en palabras asociadas a una emoción específica, en los siguientes apartados se trabajará con las proporciones de aparición de cada emoción por cada post. Así, para cada mensaje, se tiene un total de proporciones asociado a su contenido emotivo y otro total de proporciones asociado a las reacciones emocionales de los usuarios. Por otro lado, consideramos interesante resaltar que gracias a *Crowdtangle* es posible la descarga del histórico completo de los posts de los líderes seleccionados durante las manifestaciones del Paro Nacional. En este caso no son necesarias pruebas de contraste estadístico para determinar si un determinado valor es mayor o menor que otro, en tanto que, trabajamos con la población completa de nuestro objeto de estudio y no con una muestra. Así, no es útil el uso de la inferencia estadística, pues se observa el valor poblacional.







### Índice de congruencia afectiva

La congruencia afectiva de cada emoción se entiende como uno menos la diferencia absoluta en las proporciones de una determinada emoción en una publicación específica. De esta forma, cuanto mayor sea el valor que se obtiene, mayor congruencia afectiva existe entre la emoción implícita en un mensaje y esa reacción propiciada en las reacciones de los usuarios a tal publicación. Una congruencia de uno implica exactamente la misma presencia de esa emoción en el mensaje como en las reacciones. Por el contrario, una congruencia de cero indica la máxima diferencia en proporciones de aparición. De esta forma la congruencia emotiva para un determinado mensaje y una determinada emoción se calcula de la siguiente forma:

$$\text{congruencia} = 1 - |(\text{emoción} - \text{emoción}_{\text{nrc}})| \quad \text{emoción}_{\text{nrc}}$$

Asimismo, es importante señalar que, de acuerdo con la hipótesis, se espera la misma proporción de reacción emocional de una determinada emoción que la proporción de contenido emocional implícita en cada publicación.

TABLA 3  
Índice de sintonía afectiva

	A FAVOR	EN CONTRA	CONGRUENCIA MEDIA	DIFERENCIA EN CONGRUENCIA
	0.3985	0.4987	0.4486	0.1002
	0.8500	0.9035	0.8767	0.0535
	0.9073	0.8599	0.8836	0.0474
	0.8210	0.7842	0.8026	0.0368
	0.8575	0.8270	0.8422	0.0305
	0.7669	0.7747	0.7708	0.0078
	451.17	1892.32		1441.1497
Overperforming	2.21	1.84		0.3683

Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar en la tabla, la emoción que presenta menor índice de congruencia medio es “me encanta”, encontrando una mayor diferencia para el grupo “en contra” (0.498) respecto con el grupo “a favor” (0.3985). Además, cabe señalar que esta emoción presenta la mayor diferencia entre grupos de todas las emociones, con una diferencia de 0.1. Por el contrario, las emociones “me asombra” y “me divierte” son las que muestran mayores niveles de sintonía afectiva medios, entre el contenido emotivo del mensaje y las reacciones.

También se puede observar una diferencia sustantiva en el número de *likes* medios por publicación entre ambos grupos, encontrando un mayor número para los mensajes publicados por cuentas posicionadas “en contra” de las manifestaciones (1892.32) frente a los 451.17 observados en cuentas “a favor” de las mismas. Así, es interesante señalar que, por el contrario, el *overperforming* encontrado es mayor en el grupo posicionado como “a favor” de las manifestaciones (2.21) frente al detectado para el grupo “en contra” (1.84). Es decir, que a pesar de que las publicaciones del






grupo “en contra” hayan tenido una cifra superior de *likes*, el *overperforming* indica que su rendimiento e interacción ha sido significativamente menor, justo al contrario que con el grupo “a favor” de las manifestaciones.

#### Diferencias para cada emoción

Para conocer la naturaleza de la diferencia entre el contenido emotivo de un mensaje y las reacciones que genera, se han calculado las medidas proporcionales de cada emoción e interacción para los dos grupos que presenta esta base de datos. En tanto que se trabaja con la misma escala (la proporción de aparición de una determinada emoción), se ha calculado la diferencia en la proporción de aparición de los sentimientos escogidos en los posts, con respecto a su equivalente en reacción de *Facebook*.

Tal y como se puede observar en la tabla 3, en primer lugar, se calcularon las proporciones medias de todas las publicaciones asociadas a cada uno de los grupos. La diferencia se ha calculado como  $\frac{emoción_{nc}}{emoción_a}$ , en la que  $emoción_{nc}$  hace referencia a la emoción implícita en los posts de *Facebook* y  $emoción_a$  a la reacción de los usuarios.

TABLA 4  
*Diferencia de proporciones medias para cada emoción*

	A FAVOR		EN CONTRA		DIFERENCIAS “A FAVOR”	DIFERENCIAS “EN CONTRA”
	Post	Reacción	Post	Reacción		
	0.2644	0.7974	0.1423	0.5292	0.5303	0.3869
	0.1396	0.0273	0.0734	0.0413	-0.1123	-0.0321
	0.0627	0.0446	0.0282	0.1335	-0.0181	0.1053
	0.1720	0.0698	0.1609	0.1499	-0.1004	-0.011
	0.1089	0.0634	0.106	0.1459	-0.0455	0.0399

Fuente: Elaboración propia.

En primer lugar, cabe mencionar que al igual que en la tabla de congruencia media, el sentimiento “me encanta” presenta las mayores diferencias en cuanto a sintonía afectiva. Esta discrepancia es más acusada para el grupo “a favor” siendo, además,

la única en este grupo que exhibe un valor positivo (0.5303). Esto indica un mayor número de reacciones emocionales de esta categoría con respecto a los resultados del análisis de sentimiento de los mensajes de los líderes y asociaciones colombianos para esta emoción concreta. Por su parte, se encontró que la reacción “me encanta” también presentó la mayor diferencia respecto al resto para el grupo “en contra”.

De tal forma, se puede aseverar que estos valores positivos en tan alta dimensión indican la presencia de sobredimensión del sentimiento “love” o “me encanta”, en tanto que se encuentra mayor proporción de dicha emoción en las reacciones que en el propio contenido de los mensajes. Por su parte, los valores negativos son interpretados como una minimización de la emoción por motivos opuestos a lo mencionado anteriormente.

Continuando con el análisis de resultados, para el grupo “en contra” sí se encuentran niveles de sobredimensión en otros sentimientos. En este caso para “me divierte” y “me asombra”. Además, es relevante mencionar las diferencias entre grupos. Aunque la mayor diferencia se encuentra en la emoción “me encanta”, se encontró una mayor minimización de la emoción “me asombra” (-0.1123 vs -0.0321) y “me entristece” (-0.1004 vs -0.011) en el grupo “a favor” respecto con el grupo posicionado “en contra”. Finalmente, cabe resaltar que se encontró una sobredimensión de la emoción “me divierte” en el grupo “en contra”, frente a la diferencia proporcional encontrada en el grupo “a favor” (0.1053 vs -0.0181).

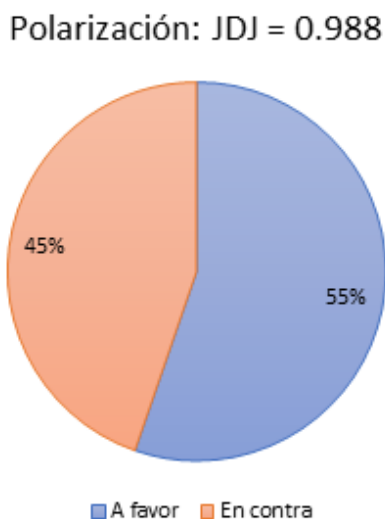
#### Análisis de la polarización

Para calcular los niveles de polarización se entendió como variable ideológica la posición de las cuentas que publicaron los mensajes en *Facebook*. De esta forma, sea  $X=\{0,1\}$  una variable categórica, donde indica estar en contra de las manifestaciones y 1 a favor de estas y  $N=\{1,2,\dots,n\}$  un conjunto de publicaciones en este caso, donde  $n=3654$ . Por otro lado,  $\mu_0(i)$  es entendido como el grado de pertenencia de una publicación a la categoría “en contra” de las manifestaciones y  $\mu_1(i)$  como el grado de pertenencia de una publicación a la categoría “a favor” de las manifestaciones. Finalmente, sean  $\{i,j\}$  un par de publicaciones a ser comparadas, donde  $\{i,j\}\in N$ .

Para calcular las funciones de pertenencia de una determinada publicación  $\mu_0(i),\mu_1(i)$  a ambas categorías se ha simplificado, asignando el máximo grado de pertenencia a una determinada categoría en función a la posición de la cuenta que generó dicho mensaje. Así, se tiene que  $\mu_0(i)=1$  y  $\mu_1(i)=0$ , si la cuenta que generó la publicación se encuentra en contra de las manifestaciones y  $\mu_0(i)=0$  y  $\mu_1(i)=1$  si por el contrario la cuenta se posiciona a favor de las manifestaciones contra el paro. En tanto que se asignan grados de pertenencia totales y opuesto a cada una de las

FIGURA 1

*Porcentaje de mensajes a favor y en contra de las manifestaciones*



Fuente: Elaboración propia.

categorías para una determinada posición, la polarización encontrada para cada par de mensajes  $\{i,j\}$  con opiniones opuestas es de 1. En tanto que se tienen 2020 mensajes “a favor” de las manifestaciones, y 1634 publicaciones “en contra”, la polarización obtenida es  $JDJ = 0.988$ . Este resultado proviene de la gran similitud existente en el porcentaje de mensajes publicados por cada uno de los grupos encontrados (Figura 1).

## Conclusiones

La injerencia de los afectos en el área de la política no es un hecho novedoso, ni para la sociología ni para la ciencia política. Sin embargo, la eclosión de las nuevas tecnologías de la información y el uso masivo de plataformas sociales de comunicación, han fomentado tanto el aumento como la observación empírica de dicho fenómeno. No obstante, las circunstancias que envuelven el entorno comunicativo en redes sociales han hecho sospechar a los investigadores que los usuarios se relacionan en círculos sincrónicos de afecto. Dicho en otras palabras, la homofilia y las cámaras de eco podrían ser claros indicadores de que la estructura del debate público online se basa en términos de congruencia emotiva.

El objetivo primordial de la presente investigación era comprobar, efectivamente, en qué grado se da la sintonía afectiva entre los sentimientos de los mensajes de los



principales líderes colombianos y las reacciones de los usuarios a dichos mensajes. Todo ello, partiendo de la hipótesis de que, en este caso, el debate se sienta sobre la base de la congruencia sentimental.

Teniendo en cuenta los resultados del presente estudio, se puede concluir que se confirma la hipótesis planteada anteriormente. Como se puede observar, existen altos niveles de congruencia entre los posts publicados por los líderes colombianos y las reacciones que acumulan para cada una de las emociones que se han estudiado tanto para el grupo de políticos a favor como para el grupo en contra de las manifestaciones del Paro Nacional en Colombia. En este caso, el discurso público online de *Facebook* se sustenta más en el hecho de compartir criterios emotivos que en una línea deliberativa racional. Tal y como adelantaba Papacharissi (2015) la estructura de la red es homofílica y la unión entre nodos está ligada a la colectividad afectiva. Así podemos observar que los usuarios parten de un marco de referencia claro y manifiestan su posicionamiento mediante una alineación simbólica con el sentimiento que se desprende del post en concreto.

No obstante, se encuentran matices aplicables a esta investigación en lo referente a la sobredimensión de ciertas emociones. En este caso, la emoción en concreto es la de “me encanta”, encontrando una cifra elevada de reacciones en comparación con el tono sentimental del mensaje en sí. Esto no solo no contradice la hipótesis inicial, sino que la refuerza en el sentido de que, con este dato, el debate se aleja aún más de la racionalidad y de las líneas argumentativas objetivas o claras.

Así, considerando los resultados obtenidos, se puede contrastar la noción de que, lejos de plantearse la decisión de indagar con argumentos racionales sobre su alineamiento con las consignas planteadas por los líderes, los usuarios se posicionan en función de un estado de ánimo o una emoción percibida. Esta premisa se fundamenta en la predominancia del estímulo que produce el lenguaje, usado en este caso en particular de forma pública, sobre la reflexión argumental y lógica para la toma de decisiones políticas.

Sin embargo, lo interesante de este hallazgo no radica en el hecho de que fortalezca las pesquisas iniciales, ni en que la noción de sintonía afectiva sea argumentada con una investigación empírica que la confirma. En este caso concreto nos encontramos con un suceso que contradice a gran parte de las investigaciones en psicología política: en primer lugar, que los sentimientos más abundantes en los post de los políticos sean positivos se opone a la teoría de que lo negativo es más difundido por los líderes con la intención de hacer llegar más lejos su mensaje; en segundo lugar, la sobredimensión de la reacción “me encanta” no solo es síntoma de conformidad extrema con lo expuesto por los líderes, sino de que, al menos en esta ocasión, la ciudadanía tiende a minimizar la negatividad y a maximizar aquello positivo con lo que concuerda.

En este sentido, y al menos para este caso, podemos especular con la tesis de que estamos ante una ciudadanía que genera cohesión social en las redes sociales a través del reforzamiento de mensajes positivos y no tanto negativos. Es decir, que lo que genera “cemento social”, siguiendo las palabras de Elster (2006), no son tanto los mensajes que crispan el debate público, ni aquellos que se refieren de forma negativa al adversario o denigran otras posturas, sino los que generan identidad, al menos, en términos emotivos. A diferencia de los argumentos expresados por autores como Abramowitz y Webster (2018), no encontramos partidismo negativo, es decir una identidad basada en la oposición al adversario. Consideramos que este resultado no es solo relevante en términos académicos, sino que debería hacernos reflexionar sobre la imagen pública que tenemos sobre los ciudadanos en los escenarios de debate público. Pese a un discurso en muchos casos negativizados por parte de las élites políticas, los ciudadanos tienen a premiar o coordinarse en torno a aquellos de naturaleza positiva.

De esta forma, podemos considerar que los preceptos planteados por la psicología política que afirman que la negatividad influye más en los ciudadanos no encuentran sustento en este estudio. Dando por contrastada la teoría de los atajos heurísticos, con la que a los conceptos sociopolíticos se les atribuye una emoción en vez de un significado real, podemos comprobar como en este caso esta sería aplicable más para los sentimientos de carácter positivo y no tanto para los negativos.

Por otro lado, se encontraron niveles altos de polarización según el índice JDJ. Este escenario equivale a una consecuencia natural de los altos niveles de congruencia afectiva encontrados para cada una de las posiciones. Como señalan tanto la literatura como las evidencias detalladas en este estudio, la sintonía afectiva y el fenómeno de cámaras de eco fomentan un diálogo compartido entre aquellos usuarios que previamente son partidarios de las mismas ideas. Como consecuencia, esto da lugar a la formación de grupos con una alta homogeneidad intragrupal. Este hecho, sumado a la existencia de dos posiciones enfrentadas, promueve la formación de grupos antagónicos que, con su homogeneidad intragrupal, presentan de igual manera heterogeneidad intergrupal. Nos encontramos con un escenario muy polarizado, con grupos completamente opuestos que manifiestan grandes similitudes entre sus propios miembros, pero gran distanciamiento con el exogrupo.

Esta polarización es, en cualquier caso, un resultado esperable de un debate público organizado en torno a dos opciones (a favor y en contra del paro). No obstante, la cuestión para entender bien la polarización política no es, únicamente, la identificación de polos que, en algunos casos son, como decimos, esperables, sino en la naturaleza de la comunicación entre dichos dos polos. En este caso, los ciudadanos que conforman los dos polos se estructuran en torno a una identidad de refuerzo

(positiva) y no tanto rompiendo la comunicación con los miembros del otro polo (mediante el enfado o la ira).

En definitiva, si aceptamos la tesis de la desintermediación, estamos en un escenario en el que los ciudadanos que se posicionan en el espacio público, de forma cada vez más horizontal, juegan un rol de contrapeso a las posiciones de los líderes públicos.

Es por esto que, como futura investigación, se plantea la idea de contrastar lo obtenido en estos resultados con otros eventos políticos de relevancia como pueden ser unas elecciones generales. Como limitaciones del estudio nos encontramos con el hecho de que se hayan tenido que combinar varias emociones recogidas por el diccionario de sentimiento para crear la que se corresponde con las reacciones genéricas que proporciona *Facebook*.

## Referencias Bibliográficas

- ABRAMOWITZ, Alan I. & WEBSTER, Steven W. (2018), "Negative partisanship: Why Americans dislike parties but behave like rabid partisans". *Political Psychology*, 39 (51): 119-135, febrero. <https://doi.org/10.1111/pops.12479>.
- ARIAS-MALDONADO, Manuel. (2016), "La digitalización de la conversación pública: redes sociales, afectividad política y democracia". *Revista de Estudios Políticos*, 173: 27-54, julio-septiembre. <https://doi.org/10.18042/cepc/rep.173.01>.
- BALCELLS, Joan & CARDENAL, Ana Sofía. (2013), "Internet y competición electoral: el caso de Esquerra Republicana de Catalunya / Internet and Electoral Competition: The Case of Esquerra Republicana de Catalunya". *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 41 (1): 3-28, enero-marzo. <https://doi.org/10.5477/cis/reis.141.3>.
- BARBERÁ, Pablo. (2014), "How social media reduces mass political polarization. Evidence from Germany, Spain, and the US". Ponencia presentada en la *American Political Science Association Annual Meeting*, 2015. San Francisco, Estados Unidos.
- BAUMEISTER, Roy, et al. (2001), "Bad is stronger than good". *Review of General Psychology* 5: 323-370, diciembre. <https://doi.org/10.1037/1089-2680.5.4.323>.
- BENKLER, Yochai. (2015), *La riqueza de las redes. Cómo la producción social transforma los mercados y la libertad*. Madri, Ikaría.
- BENNETT, W. Lance & SEGERBERG, Alexandra. 2012. "The logic of connective action". *Information, Communication & Society*, 15 (5): 739-768, abril. <https://doi.org/10.1080/1369118x.2012.670661>.
- BENOTMAN, Amal. (2022), "28 de abril de 2021: una fecha que sacudió la historia reciente de Colombia". *France 24*. Abril. <https://www.france24.com/es/am%C3%A9rica-latina/20220429-aniversario-protetas-pano-nacional-colombia>, accesado en 10/01/2023.

- BIMBER, Bruce. (1998), "The internet and political transformation: Populism, community, and accelerated pluralism". *Polity* 31 (1): 133-160, septiembre. <https://doi.org/10.2307/3235370>.
- BOLER, Megan & DAVIS, Elizabeth. (2018), "The affective politics of the 'post-truth' era: Feeling rules and networked subjectivity". *Emotion, Space and Society* 27: 75-85, mayo. <https://doi.org/10.1016/j.emospa.2018.03.002>.
- BOULIANNE, Shelley & THEOCHARIS, Yannis. (2018), "Young people, digital media, and engagement: A meta-analysis of research". *Social Science Computer Review*, 38 (2): 111-127, diciembre. <https://doi.org/10.1177/0894439318814190>.
- BOUVIER, Gwen. (2020), "From 'echo chambers' to 'chaos chambers': discursive coherence and contradiction in the #MeToo Twitter feed". *Critical Discourse Studies*, 19 (2): 179-195, noviembre. <https://doi.org/10.1080/17405904.2020.1822898>.
- BRADY, William J. *et al.* (2017), "Emotion shapes the diffusion of moralized content in social networks". *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 114 (28): 7313-7318, junio. <https://doi.org/10.1073/pnas.1618923114>.
- CARTY, Victoria & ONYETT, Jake. (2006), "Protest, cyberactivism and new social movements: The reemergence of the peace movement post 9/11". *Social Movement Studies*, 5 (3): 229-249
- CASTELLS, Manuel. (2012), *Networks of outrage and hope: Social movements in the internet age*. Cambridge (UK), Polity Press.
- CHADWICK, Andrew. (2009a), "Web 2.0: New challenges for the study of e-democracy in an era of informational exuberance". *Connecting Democracy*, 5 (1): 9-41. <https://doi.org/10.7551/mitpress/9006.003.0005>.
- CHADWICK, Andrew. (2011), "The political information cycle in a hybrid news system: The British prime minister and the 'bullygate' affair". *The International Journal of Press Politics*, 16: 3-29, enero. <https://doi.org/10.1177/1940161210384730>.
- CHADWICK, Andrew. (2013), *The Hybrid Media System: Politics and Power*. Oxford, Oxford University Press.
- DAHLGREN, Peter. (2005), "The Internet, Public Spheres, and Political Communication: Dispersion and Deliberation". *Political Communication* 22 (2): 147-162, ago.
- DE PAULA, Nick & DINCELLI, Ersin. (2018), "Information strategies and affective reactions: How citizens interact with government social media content". *First Monday* 23 (4), abril. <https://doi.org/10.5210/fm.v23i4.8414>
- DEAN, Jodi. (2010), *Blog theory: Feedback and capture in the circuits of drive*. Cambridge (UK), Polity Press.
- ELLWARDT, Lea *et al.* (2012), "Who are the objects of positive and negative gossip at work?". *Social Networks*, 34 (2): 193-205, mayo. <https://doi.org/10.1016/j.socnet.2011.11.003>.
- ELSTER, Jon. (2006), *El cemento de la sociedad. Las paradojas del orden social*. Madrid, Gedisa.
- GRUSIN, Richard. (2010), *Premediation: Affect and mediality after 9/11*. Londres, Palgrave Macmillan.

- GUEVARA, Juan A. *et al.* (2020), "Measuring polarization: A fuzzy set theoretical approach". In: LESOT, Marie-Jeanne *et al.* *Information processing and management of uncertainty in knowledge-based systems* IPMU 2020. Communications in Computer and Information Science, 1238. Springer, Cham. [https://doi.org/10.1007/978-3-030-50143-3\\_40](https://doi.org/10.1007/978-3-030-50143-3_40).
- HACHÉ, Alexandra. (2014), *Soberanía tecnológica*. Barcelona, Ritimo.
- HABERMAS, Jürgen. (2006), "Political communication in media society: Does democracy still enjoy an epistemic dimension? The impact of normative theory on empirical research". *Communication Theory*, 16 (4): 411-426, noviembre. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2885.2006.00280.x>.
- HINDMAN, Matthew. (2009), *The myth of digital democracy*. Princeton (NJ), Princeton University Press.
- KAHNE, Joseph & BOWYER, Benjamin. (2018), "The political significance of social media activity and social networks". *Political Communication*, 35 (3): 470-493, febrero. <https://doi.org/10.1080/10584609.2018.1426662>.
- KEMP, Simon. (2022), "Digital 2022 Colombia. We are social". Febrero. <https://datareportal.com/reports/digital-2022-Colombia>, accesado en 10/01/2023.
- KHOSRAVINIK, Majid. (2017), "Right wing populism in the West: Social media discourse and echo chambers". *Insight Turkey*, 19 (3): 53-68, junio. <https://doi.org/10.25253/99.2017193.04>.
- KHOSRAVINIK, Majid & UNGER, Johann W. (2015), "Critical discourse studies and social media: Power, resistance and critique in changing media ecologies". In: WODAK, Ruth & MEYER, Michael (orgs.). *Methods of critical discourse studies*. Londres, Sage, pp. 205–233.
- KUMAR, Ashish *et al.* (2020), "Covid-19 pandemic: a sentiment analysis: A short review of the emotional effects produced by social media posts during this global crisis". *European Heart Journal*, 41 (39): 3782-3783, octubre. <https://doi.org/10.1093/eurheartj/ehaa597>.
- LATORRE-ARIÑO, Marino. (2018), "Historia de la web, 1.0, 2.0, 3.0 y 4.0". <https://marinolatorre.umch.edu.pe/historia-de-la-web-1-0-2-0-3-0-y-4-0/>, accesado en 02/07/2022.
- LEE, Nam-Jin *et al.* (2012), "Processes of political socialization: A communication mediation approach to youth civic engagement". *Communication Research* 40 (5): 669-697, febrero. <https://doi.org/10.1177/0093650212436712>.
- LENNOX, Robert J. *et al.* (2020), "Sentiment analysis as a measure of conservation culture in scientific literature". *Conservation Biology* 34 (2): 462-471, abril. <https://doi.org/10.1111/cobi.13404>.
- LIU, Bing. (2012), "Sentiment analysis and opinion mining". *Synthesis lectures on human language technologies*, 5 (1): 1-167, junio. <https://doi.org/10.2200/S00416ED1V01Y201204HLT016>.
- LONG, Guillaume *et al.* (2022), "Lo que está en juego en las elecciones presidenciales de Colombia: Construir la paz, reducir la pobreza y la desigualdad". *Center for Economic and Policy Research*. Recuperado de <https://cepr.net/wp-content/uploads/2022/06/2022-06-Colombia-Spanish-Long-etc.pdf>.

- MARGOLIS, Michael & RESNICK, David. (2000), *Politics as usual: The cyberspace revolution*. California, Sage Publications, Inc.
- MATEUS, Samuel. (2019), "The Double Instance of the Political. Imaginary – affects as rhetorical means and structure". *Im@go: A Journal of the Social Imaginary*, 14: 285-302, diciembre. <https://doi.org/10.7413/22818138160>.
- MOHAMMAD, Saif M. & TURNEY, Peter D. (2013), "Crowdsourcing a word–emotion association lexicon". *Computational intelligence* 29 (3): 436-465, agosto. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8640.2012.00460.x>.
- MOHAMMAD, Saif M. *et al.* (2013), "NRC-Canada: Building the state-of-the-art in sentiment analysis of tweets". *arXiv preprint arXiv:1308.6242*, agosto. <https://doi.org/10.48550/arXiv.1308.6242>.
- MOLYNEUX, Logan & MOURÃO, Rachel R. (2019), "Political Journalists' Normalization of Twitter". *Journalism Studies* 20 (2): 248-266, septiembre. <https://doi.org/10.1080/1461670x.2017.1370978>.
- PAASONEN, Susanna. (2016), "Fickle focus: Distraction, affect and the production of value in social media". *First Monday*, 21 (10), octubre. <https://doi.org/10.5210/fm.v21i10.6949>.
- PAPACHARISSI, Zizi. (2010), *A private Sphere: Democracy in a Digital Age*. Cambridge (UK), Polity Press.
- PAPACHARISSI, Zizi. (2015), "Affective publics and structures of storytelling: sentiment, events and mediality". *Information, Communication & Society* 19 (3): 307-324, noviembre. <https://doi.org/10.1080/1369118x.2015.1109697>.
- PAPACHARISSI, Zizi & DE FATIMA OLIVEIRA, Maria. (2012), "Affective news networked publics: The rhythms of news storytelling on #Egypt". *Journal of Communication*, 62 (2): 266-282, abril. <https://doi.org/10.1111/J.1460-2466.2012.01630.X>.
- RIDOUT, Travis N. & SEARLES, Kathleen. (2011), "It's my campaign i'll cry if i want to: How and when campaigns use emotional appeals". *Political Psychology* 32 (3): 439-458, junio. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9221.2010.00819.x>.
- ROBERTSON, Scott P. *et al.* (2016), "Social media mixed with news in political candidate judgment: Order effects on knowledge and affect". *Information Polity* 21 (4): 347-365, diciembre. <https://doi.org/10.3233/ip-160388>.
- SAMPEDRO, Víctor. (2021), *Comunicación política digital en España: Del "Pásalo" a Podemos y de Podemos a Vox*. Madrid, Editorial UOC.
- SANTANA, Luis E. & HUERTA-CÁNEPA, Gonzalo. (2019), "¿Son bots? Automatización en redes sociales durante las elecciones presidenciales de Chile 2017". *Cuadernos.info*, 44: 61-77, junio. <https://doi.org/10.7764/cdi.44.1629>.
- SCHÄFER, Mike S. (2015), "Digital public sphere". In: MAZZOLENI Gianpietro *et al.* *The International Encyclopedia of Political Communication*, Londres, Wiley Blackwell, pp. 322-328. <https://doi.org/10.1002/9781118541555.WBIEPC087>.

- SERRANO-CONTRERAS, Ignacio J. et al. (2020), "Measuring online political dialogue: Does polarization trigger more deliberation?". *Media and Communication*, 8 (4): 63-72, octubre. <https://doi.org/10.17645/mac.v8i4.3149>.
- SLABY, Jan & BENS, Jonas. (2019), "Political affect". In: SLABY, Jan & VON SCHEVE, Christian. *Affective societies: key concepts*. Londres, Routledge, pp. 340-351.
- SLATTERY, Robert. (2016), "Facebook sentiment analysis of MIT". <https://rpubs.com/rs-lats142/248381>, accesado en 06/07/2022.
- STIER, Sebastian et al. (2017), "Of activists and gatekeepers: Temporal and structural properties of policy networks on Twitter". *New Media & Society*, 20 (5): 1910-1930, junio. <https://doi.org/10.1177/1461444817709282>
- SUNSTEIN, Cass. (2007), *Republic.Com 2.0*. Nova Jersey, Princeton University Press.
- SZABÓ, Gabriella. (2020), "Emotional communication and participation in politics". *Intersections*, 6 (2): 5-21, septiembre. <https://doi.org/10.17356/ieejsp.v6i2.739>.
- TABER, Charles S. & LODGE, Milton. (2006), "Motivated skepticism in the evaluation of political beliefs". *American Journal of Political Science*, 50 (3): 755-769, julio. <https://doi.org/10.1111/j.1540-5907.2006.00214.x>.
- TETTEGAH, Sharon & NOBLE, Safiya U. (eds.). (2016), *Emotions, technology, and social media*. Londres, Academic Press.
- THEOCHARIS, Yannis. (2011a), "The influence of postmaterialist orientations on young British people's offline and online political participation". *Representation*, 47 (4): 435-455, noviembre. <https://doi.org/10.1080/00344893.2011.611160>
- THEOCHARIS, Yannis. (2011b), "Young people, political participation and online post-materialism in Greece". *New Media & Society* 13 (2): 203-223, marzo. <https://doi.org/10.1177/1461444810370733>.
- UTYCH, Stephen M. (2018), "Negative affective language in politics". *American Politics Research*, 46 (1): 77-102, enero. <https://doi.org/10.1177/1532673X17693830>.
- WELLER, Katrin et al. (2013), *Twitter and Society*. Nova York, Peter Lang.

### Resumen

#### *Sintonía afectiva entre políticos y usuarios de redes: el paro nacional en Colombia, 2021*

Las redes sociales han generado una esfera pública híbrida con una creciente atención al papel de los sentimientos en el discurso público. Para los políticos, las redes son útiles al generar entornos de sentimientos individuales y colectivos, más que al dar razones y propiciar el diálogo público. El objetivo de esta investigación es analizar si existe sintonía afectiva entre los mensajes de líderes políticos y la respuesta que provocan en las redes. Para ello, se estudiaron los posts de los principales políticos colombianos, durante las manifestaciones del Paro Nacional, de 2021 y las reacciones emotivas que provocaron en *Facebook*. Tras el estudio, se comprobó la congruencia

afectiva entre los mensajes y las reacciones y que el discurso público online se sustenta más en compartir criterios emotivos, que en una línea deliberativa racional.

Palabras-clave: Sentimentalización; Sintonía afectiva; *Facebook*; Paro Nacional Colombia (2021).

### **Resumo**

*Harmonia afetiva entre políticos e usuários da rede: a greve nacional na Colômbia, 2021*

As redes sociais geraram uma esfera pública híbrida com uma atenção crescente ao papel dos sentimentos no discurso público. Para os políticos, as redes são úteis para gerar ambientes de sentimentos individuais e coletivos, ao invés de fundamentar e promover o diálogo público. O objetivo desta pesquisa é analisar se há harmonia afetiva entre as mensagens dos líderes políticos e a resposta que provocam nas redes. Para isso, foram estudadas as postagens dos principais políticos colombianos, durante as manifestações da Greve Nacional, de 2021, e as reações emocionais que provocaram no *Facebook*. Após o estudo, verificou-se a congruência afetiva entre as mensagens e as reações e que o discurso público *on-line* se baseia mais no compartilhamento de critérios emocionais do que em uma linha deliberativa racional.

Palavras-chave: Sentimentalização; Sintonia afetiva; *Facebook*; Greve Nacional na Colômbia (2021).

### **Abstract**

*Affective harmony between politicians and network users: the national strike in Colombia, 2021*

Social networks have generated a hybrid public sphere with a growing attention to the role of feelings in public discourse. For politicians, networks are useful for generating environments of individual and collective feelings, rather than giving reasons and promoting public dialogue. The objective of this research is to analyze if there is affective harmony between the messages of political leaders and the response they provoke in the networks. For this, the posts of the main Colombian politicians were studied, during the demonstrations of the National Strike, of 2021 and the emotional reactions that they provoked on *Facebook*. After the study, the affective congruence between the messages and the reactions was verified and that the online public discourse is based more on sharing emotional criteria, than on a rational deliberative line.

Keywords: Sentimentalization; Affective attunement; *Facebook*; Colombian National Strike (2021).

Texto recebido em 31/10/2022 e aprovado em 03/02/2023.

DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2023.203988.



ÁNGELA MARTÍNEZ TORRALBA es doctoranda en Periodismo por la Universidad Complutense de Madrid, en la línea de Comunicación Política. Es miembro del grupo de investigación *Data Science and Soft Computing for Social Analytics and Decision Aid*, formado por científicos sociales, estadísticos, matemáticos e informáticos. Es especialista en partidos conectivos o digitales, así como en tipologías de democracias y preferencias ciudadanas. Ha escrito varios artículos de investigación publicados en revistas de alto impacto que tratan sobre los estilos comunicativos del partido político Podemos en *Twitter* y sobre el uso de bots e inteligencia artificial como herramientas para manipular los debates políticos. E-mail: [angela19@ucm.es](mailto:angela19@ucm.es).

JUAN ANTONIO GUEVARA es doctor en Análisis de Datos y profesor en la Universidad Europea de Madrid. Completó una residencia de investigación internacional en el *Public Opinion Media LAB*, en Milán y recibió premios como el ganador del *phDay* de la Facultad de Estudios Estadísticos y el premio *Accésitr en tu Tesis en 3 Minutos*. Juan Antonio tiene un perfil multidisciplinario en línea con su marco de investigación de Análisis Social Big Data, cuya investigación se centra en el estudio de fenómenos sociales en contextos online y el desarrollo de técnicas innovadoras para la medición adecuada de dichos fenómenos, resultado de la necesaria interacción entre la sociología y la informática. Juan Antonio tiene publicaciones en revistas de alto impacto en áreas de sociología e informática, y también presenta cuatro capítulos de libros. Juan Antonio Guevara ha asistido a más de veinte conferencias en ambas áreas, seis de las cuales fueron internacionales, y actualmente es el organizador de la sesión de Data Analysis for Social Sciences, en el Congreso Mundial de Sociología de la ISA. E-mail: [juanantonio.guevara@universidadeuropea.es](mailto:juanantonio.guevara@universidadeuropea.es).

ANA MARÍA CÓRDOBA HERNÁNDEZ es doctora en Comunicación Pública (Universidad de Navarra). Actualmente es la Directora de Profesores e Investigación, de la Facultad de Comunicación, de la Universidad de La Sabana. Ha sido becaria de la Fundación Carolina, del Gobierno de España y de la Asociación de Amigos de la Universidad de Navarra. La profesora Córdoba está reconocida como par evaluador e Investigador Asociado por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación de Colombia. Forma parte del Grupo de Investigación Observatorio de Medios, de la Universidad de La Sabana y participa como especialista invitada en un proyecto multidisciplinar de grupo *Data Science and Soft Computing for Social Analytics and Decision Aid*, de la Universidad Complutense de Madrid. Entre sus líneas de interés sobresalen: el análisis de contenido mediático, especialmente en temas internacionales; la participación política digital; los movimientos sociales transnacionales y el análisis de fenómenos socio-políticos a través de las redes sociales. Adicionalmente, forma parte de la International Studies Association, en su sección de Comunicación Internacional y de la Red Colombiana de Relaciones Internacionales – RedIntercol. Actualmente, se desempeña como par académico de distintas revistas académicas indexadas nacionales e internacionales y ejerce como analista internacional para distintos medios de comunicación en temas relacionados con Oriente Próximo y el Mundo Árabe. E-mail: [ana.cordoba@unisabana.edu.co](mailto:ana.cordoba@unisabana.edu.co).

JOSÉ MANUEL ROBLES-MORALES es doctor en Ciencias Políticas y Sociología y Director del

Departamento de Sociología Aplicada de la Universidad Complutense de Madrid (España). Ha sido editor de la *Revista Española de Investigaciones Sociológicas* (SSCI, Q3) y de la *Revista Internacional de Sociología* (SSCI, Q4). Es director del máster en Aplicaciones de la Ciencia de datos para la Sociología, la Ciencia política y la Antropología (UCM) y creador del Máster en Estadísticas Oficiales e Indicadores Sociales y Económicos que forma parte de la red Emos de EuroStat. Junto al Prof. Daniel Gómez es director del grupo de investigación *Data Science and Soft Computing for Social Analytics and Decision Aid*, formado por científicos sociales, estadísticos, matemáticos e informáticos. Su campo de investigación es la comunicación y la participación política a través de Internet, así como las consecuencias sociales del desarrollo tecnológico. Trabaja con datos cuantitativos, procedentes de encuestas y de Big Data, tomando como referencia la teoría sociológica analítica. Ha publicado varios libros y un importante número de artículos en diferentes revistas académicas sujetas al sistema de evaluación por pares como *Information, Communication & Society*, *Rationality & Society* o *Communication* y ha dirigido y/o está dirigiendo proyectos de investigación para el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, el Centro de Investigaciones Sociológicas, el Observatorio Nacional de las Telecomunicaciones y la Sociedad de la Información, el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad del Gobierno de España y la Unión Europea. Ha sido profesor visitante, entre otras instituciones, en la Universidad de Nueva York, la Universidad de California, la Universidad degli studi de Milán, el Internet Interdisciplinary Institute o la Fundación Juan March. Recientemente ha publicado los libros *Digital political participation, social networks and big data. Disintermediation in the era of web 2.0*, con la Prof. Ana María Córdoba (Palgrave, 2019), así como un manual sobre Big data para científicos sociales (Cuadernos Metodológicos, CIS, 2020). E-mail: jmrobes@ucm.es.



# El mundo judicial es una boda

## Intersecciones entre justicia penal y academia en Argentina

Ezequiel Kostenwein\*

<https://orcid.org/0000-0003-0191-3744>

### Introducción

Este trabajo presenta los primeros resultados de una investigación que explora las trayectorias de actores judiciales que trabajan en la justicia penal y, simultáneamente, desarrollan tareas docentes, bien en el ámbito universitario, bien dictando cursos de capacitación para integrantes del poder judicial. Como consecuencia, se trata de personas que no sólo ostentan un cargo en la administración de justicia, sino que inciden en la formación de otras personas que son en la actualidad – o podrían ser en el futuro- integrantes del mismo ámbito judicial. Vale agregar que estos actores judiciales, en algunos casos, también producen conocimiento mediante libros, artículos o informes, sobre la misma institución judicial en la que se desempeñan. A los integrantes de este doble universo los denominaremos actores judiciales en vínculo con la académica (en adelante, AJVA), por poseer esa condición anfibia de pertenecer a dos espacios que, como veremos, tienen vasos comunicantes específicos (Sozzo, 2020). De esta manera, buscamos contribuir a la comprensión de cómo se estructura la justicia penal, qué rol juega en esto la academia y los espacios de capacitación, y si dicha conformación contribuye a condicionar el funcionamiento de esta institución.

Consideramos esto especialmente importante dado que se trata de un ámbito, el de la justicia penal, insuficientemente estudiado de forma empírica y sistemática

\* Universidad Nacional de La Plata, La Plata, Argentina.

en la región, fenómeno que podríamos definir como opacidad exterior del derecho. Esta última se observa al comparar los estudios y las publicaciones existentes sobre las instituciones que conforman el sistema penal: policías, administración de justicia y cárceles no han sido exploradas de forma similar, en particular desde las ciencias sociales. Sin dudas, se trata de un fenómeno que es complejo mensurar, aunque podemos conjeturar y preguntarnos ¿por qué a la célebre opacidad del derecho vinculada a su tradicional hermetismo se le suma una opacidad exterior que deriva de la poca importancia que se le da al desempeño de la justicia penal desde diversos sectores de la academia? (Kostenwein, 2021). Si bien los factores pueden ser variados, una hipótesis es que al resultar más evidente la violencia de la policía y la truculencia de las prisiones sobre el cuerpo de las personas en relación a la distante rutina judicial, más estudios se concentren en las primeras dos instituciones que en la justicia. Otra posibilidad es la que insinuamos hace un momento, a saber, que un conjunto de miembros de la misma justicia penal desarrolla en paralelo actividades docentes y de investigación acerca de los rasgos de las burocracias en las que ellos mismos trabajan. Es usual que estos AJVA produzcan desde ponencias hasta artículos, pasando por revistas, libros y compilaciones sobre el tema, fenómeno que no necesariamente se repite en las otras dos instituciones, es decir, que quienes se desempeñan en la policía o en la cárcel no producen saber sobre su ámbito laboral en forma de ponencias, artículos, revistas, libros, o compilaciones. Como lo hemos dicho en otras ocasiones, los estudios sobre la administración de justicia se pueden dejar en manos de sus integrantes, mientras que los estudios sobre la policía y la cárcel, no. Así las cosas, ofrecer elementos para conocer mejor este universo de sujetos anfibios que habitan en forma conjunta los espacios judicial y docente puede ser productivo para identificar qué restricciones y márgenes de acción existen.

Para llevar adelante esta indagación nos detuvimos en las trayectorias de AJVA que tengan cargos jerárquicos en la justicia penal y cumplan alguna actividad en la docencia. Aplicando la técnica de “bola de nieve”, entrevistamos a doce integrantes de la justicia penal que conocemos de investigaciones anteriores o a los que pudimos acceder por informantes clave que nos facilitaron sus contactos. Son seis mujeres y seis varones de diferentes jurisdicciones de Argentina: provincia de Buenos Aires, La Pampa, Neuquén y ciudad autónoma de Buenos Aires. Vale aclarar que se trata de un trabajo exploratorio que, como tal, no ofrece representatividad estadística sobre el universo de la justicia penal. Sin embargo, sí nos ha permitido llevar adelante una caracterización tipológica en función de algunas regularidades y, como consecuencia, intentar algún tipo de generalización de carácter hipotético (Kelle, 2005). En este sentido, es posible acercarnos al desempeño de dicha institución a partir de los actores que la producen a través de sus prácticas cotidianas, sumando a

esto los condicionamientos sociales que gravitan sobre ellos. A su vez, llevar adelante este acercamiento hace posible romper con enfoques simplistas acerca del espacio judicial, lo cuales le adjudican una composición homogénea que lleva adelante la profundización de las desigualdades colectivas (Donatello y Lorenc Valcarce, 2017).

A lo largo de este trabajo nos concentraremos en dos cuestiones específicas: en un primer momento, acerca del modo y las circunstancias en los que nuestros AJVA ingresan a la justicia penal; posteriormente, analizaremos las características más relevantes que dichos AJVA le adjudican al espacio judicial en el que se desarrollan sus trayectorias laborales. A partir de estos dos elementos será posible ofrecer un acercamiento a las percepciones de los actores judiciales sobre aspectos importantes de la justicia penal a la que pertenecen, tales como las experiencias inaugurales de su ámbito de trabajo junto a diversos factores que pueden volverse condicionantes en el desarrollo de sus itinerarios profesionales. Más en general, procuraremos individualizar algunas de las representaciones y los valores admitidos en la justicia penal, aquello que es aceptado como realidad y que, en palabras de Erving Goffman, posee características afines a las de una celebración: “Permanecer en su habitación alejado del lugar donde se desarrolla una fiesta, o lejos del lugar donde el profesional atiende a su cliente, es permanecer alejado del lugar donde se representa la realidad. El mundo es, en verdad, una boda” (1981, p. 47). En definitiva, tal como Goffman lo decía de la sociedad, aquí consideramos viable sugerirlo de nuestro objeto de estudio: el mundo judicial es, en verdad, una boda.

### Trayectorias judiciales y transiciones extrajudiciales

Existe un concepto que, aún con vaguedades y sin contornos claramente delimitados, sigue organizando buena parte de los argumentos, disputas y expectativas acerca de los pasos que deberían dar a lo largo del tiempo – y las posiciones a las que podrían acceder – quienes integran la administración de justicia. Se trata del concepto de carrera judicial, cuya importancia no reside principalmente ni en su significado teórico ni en su utilización metodológica, sino en aquellos elementos que configurarían el derrotero por el que los actores judiciales pueden avanzar de manera jalonada a través de diferentes cargos en la institución en la que trabajan.

Investigaciones locales han hecho énfasis en diversos elementos mediante los cuales dicha carrera judicial podría ser entendida, desde cuestiones formalmente reglamentadas (Viñas, 2011) hasta condiciones organizacionales y vinculares que le dan a dicha carrera su condición de posibilidad (Gutiérrez, 2016; Sarrabayrouse, 2014). Al respecto, se habla de la carrera judicial como “el derrotero que siguen quienes ingresan en el Poder Judicial y van ascendiendo por los distintos cargos

jerárquicos hasta llegar a concursar y ser designados, como Secretarios, Fiscales, Defensores, Asesores o Jueces en sus distintos niveles” (Viñas, 2011, p. 3). Según este planteo, hay que hacer hincapié en los pasos que realizan aquellas personas que integran la administración de justicia, pasos que se encuentran regulados y en muchas circunstancias ordenan la estructura del andamiaje judicial. Este enfoque de tipo administrativo y estatutario suele complementarse, y en ciertos casos confrontarse, con acercamientos que echan mano de métodos de indagación con los que se analiza por qué algunas carreras judiciales se configuran como se configuran más allá de lo que enuncian los reglamentos mencionados. Esto último implica pensar a la carrera judicial como

[...] un fenómeno interesante y cargado de supuestos no explícitos [...]. Supone, primero, que el ingreso judicial está destinado a un proyecto a largo plazo en la vida del empleado/funcionario. [...]. Además, supone que la transición del empleado/funcionario por la institución judicial está ordenada progresivamente: que debe ser continua, y que está orientada a ascender (no a permanecer en el mismo cargo, mucho menos a descender). Implica también la no transitoriedad y la no interrupción: se supone que quien ha entrado lo ha hecho como decisión definitiva, no por un tiempo (más allá de que luego sea libre de tomar la decisión de irse), y una vez ido, es muy difícil ser aceptado nuevamente. [...]. Es toda una carrera, una profesión en sí misma, un plan de vida. Y por tanto supone la admisión de una identidad social, no sólo laboral, como funcionario judicial. Y todo lo implícito que en ella subyace (Gutiérrez, 2016, pp. 53-4).

Todo lo dicho se complementa con la exigencia de que el progreso en la carrera judicial se vincule directamente con una implicación creciente respecto a los criterios normativos referidos. Por lo tanto, esta línea de indagación busca capturar las exigencias y tensiones concretas que provocan las regulaciones formales cuando se van sedimentando en prácticas específicas, cuando se cristalizan en marcos de acción observables.

Admitiendo la importancia de la categoría presentada como carrera judicial, para explorar el itinerario de los AJVA, es decir, de quienes transitan en paralelo la docencia y la justicia penal, optamos por el concepto de trayectoria dado que nos permite incursionar de un modo más sutil en derroteros que resultan menos estandarizados que el promedio de quienes trabajan en ámbito judicial. De las personas que entrevistamos, algunas desarrollaron una carrera judicial de tipo convencional, otras ingresaron comparativamente después de lo habitual, también están quienes comenzaron a trabajar en la justicia, dejaron de hacerlo y luego regresaron. Por lo tanto, se trata de un panorama que resulta difícil de reducir al de las carreras judiciales

habituales, y es por eso que pensarlas como trayectorias puede contribuir a identificar otras dimensiones del tema. Esto último también abona la posibilidad de aprehender la imbricación entre el aspecto objetivo y las concepciones subjetivas del trabajo e interpretar qué posiciones ocupan, qué percepciones ofrecen al respecto, y de qué modo todo esto orienta sus decisiones (Roberti, 2017, p. 317). En definitiva, las trayectorias de los AJVA que entrevistamos son el resultado de historiales que albergan elementos estructurales pasibles de cuantificarse junto a elaboraciones singulares que se configuran en el marco de vínculos generados entre la justicia y la academia.

### Ingresos dispares y trayectorias convencionales

Un elemento importante que surge a partir de los testimonios de los a AJVA, es el de la diversidad de sus trayectorias, en particular respecto al modo y a las circunstancias en que comienzan. Por un lado, están quienes han edificado una trayectoria judicial de amplio recorrido, similar a lo que hace un momento definíamos como carrera judicial. En consecuencia, se observa en retrospectiva “un camino de larga duración en el tiempo [...] que se espera que tenga cierta continuidad [lo que] no supone alguna secuencia en particular ni determinada velocidad en el proceso del propio tránsito [...]” (Gutiérrez, 2016, pp. 70-71). Aquí surge como rasgo distintivo el paso progresivo por diferentes roles que permitieron el acceso a cargos de mayor jerarquía, evidenciando que el ascenso judicial no es simplemente un mito. Aunque no siempre explicitado, este tipo de trayectoria judicial supone que hay que progresar y valorar la estabilidad laboral, es decir, que existen etapas en mayor o menor medida delimitadas y previsibles, con la expectativa de ascenso como uno de sus rasgos principales:

Ingresé en abril d 1987 como meritorio. Ahí ascendí a una fiscalía de instrucción como escribiente, luego a otra fiscalía como oficial, después secretario de un juzgado de sentencia en 1993, estuve allí unos 6 años, de ahí pasé al ministerio público hasta fines de los '90, después fui secretario de un tribunal oral por unos meses, después fui designado como subdirector de una unidad fiscal de investigación de delitos tributarios. Después estuve a cargo de una experiencia de descentralización en el barrio de la Boca entre 2001 y 2003. Después como secretario letrado con el procurador Esteban Righi. Y finalmente en el 2004 fui designado por concurso como juez nacional en lo criminal federal hasta hoy (Entrevista 4).

Empecé a trabajar en la justicia de Neuquén en el año 1997. Empecé como empleada judicial ya recibida, entré como administrativa. Al año siguiente gané un concurso de prosecretaria de menores, correccional y asistencial de menores. Ahí estuve 2 años, después pasé a secretaria.

Después gané un concurso como defensora civil y estuve 2 años. Después gané concurso como defensora penal adjunta. Ahí estuve 4 o 5 años hasta que acá en Neuquén se reformó la Constitución y se creó el consejo de la magistratura ... en 2007 gano un concurso como defensora penal y en el 2010 gano el cargo de camarista. Y después pasé al tribunal de impugnación desde el 2014 hasta hoy (Entrevista 9).

Se trata, por lo tanto, de personas que comenzaron sus trayectorias judiciales como primera experiencia laboral y siguen desplegándola hasta la actualidad. Esto no quiere decir que desde sus inicios hayan planificado minuciosamente el tipo de itinerario que terminaron llevando adelante, pero sí que en ese desarrollo no ha habido interrupciones ni transiciones, sino principalmente estabilidad. Lo dicho resulta relevante porque, en la medida que evitemos la oposición entre concepciones objetivistas y subjetivistas en la esfera judicial, lo que nos devuelven testimonios como los que reproducimos, son recorridos que dichos AJVA han llevado adelante para intentar orientar sus acciones y otorgarle un sentido a las mismas (Roberti, 2017). Haber sido meritorio o empleada dio origen a una historia de vida en la administración de justicia que luego permitió otros cargos y concursos que modificaron el presente y las expectativas sobre el futuro; se trata de construcciones subjetivas que desarrollan sobre sus propias vidas laborales dentro del contexto judicial en el que están inmersos. En paralelo, se puede diferenciar en los testimonios que presentamos dos cuestiones importantes que, si bien vamos a retomarlas luego al hablar de las características del espacio judicial, vale la pena señalarlas. La primera de ellas está ligada al modo en el que se tiene acceso a la justicia penal: en el caso mencionado inicialmente, es el vínculo familiar el que lo habilita, *el primo hermano de mi mamá*, lo que hace pensar en la existencia de un tipo de nepotismo que en el otro testimonio no se advierte. La segunda distinción se relaciona con los criterios de ascenso y el rol que la arena política juega en esto: en la primera entrevista no tiene ninguna mención la influencia de este elemento extrajudicial, en cambio en la otra se advierte un papel crucial. Si bien hay trabajos que han destacado la relación sinuosa entre justicia penal y campo político, el argumento de que *los cargos altos eran políticos, no había ninguna expectativa de llegar más allá d secretario*, permite observar cómo en los hechos ambas instituciones se entrelazan, y qué consecuencias provoca este entrelazamiento.

### Paracaidistas y capitales acumulados

Otra forma de ingreso es la de quienes lo hicieron con otra edad, “de más grandes”, sin haber pasado por los escalafones iniciales en la administración de justicia, y al mismo tiempo, contando ya con algún saber acreditado que, en lo fundamental,



hizo posible su ingreso. Funciones como las de meritorio o las de empleada que aparecieron en las trayectorias anteriores, aquí dejan lugar a las de personas que a la hora de incorporarse al mundo judicial disponían de determinado capital acumulado que les permitió un atajo en el sendero jerárquico preestablecido. Dicho capital, que no necesariamente es judicial, resulta productivo y hace posible el logro de ciertos fines que serían inalcanzables en su ausencia, a partir de la capacidad y la confianza que pueden demostrar sus poseedores (Coleman, 1990).

Empecé en el 2014, nunca pensé que iba a trabajar en el Poder Judicial. Entré como contratada en una vocalía [...] en el tribunal superior de justicia, después me designaron prosecretaria y en 2020 me designaron secretaria. Es muy atípica mi carrera... entendida la carrera como el ingreso muy temprano como meritorios, no tuve esas experiencias de corrimientos de cargos, interinatos, etc. Hubo un momento de cierta confusión, porque yo venía del poder ejecutivo... Era como del linaje judicial la pregunta, ¿no? “¿pero vos cómo viniste acá?” me preguntaban con cierta sorpresa (Entrevista 5).

Hasta hace casi 12 años, no estaba en el ámbito del Poder Judicial, estaba desempeñando un cargo como director de política criminal en la Provincia de Buenos Aires, y en Santa Rosa, en el ámbito de la Universidad, nosotros habíamos construido un espacio de opinión entre alumnos, profesores, gente interesada por la cuestión criminal, de la que participaban funcionarios judiciales que eran a su vez docentes y docentes que no eran funcionarios judiciales. En ese contexto sale a concurso el cargo de Defensor General, y muchos de los compañeros que estaban ahí me instan a que me presente a ese concurso. Hasta ahí nunca me había imaginado en un ámbito como el de la justicia y tampoco ese ámbito tenía mucho que ver con mi vida. Pero concursé ese cargo, lo gané, y hace casi 12 años que formo parte de la Defensa Oficial (Entrevista 11).

Estamos frente a casos en los cuales el desembarco en la justicia no había formado parte de ningún horizonte o proyecto laboral concreto, por el contrario, surge como el inicio de una trayectoria judicial intempestiva, pretendida en un momento determinado, pero no programada en el largo plazo previo. La figura del “paracaidista” señalada por parte de la literatura es la que más se asemeja a la de estos AJVA, en el sentido que son personas que asumen tareas de importancia sin haber realizado el recorrido que habitualmente se exige hacer: son quienes caen de afuera, o, en otras palabras, que no llegan por las vías normales. Sin embargo, tomando en cuenta los testimonios que recogimos, incluso la mencionada figura de “paracaidista” necesita ser complejizada, puesto que, si bien se trata de personas que no “pagaron derecho de piso”, sí parecen contar con algún tipo de recurso o competencia que habilitaron

sus ingresos. Haber trabajado en la gestión es un elemento común, además de desentenderse del *linaje o modo de vida judicial* más tradicional inscripto en el mundo tribunalicio. Como consecuencia, en estas trayectorias judiciales intempestivas, lo extrajudicial tiene un peso más decisivo en sus ingresos si lo comparamos con los otros AJVA. Y por extrajudicial podemos entender a los recursos disponibles que derivan de vínculos con personas que ocupan posiciones estratégicas, vínculos a los que se puede acceder y utilizarlos para concretar objetivos. Si bien todas las trayectorias judiciales se desarrollan en el marco de redes más o menos complejas de relaciones, en estos casos el haber trabajado previamente en otros poderes del Estado parece haberlos ubicado en una posición privilegiada respecto de personas que por sus influencias pueden tomar decisiones importantes. En palabras de Lin, “los lazos sociales de un individuo pueden ser concebidos por la organización en la que se dan esos lazos o por sus agentes como credenciales; estas credenciales expresan los recursos que se poseen a través de redes y relaciones” (Lin, 2001, p. 20). Por lo tanto, estamos frente a AJVA cuyo capital social les facilitó el ingreso a cargos jerárquicos importantes, fundamentalmente si los comparamos con las trayectorias del grupo anterior, trayectorias que comienzan como meritorios o empleadas, y que tienen lógicas y formatos muy diferentes.

#### De afuera hacia adentro

Un tercer tipo de ingreso e inicio de trayectorias judiciales es el de quienes han ejercido la profesión antes de formar parte de la administración de justicia, o lo que es lo mismo, que han conocido primero lo que es trabajar *con* el ámbito judicial que trabajar *en el* ámbito judicial. A diferencia de las trayectorias intempestivas que mencionamos previamente, aquí hay cercanía entre el estilo de trabajo vinculado a la actividad liberal y aquello que ocurre hacia el interior de la justicia: los expedientes, las audiencias, el vocabulario, los plazos, entre otras cuestiones, siguen siendo componentes afines entre quienes pertenecen al espacio judicial y quienes desarrollan su labor como profesionales particulares. Pero, desde luego, hay también algunas diferencias muy concretas: una importante está relacionada al dinero, puesto que el trabajo como abogado litigante suele caracterizarse, en lo fundamental cuando se están dando los primeros pasos, por la volatilidad y la incertidumbre. En cambio, el trabajo en el ámbito judicial ofrece estabilidad, previsibilidad, y en muchos casos, sueldos comparativamente elevados.

Yo me recibí en julio del '96 y empecé a trabajar por mi cuenta: yo no vengo de familia judicial ni siquiera de universitarios... La verdad es que yo laburé 3 años como abogado particular,

y salvo 2 o 3 causas, prácticamente el resto no las cobré, o las cobré *dos mangos*. Lo que pasa es que en ese momento tampoco tenía gastos fijos: laburaba en un lugar que era de mi viejo, le usaba el teléfono (Entrevista 7).

A mí en el 2007 me habían ofrecido un cargo en la justicia: en ese momento yo dije que quería dedicarme a tener mi propio estudio, algo chiquito, para hacer trabajos e ir zafando, y meterme más de lleno en la academia, así que rechacé esa oferta. Ya cuando nació mi hijo, en el 2009, me di cuenta que mi economía era muy inestable, ¡pero muy inestable! Para estar solo, estaba bien, para estar de novio estaba bien, pero con un hijo no. Por ahí ganaba bien 1 mes porque pegaba un caso, y después estaba 4, 5 o 6 meses sin trabajar (Entrevista 10).

Ambas expresiones reflejan una cuestión sobre la que se ha trabajado, en términos generales, bastante poco: el vínculo entre justicia penal y dinero, y cómo este último puede ser analizado en tanto agente organizador de las mismas trayectorias judiciales (Kostenwein, 2021). Expresiones como *laburar 3 años como abogado particular, y salvo 2 o 3 causas, prácticamente el resto no cobrar*, así como *tener una economía muy inestable que no estaba bien como para tener un hijo*, obliga a reflexionar sobre la plata como un agente socializador que no es ni culturalmente neutral ni socialmente anónimo (Wilkis, 2013). Frente a la incertidumbre que puede provocar el trabajo realizado en la profesión liberal, el dinero que se percibe en el ámbito judicial se muestra como un incentivo importante. Esto no quiere decir que el fenómeno del dinero en la justicia penal deba ser pensado sólo como una forma de pago o una reserva de valor, sino que también puede servir para administrar la intimidación, para atravesar situaciones de incertidumbre y más en general, para crear, mantener o disolver lazos sociales y judiciales (Zelizer, 2011). Lo que estos testimonios permiten analizar es la distinción entre dos tipos de dineros, aquel que se recibía esporádicamente cuando se ejercía la profesión liberal de aquel que se comenzó a recibir regularmente al ingresar a la justicia penal. Y esto último es lo que nos permite considerar que el mercado del dinero es un proceso social – y en nuestro caso, también judicial – que está vinculado a una cantidad de relaciones tanto sociales como judiciales, más que a integrantes atomizados de la justicia penal. En definitiva, lo que hacen estos AJVA es diferenciar dos tipos de platas: por un lado, el *dinero prejudicial* de la profesión litigante que es eventual y que por ello justamente no se lo tiene de modo planificado. Por otro lado, está el *dinero judicial* garantizado que proviene del trabajo en la administración de justicia, aquel con el que se sabe que se cuenta de forma estipulada.

## Los itinerarios diletantes

Un último grupo de AJVA son quienes “ingresan” a la justicia penal más de una vez, llevando adelante trayectorias con desplazamientos extrajudiciales que tienen peso propio en dichos itinerarios. Se trata de decisiones que son definidas por sus protagonistas como incomprensibles para la mayoría de sus colegas, o incluso como un paso arriesgado por las dificultades venideras que podría acarrear querer volver a trabajar en la institución. En cierta medida, nos encontramos frente a trayectorias diletantes en comparación con las anteriores, porque son las únicas que realizaron transiciones, entendiendo por estas últimos eventos específicos que marcan cambios de posición o situación en ciertos momentos de la vida (Blanco y Pacheco, 2003). En este sentido, las transiciones se despliegan hacia el interior de las trayectorias judiciales: ingresar primero, luego salir y posteriormente volver a incorporarse.

Un compañero que también estaba haciendo la carrera de derecho me dice estaba en un lugar buenísimo, en una defensoría, que se iba a ir, y que yo lo suplantara, que me convenía porque iba a haber rápidamente ascensos. A los tres meses se produjo una *corrida* y ascendí. Todo fue muy meteórico, muy rápido los ascensos en comparación con lo que pasaba antes o lo que pasó después. Pasar de meritorio a auxiliar, a un contrato de oficial... y ahí me recibo de abogado, y me ofrecen ser secretario en una fiscalía de juicio. Al tiempo termino la carrera de sociología que también estaba estudiando y un poco mi sueño era irme a estudiar afuera. Y ahí me propongo para varias becas y obtengo una para ir al país vasco, en el año 1997, y me voy. Me tomo una licencia de 2 años y me voy. Vuelvo, estoy un tiempo trabajando de nuevo y renuncio: algo bastante atípico porque los sueldos eran buenísimos y me voy a Barcelona, viviendo de dar clases y de alguna beca. Todo esto hasta que se plantea con mi pareja la idea de “sentar cabeza” y el camino de becario era de mucha precariedad, entonces volvemos a la Argentina y empiezo a trabajar como secretario letrado de un juez de la corte. La relación no fue del todo buena, y sale la posibilidad de ir de nuevo a la defensoría, y estuve ahí hasta que concursé el cargo de defensor de un tribunal oral que es el que tengo hasta hoy (Entrevista 1).

Ingresé en el año 1993 como meritoria en una fiscalía de instrucción que se esperaba que tuviese mucho trabajo, cursando el primer año de la facultad. En el '94 tuve la designación efectiva. [...] Después, en una fiscalía llegué hasta el cargo de secretaria. Me designaron al año de recibirme. Tenía 26 años, era mujer. Bastante atípico porque era un cargo que ocupaban hombres. Yo sabía que quería ir a estudiar afuera. Me presenté a una beca para EEUU y quedé seleccionada, y me fui a estudiar un año afuera. Cuando volví decidí renunciar al cargo de secretaria. Y empecé en el consejo de la magistratura, estuve 1 año, y después me ofrecieron el cargo de secretaria en un tribunal oral. Estuve 1 año ahí. Después me fui a una

ONG que trabajaba sobre DDHH, renuncié al cargo de secretaria y estuve 3 años ahí. Fue el mejor trabajo de mi vida. Pero había decidido ser madre y con el trabajo en la ONG tenía que viajar mucho, y es ahí que me ofrecen ingresar en la defensoría general. Busqué un trabajo más estable, que no me tuviese tan a los tumbos con los viajes. Me daba ansiedad pensar en tener una bebita y tener que viajar tanto. Y entré a trabajar con la defensora general en el 2007 y hasta hoy (Entrevista 3).

En uno de los casos tuvo que ver con la mayor dedicación a la docencia y la investigación, en el otro con un empleo en una ONG que ofrecía dinámicas y propósitos diferentes. Sin embargo, el punto fundamental acá es la decisión de abandonar en algún momento el trabajo en la justicia penal por la decisión de avanzar en otro tipo de labores que eran difíciles de compatibilizar – o directamente incompatibles – con aquel trabajo. Estas transiciones no debemos pensarlas como previsibles ni tampoco se encuentran necesariamente preestablecidas (Roberti, 2017), no obstante, hacen a un tipo de trayectoria que no es la más frecuente en el ámbito judicial, en particular, la decisión de ir a estudiar al exterior mediante la solicitud de una beca. Todo esto evidencia anhelos y proyecciones que van más allá del ámbito judicial, incluso puede tratarse de anhelos y proyecciones para los cuales dicho ámbito se vuelve un obstáculo. Trayectorias diletantes, decíamos, que no pueden explicarse de manera lineal, ni tampoco a partir de elementos vinculados a lo que mencionábamos al inicio como carrera judicial, porque son los desplazamientos – ingreso, salida y regreso – aquello que las caracteriza. La interrupción del trabajo judicial en estas trayectorias permite confirmar que en algunos casos – y en algunas coyunturas – las comodidades que brinda trabajar en la justicia no son evaluadas del mismo modo por el conjunto de sus integrantes. Por lo tanto, es probable que estas trayectorias diletantes las realicen quienes, al menos en cierta etapa, tengan un apego más débil al trabajo judicial convencional.

Ahora bien, esto último sólo explica el paso que va desde el ingreso a la salida de la justicia penal: el tercer paso, el de la reincorporación, parece tener componentes similares en ambos testimonios, incluso acercándose a las trayectorias del grupo anterior, aunque haciendo menos hincapié al recurso estricto del dinero que en algo semejante a lo que Giddens (1993) define como seguridad ontológica. Según estos relatos, se trata de considerar a la justicia penal como un refugio que tenga la capacidad de predecir los entornos de acción en la vida cotidiana frente a la precariedad de las becas o a los tumbos de un empleo que exigía demasiados viajes. A esto podemos agregar que, en la decisión de reintegrarse al ámbito judicial, parece jugar un papel importante no tanto la célebre familia judicial sino la familia *del* judicial: *se plantea con mi pareja la idea de “sentar cabeza” y el camino de becario era de mucha precariedad*

(Kostenwein, 2021). En definitiva, para consolidar un proyecto de vida que esté en condiciones de evitar bien la incertidumbre bien la inestabilidad laboral, el trabajo en la justicia penal vuelve a ser una buena opción para estas trayectorias diletantes.

### Los rasgos fundamentales del espacio judicial

Parafraseando a Wright Mills (1994), podemos señalar que ni la trayectoria de un actor judicial ni la historia de la institución en la que dicho actor trabaja pueden entenderse sin entender ambas cuestiones. Y una de las formas de acercarnos al análisis de esta intersección entre nuestros AJVA con la institución judicial es reponiendo los elementos que según dichos actores caracterizan el espacio judicial, y cómo todo esto puede condicionar sus trayectorias. Vale aclarar que por espacio judicial no entendemos sólo el soporte físico donde se generan las interacciones entre los integrantes de la justicia, sino además una dimensión que constituye lo judicial y afecta sus vidas cotidianas, sus representaciones y prácticas con las cuales se piensan a sí mismos y a sus colegas, en relación a su entorno (Roberti, 2017).

Reflexionar sobre estas cuestiones puede ayudar a comprender mejor las percepciones y motivaciones de quienes forman parte de la justicia penal, no sólo a nivel cotidiano, sino también en el largo plazo. Está claro que no existe una correspondencia necesaria entre los rasgos que los integrantes de la administración de justicia le adjudican al espacio judicial y aquello que puede observarse en los hechos, sin embargo, permitiría un acercamiento situado a las configuraciones subjetivas de esos actores judiciales. En otros términos, los elementos que para los AJVA caracterizan el ámbito tribunalicio no juega un rol pasivo en dichas configuraciones subjetivas, sino que las permea de sentido orientando, al menos en parte, sus decisiones. Acerca de esto, nos encontramos con una variedad de rasgos que, en lo fundamental, se pueden reconducir a la importancia de tener algún contacto para facilitar el ingreso, a que la permanencia garantiza los ascensos, a la tendencia a reproducir prácticas de un modo poco reflexivo, y al mérito como un factor significativo para concretar aspiraciones. Pese a que estos rasgos del espacio judicial son muchas veces enunciados sobre la base de trayectorias individuales, según los AJVA se trata de componentes que igualmente definen la institución en la que ellos mismos trabajan.

### Academia y nepotismo

Cuando los AJVA señalan los rasgos más importantes del espacio judicial, uno que surge frecuentemente es el de los contactos a partir de los cuales se ingresa a la justicia penal. Aquí cabe hacer una distinción entre lo que exploramos en el apartado

anterior, que son los modos plurales mediante los que las trayectorias judiciales comienzan y se despliegan, de aquello que mencionan buena parte de nuestros entrevistados cuando se les consulta por los rasgos salientes del espacio judicial al que pertenecen, circunstancia en la que aluden a los vínculos como condición indispensable para describir las dinámicas usuales en los tribunales. Por lo tanto, los contactos resultan de vital importancia para un número significativo de AJVA, tan importantes que según sus percepciones son considerados un elemento fundamental para caracterizar el ámbito en el que trabajan. Como nos lo planteaba uno de nuestros entrevistados, *el contacto sí pesa mucho en la justicia penal, el contacto te diría que es la precondition para que lo demás funcione*. Esta afirmación sugiere con nitidez que entre el adentro y el afuera de los tribunales hay un nexo, un requisito indispensable que debe estar presente para que el resto de las cuestiones empiecen a producirse: tener un contacto.

En simultáneo, el contacto como atributo del espacio judicial suele ser principalmente de dos tipos: bien por vínculos familiares bien por relaciones académicas. El primero de ellos, aquel que tiene que ver con parientes más o menos cercanos, es el que más se ha problematizado en la literatura especializada: bajo los conceptos de nepotismo y familia judicial, diferentes trabajos lograron poner el acento en el modo por el que la administración de justicia exhibe una demografía estrechamente ligada al parentesco (Sarrabayrouse, 2014). Aquí el argumento central es que en las designaciones y nombramientos juegan un papel central algún familiar, que puede ser madre, padre, hermana, hermano, tía, tío, etc. Al respecto, lo decisivo es que exista una recomendación, que es aquella que hace efectiva el contacto, y que en los casos que mencionaremos provienen de un allegado.

Para mí es importante cómo ingresás. Te diría que, como regla general, está la importancia del ingreso, de cómo ingresás al Poder Judicial. Yo, por ejemplo, ingresé en abril de 1987 como meritorio por el primo hermano de mi mamá. En general, se ingresa por acomodo, como es mi caso, por contacto, por recomendación, por parentesco, por amistad, la manera que sea, pero es muy raro que sea por mérito, por lo menos en el Poder Judicial (Entrevista 4).

El ámbito de la justicia penal es como capas geológicas. Una tiene que ver con la puerta de entrada, eso influye. La mayoría de quienes conozco tienen alguna historia sobre cómo ingresaron a la justicia penal. Yo empecé a trabajar en 1998, estaba en el CBC, soy un ejemplo de ingreso casi por nepotismo. Mi mamá tenía un primo sin mucho diálogo ni mucha relación. Yo quería trabajar, y mi tía lo conocía un poco más. Él era fiscal de instrucción de la justicia nacional de Caba (Entrevista 12).

Estos testimonios ilustran el fenómeno que, como dijimos antes, suele presentarse bajo el concepto de familia judicial, el cual más allá de utilizarse en ámbitos tanto judiciales como extrajudiciales, es una categoría nativa que, por un lado, permite identificar lógicas de funcionamiento de los tribunales, y por otro, sirve como categoría organizativa de los mismos. Vale agregar la distinción que se hace entre un significado literal de otro metafórico del concepto: el primero, que sería el caso de nuestros entrevistados, alude a relaciones directas de parentesco sanguíneo, o en sus propias palabras, *ingresé como meritorio por el primo hermano de mi mamá*. La segunda acepción, de corte simbólico, busca pensar a la familia judicial “en función no solo de las relaciones de consanguinidad sino de la pertenencia a ciertos clanes o grupos de interés que conforman una malla de relaciones tejida en función de lazos de amistad, camaradería, compañerismo, vecindad” (Sarrabayrouse, 2014, p. 147). Dicho esto, ambas perspectivas del concepto de familia judicial no se contradicen, más bien parecen complementarse: la fuente de acceso parental, *soy un ejemplo de ingreso casi nepotismo*, es la condición de posibilidad para que los ámbitos de sociabilidad e integración puedan ulteriormente empezar a compartirse.

El segundo tipo de contacto a partir del cual algunos actores judiciales definen el espacio judicial es el de las relaciones que surgen inicialmente en el ámbito académico, las cuales suelen asumir dinámicas similares entre sí. Se comienza con una ayudantía en alguna asignatura y pasado un lapso de tiempo, que varía según los casos, quien está a cargo de la cursada – y que en simultáneo tiene un cargo en la justicia penal – propone la incorporación al trabajo judicial. Esto hace posible pensar cómo los lazos de confianza, que en estos casos comienzan en la facultad y luego se trasladan a la administración de justicia, estructuran cotidianamente el espacio tribunalicio.

Creo que la facultad, va, la relación que existe entre personas que trabajan en la justicia penal y además dan clases, es relevante. Conozco muchos casos como el mío: cuando estaba cursando procesal penal, el docente era fiscal, se enteró que había un puesto en otra fiscalía y me recomendó (Entrevista 3).

El vínculo tiene importancia, obvio. En la justicia penal somos muchos los que empezamos por alguna relación con lo académico, porque yo empecé a trabajar en la justicia por lo académico. Yo arranqué a estudiar en la facultad en el '92. En el '93 cursé la materia anual “Elementos de derecho penal y procesal penal” y en el '94 me quedé como ayudante alumno. La adjunta era jueza de un tribunal oral. En el '99 a la docente con la que estaba se le generó la posibilidad de contratar un relator, por lo que no hice toda la grilla judicial que empieza como meritorio. Ese fue mi ingreso a la justicia. Me contrataron en noviembre del '99 (Entrevista 7).



Se observa en estos testimonios la intersección entre lazos de confianza y un primigenio compromiso académico que se forjan fuera de los tribunales y luego se transforma en recompensa judicial, de hecho, en estos casos se trata de personas que no provenían de familias judiciales, en el sentido que carecen de vínculos consanguíneos que los hayan ayudado a ingresar como sucedía en los testimonios anteriores. En todo caso, aquí la familia judicial no es la causa del ingreso, sino la consecuencia, por el hecho de empezar a pertenecer y compartir espacios de sociabilidad judicial luego de haberse incorporado. Tal como lo sugiere Coleman, “las relaciones generan la interdependencia de los actores [...] [la cual] presupone cooperación y coordinación, [que] pueden ubicarnos en posiciones valoradas con relación a los agentes que desempeñan un rol importante en la toma de decisiones” (1990, pp. 715-740). La cooperación aquí se gesta en las aulas de las facultades, y deriva en valoraciones positivas por parte de quienes dando clases allí, al mismo tiempo desempeñan un rol importante en el ámbito judicial que les permite incorporar o recomendar a gente de confianza. Como se ha planteado en otros trabajos, suele suceder que un funcionario que dicta clases en alguna facultad haga ingresar a un ayudante bien como meritorio bien como empleado en su mismo juzgado (Gutiérrez, 2016). En todos nuestros testimonios, el desenlace del encuentro en la academia fue el posterior ingreso a la administración de justicia, desenlace que no necesariamente es así en todos los casos. En concreto, sugerimos que existen situaciones en las que estos vínculos no se coronan con el ingreso al ámbito judicial. En definitiva, lo que consideramos importante resaltar es que el derrotero que va de *ayudante a me quiso llevar como meritorio a un juzgado* no es representativo de lo que sucede en la justicia penal, o al menos no estamos en condiciones de poder afirmarlo.

Vale señalar que, si bien en esta sección presentamos el nepotismo y la academia a partir de historias individuales de ingresos a la administración de justicia, se trata de elementos que según sus testimonios exceden las propias trayectorias para transformarse en características generales del espacio judicial. El contacto así definido no sólo sirve para relatar itinerarios singulares, sino para analizar cómo estos últimos se ven afectados por un entramado de vínculos que dan forma al trabajo cotidiano en la administración de justicia.

### Hacer lo judicial

Otra cuestión que aparece como importante para analizar el espacio judicial es el peso de la costumbre, que va desde cómo se deben hacer las cosas hasta cómo no está bien visto que esas cosas se hagan. Al respecto, hay una prolífica literatura sobre la forma en que impacta en el trabajo diario de las instituciones los usos instaurados,

especialmente ligado al poder de inercia que generan sus tradiciones (Becker, 2009). Esto se relaciona con la presencia de “hábitos no reflexivos que responden al sentido práctico, es decir a la acción como ajuste prerreflexivo de un cuerpo socializado (habitus) a una situación social” (Lahire, 2004, p. 179). Según algunos de los testimonios, estos hábitos no reflexivos ocupan un sitio relevante en la construcción y consolidación de los itinerarios judiciales, y lo hacen de dos maneras complementarias: bien para disciplinar dentro de la lógica interna a quienes ingresan o reingresan al poder judicial, bien para corregir cualquier iniciativa que pretenda poner en duda la vigencia de esos mismos hábitos.

En general, de las personas que vienen del afuera se dice: “atento con el que viene de otro lado porque no sabe” y parece estar instado el “vos no entendés porque esto acá así no se puede hacer” (Entrevista 3).

También en la justicia está la cosa que, si querés hacer lo que no te corresponde, trabajar más tiempo, más posibilidades tenés que la ola después te corra. “No vas a venir a plantear que nos vamos muy tarde” o que te mandan trabajo para hacer en la casa, porque no será bien visto (Entrevista 7).

Por lo tanto, los mecanismos por los cuales se mantiene la tradición judicial, o al menos parte de ella, no son sólo legales, se trata también de saberes prácticos que se comunican desde los empleados más antiguos a los empleados de ingresos más recientes por procesos de aprendizaje intensificado. Así las cosas, se da una combinación de factores que involucran principalmente las expectativas de respetar los criterios normativos y de funcionamiento consolidados en la misma institución. Tal como lo planteara Howard Becker (2009), la estabilidad es una cuestión de primera magnitud para el estudio de las organizaciones sociales, y aquí resulta importante identificar cómo logra llevarse a cabo en la justicia penal parte de esa estabilidad. Por lo tanto, en el marco de su trabajo los actores judiciales pueden llevar adelante diferentes iniciativas, pero en la medida que se alejen de los usos más arraigados probablemente sus colegas o superiores les hagan notar dicho apartamiento. Teniendo en cuenta este planteo es que no resulta demasiado asombroso que esos mismos actores decidan hacer las tareas judiciales como por lo general se han hecho esas tareas, “y si bien esto se parece poco al ejercicio del poder como imaginábamos, lo es y en su forma más insidiosa: la estructuración de las elecciones como para hacer aparecer una de ellas como ‘obvia” (*Idem*, p. 108). En suma, tal como sucede con otras instituciones, en la justicia penal la posibilidad de *hacer lo judicial*, es decir, de hacer las cosas como suelen hacerse, no sólo genera estabilidad y previsibilidad en

el trabajo, sino que además es una de las características que le atribuyen al espacio judicial quienes lo integran.

### Permanecer es ascender

La antigüedad, la permanencia y los ascensos en el plano laboral forman parte de un repertorio que llegó de la mano de la modernidad junto a la consolidación de ciertos derechos vinculados al mundo del trabajo (Salvatore y Salas Arón, 2021). Fundamentalmente a partir de la finalización de la segunda guerra mundial y por algunas décadas, el empleo tuvo una fuerte relación con la acumulación de experiencia y la estabilización en los oficios (Alonso, 2004). Sin embargo, hacia el interior del espacio judicial la valoración de estos tres componentes por parte de los AJVA suele ser diferente, considerándolos algunos de ellos de modo desdeñoso. En concreto, existe una mirada crítica a la premisa del ascenso como un efecto natural del tiempo que se sostiene en la aplicación de la regla de la antigüedad, o, dicho con otras palabras, la antigüedad y la permanencia, lejos de ser algo loable, son señaladas como dos elementos que se vinculan con el poco involucramiento de los integrantes de la justicia penal dado que para estos últimos el simple paso del tiempo es el que otorgaría los ascensos. En este sentido, las mencionadas antigüedad y permanencia se enfrentan a la mejor preparación o a la mayor formación de los operadores jurídicos, a la actualización en sus conocimientos, y más en general, al esfuerzo personal.

Algo que suele generar tensión es lo del tiempo, la mera permanencia en el tiempo es casi como un atributo, es impensable que alguien sea designado antes que alguien que está hace más tiempo. Conmigo lo que sucedió es que ingresé con un cargo muy alto en ese lugar con una carrera corta, y eso era visto por algunos como algo voraz mío “ésta va a ascender primero” (Entrevista 5).

Lo que caracteriza a la justicia es la permanencia, la idea de que la ola te lleva, de que según la antigüedad me merezco ascender. Es la idea de que a mí me toca por que la cosa es por turnos. De hecho, lo primero se llama “la corrida”, es como una cola de banco, quien está en un sillón pasa al siguiente, adelantamos todos un paso (Entrevista 7).

Si bien no se trata de objeciones generales a la estabilidad y a la adquisición de derechos vinculadas al fortalecimiento del estado de bienestar, en estas expresiones se observa la cara negativa de ambos componentes: el ascenso no es algo que se logra mediante la dedicación y el empeño, sino aquello que debería llegar por el sólo paso

del tiempo. Esto resulta interesante porque según los testimonios señalados, la antigüedad y la formación profesional se muestran enfrentadas, siendo impensado que se designe a alguien con menos tiempo de antigüedad en la institución. Como sugiere la literatura sobre el tema, existe un criterio tradicional que tiende a respetarse, y es el criterio sobre la antigüedad que “establece que el ascenso dentro de un mismo estamento laboral debe reservarse para aquel que ostenta mayor experiencia (mayor tiempo) en el cargo inmediatamente inferior” (Gutiérrez, 2016, p. 55). El concepto nativo de “la corrida” es elocuente al respecto: *es como una cola del banco, quien está en un sillón pasa al siguiente, adelantamos todos un paso*. Desde luego que este componente desacreditado se lo utiliza para caracterizar dentro del espacio judicial las trayectorias de otros colegas, no las propias: todos nuestros entrevistados critican cómo la antigüedad, la permanencia y los ascensos forman una tríada que conspira en contra de la iniciativa y el perfeccionamiento del itinerario de otros miembros de la justicia, aunque no las aplican para caracterizar sus propios itinerarios. En cierta medida, estos AJVA sugieren que aquello que no está presente es la virtud del trabajo duro, de la dedicación que surge a partir del esfuerzo organizado y a largo plazo (Sennett, 2000), todo lo cual impide que sea el merecimiento el que se ubique como motor del progreso. Admitiendo que las trayectorias judiciales son más complejas y menos lineales, según estos testimonios lo que parece imponerse en las célebres “corridos” dentro del ámbito judicial es la antigüedad y la permanencia por sobre la formación y la especialización.

### Meritocracia judicial

Otro elemento que se plantea en los testimonios de los AJVA sobre el espacio judicial es el del mérito, elemento que no es definido de modo riguroso, aunque sí para caracterizarlo se lo suele oponer a otro aspecto que ya hemos mencionado y es el de los contactos, a saber, la posibilidad de contar con ciertos beneficios por los vínculos concretos que se tengan en el ámbito judicial, o incluso fuera de éste. Es evidente que para los integrantes de la justicia penal los contactos juegan un papel relevante en diferentes dimensiones, desde ser imprescindibles para ingresar a la institución hasta un rasgo clave a la hora de explicar el espacio y las trayectorias judiciales. En este caso, dichos contactos son la referencia a partir de la cual nuestros entrevistados parecen criticar la desigualdad de oportunidades, especialmente porque esta última favorecería que se le dé poca o nula importancia al mérito como principio ordenador en el desarrollo de los itinerarios dentro de los tribunales. En definitiva, se desprende de este planteo que, si las personas no tienen las mismas posibilidades para poder ocupar los mejores cargos en la institución judicial por motivos ajenos a

ellas mismas y sus esfuerzos, entonces el mérito queda relegado arbitrariamente en favor de los contactos.

Creo que en Neuquén, antes de la reforma en 2014, los que estaban habían sido puestos a dedo, no tomaban como una elección estar en la defensa, sino que les daba lo mismo. Y eso se nota un montón con los que vinimos después, que concursamos y que la gran mayoría está acá por mérito (Entrevista 6).

Antes de que exista el consejo de la magistratura, era todo contacto político. Quien no tenía contacto político, por más mérito o habilidades no llegabas a ningún lado. Después de la creación del consejo, obviamente que la política sigue teniendo injerencia, los contactos políticos siguen existiendo, pero con los filtros que existen, el mérito puede ocupar otro lugar. No le podés dar la gran mano a un conocido si no tiene antecedentes, es el primer filtro. Después tenés el examen técnico oral y escrito con alguien foráneo, alguien que viene de la academia (Entrevista 9).

Una cuestión interesante que surge de este tipo de planteos es que al enfatizarse sólo en la desigualdad de oportunidades quedan invisibilizadas las asimetrías en las posiciones dentro de la administración de justicia, tal los casos de las inequidades de género o la gran diferencia que existe en la remuneración de los distintos cargos (Dubet, 2015). Por este motivo, la cuestión del mérito no surge aquí en tanto demanda por la reducción en la brecha de las asimetrías de posiciones, o lo que es lo mismo, no es a estas *asimetrías* adonde apuntan las críticas de los AJVA.

Otro factor a destacar en estas expresiones es que, a diferencia de los contactos señalados en el primer apartado, que eran familiares o académicos, aquí se trata de contactos eminentemente políticos. Como consecuencia, aquello que parece horadar al mérito no es el contacto en sí, sino un tipo específico de contacto el cual, de no tenerlo, impide llegar a determinados destinos judiciales codiciados. Por consiguiente, existirían una pluralidad de contactos que tienen presupuestos distintos y funciones diferentes para los miembros de la justicia. De allí que evitar hablar de los contactos como un universo homogéneo y unidimensional es fundamental para analizarlos en sus respectivos contextos y correspondientes impactos.

Por último, si bien para acceder a cargos jerárquicos en el espacio judicial sigue siendo imprescindible algún respaldo de sectores políticos específicos (Zarlenga, 2012), acá se lo señala como un obstáculo a la igualdad de oportunidades en circunstancias en las que esta igualdad estaría en condiciones de ser exigida. Y sobrevinieron algunas correcciones que lograron ponerle límites a aquellas situaciones discrecionales favoreciendo el lugar del mérito como principio organizador: *los contactos*

*políticos siguen existiendo, pero con los filtros que existen, el mérito puede ocupar otro lugar.* No estamos sugiriendo que estos testimonios sean representativos del universo de la justicia penal, sin embargo, son relevantes para analizar la tensión que surge entre el esfuerzo y el acomodo.

## Conclusiones

A lo largo de este trabajo hemos presentado los primeros hallazgos de una investigación que toma como objeto de análisis las trayectorias de actores judiciales que, en simultáneo, se desempeñan en la justicia penal y desarrollan tareas docentes. Tomando en cuenta esto último, los denominamos *actores judiciales en vínculo con la académica* (AJVA), por poseer esa condición anfibia de pertenecer a ámbitos que ofrecen intersecciones específicas. En concreto, nos propusimos abordar dos cuestiones: el modo en el que los AJVA ingresan a la justicia penal y las características más relevantes que dichos AJVA le adjudican al espacio judicial en el que trabajan. Como consecuencia, pudimos ofrecer un acercamiento a sus percepciones sobre las experiencias iniciales de su ámbito laboral junto a ciertos factores que pueden condicionar el desarrollo de sus derroteros profesionales.

Comenzamos por proponer el concepto de trayectoria para explorar los itinerarios judiciales porque facilitaba incursionar de un modo más sutil en derroteros menos uniformes que la de la mayoría de los miembros del ámbito judicial. Tal como lo señalamos previamente, las trayectorias de los AJVA que entrevistamos son producto de historiales que contienen elementos estructurales pasibles de cuantificarse junto a elaboraciones singulares que se configuran a partir de vínculos desplegados entre la justicia y la academia.

Un primer grupo de AJVA comenzaron sus trayectorias judiciales como primera experiencia laboral y continúan desarrollándola hasta la actualidad. Se trata de historias de vida que se forjaron en la administración de justicia accediendo paulatinamente a cargos y concursos que modificaron el presente y las expectativas sobre el futuro.

Una segunda forma de ingreso es la de quienes lo hicieron sin haber pasado por los escalafones inaugurales en la administración de justicia, disponiendo ya de algún capital acumulado que les facilitó un atajo en el sendero jerárquico instituido. Esta llegada al ámbito judicial no había formado parte de ningún proyecto laboral, sino que surge como el inicio de una trayectoria judicial intempestiva no planificada con anterioridad.

Otro tipo de inicio de trayectorias judiciales es el de quienes primero ejercieron la profesión y luego ingresaron a la administración de justicia: trabajaron *con* el

ámbito judicial y posteriormente trabajaron *en el* ámbito judicial. En estos casos, hay familiaridad entre el trabajo vinculado a la actividad liberal y el de la justicia: expedientes, audiencias, plazos, etc., son componentes afines para quienes pertenecen al espacio judicial y quienes se desarrollan como profesionales particulares. Otra cuestión que surge de estos AJVA es la de diferenciar dos tipos de platas: el *dinero prejudicial* de la profesión litigante que es volátil y el *dinero judicial* garantizado que se percibe de forma estipulada.

Un cuarto grupo de AJVA son quienes despliegan trayectorias diletantes con desplazamientos extrajudiciales que no pueden explicarse de manera lineal: son los ingresos, salidas y regresos aquello que las caracteriza. Es probable que estos itinerarios los realicen quienes tengan, en una primera etapa, menor apego al trabajo judicial convencional. No obstante, aquello que motiva la reincorporación es el hecho de considerar a la justicia penal como un refugio que en la vida cotidiana evite la incertidumbre e inestabilidad laboral.

La última parte del artículo recupera los elementos que según los AJVA caracterizan el espacio judicial, y en qué medida todo esto condiciona sus trayectorias. Aclaramos que no existe una correlación necesaria entre los rasgos que los integrantes de la justicia pena le adjudican al espacio judicial y aquello que puede demostrarse en los hechos, no obstante, facilitó una aproximación situada a las configuraciones subjetivas de esos actores judiciales.

Uno de los rasgos que surge por parte de los AJVA es el de los contactos a partir de los cuales se ingresa a la justicia penal. Al respecto, estos contactos resultan de vital importancia para un número significativo de AJVA, ya que en la práctica operan como el nexo entre el adentro y el afuera de los tribunales: el contacto es un requisito indispensable para que el resto de las cuestiones empiecen a producirse. Por último, en tanto atributo del espacio judicial, el contacto suele provenir de vínculos familiares o de relaciones académicas.

Otro elemento que aparece para analizar el espacio judicial es la importancia de la costumbre, que oscila entre cómo se deben hacer las cosas hasta cómo no está bien visto que esas cosas se hagan. Tradiciones, inercias, hábitos no reflexivos, ocupan un sitio relevante en la construcción y consolidación de los itinerarios judiciales, en particular disciplinando dentro de la lógica interna a quienes ingresan o reingresan a los tribunales, o de ser necesario, corrigiendo iniciativas que pretendan poner en duda la vigencia de esos mismos hábitos. *Hacer lo judicial* genera estabilidad y previsibilidad en el trabajo, lo que se transforma en una de las características que le atribuyen al espacio judicial quienes lo integran.

Un tercer componente es el que articula antigüedad, permanencia y ascensos: si bien esta tríada forma parte de un repertorio vinculado al mundo moderno del

trabajo, hacia el interior del espacio judicial la valoración de dichos componentes suele ser diferente. Algunos AJVA los consideran de modo desdeñoso, en el sentido que existe una mirada crítica a la premisa del ascenso como un efecto natural del tiempo, por lo que la antigüedad y la permanencia son señaladas como elementos poco loables que se vinculan con el poco involucramiento de los integrantes de la justicia penal, impidiendo que el merecimiento se ubique como motor del progreso

El último elemento que sugieren los AJVA sobre el espacio judicial es el del mérito, el cual no es definido de modo riguroso, aunque sí lo suelen oponer a otro aspecto que es el de los contactos. Estos últimos son el indicador a partir del cual se critica la desigualdad de oportunidades, principalmente porque esta última permite que se le otorgue poca o nula importancia al mérito como principio ordenador en el desarrollo de los itinerarios judiciales. Vale aclarar que para estos AJVA lo que socava al mérito es un tipo específico de contacto, de tipo político, el cual impide llegar a determinados cargos a quienes no lo poseen.

Como lo dijimos al comienzo del trabajo, lo que procuramos fue acercarnos al desempeño de la justicia penal a partir de los actores que cotidianamente la producen sumando a esto algunos de los condicionamientos que influyen sobre ellos. Y como objetivo más general, evitar concepciones simplistas acerca del espacio judicial tomando en cuenta lo que los AJVA observan al respecto.

## Referencias Bibliográficas

- ALONSO, Luís Enrique. (2004), "La sociedad del trabajo: debates actuales. Materiales inestables para lanzar la discusión". *Reis, Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, Madrid, 107: 21-48.
- BECKER, Howard. (2009), "El poder de la inercia". *Apuntes de Investigación del Cecyp*, 13 (15): 99-111.
- BLANCO, Mercedes & PACHECO, Edith. (2003), "Trabajo y familia desde el enfoque del curso de vida: dos subcohortes de mujeres mexicanas". *Papeles de Población*, 38. México: 159-193.
- COLEMAN, James. (1990), *Foundations of Social Theory*. Cambridge, Massachusetts e Londres, The Belknap Press of Harvard University Press.
- DONATELLO, Luís & LORENC VALCARCE, Federico. (2017), "El ascenso a la elite judicial. Una reconstrucción de los orígenes y las trayectorias de jueces a partir de entrevistas biográficas". *RAS, Revista Argentina de Sociología*, Buenos Aires, 19-20: 6-29.
- DUBET, Francois. (2015), *¿Por qué preferimos la desigualdad? (aunque digamos lo contrario)*. Buenos Aires, Siglo XXI Editores.
- KELLE, Udo. (2005), "'Emergence' vs. 'forcing' of empirical data? A crucial problem of 'groun-



- ded theory' reconsidered". *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research*, 6 (2), art. 27.
- GIDDENS, Anthony. (1993), *Consecuencias de la modernidad*. Madri, Alianza.
- GOFFMAN, Erving. (1981), *La presentación del hombre en la vida cotidiana*. Buenos Aires, Amorrortu.
- GUTIÉRREZ, Mariano. (2016). "Hilos y costuras de la trama judicial". *Delito y Sociedad*, Buenos Aires, 2 (36): 45-75.
- KOSTENWEIN, Ezequiel. (2021), *El castigo, esa otra bestia magnífica*. Buenos Aires, Astrea.
- LAHIRE, Bernard. (2004), *El hombre plural*. Barcelona, Bellaterra.
- LIN, Nan. (2001), *Social capital: A theory of social structure and action*. Nova York, Cambridge University Press, Structural Analysis in the Social Sciences.
- ROBERTI, Eugenia. (2017), "Perspectivas sociológicas en el abordaje de las trayectorias: un análisis sobre los usos, significados y potencialidades de una aproximación controversial". *Sociologías*, Porto Alegre, 19 (45): 300-335.
- SALVATORE, Ricardo & SALAS ARÓN, Emiliano. (2021), "Empleo público, salarios y carrera burocrática. La burocracia estatal argentina a comienzos de la Era del Progreso". *Estudios Sociales del Estado*, Buenos Aires, 7 (14): 176-219.
- SARRABAYROUSE, María José. (2014), "Desnaturalización de categorías: independencia judicial y acceso a la justicia. Los avatares del proceso de Democratización de la Justicia en Argentina". *Colombia Internacional*, Bogotá, 84: 139-159.
- SENNETT, Richard. (2000), *La corrosión del carácter*. Buenos Aires, Anagrama.
- SOZZO, Máximo. (2020), "Criminología, mundo del derecho y modos de compromiso público. Exploraciones sobre el caso de Argentina". *Tempo Social, Revista de Sociologia da USP*, 32 (3): 109-146.
- VIÑAS, Esteban. (2011), "La Carrera Judicial: Organización, Acceso, Exigencias, Misión, Mandamientos y Anécdotas". Congreso de Jóvenes Profesionales, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de la Fraternidad de Agrupaciones Santo Tomás de Aquino Mar del Plata. *Red de Jueces*, <https://reddejueces.com/la-carrera-judicial-organizacion-acceso-exigencias-mision-mandamientos-y-anecdota-por-esteban-vinas/>.
- WILKIS, Ariel. (2013), *Las sospechas del dinero. Moral y economía en la vida popular*. Buenos Aires, Paidós
- WRIGHT MILLS, Charles. (1994), *La imaginación sociológica*. Tradução de Florentino M. Torner. México, FCE, Fondo de Cultura Económica.
- ZARLENGA, Marcelo Esteban. (2012), *El circuito clandestino*. La Plata, Editorial de la Universidad Católica de La Plata
- ZELIZER, Vivian. (2011), *El significado judicial del dinero*. Buenos Aires, FCE, Fondo de Cultura Económica.

### **Resumen**

*El mundo judicial es una boda: Intersecciones entre justicia penal y academia en Argentina*

En este trabajo ofrecemos los primeros hallazgos de una investigación que explora las trayectorias de actores judiciales que trabajan en la justicia penal y, simultáneamente, desarrollan tareas docentes, bien en el ámbito universitario, bien dictando cursos de capacitación para integrantes del poder judicial. En concreto, abordamos dos cuestiones: el modo y las circunstancias en las que ingresan a la justicia penal, y en segundo lugar, las características más relevantes que dichos actores judiciales le adjudican al espacio judicial en el que se desarrollan sus trayectorias laborales. Aplicamos la técnica de “bola de nieve” para acceder a nuestros entrevistados. Se trata de un trabajo exploratorio que, como tal, no ofrece representatividad estadística sobre el universo de la justicia penal. Sin embargo, nos permitió llevar adelante algunas caracterizaciones tipológicas en función de ciertas regularidades para conocer mejor a estos sujetos anfibios que habitan en forma conjunta los espacios judicial y docente.

Palabras-clave: Justicia penal; Academia; Trayectorias.

### **Abstract**

*The judicial world is a wedding: Intersections between criminal justice and academia in Argentina*

In this paper we offer the first findings of an investigation that explores the trajectories of judicial actors who work in criminal justice and, simultaneously, carry out teaching tasks, either at the university level, or by teaching training courses for members of the judiciary. Specifically, we address two questions: the way and circumstances in which they enter criminal justice, and secondly, the most relevant characteristics that these judicial actors attribute to the judicial space in which their work trajectories are developed. We apply the “snowball” technique to access our interviewees. It is an exploratory work that, as such, does not offer statistical representativeness on the universe of criminal justice. However, it allowed us to carry out some typological characterizations based on certain regularities to better understand these amphibious subjects who jointly inhabit the judicial and educational spaces.

Keywords: Criminal justice; Academia; Trajectories.

### **Resumo**

*O mundo judiciário é um casamento: interseções entre justiça criminal e academia na Argentina*

Neste artigo apresentamos os primeiros resultados de uma investigação que explora as trajetórias de atores judiciais que atuam na justiça criminal e, simultaneamente, exercem funções docentes, seja em nível universitário, seja ministrando cursos de formação para membros do judiciário. Especificamente, abordamos duas questões: a forma e as circunstâncias em que entram na justiça criminal e, em segundo lugar, as características mais relevantes que esses atores judiciais atribuem ao espaço judiciário em que suas trajetórias de trabalho se desenvolvem. Aplicamos a técnica da “bola de neve” para acessar nossos entrevistados. É um trabalho exploratório que, como

tal, não oferece representatividade estatística sobre o universo da justiça criminal. No entanto, permitiu-nos realizar algumas caracterizações tipológicas baseadas em certas regularidades, para melhor compreender esses sujeitos anfíbios que habitam conjuntamente os espaços judiciário e educacional.

Palavras-chave: Justiça criminal; Academia; Trajetórias.

Texto recebido em 04/06/2022 e aprovado em 04/11/2022.

DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2023.198617.

EZEQUIEL KOSTENWEIN é professor da Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales da Universidad Nacional de La Plata e investigador do Conicet. E-mail: jursoc.unlp.edu.ar.





# Mobilidade e cidade

## Epistemologia e pesquisa<sup>1</sup>

Candice Vidal e Souza\*  
<https://orcid.org/0000-0002-5612-2942>

### Introdução

Em tempos recentes, o panorama dos debates epistemológicos nas ciências sociais tem sido alterado pelas contribuições de várias frentes, apontando para a redefinição de novas ontologias do social, dos objetos da pesquisa, sugerindo estratégias inovadoras de pesquisa e de apresentação de resultados. As sugestões de uma sociologia além das sociedades (Urry, 2000) ou de uma antropologia pós-social (Viveiros de Castro e Goldman, 2012), acompanhadas de algumas “viradas” que redefinem problemas de investigação e modos de análise (por exemplo, virada ontológica, virada da mobilidade), têm coexistido com os interesses voltados para a pragmática da vida social, ênfase que se apresenta na teoria antropológica desde os anos 1980, de acordo com o panorama traçado por Sherry Ortner (2011). Vários campos temáticos em que se localizam pesquisas antropológicas e sociológicas têm sido renovados em termos metodológicos e conceituais, assim como novas frentes de investigação foram inauguradas no ânimo trazido pelas propostas em torno da Teoria Ator-Rede

\* Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, Brasil.

1. A primeira exposição de ideias deste artigo aconteceu na mesa-redonda “Os estudos urbanos e os debates epistemológicos contemporâneos: interferências e inspirações”, ocorrida no 43º Encontro Anual da Anpocs, realizado em Caxambu (MG) em outubro de 2019. A continuidade dessa reflexão contou com o ambiente intelectual do grupo de pesquisa *Mobilidades, Teorias, Temas e Métodos* (<https://gpmobilidades.fflch.usp.br/>), liderado por Bianca Freire-Medeiros no Departamento de Sociologia da USP, instituição onde realizei meu estágio pós-doutoral em 2021, sob supervisão desta mesma pesquisadora.

(identificada a Bruno Latour, John Law e seus parceiros), das contribuições de Tim Ingold sobre ambiente e movimento e dos estudos sobre mobilidades que integram áreas como sociologia, antropologia e geografia (Urry, 2007; Sheller, 2014; Thrift, 1993; Cresswell, 2010, e muitos outros autores).

Este artigo se insere em uma preocupação mais ampla de convocar reflexões sobre as interferências desses movimentos epistemológicos na pesquisa em cenários urbanos, identificando elementos que revelem inspirações vindas desses debates em pesquisas recentes (para exemplos internacionais desses efeitos, ver Farías e Bender, 2010). É inquietante a constatação da notável articulação dessas reflexões em campos como etnologia indígena e antropologia da ciência e da técnica, em contraste com sua presença tímida e quase imperceptível na seara dos estudos urbanos.

Por certo, não se trata apenas de novos modos de ver processos já conhecidos. Vemos aparecer uma nova ordem de colocação de problemas investigativos e de invenções metodológicas, associada a um pensar relacional e processual na sociologia e na antropologia dedicada a temas urbanos. Minha proposta é explorar e articular as dimensões epistemológicas da pesquisa que se ancora nas temáticas da mobilidade e da cidade, remetendo aos campos de formulação e à atmosfera reflexiva em que se localizam. As figurações ontológicas do mundo social ou do ambiente em que os seres humanos se relacionam com os semelhantes, outros não humanos e materialidades diversas, que estão na partida dessas novas posições epistemológicas, também orientam desenhos de pesquisa empírica inovadores. A reflexão se circunscreve ao debate que trata da relação entre os temas do urbano e da mobilidade. A partir desse recorte, o objetivo é compreender como as Ciências Sociais e outras áreas das humanidades abordaram as mobilidades, tanto como objeto quanto como perspectiva analítica (conforme a distinção explorada em Jirón e Imilán, 2019).

Nesse ponto, a produção da geografia britânica será explorada com cuidado, pois, como John Urry observou com pertinácia (Urry, 1989; Sheller, 2017), a reflexão geográfica em seu país produz há décadas um conjunto convergente de proposições sobre espaço, tempo e movimento que se mostram afinadas com os caminhos da sociologia das mobilidades também consolidada a partir de autores baseados nesse território<sup>2</sup>. Entre esses geógrafos destacam-se Nigel Thrift e Doreen Massey, dos quais partem as ideias para a teoria não representacional do espaço e do tempo, definida como “a theory of mobile practices” por Thrift (Merriman, 2012, p. 17).

2. Cabe observar que Milton Santos propõe o par conceitual “fixos e fluxos” ainda nos anos 1970, pensando de modo articulado espaço e tempo. Deve-se reconhecer a atualidade dessa discussão que “permite apreender tanto as estruturas como o movimento de uma cena geográfica” (Barros, 2020, p. 493).

## Além das sociedades e a epistemologia dos processos

Quando John Urry propôs que a sociologia dos anos 2000 se deslocasse do horizonte de pesquisa delimitado pela ideia de sociedade como unidade circunscrita, homogênea e estável, estava explicitando um conjunto de insatisfações com os rumos da pesquisa social. Urry reclamava a atenção aos processos de produção da vida social em movimento, às conexões entre realidades instáveis. Podemos reconhecer convergências dessa proposta com a defesa de uma sociologia relacional no manifesto escrito por Mustafa Emirbayer (1997), em que se questiona a imaginação sociológica apoiada em definições substancialistas de grupos sociais e situações de observação empírica, recortados como unidades discretas de pesquisa, resultando na desconsideração das relações entre os mundos sociais, os espaços, as instituições. Essa defesa de uma visão processual e relacional dos mundos sociais está presente na tradição socioantropológica do século xx, em autores como Norbert Elias e Edmund Leach. Pensar instabilidades e reconhecer as fronteiras porosas entre grupos étnicos em sociedades espacialmente próximas, contemporâneas e interdependentes é uma marca duradoura da reflexão epistemológica e conceitual de Leach em relação aos sistemas políticos da Alta Birmânia em estudo publicado em 1954. De especial relevo para a arqueologia dessas ideias na antropologia é a proposta da análise situacional por autores da Escola de Manchester. Como disse Jaap Van Velsen há décadas, “a análise situacional, *com sua ênfase no processo*, pode ser, portanto, particularmente apropriada para o estudo das sociedades instáveis e não homogêneas” (Velsen, 2010, p. 459, grifos meus).

Essas inquietações vão ampliar seu alvo para além das relações sociais visando a incluir relações entre humanos e não humanos e seu ambiente de existência. Tem-se que reconhecer que Leach já pensava o entrelaçamento entre vida social e condições ecológicas de modo bastante original. Contudo, essa perspectiva se explicita com vigor nas chamadas epistemologias ecológicas (Steil e Carvalho, 2014), nas quais podemos situar autores contemporâneos como Bruno Latour (2012) e Tim Ingold (2012). Embora os pontos de vista deles difiram em alguns temas relevantes, creio que suas ideias convergem para um ponto de vista relacional, processual e abrangente da vida em uma paisagem multipovoada por seres e coisas além das pessoas (mas junto com elas). Fundamentalmente, esses entrelaçamentos estão em movimento contínuo, transformando as entidades envolvidas na relação e o ambiente em que vivem esses encontros, considerado não mais como contexto inerte, mas como realidade a ser alterada pelas práticas/ações que se desenrolam em espaços de copresença.

Deve-se ressaltar que os debates que pretendo apresentar aqui colocam em colaboração e diálogo autores e áreas do conhecimento. Esse espírito fica evidente

na produção e nas ações institucionais de John Urry e nas múltiplas conexões que estabeleceu a partir da Universidade de Lancaster, conduzidas por seus interesses na mobilidade e na sociologia do contemporâneo (ver, por exemplo, Sheller, 2017; Freire-Medeiros, Telles e Allis, 2018; e Freire-Medeiros e Lages, 2020). O novo paradigma das mobilidades<sup>3</sup> que ele colocou em cena se pôs a conversar com a geografia britânica reconhecida por praticar uma teoria não representacional do espaço, organizada em torno de Nigel Thrift e Doreen Massey, assim como dialoga com a teoria ator-rede, em que se localizam John Law, Bruno Latour, Michel Callon etc. O que aproxima essas ideias e experimentos de pesquisa são a crítica ao modelo representacional das ciências da sociedade e do espaço e o primado das práticas.

Esse deslocamento epistemológico é que inspira os estudos de mobilidade em direção às experiências e aos fatores que interferem na realização ou não dos movimentos de sujeitos qualificados em suas características de gênero, classe social, idade, local de moradia e circuitos de deslocamentos intra e inter urbanos e por outras territorialidades. Trata-se de captar o que pensam os sujeitos de sua condição como móveis, em relação ao vivido, sem enquadrar representações do movimento e de seus aspectos como visões de mundo fora das práticas. O que se percebe é produto da experiência e da reflexão apoiada nela, não uma abstração ou um pensamento organizado em momento posterior. Assim, captar as narrativas sobre (e muitas vezes durante) os percursos torna-se um recurso de pesquisa valorizado nos estudos contemporâneos sobre mobilidade. Vêm daí as informações sobre trajetos, suas motivações e condições de realização no eixo combinado de espaço e tempo que sustentam tanto os estudos mais microscópicos quanto as análises compreensivas da variedade social e geográfica do estar *on the move*.

Os referentes empíricos da pesquisa sobre mobilidades são diversificados e incluem desde povos tradicionais, sociedades indígenas, camponesas e habitantes de pequenos núcleos urbanos, deslocando-se em sua própria região ou atravessando

3. Há resistências e indisposições tanto em relação ao conteúdo expresso pela proposta do novo paradigma das mobilidades (questionando, por exemplo, o ineditismo de sua abordagem das mobilidades), quanto ao ímpeto fundacional da demarcação no estilo antes e agora das enunciações de Urry e Sheller a esse respeito. Entre elas, provavelmente o artigo de Richard Randell seja o mais veemente ao afirmar que as referências que os autores convocam para identificar a emergência de um novo paradigma das mobilidades são na verdade relacionadas a vários paradigmas das ciências sociais. Por fim, ele conclui que “o termo ‘o novo paradigma das mobilidades’ é inadequado; não é um paradigma de mobilidades, mas um paradigma de teoria de sistemas com foco em mobilidades” (“the term ‘the new mobilities paradigm’ is a misnomer; it is not a mobilities paradigm but a systems theory paradigm with a mobilities focus”, Randell, 2018, p. 1). Merriman e Pearce (2017, p. 503) também se empenham em complicar a percepção de que a pesquisa sobre mobilidades – tanto em termos históricos quanto em referência a pesquisas atuais – seria capitaneada pelas ciências sociais, conforme afirmações de Urry e Sheller que eles escolhem para a epígrafe de seu artigo.



lugares mais ou menos distantes, inclusive tendo grandes cidades como um destino de seus percursos corriqueiros ou excepcionais<sup>4</sup>. Esse panorama vasto sinaliza que os estudos sobre mobilidades antecedem e manejam referências metodológicas e conceituais variadas, que podem nem incluir a bibliografia em torno da produção chamada pelos próprios autores de “novo paradigma da mobilidade” (Sheller e Urry, 2006). Embora encontremos convergências epistemológicas, como a visada da complexidade e dos processos, deve-se preservar a evidência de que a sensibilidade para a experiência sociocultural da mobilidade vai além dos enfoques desenvolvidos no século XXI. Essa constatação é válida especialmente para o campo da antropologia.

Feitas essas observações, cabe anunciar que o argumento se concentra na reflexão sobre as mobilidades urbanas, quer dizer, realizadas por sujeitos moradores de cidades, cujas rotinas de vida incluem o uso de variados modais de transporte público e privado, o caminhar, para realizar micro e macro deslocamentos entre lugares de trabalho, lazer, compras, tarefas de cuidado e perambulações de várias ordens. Nesse rumo, a reflexão epistemológica sobre a cidade e a pesquisa nessa configuração socioespacial também devem ser evocadas, pois há perspectivas novidadeiras nessa área, as quais participam das propostas de novas ontologias do social e do urbano, assim como apontam as possibilidades de uma nova epistemologia do urbano que ultrapasse os esquemas estáticos, substancialistas e normativos/prescritivos. Destaco a visão dos processos relacionados com o fazer cidade proposta nos trabalhos de Michel Agier, embasados no amplo espectro de experiências etnográficas do autor em várias cidades da Europa, África, Oriente Médio e América Latina. Para compreender a cidade em processo de se fazer é preciso rejeitar definições apriorísticas de cidade, as quais se apoiam em características gerais que levam a negar o estatuto de cidade a formas de aglomeração fundamentais para se captar o fenômeno diverso e instável das associações urbanas ao redor do mundo, tais como as áreas de fronteira urbana, os acampamentos de refugiados, as favelas e a ocorrência do urbano fora da cidade (Agier, 2015, 2011).

Outra enunciação relevante nesse debate é o artigo de Neil Brenner e Christian Schmid (2015), no qual reclamam a necessidade de reflexividade epistemológica para desestabilizar modos de pensar e pesquisar a cidade já cristalizados, mas que levam os estudos urbanos à repetição e à exclusão de processos de urbanização que não significam repetições de um formato “cidade”. Entre os aspectos dessa nova epistemologia do urbano está a recusa das classificações tipológicas e a compreensão de cidade como uma unidade espacial delimitada. Enfatizam os autores que o urbano

4. Para exemplos etnográficos multissituados de enfoques sobre mobilidades, ver os estudos apresentados na coletânea *Antropologia das mobilidades* (Vidal e Souza e Guedes, 2021).

resulta de processo que não tem forma universal, cujas aparentes estabilizações são materializações temporárias de transformações socioespaciais em curso (Brenner e Schmid, 2015, p. 165). Para o enquadramento da mobilidade nesse modo de ver e compreender a cidade/o urbano, cabe seguir as dimensões da urbanização, entre as quais se incluem as práticas espaciais, as regulações territoriais e a vida cotidiana (Brenner e Schmid, 2015, p. 170).

A vida móvel de seus habitantes e visitantes é certamente um elemento de destaque para a observação sociológica, trabalhada em alguns estudos valiosos como o de Nels Anderson sobre os hobos e aqueles realizados em cidades africanas do Cinturão do Cobre por autores como James Clyde Mitchell (1973, 2010). No entanto, a repetição do formato dominante de operar a pesquisa apoiada em categorias fixas e em unidades delimitadas e estáveis (espaços como bairros, setores urbanos) acabou por neutralizar as sugestões inovadoras contidas nesses estudos de décadas passadas: estudar *em* lugares urbanos e não *os* lugares. Ao que parece, chegamos ao ambiente intelectual mais receptivo a essas visões voltadas para as relações, as conexões, os processos. O ânimo do *mobilities turn* se acomoda nesse movimento epistemológico reconhecido em várias frentes convergentes, embora nem sempre coetâneas. Entre elas, destaca-se a reviravolta trazida pelas visões não representacionais e suas consequências metodológicas na captura descritiva e analítica dos movimentos.

### Teorias não representacionais do espaço: o primado das práticas

As teorias não representacionais estão formuladas de modo mais direto no campo da geografia, especialmente entre autores britânicos. Assim, podemos qualificá-las como teorias não representacionais do espaço, as quais se importam em produzir “a geografia do que acontece” (“the geography of what happens”, Thrift, 2008, p. 2). Desse modo, a pesquisa geográfica se concentra nas práticas, nas rotinas corporadas que se desenrolam em eixos espaço-tempo. Nos termos de Anderson e Harrison (2010, p. 11), o ponto de partida de todas as teorias não representacionais: “o pensamento é colocado em ação, e a ação é colocada no mundo” (“thought is placed in action and action is placed in the world”). Como reconhecem os geógrafos dessa corrente, o sueco Torsten Hägerstrand foi o primeiro a oferecer essa perspectiva de análise com o uso dos diagramas de espaço e tempo em seus trabalhos desde os anos 1970 (Thrift, 2005). E mais, os seus mapas tinham como referência o cotidiano.

Aqui temos um ganho heurístico de grande valor para a geografia e para as outras ciências que lidam com práticas concretas, do dia a dia, que se desenrolam não apenas em um contexto espacial, mas se situam no tempo. Os estudos sobre mobilidades socioespaciais entram em outra dimensão compreensiva quando trazem para si a

observação de Nigel Thrift de que “a unidade essencial da geografia não é espacial, ela reside em regiões do espaço-tempo e na relação dessas unidades com configurações espaço-temporais maiores. A geografia é o estudo dessas configurações. [...] As circunstâncias congeladas do espaço só ganham vida quando a melodia do tempo é tocada” (Thrift, 1996, p. 1)<sup>5</sup>.

Entre as propostas não representacionais, o pensamento de Doreen Massey participa desse ímpeto crítico porque também insiste que se deve abrir o espaço para o tempo. Massey observa que “[...] *na associação do espaço com a representação*, ele foi privado de dinamismo e, radicalmente, contraposto ao tempo” (Massey, 2013, p. 44, grifos originais). A consequência mais séria da oposição entre espaço e tempo apontada por Massey é tratar o espaço como imobilidade, poder, coerência e representação (Massey, 2013, p. 79). Ultrapassar essa visão é a única saída para encaminharmos uma sociologia além das sociedades e avançar rumo à virada da mobilidade, incorporando para a pesquisa sobre mobilidades urbanas (e quaisquer outras) a relacionalidade dos tempos-espacos, mudando de um enfoque em horizontalidades para um enfoque em trajetórias coetâneas que se articulam e podem ser registradas em “cartografias situacionistas”, como propõe Massey (2013).

A pesquisa não representacional concentra-se em eventos, está atenta a práticas e performances, privilegia o estudo das relações, traz para análise as ressonâncias afetivas (sentimentos, sensações, atmosferas, ânimos) e os bastidores das ações. Como diz Phillip Vannini, tais objetos de interesse são direções sobre “o que” pesquisar; o “como” fazer o trabalho de investigação pela chave não representacional é desafio a ser experimentado em pesquisas particulares (a exemplo daquelas que são apresentadas na coletânea que o autor organizou); não há um método particular ou a rejeição preliminar a soluções metodológicas preexistentes (Vannini, 2015, p. 11).

No campo da antropologia, as teorias não representacionais estão na base da revisão epistemológica e interpretativa presente no trabalho de Alberto Corsín Jiménez, realizado na cidade de Antofagasta (Chile), no qual propõe uma redefinição ontológica do conceito de espaço em que “o espaço não é mais uma categoria de atributos ontológicos fixos e dados, mas um devir, uma propriedade emergente das relações sociais” (Jiménez, 2003, p. 140)<sup>6</sup>. Abrir o espaço para o tempo resulta em trazer o movimento das pessoas e a mudança para o centro da reflexão. Diz Jiménez que “a dificuldade de ver o movimento como um aspecto da vida social em geral está

5. No original: “the essential unit of geography is not spatial, it lies in regions of time-space and in the relation of such units to the larger spatio-temporal configurations. Geography is the study of these configurations. [...] The frozen circumstances of space only come alive when the melody of time is played.”

6. No original: “space is no longer a category of fixed and given ontological attributes, but a becoming, an emerging property of social relationships”

relacionada com o fato de que a mobilidade, na medida em que envolve pessoas sedentárias, tem sido considerada um fenômeno especial e temporário” (*Idem*, p. 151<sup>7</sup>).

Jiménez foi particularmente inspirado pela crítica que Nancy Munn dirige a suposições comuns sobre espaço, tempo e fronteiras (*boundaries*) – apoiada em sua pesquisa com povos aborígenes da Austrália –, as quais definem “que o espaço é estático e deve ser contrastado com o dinamismo do tempo; que os limites espaciais são sempre fixos, formas relativamente duradouras marcadas no chão [...]” (Munn, 1996, p. 465)<sup>8</sup>. O argumento de Munn é direto, indicando que

[...] se entendermos o espaço simplesmente como se referindo a lugares e regiões terrestres culturalmente significativos, desarticulamos as relações dinâmicas entre regiões espaciais e campos espaciais em movimento. Esse tipo de reificação, por sua vez, dissolve a integridade do espaço e do tempo, pois extrai do modelo analítico o sujeito centralizador – o ator espacial e temporalmente situado – por meio de quem e em cuja experiência a integridade do espaço e do tempo emerge (Munn, 1996, p. 465)<sup>9</sup>.

É notável a precisão da demanda de Munn, de que “necessitamos, então, de um paradigma que trabalhe contra a abstração do problema do espaço daquele do corpo e da ação, e contra a oposição de espaço e tempo” (Munn, 1996, p. 465)<sup>10</sup>. Sabemos que esse projeto intelectual estava se construindo aos poucos, em diferentes disciplinas das ciências sociais e das humanidades. A virada espacial que vem se desenhando desde os anos 1980 significa afirmar que o espaço importa não apenas porque os eventos se desenrolam numa superfície, mas porque o lugar onde eles acontecem é relevante para se conhecer como e por que eles se realizam, conforme resumem os geógrafos Barney Wolf e Santa Arias (2009).

Além de Nancy Munn, Jiménez inclui a antropologia de Tim Ingold como apoios antropológicos para escapar desse modo repetido de ver o mundo centrado na fixidez espacial. Leitor de geógrafos como Doreen Massey, o antropólogo bri-

7. No original: “the difficult of seeing movement as an aspect of social life in general is related to the fact that mobility, in so far as it involved settled people, has been regarded as a special and temporary phenomenon”.

8. No original: “that space is static and to be contrasted with the dynamism of time; that spatial boundaries are always fixed, relatively enduring forms marked off on the ground [...]”.

9. No original: “if we understand space simply as referring to culturally meaningful terrestrial places and regions, we disarticulate the dynamic relations between spatial regions and moving spatial fields. This sort of reification in turn dissolves the integrity of space and time, for it extracts from the analytic model the centering subject – the spatially and temporally situated actor – through whom and in whose experience the integrity of space and time emerges”.

10. No original: “what we need, then, is a paradigm that works against abstracting the problem of space from that of the body and action, and against the oppositional separation of space and time”.

tânico deixa claro seu desconforto com a categoria espaço para descrever o que ele chama de “mundo”. Em sua resenha de *Pelo espaço*, Ingold esclarece: “Para mim, o mundo é um mundo, não um espaço; e o que está acontecendo nele – o processo em que suas múltiplas formas surgem e se mantêm – são processos da vida, não do tempo. O espaço-tempo de Massey é, para mim, o mundo da vida” (Ingold, 2006, p. 892)<sup>11</sup>. Temos aqui um antropólogo que deixa de lado categorias fundamentais na organização do modo de pensar geográfico; mesmo assim, quero reconhecer em meu argumento as afinidades quanto ao tipo de atenção que tais autores dão ao que acontece no mundo.

Tim Ingold critica firmemente o uso da categoria espaço pelo seu teor abstrato, distanciada das realidades da vida e da experiência, em um texto que explicita seu tom no próprio título: “against space”. Como o movimento acontece de fato entre lugares vividos e não em contextos definíveis como “espaços” delimitados, Ingold chama a atenção para os modos de habitar o mundo que apoiam a compreensão de que a vida se faz no movimento perambulatorio em caminhos que conectam lugares. Por isso, “a existência humana não é fundamentalmente *vinculada* a um lugar [...], mas *vinculando-se* a lugares” (Ingold, 2011, p. 148, grifos originais)<sup>12</sup>. A antropologia de Ingold se centra no movimento, na percepção e no conhecimento surgido na experiência de andar por entre lugares. Sua definição dos entes vivos, sejam humanos ou não, pode ser sintetizada na expressão dos deslocamentos com o verbo *wayfaring* e no sujeito do movimento como *wayfarer*. Para além de ocupar um ambiente circunscrito, compreende-se o habitar como a condição que melhor exprime esse estar atento ao mundo e às relações com sua materialidade multiforme. E habitar é uma ação definida por ações móveis. Ingold, como os outros autores que citei antes, avalia que estamos no momento apropriado para mudar do espaço para o movimento (Ingold, 2011, p. 149).

Minha proposta aqui é ressaltar como a ideia de *place-binding* é operada nos estudos empíricos informados pela virada da mobilidade. Esses desenvolvimentos do pensamento relacional e não representacional na geografia e nas ciências sociais são colocados em ação na investigação das mobilidades sensível às diferenças dos atores sociais, que não são pensados como sujeitos móveis em geral, mas qualificados em suas características sociológicas intervenientes na conformação de seus circuitos perambulatorios ao longo de sua biografia e no presente pesquisado. A frente de pesquisas já trilhada nos estudos de mobilidade e as explorações futuras podem

11. No original: “To my mind the world is a world, not space; and what is going on in it – the process wherein its manifold forms arise and are held in place – are processes of life, not time. Massey’s time-space is, for me, the lifeworld”.

12. No original: “human existence is not fundamentally place-bound [...], but place-binding”.

trazer contribuições porque acionam exatamente a análise das práticas e sentidos articulados às ações de ligar lugares. Os estudos urbanos muito têm a ganhar com essas aberturas epistemológicas e conceituais que questionam veementemente os modelos estáticos orientados pela ideia de lugares limitados que contêm as práticas relevadas pela pesquisa. Lembremos que José Guilherme Magnani observou há alguns anos que a antropologia na cidade deveria estar atenta a descrever trajetos, “recorrentes no espaço mais abrangente da cidade” (Magnani, 2002, p. 23), reconhecendo os atores sociais como sujeitos de deslocamentos múltiplos pela cidade, entre regiões centrais de maior anonimato e áreas de maior proximidade e reconhecimento entre vizinhos e chegados.

A sociologia espacial ou a virada espacial na sociologia, embora tragam reflexões valiosas para os rumos da pesquisa, persistem na ênfase sobre o espaço, com a atenção menor ao tempo (Löw, 2013). E mais: não há inclusão do tempo como simultaneidade, mas sim no sentido de tempo histórico. Assim vemos que a proposição de Fuller e Löw de que “space is vital to sociology as time” (2017, p. 477) é seguida de referência à crítica de Norbert Elias ao presentismo na sociologia, contraposto à investigação dos processos históricos de longa duração e à sociogênese do que se observa no momento da pesquisa. Não temos ainda na produção sociológica dedicada à produção social dos espaços o tipo de problematização epistemológica e conceitual presente nas terminologias espaço-tempo, espaço e tempo ou *timespace* marcantes no pensamento geográfico. Como já afirmou Thrift, nem o espaço nem o tempo são centrais para o estudo das ordens da interação humana, mas sim o tempo-espaço (Thrift, 1996, p. 1). Peter Merriman tem proposto até mesmo uma geografia humana para além do tempo-espaço, que adicione a possibilidade do movimento-espaço (termo usado anteriormente por Nigel Thrift). Merriman sugere que os acontecimentos (descritos na forma processual dos verbos “spacing and timing”) possam também ser abordados por aspectos como movimento, ritmo, força, energia, afeto e sensação (Merriman, 2012, p. 13), indo além do esforço de conceitualização dos eventos quanto a localização, posição e contexto.

De acordo com Mimi Sheller, em inúmeras revisões sobre a perspectiva própria do *mobilities turn* e da produção de John Urry, mas especialmente no artigo que pontua a passagem da virada espacial para a virada da mobilidade, reconhecem-se o débito com a produção dos geógrafos, especialmente de Doreen Massey, no avanço rumo a uma análise relacional do espaço (Sheller, 2017, p. 624), e a imaginação espacial das mobilidades inspirada pelas teorias não representacionais do espaço. No novo paradigma das mobilidades construído em torno de Urry, materialidades e temporalidades são inseridas nesse horizonte relacional, que atenta para movimentos, imobilidades, bases infraestruturais para o deslocamento e os aspectos de

desigualdade e poder que devem ser descritos e analisados como componentes dos trânsitos e seus impedimentos em qualquer sociedade, mas de modo mais intenso nas cidades de maior porte, com sistemas sociomateriais mais complexos relacionados aos movimentos cotidianos de seus habitantes.

Há evidentemente uma presença da teoria ator-rede e sua definição de interdependência entre tecnologia, aparatos materiais e os atores humanos e não humanos que estão presentes nesses atos de circulação, que podem ser reconhecidas nessa ampliação do campo da descrição sociológica. Em síntese, Sheller esclarece que “[...] o paradigma das novas mobilidades envolve a análise de diversas redes, relações, fluxos e circulações que se cruzam, e não lugares fixos. Sugere que é crucial trazer a produção dinâmica e contínua do espaço por meio de práticas sociais cotidianas para a teoria social” (Sheller, 2017, p. 630)<sup>13</sup>. A ampla bibliografia gerada nesse ímpeto investigativo tanto nas ciências sociais quanto na geografia constitui um acervo de contribuições conceituais e metodológicas, abrigadas no arcabouço epistemológico abrangente que estou delimitando. Creio que, na América Latina, a produção de Paola Jirón e seus parceiros<sup>14</sup> (2010, 2011, 2019) tem apresentado a combinação mais consistente entre reflexividade conceitual e inovação metodológica no quadro do novo paradigma das mobilidades sob influência direta de John Urry e Mimi Sheller.

Pesquisas nas cidades: para onde a mobilidade nos leva?

Michel Agier propõe

[...] um método que permita pensar a universalidade da cidade fora de qualquer pretensão normativa, ou seja, segundo uma concepção ao mesmo tempo epistemológica e política. Baseada em pesquisa etnográfica urbana, esta concepção defende a ideia de uma construção/desconstrução de seu objeto “cidade”, rejeitando qualquer definição *a priori* da mesma enquanto ferramenta analítica. A questão seria antes: o que faz e desfaz a cidade permanentemente? (Agier, 2015, p. 483).

Essa pergunta de Agier deve estar no horizonte das pesquisas urbanas de hoje, embora ela se coloque a partir das bases de um pensar antropológico processual, relacional, largamente inspirado na produção dos antropólogos que estudaram

13. No original: “[...] the new mobilities paradigm involves analyzing diverse intersecting networks, relations, flows and circulation, and not fixed places. It suggests that it is crucial to bring in the dynamic, ongoing production of space via everyday social practices into social theory”.

14. Pesquisas e publicações desse grupo chileno podem ser acompanhadas no site do Núcleo Milenio Movilidades y Territorios (<https://www.movyt.cl/>), consultado em 11/02/2022.

idades africanas, liderados por Max Gluckman. Por agora, cabe recuperar que Agier extrai desse momento da pesquisa antropológica em cidades habitadas de modo majoritariamente por africanos de origem rural, que se tornam operários da indústria transnacional de extração do cobre nas cidades do chamado Cinturão do Cobre, a visão de uma cidade “des-espacializada” (Agier, 2011), observada em termos de situações e redes. A análise não se restringe a espaços fixos, predefinidos em suas utilizações e identificações; orienta-se por rastrear intersecções de redes, relações, fluxos, circulação dos atores.

Entre os autores que realizaram seus estudos nesse grupo, podemos destacar James Clyde Mitchell, em razão de suas pesquisas sobre atores em trânsito, sem fechar-se à dicotomia rural-urbano e levando em conta a ativação da estrutura social dando sentido ao movimento dos atores, homens, principalmente. Em 1956, ele publica seu relevante estudo sobre a dança kalela, que exprime o mantra da Escola de Manchester: “um cidadão é primeiro um cidadão e apenas secundariamente um membro da tribo”, “a townsman is first a townsman, and only secondarily a tribesman” (Burawoy, 2000, p. 18). Em relação ao tema da mobilidade, o artigo “Distance, transportation and urban involvement in Zambia” (Mitchell, 1973) trata do movimento dos trabalhadores africanos moradores de cidades que conseguem manter conexões próximas com as áreas rurais de origem. Eles dependem das distâncias, da rede de estradas e da disponibilidade de transporte para desenvolver vínculos mais ou menos intensos com sua comunidade tribal e seus parentes. Essa é a lição que Agier toma da antropologia da Escola de Manchester: problematizar as categorias estáveis e tipologias e investigar processos que atravessam distâncias e mundos articulados em um contexto colonial que redimensionou seus vínculos.

Na mesma região, James Ferguson pesquisou as dinâmicas entre cidades e áreas rurais, mas em contexto econômico de retração da atividade de extração do cobre mais recente (Ferguson, 1997, 1999). Importa ressaltar que todos esses trabalhos sobre as conexões urbano-rural se constroem em torno de uma metafísica nômade, em contraste com a metafísica sedentária (cf. distinção de Cresswell, 2006), que conduz a antropologias também sedentárias (Burawoy, 2000). A visada sobre as mobilidades que procuro garimpar neste artigo se materializou porque se deixou conduzir por uma metafísica nômade, a qual está subjacente aos trabalhos propriamente situados no *mobilities turn*, mas também é encontrada em várias outras iniciativas intelectuais. Reitero que a reflexão aqui proposta pretende circular entre essa paisagem bibliográfica ampliada.

O projeto etnográfico que pretende traçar a topologia de relações que não dependem de proximidade física se afina com a abordagem da mobilidade mais atual. Esse empreendimento descritivo e analítico tem sido realizado sob inspiração também



da sociologia das associações proposta por Bruno Latour, com resultados muito inspiradores para os estudos urbanos. Das proposições de Bruno Latour, considero especialmente desestabilizadoras a distinção entre definições ostensivas e performativas dos objetos; a sugestão de que não há grupos, apenas formação de grupos; e a proposta de uma sociologia das associações entre objetos, materiais, humanos e não humanos. Para os estudos urbanos há implicações que convergem para as posições que desafiam as definições convencionais e até agora hegemônicas de cidade como unidade limitada, estável e recortada antecipadamente em relação à pesquisa, as quais podem ser formuladas sem referência à teoria ator-rede, como acontece na produção de Michel Agier e Neil Brenner (2013), por exemplo.

A coletânea *Urban assemblages: how actor-network theory changes urban studies* (Farías e Bender, 2010) enfrenta a problemática das ontologias do social em articulação com as ontologias do urbano, questão decisiva para nortear os estudos sobre mobilidade na cidade ou que atravessam as cidades. Um dos pontos de partida da reflexão inspirada na teoria ator-rede é a recusa do projeto de totalização. Não se assume antecipadamente a forma que o social toma. A cidade não é uma realidade que já está lá, mas é feita de composições urbanas, que se objetivam provisoriamente de várias maneiras (Farías, 2010, p. 15). A tradução das ferramentas da teoria ator-rede está sendo realizada de modo quase experimental, como se nota nos estudos empíricos apresentados no livro. A proposta de espaços gelatinosos e ontologias planas (*flat ontologies*) aparece em artigos como o de Manuel Tironi sobre a cena da música experimental em Santiago, norteador por morfologias alternativas da organização espacial: redes, fluxos, atmosferas (Tironi, 2010, p. 66). Efeitos da incorporação da teoria ator-rede aparecem em afirmações como a de que “os objetos não se movem *no* espaço, eles *o* criam [...]”. A coconstrução de espaços e objetos permite continuidades ou *topoi* possíveis indefinidamente” (Tironi, 2010, p. 37, grifos originais)<sup>15</sup>.

Como reconhece Thomas Bender, a relevância da teoria ator-rede para os estudos urbanos se percebe principalmente em sua capacidade de conectar aspectos humanos e não humanos da vida urbana, a infraestrutura e a vida humana que ela suporta (Bender, 2010, p. 313). A cidade é coletividade aberta, composta de redes diversas (humanas, infraestruturais, arquitetônicas, de segurança e muitas outras). Nesse panorama de atitudes investigativas é que situo as pesquisas sobre mobilidades, seguindo Sheller e Urry quando esclarecem que “O novo paradigma da mobilidade argumenta contra essa ontologia de ‘lugares’ e ‘pessoas’ distintos. Em vez disso, há

15. No original: “[...] objects do not move in space, they create it [...]. The co-construction of spaces and objects allows for indefinite possible continuities or topoi”.

uma complexa relacionalidade de lugares e pessoas conectadas por meio de performances” (2006, p. 214)<sup>16</sup>.

Temos pesquisas consolidadas nessa chave de diálogo com Latour nos trabalhos de Janice Caiafa sobre transportes públicos no Rio de Janeiro, New York e Paris (por exemplo, Caiafa, 2002, 2007, 2013 e 2021). No entanto, existem veios de pesquisa no campo das mobilidades a serem explorados a partir da conexão com esses posicionamentos até aqui discutidos, os quais podem ser testados, recombinaados e aprimorados em pesquisas empíricas comprometidas com a reflexividade epistemológica reclamada por todos esses autores e autoras aqui considerados, os quais oferecem o apoio à reflexão sobre a forma como pensamos a cidade e a mobilidade, sobretudo pelo caminho da sociologia das associações, das teorias não representacionais e da antropologia da vida proposta por Ingold. Nigel Thrift reclamou em 1993 sobre a exaustão das formas convencionais de descrever a cidade ocidental contemporânea, referindo-se notadamente aos esquemas duais (ou descritores bimodais) que tanto persistem na paisagem dos estudos urbanos. Reimaginar o urbano, redefinindo sua ontologia; visualizando a cidade como processo, mobilidade e viagem, nomeações e imaginários transitórios (Amin e Thrift, 2002). Aproximar-se de novas formas de ver os processos sociais pode ser o escape de tal esgotamento resultante da repetição automática de certo léxico sociológico.

Pensem em estudos atuais atentos a fenômenos urbanos que atravessam lugares e acionam redes entre atores, atividades e equipamentos fixos e móveis da textura do ambiente das cidades, mas que ampliam a visada sobre os movimentos, seus agentes e as materialidades que os acompanham ao incluírem a dimensão de poder presente tanto nas narrativas que dão sentido aos espaços e seus frequentadores quanto nas hierarquias instáveis entre as regiões e situações da interação urbana. Entre vários exemplos, a interpretação etnográfica sobre os saraus das periferias de São Paulo empreendida por Derek Pardue e Lucas Oliveira (2018) escapa de oposições estáveis no plano da análise, embora as categorias de centro e periferia possam estar presentes nas teorias nativas da diferenciação urbana. Há outras iniciativas sensíveis às práticas de mobilidade que evitam os esquemas prefigurados de leitura de processos urbanos, como tenho exercitado na abordagem dos deslocamentos na área metropolitana de Belo Horizonte (Vidal e Souza, 2018 e 2021).

16. No original: “The new mobility paradigm argues against this ontology of distinct ‘places’ and ‘people’. Rather, there is a complex relationality of places and persons connected through performances”.

## Considerações finais

Em derradeiro esforço de alinhavo das discussões em torno da mobilidade e da cidade, cabe enfatizar que, se esse debate está se desenrolando na seara geográfica e sociológica, os registros antropológicos das práticas de mobilidade estão disponíveis para sociedades, ambientes, cosmovisões e regimes morais diversos. Considerar as circulações múltiplas que acontecem envolvendo pessoas, coisas, bichos, espíritos e todo um mundo vasto de seres moventes tem sido tarefa do trabalho etnográfico há tempos. Entre muitos exemplos, podemos começar pelo circuito do *kula* e toda a variedade de circulações registradas por Bronislaw Malinowski entre terras e águas trobriandesas, prosseguir com os movimentos da vida Nuer captados por Evans-Pritchard e pousar nos deslocamentos de pessoas, famílias e relações nas colinas da Alta Birmânia narrados por Edmund Leach. No Brasil, temos empreendimentos continuados de atenção interpretativa às viagens de muita gente, como situamos em outra oportunidade (Vidal e Souza e Guedes, 2021).

Hoje se pode dizer que Tim Ingold participa das descrições analíticas mais criativas na seara das mobilidades. Contudo, de modo geral, a contribuição antropológica envereda por caminhos que outras disciplinas raramente visitam. Aqui, importa sobretudo como os sujeitos que se movem pelas cidades e outros lugares definem suas perambulações. Entre eles, os antropólogos se situam conduzidos pela atitude de conhecimento que respeita a linguagem em torno dos fluxos das coisas expressa por coletivos e indivíduos, sem tomar o movimento como algo evidente (Rockefeller, 2011). Enunciam assim a abertura para o contexto cultural das mobilidades, problematizando significados, valores e suposições nativas sobre as (i) mobilidades (Salazar, 2014 e 2018). Em anos recentes, assistimos à chegada de trabalhos que inovam ao oferecer perspectivas das mobilidades que seguem as orientações acima para explorar objetos novos e tradicionais das ciências sociais brasileiras, dentre os quais acrescentaria àqueles mencionados antes: Rosa (2017), Rosa (2018), Faria (2019), Silveira *et al.* (2022), Nogueira e Moraes (2020), Mano (2021).

Enfim, resta claro que as premissas epistemológicas assumidas na pesquisa sobre mobilidades e cidades são o ponto a ser extraído de todo esse conjunto de debates apresentado até aqui. Elas devem ser problematizadas para estancarmos a reprodução de dualismos que opõem unidades espaciais limitadas ao movimento. Tenho insistido que, na pesquisa sobre mobilidades, tal horizonte só se alcança com os cruzamentos de fronteiras metodológicas e teóricas, como bem sabia John Urry e reconhecem aqueles que o acompanham.

## Referências Bibliográficas

- AGIER, Michel. (2011), *Antropologia da cidade. Lugares, situações, movimentos*. São Paulo, Editora Terceiro Nome.
- AGIER, Michel. (2015), “Do direito à cidade ao fazer-cidade. O antropólogo, a margem e o centro”. *Mana*, 21(3): 483-498.
- ANDERSON, Ben & HARRISON, Paul. (2010), “The promise of non-representational theories”. In: ANDERSON, Ben & HARRISON, Paul (eds.). *Taking place: non-representational theories and geography*. Hampshire, Ashgate.
- AMIN, Ash & THRIFT, Nigel. (2002), *Cities. Reimagining the urban*. Cambridge, Polity Press.
- BARROS, José D'Assunção. (2020), “Fixos e fluxos: revisitando um par conceitual”. *Cuadernos de Geografía*, 29 (2): 493-504.
- BENDER, Thomas. (2010), “Postscript. Reassembling the city: networks and urban imaginaries”. In: FARÍAS, Ignacio & BENDER, Thomas (eds.). *Urban assemblages: how actor-network theory changes urban studies*. Londres, Routledge, pp. 303-323.
- BRENNER, Neil. (2013), “Theses on urbanization”. *Public Culture*, 25 (1): 85-114.
- BRENNER, Neil & SCHMID, Christian. (2015), “Towards a new epistemology of the urban?”. *City*, 19 (2-3): pp. 151-182.
- BURAWOY, Michael (ed.). (2000), *Global ethnography: forces, connections, and imaginations in postmodern world*. Berkeley, University of California Press.
- CAIAFA, Janice. (2002), *Jornadas urbanas. Exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Editora FGV.
- CAIAFA, Janice. (2007), *Aventura das cidades*. Rio de Janeiro, Editora FGV.
- CAIAFA, Janice. (2013), *Trilhos da cidade: viajar no metrô do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 7Letras.
- CAIAFA, Janice. (2021). “Dinâmicas da inovação: automação integral da condução e agência humana na Linha 4 do metrô de São Paulo”. *Revista Fronteira*, 23 (1): 146-160.
- CRESSWELL, Tim. (2006), *On the move: mobility in the modern western world*. London: Routledge.
- CRESSWELL, Tim. (2010), “Towards a politics of mobility”. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28 (1): 17-31.
- EMIRBAYER, Mustafa. (1997), “Manifesto for a relational sociology”. *American Journal of Sociology*, 103 (2): 281-317.
- FARIA, Gabriela Cicci. (2019), *Cidades possíveis: espaço e gênero em escolhas de mobilidade urbana*. Belo Horizonte, dissertação de mestrado em Sociologia, Universidade Federal de Minas Gerais (188 pp.).
- FARÍAS, Ignacio. (2010), “Introduction. Decentering the object of urban studies”. In: FARÍAS, Ignacio & BENDER, Thomas (eds.). *Urban assemblages: how actor-network theory changes urban studies*. Londres, Routledge, pp. 1-24.

- FARIAS, Ignacio & BENDER, Thomas (eds.). (2010), *Urban assemblages: how actor-network theory changes urban studies*. Londres, Routledge.
- FERGUSON, James. (1997), "The country and the city on the Copperbelt". In: GUPTA, Ahkil & FERGUSON, James (eds.). *Culture, power, place. Explorations in critical anthropology*. Durham, Duke University Press, pp. 137-154.
- FERGUSON, James. (1999), *Expectations to modernity. Myths and meanings of Durban life on the zambian Copperbelt*. Berkeley, University of California Press.
- FREIRE-MEDEIROS, Bianca; TELLES, Vera da Silva & ALLIS, Thiago. (2018), "Apresentação. Por uma teoria social *on the move*". *Tempo Social*, 30 (2): 1-16.
- FREIRE-MEDEIROS, Bianca & LAGES, Maurício Piatti. (2020), "A virada das mobilidades: fluxos, fronteiras e fricções". *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 123: 121-142.
- FÜLLER, Martin G. & LÖW, Martina. (2017), "Introduction: An invitation to spatial sociology". *Current Sociology*, 65(4): 469-491.
- INGOLD, Tim. (2006), "Review *For Space* (Doreen Massey)". *Journal of Historical Geography*, 32: 891-893.
- INGOLD, Tim. (2011). "Against space: place, movement, knowledge". In: INGOLD, Tim. *Being alive. Essays on movement, knowledge and description*. Londres, Routledge, pp. 145-155.
- INGOLD, Tim. (2012), "Trazendo as coisas de volta à vida: emaranhados criativos num mundo de materiais". *Horizontes Antropológicos*, 18 (37): 25-44.
- JIMÉNEZ, Alberto Corsín. (2003), "On space as a capacity". *The Journal of the Royal Anthropological Institute*, 9 (1): 137-153.
- JIRÓN, Paola. (2010), "Mobile borders in urban daily mobility practices in Santiago de Chile". *International Political Sociology*, 4: 66-79.
- JIRÓN, Paola. (2011), "On becoming 'la sombra/the shadow'". In: BÜSCHER, Monika; URRY, J. & WITCHGER, K. (eds.). *Mobile methods*. Londres, Routledge, pp. 36-53.
- JIRÓN, Paola & IMILÁN, Walter. (2019), "Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea". *Quid* 16, 10: 17-36.
- LATOURE, Bruno. (2012), *Reagregando o social: uma introdução à teoria do Ator-Rede*. Salvador, EDUFBA; Bauru, Edusc.
- LÖW, Martina. (2013), "O spatial turn: para uma sociologia do espaço". *Tempo Social*, 25 (2): 17-34.
- MAGNANI, José Guilherme Cantor. (2002), "De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana". *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, 49 (17): 11-29.
- MANO, Apoena. (2021), "Morro de medo: regimes de mobilidades após uma década de Unidades de Polícia Pacificadora nas favelas do Rio de Janeiro". *Ponto Urbe*, 28: 1-24.
- MASSEY, D. (2013), *Pelo espaço. Uma nova política da espacialidade*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.

- MERRIMAN, Peter. (2012), "Human geography without time-space". *Transactions of The Institute of British Geographies*, 37 (1): 13-27.
- MERRIMAN, Peter & PEARCE, Lynne. (2017), "Mobility and the humanities". *Mobilities* 12 (4): 493-508.
- MITCHELL, James Clyde. (1973), "Distance, transportation and urban involvement in Zambia". In: SOUTHAL, Aidan (ed.). *Urban anthropology: cross-cultural studies of urbanization*. Nova York, Oxford University Press.
- MITCHELL, James Clyde. (2010). "A dança kalela: aspectos das relações sociais entre africanos urbanizados na Rodésia do Norte". In: FELDMAN-BIANCO, Bela (org.). *Antropologia das sociedades contemporâneas*. São Paulo, Editora Unesp.
- MUNN, Nancy. (1996), "Excluded spaces: the figure of Australian Aboriginal Landscape". *Critical Inquiry*, 22 (3): 446-465.
- NOGUEIRA, Maria Alice de Faria & MORAES, Camila Maria dos Santos (eds.). (2020), *Brazilian mobilities*. Abingdon, Routledge.
- NÚCLEO MILENIO MOVILIDADES Y TERRITORIOS, <https://www.movyt.cl/>.
- ORTNER, Sherry B. (2011), "Teoria na Antropologia desde os anos 60". *Mana*, 17 (2): 419-466.
- PARDUE, Derek & OLIVEIRA, Lucas Amaral de. (2018), "City as mobility: a contribution of Brazilian sarau to urban theory". *Vibrant*, 15 (1): 1-19.
- RANDELL, Richard. (2018), "No paradigm to mobilize: the new mobilities paradigm is not a paradigm". *Applied Mobilities*, 5 (2): 1-18.
- ROCKEFELLER, Stuart Alexander. (2011), "Flow". *Current Anthropology*, 52 (4): 557-578.
- ROSA, Caroline Ferreira. (2017), *Acolhimento institucional e vida em situação de rua: a produção do cotidiano entre os usuários de albergues e "repúblicas" de Belo Horizonte/MG*. Belo Horizonte, dissertação de mestrado em Sociologia, Universidade Federal de Minas Gerais.
- ROSA, Renata Adriana. (2018), *As mulheres e os territórios do cotidiano: uso do tempo e mobilidade feminina nas cidades de Belo Horizonte e do Recife*. Belo Horizonte, tese de doutorado em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais.
- SALAZAR, Noel. (2014), "Anthropology". In: ADEY, Peter et al. *The Routledge handbook of mobilities*. Londres, Routledge, pp. 55-63.
- SALAZAR, Noel. (2018), "Theorizing mobility through concepts and figures". *Tempo Social*, 30 (2): 153-168.
- SILVEIRA, Luísa H. de C.; BORDA, Bibiana V. U.; MACHRY, Sabrina da Rosa & VARGAS, Julio C. B. (2022), "Mobilidade urbana saudável no cruzamento das avenidas identitárias: experiências móveis de mulheres pretas". *Ponto Urbe*, 30: 1-19.
- SHELLER, Mimi. (2014), "Sociology after the mobilities turn". In: ADEY, Peter et al. *The Routledge Handbook of Mobilities*. London: Routledge, pp. 55-63.
- SHELLER, Mimi. (2017), "From spatial turn to mobilities turn". *Current Sociology*, 65(4): pp.

- 623-639. STEIL, Carlos Alberto & CARVALHO, Isabel Cristina de Moura. (2014), "Epistemologias ecológicas: delimitando um conceito". *Mana* 20(1): pp.163-183.
- SHELLER, Mimi & URRY, John. (2006), "The new mobilities paradigm". *Environment and Planning A*, 38 (2): 207-226.
- SHELLER, Mimi & URRY, John. (2016) "Mobilizing the new mobilities paradigm". *Applied Mobilities*, 1 (1): 1-16.
- THRIFT, Nigel. (1993), "An urban impasse?". *Theory, Culture & Society*, 10 (2): 229-238.
- THRIFT, Nigel. (1996), *Spatial formations*. Londres, Sage.
- THRIFT, Nigel. (2005), "Torsten Hägerstrand and social theory". *Progress in Human Geography*, 29 (3): 337-440.
- THRIFT, Nigel. (2008), *Non-representational theory. Space, politics, affect*. Londres, Routledge.
- TIRONI, Manuel. (2010), "Gelleable spaces, eventful geographies: the case of Santiago's experimental music scene". In: FARÍAS, Ignacio & BENDER, Thomas (eds.). *Urban assemblages: how actor-network theory changes urban studies*. Londres, Routledge, pp. 27-52.
- URRY, John. (1989), "Sociology and geography". In: PEET, Richard J. & THRIFT, Nigel. *New models in Geography*. Volume 2. Londres, Unwin Hyman, pp. 295-317.
- URRY, John. (2000), *Sociology beyond societies. Mobilities for the twenty-first century*. Londres, Routledge.
- URRY, John. (2007), *Mobilities*. Cambridge, Polity Press.
- VANNINI, Phillip (2015), "Non-representational research methodologies. An introduction". In: VANNINI, Phillip. (ed.). *Non-representational methodologies: re-envisioning research*. Nova York, Routledge, pp. 1-18.
- VELSEN, J. Van. (2010), "A análise situacional e o método de estudo de caso detalhado". In: FELDMAN-BIANCO, Bela (org.). *Antropologia das sociedades contemporâneas*. São Paulo: Editora Unesp, pp. 437-468.
- VIDAL E SOUZA, Candice. (2018), "A vida móvel das mulheres entre os bairros e as cidades: explorações antropológicas em fronteiras urbanas da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Minas Gerais/Brasil)". *Universitas Humanistica*, 85: 293-318.
- VIDAL E SOUZA, Candice. (2021), "Habitar e mover-se pelo deserto que se torna cidade". In: VIDAL E SOUZA, Candice & GUEDES, André Dumans (orgs.). *Antropologia das mobilidades*. Brasília, ABA Publicações, pp. 487-516.
- VIDAL E SOUZA, Candice & GUEDES, André Dumans (orgs.). (2021), *Antropologia das mobilidades*. Brasília, ABA Publicações.
- VIVEIROS DE CASTRO, Eduardo & GOLDMAN, Marcio. (2012), "Introduction to Post-Social Anthropology. Networks, multiplicities, and symmetrizations". *HAU: Journal of Ethnographic Theory*, 2 (1): 421-433.
- WOLF, Barney & ARIAS, Santa (eds.). (2009), *The spatial turn. Interdisciplinary perspectives*. Londres, Routledge.

### Resumo

#### *Mobilidade e cidade: epistemologia e pesquisa*

O artigo explora a mobilidade, tratando das características epistemológicas e das implicações metodológicas de algumas novidades que o chamado *mobilities turn* tem trazido para a pesquisa social, notadamente para a investigação de processos urbanos. Reflete-se sobre a dimensão inovadora dos estudos atuais em mobilidades, os quais se expandem para além da sociologia e da antropologia e se situam sobretudo na geografia. Em seguida, é considerada a definição do social e de espaço-tempo epistemologicamente compatível como a virada da mobilidade. Por fim, as consequências dessas posições para a pesquisa em cidades são exploradas para se concluir que elementos da tradição de pesquisas urbanas convergem para esta cena do presente, revelando afinidades epistemológicas e conceituais com modos contemporâneos de pensar a cidade.

Palavras-chave: Mobilidades; Espaço-tempo; Estudos urbanos; Epistemologia.

### Abstract

#### *Mobility and the city: epistemology and research*

The article explores mobility, dealing with the epistemological characteristics and methodological implications of some novelties that the so-called mobilities turn has brought to social research, notably to the investigation of urban processes. It reflects on the innovative dimension of current studies on mobility, which expand beyond sociology and anthropology and are situated above all in geography. Then, the definition of the social and epistemologically compatible space-time is considered as the turning point of mobility. Finally, the consequences of these positions for research in cities are explored to conclude that elements of the urban research tradition converge to this present scene, revealing epistemological and conceptual affinities with contemporary ways of thinking about the city.

Keywords: Mobilities; Space-time; Urban studies; Epistemology.

Texto recebido em 12/04/2022 e aprovado em 05/01/2023.

DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2023.196609.

CANDICE VIDAL E SOUZA é doutora em Antropologia Social pelo PPGAS/Museu Nacional/ UFRJ, professora do Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, PUC-Minas. E-mail: candice.vidal@yahoo.com.br.





# Formações de Estado, políticas de circulação e infraestrutura crítica

Entrevista com Finn Stepputat

Isabela Pinho\*

<https://orcid.org/0000-0002-3567-297X>

Janaina Maldonado\*\*

<https://orcid.org/0000-0002-2300-1458>

Apoena Mano\*\*\*

<https://orcid.org/0000-0001-9114-0209>

Tradução de Felipe Menezes

## Introdução

Nascido em janeiro de 1955, Finn Stepputat ocupa, desde 2003, a posição de pesquisador sênior no Instituto Dinamarquês de Estudos Internacionais (DIIS)<sup>1</sup>, em Copenhague, na Dinamarca. Seu processo de formação é interdisciplinar nos campos das Ciências, Ciências Sociais e Humanidades: finalizou o mestrado em Geografia Econômica no Instituto de Geografia da Universidade de Copenhague em 1983 e recebeu o diploma de doutorado em Sociologia Cultural na mesma instituição em 1992.

Suas temáticas de pesquisa têm como fio condutor investigações sobre a formação do Estado e cidadania, especialmente em regiões com persistentes conflitos armados e contestações acerca do poder estatal. Uma de suas mais potentes contribuições para as Ciências Sociais é o conceito de “formações de soberania” (Stepputat, 2015), o que se deve a sua colaboração com o professor Thomas Blom Hansen, da Universidade de Stanford, com quem desafiou, a partir de situações empíricas e abordagens etnográficas, uma ideia clássica de soberania unívoca e centrada num poder estatal reificado. Assim, ele nos brinda com um conceito sofisticado que propõe uma noção

\* Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, São Paulo, Brasil.

\*\* Universidade de Hamburgo, Hamburgo, Alemanha.

\*\*\* Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

1. Ver *website*: Finn Stepputat | DIIS.

de soberania plural, sempre incompleta, e conectada com disputas cotidianas por hegemonia e ordem (Hansen e Stepputat, 2001; 2005; 2006).

Seus campos de pesquisa etnográfica variam de acordo com a cronologia de suas publicações. Desde a virada da década de 1990 até meados dos anos 2000, concentrou-se na América Latina, em países como México, Guatemala e Peru, onde desenvolveu pesquisas sobre deslocamentos, fronteiras e refugiados (Stepputat, 1992; 1994; 1999), e, posteriormente, sobre formações de estado e soberania (Hansen e Stepputat, 2001; Stepputat, 2013; 2015; Stepputat e Nuijten, 2018). Em seguida, suas observações analíticas se deslocam para questões sobre segurança, violência e infraestruturas, sobretudo a partir do continente africano, principalmente sua região leste habitada por grupos Somali (Stepputat e Hagmann, 2019; Stepputat, 2018; Buur, Jensen e Stepputat, 2007).

Seus projetos mais recentes – sobretudo sua pesquisa sobre portos, corredores e rotas de circulação<sup>2</sup>, mas também o projeto sobre como o comércio faz Estado<sup>3</sup> – são interessantes para pesquisadores, como nós, preocupados com cadeias de valor e mobilidades em torno dos mercados transnacionais de produtos ilegais. Conceitos como “políticas de circulação” (Stepputat e Hagmann, 2019) são exemplares da articulação entre redes de logística globais e poderes locais e da relevância de sua sociologia para os debates contemporâneos que o conjunto de artigos reunidos nesta edição especial contemplam.

A entrevista começa perpassando a trajetória desse experiente pesquisador através de suas escolhas teóricas, temáticas e empíricas. Em seguida, exploramos algumas questões trazidas na edição especial “States of circulation: The co-production of logistical and political orders”, publicado na revista *Environment and Planning D: Society and Space* (Schouten, Stepputat e Bachmann, 2019). Ao final, Stepputat revela que está prestes a se aposentar, então aproveitamos a oportunidade para brindar este momento especial com conselhos para as próximas gerações de profissionais das Ciências Sociais. Completando quase quarenta anos de carreira e sendo este, possivelmente, o último ano antes de sua aposentadoria, Finn Stepputat nos apresenta aspectos instigantes de sua trajetória, pensamentos e *insights* analíticos.

2. Port politics – Logistics, political orders and new hegemons in the land-sea nexus. Mais informações no *link*: <https://www.diiis.dk/projekter/port-politics-logistics-political-orders-and-new-hegemons-in-the-land-sea-nexus>.

3. *Trade makes state* é um livro em processo de publicação. Mais informações: <https://www.hurstpublishers.com/book/trade-makes-states/>.

Parte I: De Copenhague ao México, da Guatemala à Somália

*Em primeiro lugar, agradecemos por você aceitar nosso convite para esta entrevista. Gostaríamos de iniciar focando na sua trajetória acadêmica com uma espécie de genealogia da sua carreira. Como você se aproximou das temáticas e teorias com as quais trabalha?*

Finn Stepputat [FS]: Eu vim de uma geografia marxista nos anos 1970, e agora é como se eu estivesse dando uma volta completa. Não tanto com a geografia marxista, mas com a geografia crítica e a economia política. Nos anos 1980, eu entrei no Instituto de Sociologia Cultural, em Copenhague, e lá conheci mais os trabalhos de Bourdieu, Foucault e a sociologia cotidiana. Também conheci a Antropologia, ministrei cursos junto com alguns antropólogos, e isso me influenciou muito. Ao mesmo tempo, acho que os contextos políticos dos momentos foram muito definidores para o meu trabalho e as mudanças que fiz.

Em meados dos anos 1980, era o início de uma crise de refugiados iranianos<sup>4</sup> vindos para a Europa, e eu me envolvi em discussões sobre isso. Havia essa “fadiga de refugiados” e foi aí que toda a política de restrição começou. Eu adentrei os estudos de refugiados globais e fiz meu PhD em um assentamento de refugiados guatemaltecos no México, discutindo ajuda humanitária. Mas também, é claro, discutindo sobre conflitos violentos e por que as pessoas fogem de seus países. Então comecei a me aprofundar mais em estudar conflitos armados – o que foi bem definidor para mim por um longo período.

Quando terminei meu PhD nos anos 1990, houve, também politicamente, um momento de repatriação. Depois da Guerra Fria, as “guerras por procuração” meio que desapareceram, nesse caso na América Central, mas também na África e na Ásia. Então houve essa onda de repatriação e, como eu já estava envolvido, comecei a seguir isso. Na mesma década, os conflitos e o papel das intervenções internacionais se transformaram. Por exemplo, existia essa ideia de que a comunidade internacional

4. O movimento revolucionário iraniano da década de 1970 era composto por distintos segmentos políticos – estudantes, movimentos de esquerda, conservadores religiosos – que desejavam o fim da monarquia e estavam insatisfeitos com o regime sob a liderança do Xá Reza Pahlevi. Apesar de inicialmente diverso, o segmento islâmico, sobretudo xiita, liderado por Aiatolá Rouhollah Khomeini, consolidou-se como liderança revolucionária. De forma que o ano de 1979 marca o início do regime islâmico no Irã com a deposição do Xá Reza Pahlevi. À época, milhares deixaram o país na crise de refugiados citada por Stepputat. Em 2022, o Irã volta às notícias com uma onda de grandes protestos, sob a liderança de meninas e mulheres, com o mote “Jin, Jijan, Azadi” (Mulher, Vida, Liberdade), contrárias ao regime autoritário. A reação policial aos protestos já deixou centenas de mortos. Ver: Gritten, 2022; e “Iran: At least 23 children killed with impunity during brutal crackdown on youthful protests” (October 13, 2022).

poderia resolver esses conflitos e melhorá-los, sabe? Poderia ajudar na reconstrução depois das guerras, e repatriação era apenas uma parte disso. Eu me envolvi com a perspectiva maior de realmente reformar e reconstruir Estados. E foi aí que comecei a trabalhar mais com a noção de Estado. Ouvindo, por exemplo, os refugiados antes da repatriação e suas ideias sobre o Estado. Olhando para as políticas de espaço que evoluíram em torno da mobilidade e retorno dos refugiados através das quais as instituições estatais, racionalidades e tecnologias se tornaram subitamente presentes nas fronteiras do Estado. Foi então que eu comecei esse trabalho.

*Quais foram as questões teóricas que você começou a abordar? Você poderia nos contar um pouco mais sobre quais foram os avanços teóricos a partir desses novos projetos de pesquisa e novas redes acadêmicas?*

FS: Eu estava em um programa nos anos 1990 que se chamava algo como “Formas de vida, identidade e organização em situações de instabilidade”. O programa era basicamente sobre situações de conflito violento e migração. Foi esse o contexto em que eu e o Thomas Blom Hansen fizemos o livro *States of imagination* (Hansen e Stepputat, 2001). Depois o estendemos com o livro *Sovereignty bodies* (Hansen e Stepputat, 2005). Foi muito interessante tentar usar toda a minha bagagem da Sociologia Cultural para trabalhar nos dois livros a partir de uma perspectiva mais etnográfica, da vida cotidiana. Isso foi muito definidor. Também porque, politicamente, ou na política internacional, como eu disse, na época havia essa crença na habilidade de reformar e refazer Estados. As consequências dos conflitos violentos foram consideradas como uma janela de oportunidade para melhorar a governança e os Estados institucionalizados.

A ideia de Estado e de construção de Estado estava muito em alta na agenda por volta dos anos 2000, sobretudo depois do colapso do Estado na Somália, o genocídio em Ruanda, o florescimento de novos Estados na antiga Iugoslávia. Também pelos conflitos aparentemente intermináveis no Congo, Angola, Sudão, África Ocidental e Afeganistão, onde Estados não muito eficientes ou com controle limitado estavam em crise. De muitas formas, isso definiu os meus próximos dez, quinze anos de trabalho. Isso porque trabalho no DIIS, que é parcialmente financiado pelo governo dinamarquês e, parcialmente, pelos nossos próprios fundos de projetos. Nós [pesquisadores do DIIS] sempre temos que estar em contato com o Ministério de Relações Exteriores e com o Ministério da Defesa. Então, estamos nesse campo entre pesquisas, no sentido clássico do termo, e em trabalhos mais políticos e pragmáticos que, de alguma forma, devem ajudar os ministérios a desenvolverem novas áreas de política. Tem sido sempre difícil lidar, entretanto, com a pragmática da política. Mas toda essa questão do Estado forneceu uma plataforma para combinar os dois, eu diria.

*Como você mudou seu contexto empírico da América Latina para se envolver com outras regiões?*

FS: Várias pessoas me diziam nos anos 1990: “É muito interessante o que você está fazendo, mas por que você está trabalhando na América Latina?”. Na Dinamarca, após os conflitos armados terem desaparecido na América Latina nos anos 1990, não havia absolutamente nenhum interesse político nessa região. Existia um interesse comercial, mas não realmente um interesse político. Por razões pragmáticas, mas também porque eu tinha esse interesse em Estados e soberania, pensei: “Vou dar uma olhada no Afeganistão” (contudo, nós não conseguimos o projeto). Alguns anos depois eu me tornei mais generalista. Então conheci o Tobias Hagmann<sup>5</sup>, que assumiu uma posição aqui na Dinamarca. Nós conversamos e percebemos que tínhamos muitas das mesmas ideias sobre o papel dos mercados e das transações comerciais durante e depois dos conflitos armados. Ideias muito parecidas sobre o Chifre da África e, em particular, sobre áreas da Somália com as quais ele estava trabalhando. Eu não tinha conhecimento algum sobre essas regiões, e não sou um africanista, mas ele é.

Juntamos forças e desenvolvemos o projeto GOVSEA, “Governing Economic Hubs and Flows in Somali East Africa”<sup>6</sup>. A ideia era investigar fluxos econômicos através das fronteiras. Em particular porque a diáspora Somali tinha estendido muito suas transações comerciais e negócios para a Etiópia e para o Quênia, onde já havia substanciais populações Somalis. No mesmo período, Peer Schouten<sup>7</sup> veio para o DIIS e ele estava trabalhando com infraestrutura. Nós nos juntamos em torno dessa ideia de circulação e pudemos ver que havia muita coisa acontecendo na área da logística. O livro da Deborah Cowen saiu em 2014, por exemplo. Eu diria que algo que você pode chamar de “logística crítica” surgiu na década de 2010. Mas o Estado tem sido o centro do meu interesse por muito tempo. Então as temáticas eram: logística comercial, circulação e formação de Estado, que procuramos captar na edição especial chamada “Estados de circulação”<sup>8</sup>.

5. Ocupa o cargo de Senior Program Offices na Swisspeace. É coeditor de *Aid and authoritarianism in Africa* (2016).

6. Mais informações em: <https://www.diis.dk/en/projects/govsea-governing-economic-hubs-and-flows-in-somali-east-africa>.

7. Peer Schouten é pesquisador sênior no DIIS e autor do livro *Roadblock politics: the origins of violence in Central Africa*. Ver: <https://www.diis.dk/en/experts/peer-schouten>.

8. “States of circulation: The co-production of logistical and political orders”, publicado na revista *Environment and Planning D: Society and Space* (Schouten, Stepputat & Bachmann, 2019).

## Parte II: A noção de Estado

*Gostaríamos de destacar um ponto da nossa conversa até aqui: a noção de Estado. Esse nos parece ser um conceito transversal a toda sua produção acadêmica. Como a reflexão acerca do conceito de “Estado” muda em sua produção, desde suas pesquisas sobre refugiados, fronteiras, depois soberanias e, agora, infraestruturas e logística? Você acha que isso tem a ver com as transformações empíricas na própria forma como esses Estados funcionam?*

rs: Boa pergunta. O campo da Antropologia do Estado, emergente na década de 2000, se tornou institucionalizado. Na Europa, está muito ativo, desenvolvendo-se uma quantidade expressiva de novos trabalhos que eu realmente não sigo mais. Mas está florescendo. Em termos de política internacional, em particular com o Afeganistão, há esta “fraude”, a ideia de que talvez o esforço de construção do Estado tenha ido um pouco longe demais. Foi um alargamento daquilo que se acreditava como “poderes” da comunidade internacional para realmente fazer este tipo de engenharia social. Os americanos chamam isso de “construção da nação”, mas é basicamente a mesma coisa. Há esta ideia de que “na verdade, é muito mais complicado construir ou reformar um Estado e não tenho certeza se temos os recursos para fazer isso”. Mas as tarefas estavam apenas se acumulando – construir sistemas de justiça, forças de segurança, governança democrática de segurança etc. –, e para alguns o objetivo tornou-se construir cópias dos países nórdicos ou algo parecido, mesmo que houvesse também ideias sobre o Estado minimalista e a chamada “light footprint”, que foi a abordagem inicial dos Estados Unidos ao Afeganistão. Mas existe muita resistência quando se tenta construir Estados, basicamente de fora, mesmo que haja, é claro, partes interessadas dentro dos países, da diáspora, e assim por diante. Porém, o projeto de construção de Estados fracassou. Não é por nada que sociólogos históricos falam da formação do Estado – diferente da construção do Estado – como um processo de décadas ou centenas de anos de acomodação de lutas pelo poder, mudanças de hierarquias, desenvolvimento de instituições e culturas de Estado, e assim por diante.

Essas são provavelmente as mudanças mais importantes que tem havido. Fizemos uma outra discussão há alguns anos sobre a ideia de uma paz pragmática, que se volta para o que é possível fazer. Também “o local” tem sido atualizado em termos de sua importância para estruturas de poder e as divisões políticas e econômicas de vários países. Na prática, esse é o desenvolvimento que nós vemos em termos de Estado. Teoricamente, eu não tenho certeza. Mas, claro, há muito de Bruno Latour (2007) e da virada material. Agora é muito mais sobre infraestrutura e Estados, e logística e

Estados. Ou seja, a virada material consiste nas interações entre dinâmicas sociopolíticas e o trabalho das coisas, como, por exemplo, as infraestruturas e a circulação de *commodities*. Então, há algo que também dialoga com as “modas” das Ciências Sociais. Mas muitos dos trabalhos que surgiram nos anos 1990 e nos anos 2000 ainda valem, sobre os aspectos culturais de como os Estados funcionam, como eles influenciam a vida das pessoas, e como as pessoas influenciam os Estados. De certa forma, é basicamente a mesma agenda.

*Uma curiosidade: na sua trajetória de pesquisa, houve alguma situação empírica que fez você pensar “Essa ideia de Estado como uma entidade talvez não esteja funcionando”?*

FS: Quando fui para a Guatemala, eu morei muito perto da fronteira com o México. Impressionou-me o fato de que, quando eles falavam sobre o Estado guatemalteco, na verdade estavam falando sobre a Cidade da Guatemala, a capital. “Lá é onde o Estado e o governo estão. Nós não temos muito a ver com isso aqui. Eles não vêm muito para cá.” Havia o exército, que era o único representante do Estado que ficava lá o tempo todo durante o conflito armado. As pessoas tendiam a ver o Estado por fora, como algo muito distante. Embora fosse possível mostrar como o processo de formação do Estado tinha influenciado a posse da terra e afins. Eu me lembro de conversar com alguns dos representantes dos povoados na conjuntura pós-conflito, quando as instituições estatais estavam aparecendo para estabilizar a área antes insurgente. Eles tinham essa percepção de que *agora* as coisas estavam mudando. “Agora o Estado não está aqui para nos punir. Ele está aqui para criar alguns serviços para nos ajudar.” Havia uma forte imagem de mudança naquele contexto.

Existia outra questão que era típica do início dos anos 1990, quando trabalhei um pouco para o Conselho de Refugiados Dinamarquês. Houve um retorno coletivo, parcialmente auto-organizado, de refugiados do México para a Guatemala, que foi inspirado nos movimentos de guerrilha, e organizado pelos próprios refugiados. Eu fiz uma série de entrevistas com algumas das ONGs que estavam apoiando o retorno dos refugiados. Muitos movimentos de esquerda nos anos 1970 e 1980 viam o Estado como repressor e, portanto, algo a se combater, ou manter distância. Então, de repente, nos anos 1990, na onda da redemocratização latino-americana, acredito, você ouvia entre ONGs de esquerda que “talvez nós possamos trabalhar com o Estado, talvez nós possamos fazer algumas mudanças trabalhando com o Estado”. Politicamente essa era uma mudança muito interessante na percepção da esquerda sobre o Estado.

O Estado, como uma ideia, tem seus altos e baixos. É claro, por exemplo, que os neoliberais do consenso de Washington nos anos 1980 queriam reduzir o Estado

o máximo possível. Por outro lado, nos anos 1990, o pêndulo começou a oscilar de volta para o Estado através das políticas de desenvolvimento, concentrando-se na construção de instituições e na boa governança do Estado. Mas também, popularmente, as ideias variam: ora o Estado é um monstro mau e perigoso, ora tem uma presença benevolente em nossas vidas. Ou, como aqui na Dinamarca, onde ele é parte de você mesmo, as pessoas e o Estado estão tão enraizados um no outro. É incrível.

*Nossa última pergunta para encerrar essa seção sobre Estado: você fala sobre conceitos como “soberania” e “governscapes (paisagens de governo)” (Stepputat, 2013, 2018), que se relacionam também com conceitos como “ordens híbridas” e “regimes normativos” (Feltran, 2011). Uma pergunta, relacionada com nossa pesquisa sobre os carros (Feltran, 2021) e com seu trabalho mais recente sobre corredores e infraestrutura, seria: como poderíamos refletir sobre o papel de atores de mercado na construção de soberanias, como no nosso caso, por exemplo, seguradoras e gestoras portuárias?*

FS: Uma questão é pensar em que tipo de prática soberana os atores privados se envolvem. Eu diria que há principalmente uma questão de restringir o acesso aos recursos e canalizar valores, através de circuitos mais ou menos fechados por meio de licenciamentos, (sub)contratações, rastreamento e normas internacionais. As coisas que se passam ao redor e restringem a mineração artesanal, por exemplo. Ou o sonho do transporte suave de mercadorias através das fronteiras, através de “corredores”, utilizando contêineres-padrão, postos fronteiriços de uma só parada, sistemas aduaneiros *on-line* etc. Na prática, porém, pode funcionar de forma diferente.

Há a ideia de Anna Tsing (2009) de que as cadeias de abastecimento (*supply chains*) são muito mais heterogêneas, que não se trata apenas de uma empresa controlando tudo isso. As cadeias de abastecimento entram e saem de zonas controladas, de condutores mais formais. De fato, 80% das cadeias de abastecimento globais estão fragmentadas devido à subcontratação extensiva – geográfica e funcional –, o que em muitas áreas torna difícil para as empresas líderes explicarem como as mercadorias estão circulando (Schouten, 2022, p. 17). Existem estas formas pouco controladas e não muito governadas de produzir e circular valor. Não é muito claro, mas definitivamente vale analisar como o setor privado controla fluxos de dados, comunicação, acesso a diferentes tipos de recursos e, em particular, toda a ideia de pontos de estrangulamento – a ideia de que o controle de um ponto (um porto, um estreito, uma passagem de montanha, um cabo ou gasoduto) que é impossível ou difícil de contornar produz poder soberano em uma determinada área. Jatin Dua (2019) relaciona isso com Djibouti devido a sua localização próxima ao Estreito de Bab al Mandab, por onde passa o petróleo para a Europa e onde Estados Unidos,



França, Arábia Saudita e agora também a China têm bases navais. Essa é uma maneira de se olhar o fenômeno.

Outra abordagem deriva do exame da circulação e do tipo de infraestrutura que é construída para canalizar a circulação, como portos, ferrovias, estradas etc. Fica claro que é muito caro para os Estados financiarem essa infraestrutura sozinhos. Então eles fazem parcerias com empresas privadas, grupos financeiros privados e assim por diante. Essa parceria público-privada é realmente um sinal dos tempos. E é curioso porque, quando se olha para a Somalilândia – um Estado *de facto* cuja existência depende do porto de Berbera –, havia a ideia de que a DP World<sup>9</sup>, o operador portuário que investe na atualização do porto para um porto moderno de contêineres, seria prejudicial ao Estado. As pessoas diziam: “Ok, isso vai reduzir o controle do governo porque foi privatizado”, mas a questão curiosa que eu vejo é como, na verdade, a entrada da DP World fortaleceu o governo central, porque isso os ajudou a ganhar mais controle sobre o porto vis-à-vis o clã local dominante. Basicamente, os clãs locais foram um pouco colocados de lado onde antes eles tinham uma mão pesada sobre o porto e podiam cifrar muitos tipos de receita não muito formalizados. Antes, muitas pessoas em Berbera tinham acesso mais ou menos fácil ao porto. Assim, havia esses excedentes circulando na comunidade ao redor dele, os veteranos, anciãos de clã, clubes de futebol etc. Mas após a chegada da DP World, o clã dominante dizia: “O porto está fechado agora”, portanto sem acesso se você não for um funcionário.

É um paradoxo. É muito interessante que investimentos internacionais possam de fato ajudar a fortalecer governos centrais. A outra coisa é que houve muita resistência e protestos em Berbera durante o primeiro ano desde a chegada da DP World. Mas, depois de dois, três, quatro anos, particularmente quando a nova infraestrutura surgiu, os guindastes e tudo o mais, dizia-se: “Na verdade tem algo acontecendo aqui e eles pagam melhor, e salários mais estáveis que o Estado, e assim por diante”. Então, depois de alguns anos, houve uma avaliação muito mais positiva da presença da DP World. Mas a DP World é muito grande, são os mais importantes atores locais. Esse “romance” pode não durar, a ver.

### Parte III: Infraestruturas, logística e políticas de circulação

*Gostaríamos de explorar algumas das reflexões que os artigos publicados na edição especial da revista Environment and Planning D: Society and Space (Schouten, Stepputat*

9. DP World é uma empresa logística multinacional especializada em operações de terminais portuários, serviços marítimos e zonas de livre-comércio. A empresa tem sede em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos. Além de operar em parcerias público-privadas em portos ao redor do mundo, como um dos terminais do porto de Santos, no Brasil.

e Bachmann, 2019) trazem. Todas as contribuições adotam a posição de olhar para a “logística em ação”, de forma diferente dos quadros teóricos que a enxergam como algo “inerentemente econômico ou puramente técnico” – e são essas as suas palavras na introdução. Você poderia explicar para nós o que podemos conceber como “virada logística” e “logística crítica”?

FS: Isso é provavelmente mais uma questão de como a logística se tornou um assunto de pesquisa crítica. Infraestrutura e circulação operam muito além do olhar do cotidiano: estão ali na sua frente, mas não são algo que você realmente nota na sua vida cotidiana enquanto funcionam bem. As coisas fluem por seus canais e conduções. Muito auxiliadas pela invenção do contêiner, que possibilitou a globalização das cadeias de suprimentos, ajudando a reduzir enormemente os custos de transporte. Mas quando há um bloqueio, como o navio porta-contêineres da Ever-Green que ficou preso no canal de Suez<sup>10</sup>, de repente fica muito visível como a logística e a circulação estão funcionando e quão vulneráveis esses sistemas são. As mudanças de paradigma da produção pós-década de 1940 nos ajudam a compreender o problema quando algo como o bloqueio no canal de Suez acontece. Nossa forma de produção econômica se transformou de uma grande produção em larga escala, com estoques imensos, para algo muito mais flexível, com o modelo “just in time” e pequenos estoques.

Um grande exemplo contemporâneo é o que aconteceu depois do Brexit<sup>11</sup>. O governo e os empresários britânicos perceberam que não tinham estoques – de todo tipo de coisas, energia etc. – para um longo período, mas só para alguns dias, porque a logística funcionava de modo tão suave e tão eficiente (como, por exemplo, a provisão de produtos do Oriente para o Ocidente). E a consequência do caos no controle de fronteiras e migração após o Brexit foi um grave desabastecimento de suprimentos. Sobretudo nesses momentos, a logística fica visível, e alguns problemas aparecem. Esses tipos de experiências têm estimulado a “virada logística” junto com, como falamos antes, a virada material nas ciências sociais e políticas. Seguir as coisas, seguir as *commodities*, e assim por diante.

A logística é uma ciência, uma disciplina, uma arte há muito tempo. Nos anos 1980, quando eu estava trabalhando com ajuda humanitária, participei de um curso da Cruz Vermelha para representantes de desastres (*disaster delegates*). Foi muito

10. Em março de 2021, o canal de Suez foi bloqueado por seis dias devido ao encalhe de um cargueiro Ever Given de 400 metros de comprimento e 200 mil toneladas. Ver: “Canal de Suez pode ficar dias ou semanas bloqueado após meganavio encalhar; entenda”, 2021.

11. Aprovado em 2016, “Brexit” é o nome dado ao referendo no qual o Reino Unido decidiu pela sua saída formal da União Europeia. O acordo passou a valer em 2020. Ver: “Brexit: Reino Unido sai da União Europeia”, 2020.

interessante porque, das vinte, 25 pessoas participando, quatro ou cinco eram oficiais aposentados, pessoas do exército. Naquele tempo, eles eram os “especialistas” em logística, sabiam como transportar as coisas, conseguir mercadorias através dos portos, contratar caminhões, fazer pontes quando elas caíam e todas essas relações que são centrais para a logística como uma disciplina militar. Era muito interessante ver: “Tem esses antigos oficiais fazendo trabalho humanitário e realmente ajudando a profissionalizar as ONGs trabalhando em ajudas humanitárias”. Por outro lado, eu me lembro da geografia dos anos 1970: na África, a infraestrutura parecia muito como uma espécie de canudos sugando recursos para os portos e assim por diante. Nesse sentido, sempre houve interesse na base material de sociedades e Estados. Mas isso se junta nessa logística crítica recentemente. Não tenho certeza se isso responde sua pergunta, mas é um aspecto.

*Você poderia esmiuçar a noção de “circulação”? Por que ela lhe parece mais adequada do que “transporte”, “mobilidades”, “fluxos”, “jornadas”? Fale-nos mais sobre política de circulação, projetos de circulação e Estados de circulação.*

FS: Eu não tenho certeza, na verdade. Essas noções se esgueiram sem você notar e, de repente, surge um conceito e ele se encaixa no que você está fazendo. Você começa a usá-lo e percebe que todo mundo começou a usar. Então você meio que surfa em ondas que não via antes. As pessoas se articulam em produtos, artigos, livros e tudo o mais, há algo sobre os tempos que também produzem conceitos, e eles vêm de muitos lugares diferentes.

Em termos marxistas, faz algum sentido falar de “circulação” em oposição à “produção”, porque grande parte da produção se deslocou do Ocidente para o Oriente, o que resultou em um aumento da circulação de mercadorias à medida que as cadeias de abastecimento se estenderam pelo globo. Vemos, portanto, o enorme aumento do transporte, com o contêiner, e também a redução nos seus custos. A parte do valor dos produtos que é usada para transporte tem diminuído, é mais ou menos 3% do valor agora. Esse é o nível no qual a logística tem se tornado eficiente. E também poderíamos falar de comércio em termos de circulação, porque muito dele é na verdade comércio, mesmo que grande parte ocorra dentro de empresas e subcontratados. As coisas são movidas, elas não são necessariamente comercializadas.

Então, por enquanto parece fazer sentido falar sobre circulação, sobre o que facilita e retarda a circulação. Nós falamos sobre circulação de pessoas. Mobilidade é algo diferente, um conceito relevante, mas não tem a oposição produção/circulação. Porém, eu não queria ser muito dogmático sobre isso. Apenas funciona por agora.

*Como você concebe “circulação” e como essa formulação se relaciona com os conceitos de estado e projetos de circulação?*

FS: Trata-se de uma grande discussão. No contexto da edição especial “States of circulation” e do artigo “Politics of circulation”, que organizamos na revista *Environment and Planning D: Society and Space*, diz respeito a como controlar a circulação de *commodities*, mas também sobre a maneira como os Estados dependem de infraestrutura e logística para funcionar.

Vocês estão perguntando sobre Estados e circulação. Como eu disse antes, a conexão público/privado é muito importante para a construção de novos projetos de infraestrutura para a circulação. Mas é também uma competição entre diferentes Estados e Estados em potencial. Nesse sentido, é tanto sobre fazer quanto desfazer Estados e projetos de Estados. É interessante ver agora a Somália, o centro-sul da Somália, onde há os Estados membros federais que veem o que aconteceu na Somalilândia, com o novo porto de contêineres e o corredor da DP World. Eles também querem o porto e o corredor deles para a Etiópia, porque a circulação de *commodities* para o mercado etíope vale ouro. É explorando esses recursos, a circulação de *commodities*, que se podem criar as bases materiais para uma administração estatal em áreas áridas como a África Oriental Somali. Há algo muito prático de economia nesses projetos de circulação: trata-se de como atrair e explorar a circulação para que você possa obter fontes de receita a partir dela.

Também é interessante olhar para Al-Shabaab<sup>12</sup>, que é uma insurgência islâmica, mas também um ator estatal. Grande parte de sua receita vem da tributação de caminhões transportando mercadorias entre os portos Somali, na Etiópia ou no Quênia, com gado, alimentos, produtos eletrônicos etc. Eles podem ganhar dezenas de milhares de dólares por mês em um posto de controle. Não existem muitas estradas na Somália, e o Al-Shabaab pode produzir insegurança em uma estrada, que está sob controle do governo, para que as pessoas usem estradas controladas pelo Al-Shabaab e para que possam tributá-las. Não são exatamente projetos concorrentes, mas há, pelo menos, competição pela circulação, esta que pode ser muito importante para fazer e quebrar essas estruturas estatais muito rudimentares que existem nos estados membros federais da Somália.

Temos um livro saindo em breve que se chama *Trade make states: governing the greater Somali economy*. Nós estamos brincando tanto com Charles Tilly (1985), que tinha essa ideia de que “guerras formam os Estados”, quanto com a ideia da “Grande Somália”. Essa era uma ideia politicamente muito contestada na África Oriental pós-

12. Al-Shabaab é um grupo insurgente islâmico jihadista baseado em territórios somalis e quenianos.

-colonial, de que todas as áreas Somali deveriam ser unidas em uma nação, incluindo partes de Djibouti, Etiópia, Quênia e a própria Somália, que deu muito errado. Mas, economicamente, existe algo que se pode chamar de economia transfronteiriça da Grande Somália, estendendo-se até Nairóbi e uma grande parte da Etiópia Oriental. Na verdade, globalmente, também alcança Dubai, América do Norte e Malásia.

Isso é vital porque a diáspora Somali é muito difundida e, financeiramente, muito forte. A Somalilândia é talvez o único caso direto em que há uma relação muito clara entre liberar a circulação – nesse caso, de gado para exportação, que havia sido obstruída por bloqueios de milícias e de gangues durante o conflito armado no início dos anos 1990 – e, de fato, fornecer a base econômica para uma administração do Estado por meio da tributação das mercadorias em circulação. Esse pode ser um caso muito particular. Então, nós também temos investigado outras partes da Somália onde isso é menos claro. Ainda assim, ter um porto é o que explica a diferença entre os Estados Federais da Somália.

Nesse caso, a política de circulação é, na verdade, a luta por fluxos de receita, através da alfândega, normalmente. Isso porque ainda existem muitos Estados [na África] que dependem de alfândegas. Também na Europa, historicamente, houve os Estados-pedágios. A Dinamarca era um Estado-pedágio que, basicamente, foi formado na base de pedágios; mercadores tinham que pagar para passar pelo estreito entre o que é hoje Suécia e Dinamarca. Na época, a Dinamarca tinha os dois lados, o que tornava mais fácil pressionar os navios mercantes. Então, “os negócios formam os Estados”, em alguns lugares, sob algumas condições. De certa forma, estou voltando a essas questões de economia política que fizeram parte da minha formação geográfica, mas agora com uma reviravolta.

Além disso, há o clássico exemplo da França do século XVII, a França onde a construção do Estado e a construção de infraestruturas de circulação andavam de mãos dadas (Mukerji, 2010). Há a construção de um canal no centro da França por Luís XIV – um “projeto de circulação”, se quiserem –, que interrompeu o controle de circulação dos lotes feudais locais da nobreza. Canais que então se tornaram uma forma muito mais eficiente de transportar *commodities* do que as estradas. Essa mudança tirou a circulação das mãos da nobreza e contribuiu para a centralização do poder em Paris. Esses tipos de exemplos de “coprodução” são muito bons.

*Ainda na introdução da edição especial, você fala sobre dois pontos: a circulação nas margens e uma coprodução de logística e (des)ordens políticas. Pensar a circulação nas margens implica olhar a logística como mais que um projeto calculista? Parece-nos que há também uma virada metodológica, uma maneira mais etnográfica de olhar para a logística e, como diz Gregson (2017), para a “logística em funcionamento” (“logistics*

*at work*”). Como se dá essa virada etnográfica sobre o tema da logística e quais são as contribuições dessa escolha metodológica?

FS: Os métodos etnográficos são bastante apropriados para identificar alguns desses contraexemplos. Há essa ideia de capitalismo de logística e da cadeia de suprimentos, vistos como um sistema suave de transporte de *commodities* em contêineres, por exemplo, e assim por diante. Quando você olha de perto, na verdade não é assim, é muito mais frágil do que se espera: percebe-se quando, de repente, há um navio entalado no canal de Suez. Há também alguns bons exemplos de como é possível que diferentes atores explorem essas redes logísticas globais e obtenham lucros com isso.

Eu amo um exemplo no artigo de Haugen (2019) em nossa edição especial, sobre como o conteúdo de contêineres, roupas, por exemplo, é colocado sob pressão. Como os comerciantes africanos que trabalham em uma cidade portuária chinesa conseguem espremer mais mercadorias nos contêineres para aumentar um pouco suas escassas margens de lucro. Esses 5% extras podem ser essenciais, potencializando ou quebrando seus negócios. Mas também como ainda é possível subornar a entrada para um porto chinês e em muitos outros lugares. Essas observações não são fáceis de fazer sem um olhar etnográfico. Você tem que estar lá e conversar com as pessoas e ter uma noção de como está o dia a dia da logística. Devo dizer que realmente não tive essa experiência em meu trabalho em Berbera, porque só estive lá em visitas curtas e basicamente apenas trabalhei com entrevistas. Eu gostaria de ter feito algumas observações no porto. No entanto, não é tão simples, já que os portos são áreas de acesso restrito.

Eu estava conversando com a Anna Tsing<sup>13</sup>, que começou a trabalhar com um porto na Indonésia, e ela me perguntou: “Então, como você faz?”. Eu disse que estava pensando, por exemplo, em falar com as pessoas da comunidade portuária. Hoje em dia, os portos geralmente são afastados das cidades, mas ainda existem os lugares onde os trabalhadores são recrutados. Conversar com “intelectuais orgânicos”<sup>14</sup> locais, pessoas que se interessam pelas histórias locais, ou ex-trabalhadores da construção do porto, e também os trabalhadores atuais, nos dará muitas informações sobre como os processos funcionam na realidade, e não como apenas eles deveriam funcionar.

13. Anna Tsing é antropóloga e professora da Universidade da Califórnia. Tem publicado amplamente em globalização, antropoceno e teoria feminista. Seus livros mais conhecidos são *Friction* (2004) e *The mushroom at the end of the world* (2015).

14. Referente à ideia de Gramsci do pensamento intelectual, embora não se trate de indivíduos de nível educacional superior entre camponeses ou trabalhadores.

A outra parte de sua pergunta é sobre as margens dos sistemas logísticos. Ficamos cientes dessas lutas – ou políticas – em torno de como organizar a circulação. Nas margens, a logística global atende a sistemas de circulação preexistentes, nos quais comerciantes, *trekkers* e caminhoneiros movimentam mercadorias em circunstâncias difíceis. São operadores logísticos qualificados, que contam com infraestruturas sociais, conhecimento e cálculo de risco. Quando surgem novos projetos de circulação como o projeto do corredor Berbera, há perdedores, há vencedores, há novas alianças, conforme falei anteriormente. Mas os sistemas preexistentes não são necessariamente apagados. Em Berbera, há o que chamo de *buffer institutions*, que fazem a mediação entre os caminhoneiros locais e o WFP<sup>15</sup>, por exemplo, que é uma grande organização internacional. Eles trabalham com toda a burocracia moderna, contratos, recibos e assim por diante. Mas os caminhoneiros que costumam levar ajuda à Etiópia trabalham com apertos de mão. Quero dizer, sem contratos. Assim, o WFP trabalha por meio de empresas logísticas locais, que são as instituições que podem preencher a lacuna e mediar um sistema de contrato e um sistema de aperto de mão, por assim dizer.

Percebemos essas coisas quando estamos presentes nos territórios e começamos a conversar com as pessoas e ver como os processos funcionam na prática. Nem tudo é regulamentado e simplificado. Em vez disso, você tem muitos operadores diferentes que estão sendo vinculados à produção de valor de grandes empresas e organizações internacionais sem necessariamente serem incluídos.

Parte IV: Planos futuros, novas perspectivas teóricas e as novas gerações

*Você poderia compartilhar alguns de seus planos de pesquisa para os próximos anos? Sabemos, por exemplo, do seu projeto chamado “Governing the dead”. Quais são as perspectivas empíricas e teóricas que você está interessado em desenvolver?*

FS: Primeiramente, costumo dizer que estou no caminho da aposentadoria e pretendo me aposentar no próximo ano – talvez me tornar emérito ou algo assim. Mas eu não fiz nenhum plano. Agora estou apenas focado em terminar nosso projeto sobre portos e o livro sobre comércio. No projeto “Port Politics”, nós temos uma abertura para pensar novas perspectivas surgindo ao olhar para os portos, em termos do instável nexos terra-mar. Isso porque os portos são pontos nodais nas cadeias de abastecimento, ligando os transportes terrestres e marítimos, e o que vemos no Chifre da África é que os atores marítimos, da “economia azul”, procuram desenvolver os

15. Centro regional de logísticas do The World Food Programme em Berbera.

seus mercados para além dos portos, para o interior. Isso é contrário às diferentes tentativas de regular o mar e os recursos do mar que vêm dos estados territoriais, do lado da terra<sup>16</sup>.

Olhando para a logística ao redor do Chifre da África, e é isso que estou tentando descobrir agora, percebemos que muitas das empresas que operam redes logísticas marítimas na região – tanto companhias marítimas, gerentes de portos e empresas globais de logística – trabalham na extensão dos sistemas baseados em contêineres para o interior a partir dos portos, através de corredores e portos secos. Eles estão nessa competição pela logística de ponta a ponta. Há uma enorme concorrência agora para esse mercado. E é exatamente isso o que a *Amazon* está fazendo, por exemplo. Eles tentam monopolizar a logística porta a porta, de ponta a ponta. Então, está tudo dentro de um sistema, de uma empresa, e todos os seus subcontratados, subsidiárias e aliados. A maneira como isso funciona é através de aquisições, por meio de alianças. É extremamente complexo, mas visível em muitos lugares, como no Chifre da África.

Fora isso, eu não tenho grandes planos. Tenho reduzido minha área de interesse, até porque estava muito ampla. Não se pode simplesmente seguir novas literaturas em tantos campos diferentes como migração, Estado, soberania, conflito armado, comércio, logística etc. Parece que o que resta agora foram os portos e os mortos. O “Governing the dead” (Stepputat, 2020) foi um projeto paralelo que eu tinha desde 2007, quando estava passando um ano na Yale University (EUA), depois que minha esposa faleceu. Na verdade, era um capítulo que eu queria escrever para um livro sobre a Guatemala que nunca escrevi. Comecei a pensar sobre uma dessas experiências etnográficas que você tem e não sabe realmente o que fazer com ela. É obviamente muito interessante, mas como você pode usá-la? O que ela nos conta?

Certo dia, tive que ir com o juiz local para muito perto da fronteira na Guatemala. Para discutir uma solução de um conflito de terra ou algo do gênero. O juiz não tinha carro, então prometi dar-lhe uma carona. Mas pela manhã, no caminho, havia um oficial militar, o coronel da base local e outras pessoas. Pensei: “Há algo acontecendo”. E me contaram que houve um tiroteio, havia uma patrulha do exército que matou um guerrilheiro, que eles tinham acabado de encontrar com um pequeno grupo. Portanto, havia esse homem morto e ele estava em uma área inacessível. Bem, eles estavam carregando esse cara enrolado em um plástico por um dia, até que chegaram a uma estrada. O juiz estava indo para lá para fazer o que é chamado de “levantamiento del cadáver”, uma espécie de investigação da cena do crime.

16. Por exemplo, o livro *Capitalism and the sea*, escrito por Campling e Colás (2021), que investiga como estados territoriais tentam estender sua legislação nacional e internacional em direção ao mar, com zonas econômicas exclusivas, bandeiras de conveniência etc.



O contexto era essa transição de guerra para a paz, monitorada pela ONU, em que o exército também atuava. Eles disseram: “Ok, agora queremos envolver as autoridades civis nisso porque há um morto, e agora temos que seguir as regras do tempo de paz”. Essas regras tinham acabado de ser reformadas para garantir os devidos procedimentos forenses e legais. Era tudo muito novo, e levaram o dia inteiro fazendo o registro do cadáver, para tentar identificar essa pessoa. Então eu passei o dia lá com o juiz, o exército e os moradores locais. No final, eles queriam enterrar a pessoa no vilarejo local, mas os funcionários da ONU, que estavam lá como parte da missão da ONU, disseram que o corpo deveria ser levado para um necrotério, que ficava a umas quatro horas de distância. E ninguém tinha um veículo que pudesse ser usado para isso, exceto eu. Eles simplesmente pediram que eu levasse o corpo para o necrotério. Eram seis da tarde. Eu disse: “Hum, ok”. Na época ainda havia bloqueios nas estradas feitos pelos grupos guerrilheiros e militares. Eu não queria ir sozinho com um guerrilheiro morto na carroceria, então um policial me acompanhou, e nós levamos essas quatro horas para chegar à capital da província.

Essa história foi superinteressante, mas eu não conseguia descobrir para que usá-la. Quando fui para Yale, dez anos depois, decidi escrever a respeito. Tive que me aprofundar nas regras que existem para lidar com cadáveres e como elas se relacionam com os modos pelos quais o Estado historicamente desenvolveu suas legislações e práticas em torno dos corpos. Quem controla os cadáveres? E por quê? Foi por isso que eu entrei nesse projeto “Governing the dead”.

Além disso, eu tive essa experiência quando minha esposa morreu. Era mais ou menos meia-noite quando nós a encontramos. De repente, a nossa casa estava cheia de gente. Havia ambulância, polícia e tudo o mais. Eu perguntei se poderíamos ficar com ela durante a noite, apenas para dizer adeus. Eu tinha essa ideia muito romântica de colocar velas e outras coisas, que eu tinha visto uma vez em um assentamento de refugiados no México. Mas eles disseram: “Não é frequente recebermos esse tipo de pedido. E, na verdade, a princípio, é um caso criminal. Então, você não pode ser deixado sozinho com um cadáver. Nós temos que levá-la embora”. Eles me deram vinte minutos. E como eu estava interessado em Estado e soberania, comecei a me perguntar como o Estado se torna tão ativo e tão visível na transição entre a vida e a morte, e comecei a ver esse controle estatal de cadáveres como uma expressão de soberania.

Essas foram as duas inspirações para o projeto “Governing the dead”, que rendeu uma coletânea, e eu fiz alguns outros trabalhos. Com a pandemia de covid-19, um dos primeiros assuntos na imprensa foram os caminhões do exército trazendo cadáveres de Bergamo, Itália. Eu não estava em posição de fazer qualquer pesquisa, mas reuni algumas pessoas e houve muitas contribuições, muitos trabalhos do Brasil e do México, nada da Ásia ou da África. Provavelmente é com o que eu vou conti-

nuar. Há um projeto para o qual nunca tentei um financiamento, mas eu gostaria de comparar México, Índia e Etiópia em termos de como a governança de corpos evoluiu e também para falar sobre formação de Estado, porque basicamente são os estados coloniais que definiram a legislação. Mas também, como no México e no Brasil, a sociedade civil e o crime organizado participam da política dos cadáveres. É, esses são os planos.

*Nós não sabíamos que você estava pensando em aposentadoria. Isso torna essa entrevista ainda mais especial! Para finalizar, a última pergunta: com base na sua trajetória e nas pesquisas que você fez, qual seu conselho para as gerações futuras que estão pensando sobre esses assuntos e perspectivas teóricas?*

FS: Uma atividade que me manteve em movimento e manteve minha curiosidade é, na verdade, o trabalho de campo. Sentar com as pessoas, ver o que está acontecendo e conversar com elas em ambientes aonde você geralmente não vai. Porque essa experiência sempre acrescenta perspectivas e perguntas. É muito inspirador. Quando você só senta atrás do seu computador, lê trabalhos, escreve, analisa e assim por diante, é ótimo. Mas eu acho que muito do meu combustível vem de outras pessoas. Simplesmente fora do escritório. E também os *workshops*. Eu amo *workshops*. Meu tipo favorito de formato. Eu realmente preciso desses encontros com pessoas.

Entrevista realizada em agosto de 2022

## Referências Bibliográficas

- “BREXIT: Reino Unido sai da União Europeia” (31 jan. 2020), *G1*. Disponível em <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2020/01/31/brexit-reino-unido-sai-da-uniao-europeia.ghtml>.
- BUUR, Lars; JENSEN, Steffen & STEPPUTAT, Finn. (2007), *The security-development nexus. Expressions of sovereignty in Southern Africa*. Uppsala, Nordiska Afrikainstitutet / Cape Town, HSRC Press.
- CAMPLING, Liam & COLÁS, Alejandro. (2021), *Capitalism and the sea: The maritime factor in the making of the modern world*. Londres e Nova York, Verso Books.
- “CANAL DE SUEZ pode ficar dias ou semanas bloqueado após meganavio encalhar; entenda”. (25 mar. 2021), *G1*. Disponível em <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2021/03/25/navegacao-no-canal-de-suez-segure-suspensa-autoridades-tentam-fazer-meganavio-flutuar.ghtml>.
- COWEN, Deborah. (2014), *The deadly life of logistics: Mapping violence in global trade*. Minneapolis, University of Minnesota Press.
- DIIS, Danish Institute for International Studies, <https://www.diis.dk/en>.

- DUA, Jatin. (2019), *Captured at sea: Piracy and protection in the Indian Ocean*. Oakland, California, University of California Press.
- FELTRAN, Gabriel. (2011), "Fronteiras de tensão: política e violência nas periferias de São Paulo". In: *Fronteiras de tensão: política e violência nas periferias de São Paulo*. São Paulo, Editora Unesp, pp. 360-360.
- FELTRAN, Gabriel (ed.). (2021), *Stolen cars: A journey through São Paulo's urban conflict*. Londres, John Wiley & Sons.
- GREGSON, Nicky. (2017), "Logistics at work: Trucks, containers and the friction of circulation in the UK". *Mobilities*, 12 (3): 343-364.
- GRITTEN, David. (28 September 2022), "Iran protests: Death toll rises to 76 as crackdown intensifies – rights group". *BBC News*. Disponível em <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-63047363>, consultado em 26/10/ 2022.
- HAGMANN, Tobias & REYNTJENS, Filip (eds.). (2016), *Aid and authoritarianism in Africa: development without democracy*. Londres, Zed Books.
- HANSEN, Thomas Blom & STEPPUTAT, Finn. (eds.) (2001), *States of imagination: ethnographic explorations of the postcolonial state*. Durham, NC, Duke University Press.
- HANSEN, Thomas Blom & STEPPUTAT, Finn (eds.). (2005), *Sovereign bodies: Citizens, migrants, and states in the postcolonial world*. Princeton, NJ and Oxford, Princeton University Press.
- HANSEN, Thomas Blom & STEPPUTAT, Finn. (2006), "Sovereignty revisited". *Annu. Rev. Anthropol.*, 35: 295-315.
- HAUGEN, Heidi Ø. (2019), "The social production of container space". *Environment and Planning D: Society and Space*, 37 (5): 868-885.
- "IRAN: AT LEAST 23 children killed with impunity during brutal crackdown on youthful protests". (October 13, 2022). Disponível em <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2022/10/iran-at-least-23-children-killed-with-impunity-during-brutal-crackdown-on-youthful-protests/>, consultado em 26/10/2022.
- LATOURE, Bruno. (2007), *Reassembling the social: An introduction to actor-network-theory*. Oxford, Oxford University Press.
- MUKERJI, Chandra. (2010), "The territorial state as a figured world of power: Strategics, logistics, and impersonal rule". *Sociological Theory*, 28 (4): 402-424.
- SCHOUTEN, Peer. (2022), *Roadblock politics. The origins of violence in Central Africa*. Cambridge, Cambridge University Press.
- SCHOUTEN, Peer; STEPPUTAT, Finn & BACHMANN, Jan. (2019), "States of circulation: Logistics off the beaten path". *Environment and Planning D: Society and Space*, 37(5): 779-793.
- STEPPUTAT, Finn. (1992), *Beyond relief?: life in a Guatemalan refugee settlement in Mexico*. Copenhagen, Doctoral Dissertation, University of Copenhagen.
- STEPPUTAT, Finn. (1994), "Repatriation and the politics of space: The case of the Mayan diaspora and return movement". *Journal of Refugee Studies*, 7 (2-3): 175-185.

- STEPPUTAT, Finn. (1999), "Repatriation and everyday forms of state formation in Guatemala". In: BLACK, Richards & KOSER, Khalid (eds.). *The end of the refugee cycle?: Refugee repatriation and reconstruction*. Nova York e Oxford, Berghahn Books, pp. 210-226.
- STEPPUTAT, Finn. (2013), "Contemporary governscapes: Sovereign practice and hybrid orders beyond the center". In: *Local politics and contemporary transformations in the Arab World*. Bouziane, Malika. Londres, Palgrave Macmillan, pp. 25-42.
- STEPPUTAT, F. (2015), "Formations of sovereignty at the frontier of the modern state". *Conflict and Society*, 1 (1): 129-143.
- STEPPUTAT, Finn. (2018), "Pragmatic peace in emerging governscapes". *International Affairs*, 94 (2), 399-416.
- STEPPUTAT, Finn (ed.). (2020), *Governing the dead: Sovereignty and the politics of dead bodies*. Manchester, UK, Manchester University Press.
- STEPPUTAT, Finn & HAGMANN, Tobias. (2019), "Politics of circulation: The makings of the Berbera corridor in Somali East Africa". *Environment and Planning D: Society and Space*, 37 (5): 794-813.
- STEPPUTAT, Finn & NUIJTEN, Monique. (2018), "Anthropology and the enigma of the state. In: *Handbook of political Anthropology*. Cheltenham, UK, Edward Elgar Publishing, pp. 127-144.
- TILLY, Charles. (1985), "War making and state making as organized crime". In: EVANS, Peter B.; RUESCHEMEYER, Dietrich & SKOCPOL, Theda (eds). *Bringing the State Back In*. Nova York, Cambridge University Press.
- TSING, Anna. (2009), "Supply chains and the human condition". *Rethinking Marxism*, 21 (2): 148-176.

Texto recebido em 03/12/2022 e aprovado em 05/01/2023.

DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2023.205260.

ISABELA PINHO é doutoranda em Sociologia pela Universidade Federal de São Carlos e pesquisadora visitante no Instituto Dinamarquês de Estudos Internacionais (DIIS). A pesquisadora agradece à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) o apoio financeiro para a realização de pesquisas (Processos n 2020/14000-6 e 2021/14797-4). E-mail: isavianna-pinho@gmail.com.

JANAINA MALDONADO é doutoranda no Programa "Democratizando a segurança em tempos turbulentos" da Universidade de Hamburgo e pesquisadora do Instituto de Estudos Latino-Americanos do Instituto Alemão de Estudos Globais e de Área (Giga). E-mail: janamaldonado40@gmail.com.

APOENA MANO é doutorando em Sociologia na Universidade de São Paulo e Pesquisador Visitante no Instituto de Estudos Latino-Americanos da Universidade de Columbia. O pesquisador agradece à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) o apoio financeiro para a realização de pesquisas (Processos n 2020/00670-0 e 2021/14246-8). E-mail: apoenamano@usp.br.





# State formations, politics of circulation and critical infrastructure

Interview with Finn Stepputat

Isabela Pinho\*

<https://orcid.org/0000-0002-3567-297X>

Janaina Maldonado\*\*

<https://orcid.org/0000-0002-2300-1458>

Apoena Mano\*\*\*

<https://orcid.org/0000-0001-9114-0209>

## Introduction

Born in January of 1955, Finn Stepputat holds the position of Senior Researcher at the Danish Institute for International Studies (DIIS)<sup>1</sup>, in Copenhagen, Denmark, since 2003. His training process is interdisciplinary across the fields of Science, Social Science and the Humanities: in 1983, he completed the M.Sc. in Economic Geography at the Institute of Geography at the University of Copenhagen. In 1992, he received a PhD in Cultural Sociology at the same institution.

His research themes are guided by investigations about State formation and citizenship, especially in regions with persistent armed conflict, and contestations over State power. One of his most insightful contributions to the Social Sciences is the concept of “formations of sovereignty” (Stepputat, 2015) which owes to his collaboration with Prof. Thomas Blom Hansen from Stanford University with whom he challenged a classic idea of univocal sovereignty centred on a reified State power. Therefore, they offer us a sophisticated concept that proposes a notion of plural sovereignty, always incomplete, and connected with everyday disputes for hegemony and order (Hansen and Stepputat 2001; 2005; 2006).

\* Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, São Paulo, Brasil.

\*\* Universidade de Hamburgo, Hamburgo, Alemanha.

\*\*\* Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

1. *Website*: Finn Stepputat | DIIS.

His ethnographic research fields vary according to the chronology of his publications. From the turn of the 1990s to the mid-2000s, he focused on Latin America – countries such as Mexico, Guatemala and Peru – where he did research about displacement, borders and refugees (Stepputat, 1992; 1994; 1999) and later about State formation and sovereignty (Hansen and Stepputat, 2001; Stepputat, 2013; 2015; Stepputat and Nuijten, 2018). Then his analytical observations moved. Bringing sophisticated questions about security, violence and infrastructures, his research focus moved to Africa and the Somali-inhabited parts of East Africa (Stepputat and Haggmann, 2019; Stepputat, 2018; Buur, Jensen and Stepputat, 2007).

Stepputat's most recent projects are interesting for researchers, like us, concerned with value chains and mobilities around transnational markets of illegal products. His research on ports, corridors and maritime and land circulation routes<sup>2</sup>, above all, but also the project on how 'trade makes state'<sup>3</sup>. Concepts such as "politics of circulation" (Stepputat and Haggmann, 2019) are examples of the articulation between global logistical networks and local powers; and the relevance of his sociology to the contemporary debates that the set of articles collected in this dossier contemplate.

The interview begins by tracing the trajectory of this experienced researcher through his theoretical, thematic and empirical choices. Next, we explore some issues raised in the thematic dossier "States of circulation: The co-production of logistical and political orders", published in the journal *Environment and Planning D: Society and Space* (Schouten, Stepputat and Bachmann, 2019). At the end of the interview, Finn reveals that he is about to retire, so we take the opportunity to toast this special moment with advice for the next generations of Social Science professionals. Completing nearly 40 years of career, with this possibly being the last year before his retirement, Finn Stepputat introduces us to thought-provoking aspects of his career, reflections and analytical insights.

Part I: From Copenhagen to Mexico, from Guatemala to Somalia

*First, we'd like to thank you for accepting the invitation for this interview. We'd like to begin focusing on your academic trajectory, with something as a genealogy of your career. How did you get involved with the theories and subjects that you address?*

2. Port politics – Logistics, political orders and new hegemony in the land-sea nexus. See: <https://www.diiis.dk/projekter/port-politics-logistics-political-orders-and-new-hegemony-in-the-land-sea-nexus>.

3. 'Trademakesstate', is a forthcoming book, see <https://www.hurstpublishers.com/book/trade-makes-states/>.



Finn Stepputat [FS]: I came out of a kind of Marxist geography in the seventies, and now I'm kind of coming full circle. Not so much with Marxist geography, but with critical geography and political economy. In the 1980s, I joined the Institute of Cultural Sociology, here in Copenhagen, and there I got to know more about Bourdieu, Foucault and everyday-life sociology. I also met anthropology. I taught courses together with some anthropologists. So, that had a huge influence. At the same time, I think that the political contexts of the different moments were quite defining for my work and the shifts I made.

In the mid 1980s there was this refugee crisis with Iranian refugees coming to Europe<sup>4</sup> and I got into discussions about that. And there was this “refugee fatigue”. So that was when, you know, the whole restricted policy started. I got into global refugee studies and did my PhD on a Guatemalan refugee settlement in Mexico, discussing humanitarian aid. But also of course, a lot about violent conflicts and why people flee from their countries. Then I started getting more into studying armed conflict. Which was quite defining for a long time for me.

When I finished my PhD, in the 1990s, there was a political moment of repatriation. After the cold war, the “proxy wars” kind of faded away, in this case, in Central America, but also in Africa and Asia. So, there was this wave of repatriation and since I was in it anyway, I started following that. In the same decade came the transformation of conflicts and the role of international interventions. There was this idea that the international community could solve these conflicts and kind of ameliorate, you know? Helping reconstruction after wars, and repatriation was just one part of it. I got into the bigger picture of actually reforming and reconstructing States. That was when I started working more on the concept of the State. Listening to, for example, the refugees before their return, their ideas about the State. Looking at the politics of space that evolved around the mobility and return of the refugees through which the State's institutions, rationalities and technologies suddenly became present at the frontiers of the State. So that was when I started this work.

4. The Iranian revolutionary movement of the 1970s was composed of distinct political segments – students, leftist movements, religious conservatives – who wanted an end to the monarchy and were dissatisfied with the regime under Shah Reza Pahlevi. Although initially diverse, the Islamic segment, especially Shiite, led by Ayatollah Rouhollah Khomeini, consolidated itself as the revolutionary leadership. The year 1979 marked the beginning of the Islamic regime in Iran with the overthrow of Shah Reza Pahlevi. In 2022, Iran is back in the news with a wave of large protests, under the leadership of girls and women, and the motto “Jin, Jiyan, Azadi” (Woman, Life, Freedom) opposing the authoritarian regime. The police reaction to the protests has left hundreds dead. See: Gritten, 2022; and “Iran: At least 23 children killed with impunity during brutal crackdown on youthful protests” (October 13, 2022).

*What were the theoretical questions that you started to address? Could you tell us a bit more about what were the theoretical breakthroughs coming out of these new research projects and academic networks?*

FS: I was in a program in the 1990s that was called “Livelihood, identity and organisation in situations of instability”. It was basically about situations of violent conflict and migration. That was the context in which Thomas Blom Hansen and I did the *States of imagination* (Hansen and Stepputat, 2001). Then, we extended it with the book *Sovereign bodies* (Hansen and Stepputat, 2005). It was actually really interesting to try to use all of my “luggage” from Cultural Sociology to start working on “States” and “Sovereignty” from a more ethnographic and everyday life perspective. That was quite defining. Also, because, politically, or in international politics, it was when there was this belief in the ability to reform and remake States. The aftermath of violent conflicts were considered to provide a window of opportunity to improve governance and institutionalised States.

The whole idea of the State and State building was quite high on the agenda around 2000, especially after the State collapse in Somalia, the genocide in Rwanda, the mushrooming of new States in ex-Yugoslavia. Also, the seemingly unending conflicts in the Congo, Angola, Sudan, West Africa and Afghanistan, where not very efficient States, or with very little control were in crisis. In many ways, this defined the next 10, 15 years of what I was doing. This is because I’m working at DIIS, which is partly funded by the Danish government and partly by our own funds from research projects. We [DIIS’s researchers] always have to be in some kind of communication with the Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Defense. So, we are in this field between basic research and more pragmatic work that in some sense should be useful for ministries to develop new policy areas. It has always been difficult to grapple, however, with the pragmatics of politics. But the whole State thematic gave a platform for combining the two, I would say.

*How did you change your empirical context from Latin America to get involved with other regions?*

FS: Many people had been saying in the 1990s: “Yeah, it’s very interesting what you’re doing, but why are you working on Latin America?”. In Denmark, after the armed conflicts in Latin America had waned in the 1990s, there was absolutely no political interest in the region. There was an economic interest in trade, but not really political interest. For pragmatic reasons, but also because I had this interest in States and sovereignty, I thought, “let me look at Afghanistan first” (however, we

didn't get the project). Later I became very much of a generalist. Then, I met Tobias Hagmann<sup>5</sup> who took up a position here in Denmark and we talked and realised that we actually had many of the same ideas about the role of markets and trade during and after armed conflicts. Very similar ideas about the Horn of Africa and, in particular, Somali areas that he had been working on. I had absolutely no knowledge about these regions and I'm not an Africanist, but he is.

We joined forces and developed the project GOVSEA, "Governing Economic Flows and Hubs in Somali East Africa"<sup>6</sup>. The idea was to look into economic flows across borders. In particular, because the Somali diaspora had actually extended a lot of Somali trade and business into Ethiopia and Kenya, where they already had substantial Somali populations. At the same time, Peer Schouten<sup>7</sup> came here to DIIS and he was working on infrastructure. We got together around this idea of circulation and could see that there was a lot going on in the area of logistics. Deborah Cowen's book came in 2014, for example. Something you might call "critical logistics" came up in the 2010s, I would say. Yet the State has been at the centre of my interest for a long time. So the themes were: trade logistics, circulation, and State formation, which we sought to capture in a special issue called "States of circulation"<sup>8</sup>.

## Part II: The concept of State

*We would like to highlight one point of our dialogue so far: the concept of the State. It seems like this is a transversal concept that cuts across your academic production. How have your reflections about the concept of "State" changed through your production, from your research on refugees, borders, and then sovereignty, and now infrastructure and logistics? Do you think this has to do with empirical transformation in the very way the State functions?*

FS: Good question. The field of the Anthropology of the State which emerged in the 2000s has now become institutionalised. In Europe, this field is quite active and developing a lot of new work that I don't really follow anymore. But, in that sense, it's thriving. In terms of international politics, in particular with Afghanistan, there's

5. Senior Program Officer, Swisspeace, who has published widely on the Horn of Africa. He co-edited *Aid and authoritarianism in Africa* (2016).

6. See <https://www.diis.dk/en/projects/govsea-governing-economic-hubs-and-flows-in-somali-east-africa>

7. Peer Schouten is a Senior Researcher at DIIS and author of the book *Roadblock Politics: the origins of violence in Central Africa*. See: <https://www.diis.dk/en/experts/peer-schouten>.

8. "States of circulation: The co-production of logistical and political orders", published in *Environment and Planning D: Society and Space* (Schouten, Stepputat & Bachmann, 2019).

this “deception”, the idea that maybe the State building effort went a bit too far. It was a stretch to believe so much in the powers of the international community to actually do this kind of social engineering. The Americans call it “nation building”, but it’s basically the same thing they talk about. There is this kind of “Actually, it’s much more complicated to build or reform a State and I’m not sure if we have the resources to do that”. The tasks were just accumulating – building justice systems, security forces, democratic security governance, etcetera – and for some the aim became to build copies of the Nordic countries or something like that, even though there were also ideas about the minimalist State and ‘a light footprint’ which was the initial US approach to Afghanistan. But there’s too much resistance when you try to build States, basically from the outside, even though you also have, of course, interested parties within the countries and the diaspora and so on. But, it kind of failed, the State building project. It’s not for nothing that historical sociologists talk about State *formation* – different from State *building* – as a process of decades or hundreds of years of accommodating power struggles, shifting hierarchies, developing institutions and cultures of State and so on.

That’s probably the most important change that has happened recently. We had another discussion a couple of years ago, this idea of a “pragmatic peace” that turns to what is possible to do. Also “the local” has been upgraded in terms of its importance for power structures and the political and economic divisions. In practice, that’s the development we see in terms of the State. Theoretically, I’m not sure. But of course, there is much of Bruno Latour (2007) and the “material turn”. Now it is a lot about infrastructure and States, and logistics and States. I think you can see it as part of the material turn, the turn to the interplay between social and political dynamics and the work of things such as infrastructures and the circulation of commodities. So, there is something that also talks to the Social Science fashions. But I think a lot of the work that came out in the 1990s and, and 2000s still holds, about the cultural aspects of how States work, how they influence people’s lives, and how people influence States. In that sense, it’s pretty much the same agenda.

*A curiosity: in your research trajectory, were there any empirical observations that made you think, “Oh, this idea of State as something like an entity is perhaps not working”?*

FS: When I went to Guatemala, I lived very close to the border with Mexico. I was struck by the fact that when they talked about the Guatemalan State, they were actually thinking about the city of Guatemala, the capital: “That’s where the State and the government are. We don’t have much to do with it here. They don’t come here a lot”. There was the army, which was the only representative of the State that

stayed all the time during the armed conflict. People tended to see the State from the outside, as something very distant. Even though you could show how the State formation process had influenced land tenure and this kind of changes. I remember talking with some village representatives after the conflict, when State institutions were appearing in the post-conflict conjuncture to stabilize the previously insurgent area. They had this perception that *now* things were changing: “Now, the State is not here to punish us. It’s here to come up with some services to help us”. So, in that context there was quite a strong image of a changing State.

There was another issue that was typical of the early 1990s, when I did a bit of work for the Danish Refugee Council. There was a kind of collective, partly self-organized return of refugees from Mexico to Guatemala, which was inspired by the guerrilla movement, and organized by the refugees themselves. I did a series of interviews with some of the NGOs that were supporting the refugee return. Many leftist movements of the 1970s and 1980s saw the State as something to combat, to keep at a distance or to do away with because it is repressive. But then, suddenly, in the early 1990s – in the wake of democratization in Latin America, I guess, you heard among leftist NGOs that “Maybe we can work with the State, maybe we can make some changes by working with the State”. Politically, that was a very interesting change in the perception of the State on the left.

The State, as an idea, has its ups and downs. Of course the neoliberalists of the Washington consensus in the 1980s wanted to reduce the State as much as possible. In the 1990s the pendulum started to swing back towards the State in development policy, focussing on building institutions and good governance of the State. Also, popularly, ideas vary between whether the State is a mean, dangerous monster, or if it has a more benevolent presence in our lives. Or, like here in Denmark, the State is part of yourself; people and State are so ingrained in each other. It’s incredible.

*Our last question to close this section about State: you talk about concepts as “sovereignty” and “governscapes” (Stepputat, 2013, 2018), which also relates to concepts such as “hybrid orders” and “normative regimes” (Feltran, 2011). Therefore, a question that relates to our research on cars (Feltran, 2021) and to your most recent work on corridors and infrastructure, would be: how could we reflect about the role of market-related actors, like in our case, for example, an insurance company or harbour administration?*

FS: One question to think about is what kind of sovereign practice these private actors engage in. I would say that there is a question of restricting access to resources and channelling values through more or less closed circuits by means of licencing, (sub-) contracting, tracing and international standards. The things that go on around

that restrict artisanal mining, for example. Or the dream of the smooth conveyance of commodities across borders, through ‘corridors’ for example, using standard containers, one-stop-border-posts, online customs systems, et cetera. In practice, however, it can work differently.

There’s Anna Tsing’s (2009) idea that supply chains are much more heterogeneous, that it is not just about one company controlling the whole thing. Supply chains snake in and out of controlled zones, of more formal conduits. In fact, 80% of global supply chains are fragmented because of extensive subcontracting – geographically and functionally – which in many areas makes it difficult for lead firms to account for how goods are circulating (Schouten, 2022, p. 17). There are these not very controlled and not very governed ways of producing and circulating value. That’s not so clear, but there is definitely something to look into – how private companies control streams of data, communication, access to different kinds of resources, and, in particular, the whole idea of chokepoints, whichever important in terms of who controls what and who can extract revenues from certain forms of circulation. Jatin Dua (2019) works with this idea of “chokepoint sovereignty”, the idea that the control of a point (a port, a strait, a mountain pass, a cable or pipeline) that is impossible or difficult to circumvent yields sovereign power in a certain domain or area. Dua relates this to Djibouti because of its location close to Bab al Mandab Strait where the oil to Europa passes through and where US, France, Saudi Arabia and now also China have naval bases. That’s one way of looking at this phenomenon.

Another approach derives from examining circulation and the kind of infrastructure that is built to channel circulation – like ports, railroads, and roads. It’s very clear that it’s too expensive for many States to finance this infrastructure on their own. So they make partnerships with private companies, private finance groups, and so on. This private-public partnership is really a sign of the times. And it’s curious because, when looking at Somaliland – a de facto State whose existence depends on the port in Berbera – there was this idea that DP World,<sup>9</sup> the port operator investing in an upgrade of the port to a modern container port would be detrimental to the State. People would say, “Okay, that will reduce the control of the government because it’s been privatised”, but the curious thing I see is that the entry of DP World strengthened the central government, because it helped the government to gain more control over the port vis á vis the locally dominant clan. Basically, the local clans were side-lined a bit while before they had a really heavy control of the port and could siphon a

9. DP World is a multinational logistics company specialising in port terminal operations, maritime services and free trade zones. The company is headquartered in Dubai, United Arab Emirates. It operates public-private partnerships in ports around the world, such as one of the terminals at the Port of Santos in Brazil.

lot of not very formalised kinds of revenues. Before, many people in Berbera had more or less easy access to the port. So, there were these surpluses circulating in the community around the port, the veterans, clan elders, football clubs, etc. But after the arrival of DP World, the dominant clan would say “The port is closed now”, so, no access if you’re not an employee.

It’s a paradox. It’s quite interesting that international investment can also help strengthen central governments. The other thing is that there was a lot of resistance and protests in Berbera during the first year. But after two, three, four years, particularly when the new infrastructure emerged, the cranes and so on, it was said that “actually there’s something happening here, and they pay better and more stable wages than the State”. So, after a couple of years, there was a much more positive evaluation of the presence of DP World. But DP World is so big, the most important actor locally. It might not last, this “romance”, but we’ll see.

### Part III: Infrastructure, logistics and politics of circulation

*We’d like to explore some of the reflections concerning the articles published in the special issue of the journal Society and Space Schouten (Schouten, Stepputat and Bachmann, 2019). All contributions adopt the stance of looking at “logistics in action”, differently from frameworks that see it as something “inherently economic or purely technical” – and these are your words in the introduction. Could you explain to us what we can conceive as a “logistical turn” and “critical logistics”?*

FS: I think it is probably more of a question of how logistics became a subject of critical research. Infrastructure and circulation operate very much beyond the gaze of the everyday: they are there, in front of you, but it’s not something that you really notice in everyday life as long as it is working properly. Things flow through its channels and conduits. Hugely helped by the invention of the container, that made the globalisation of supply chains possible by helping reduce transport costs enormously. But then, when there is a blockage, like the EverGreen container ship that got stuck in the Suez Canal<sup>10</sup>, it suddenly becomes very visible how logistics and circulation are working and how vulnerable these systems really are. The changes in the post-1940s production paradigm helps us understand the problem when something like the Suez Canal blockade happens. Our form of economic production

10. In March 2021, the Suez Canal was blocked for six days due to the grounding of an Ever Given cargo ship 400 metres long and 200,000 tons. See: “Canal de Suez pode ficar dias ou semanas bloqueado após meganavio encalhar; entenda”, 2021.

has transformed from large-scale production with huge stocks to something much more flexible, with the “just in time” model and small stocks.

A great contemporary example of this, is what happened after Brexit<sup>11</sup>. The British government and businessmen suddenly realised that they don’t have stocks for months of all kinds of stuff, energy and whatever, but actually only for a couple of days, because logistics are working so smoothly and it’s so efficient in a way, the provision of goods from the East to the West, for example. And the consequence of the border and migration control chaos after Brexit was a serious lack of supplies. Especially in these moments, logistics become visible as some problems are pointed out. These experiences have kind of spurred this “logistical turn” together with, as we said before, the material turn in social and political science. Follow things, follow commodities, and so on.

Logistics is a science, it’s a discipline, it’s an art that goes back a long time. In the 1980s when I was working on humanitarian aid, I attended a Red Cross course for disaster delegates. It was interesting because among the 20, 25 people that attended, four or five were retired officers, army people. At the time, they were the “specialists” in logistics. They knew how to move things, and how to get goods through ports, how to hire trucks and how to make bridges when they had collapsed and all those relations that are central to logistics as a military discipline. That was really interesting to see “Okay, there’s these old officers going into humanitarian work and actually helping professionalising the NGOs working in humanitarian aid”. Otherwise, I remember from Geography of the 1970s, looking at territorial structures: in Africa, the infrastructure was like straws sucking out resources to the ports and so on. In that sense, there’s always been an interest about the immaterial basis of society and of States. But it comes together in this critical logistics lately. I am not sure it answers your question, but it’s one aspect.

*Could you elaborate on the notion of “circulation”? Why does it seem more appropriate than “transport”, “mobilities”, “flows” or “journeys”? Tell us more about politics of circulation, projects of circulation, and States of circulation.*

FS: I’m not sure, actually. These notions sneak in without you always being aware and, suddenly, pops up a concept and it fits into what you’re doing. You start using it, and then you realise that all those people have also started using it. So you kind of

11. Approved in 2016, “Brexit” is the name given to the referendum in which the United Kingdom decided for its formal exit from the European Union. The agreement came into force in 2020. See: “Brexit: Reino Unido sai da União Europeia”, 2020.



surf in waves that you haven't seen before. People articulate themselves in products, articles, and books. There is something about the times that also produce concepts and they can come from many different sites.

In Marxist terms, it does make some sense to talk about circulation as opposed to production because a lot of production has moved from the West to the East which has resulted in an increased circulation of goods as supply chains have been extended across the globe. Therefore, we see the enormous increase in transport and, with the container, also the reduction in transport costs. The share of the value of products that are used for transport has been going down. It's like 3% of the value now. That's the degree to which logistics have been made efficient. And you could also talk about trade in terms of circulation, because a lot of it is actually trade, even though a lot of it takes place within companies and subcontractors. Things are moved, they are not necessarily traded.

So, for the time being, it seems to make sense to talk about circulation, about what facilitates and slows down circulation. We may also talk about the circulation of people. Mobility is a different, relevant concept, but then it doesn't have the kind of production/circulation opposition. But, I don't want to be too dogmatic about it. It just works for now.

*How do you conceive "circulation", and how does this formulation relate with the concepts of State and projects of circulation?*

FS: This is a big discussion, but in the context of the special issue we organised – about "States of circulation" – and the article "Politics of Circulation", it's about how to control the circulation of commodities, but also about the way that States rely on infrastructure and logistics in order to function.

You're asking about States and circulation. As I said before, the public/private connection is very important for constructing new infrastructure projects for circulation. But it's very much a competition also between different States and prospective States. In that sense, it's both making and unmaking States and State projects. It's interesting to see now Somalia, South Central Somalia, where you have the federal member States who see what went on in Somaliland, with DP Worlds' new container port and the corridor. So, they also want their port and their corridor to Ethiopia because the circulation of commodities to the Ethiopian market is gold. It is by exploiting these resources, the circulation of commodities, that the material basis for a State administration can be created in arid areas like Somali East Africa. There is some very practical economics in these circulation projects because it's how to attract and tap into circulation so you can get revenue from it.

It's also interesting to look at Al-Shabaab, which is an Islamist insurgency but also a State-like actor<sup>12</sup>. A lot of their revenue comes from taxation of bypassing trucks transporting goods between the Somali ports and either Ethiopia or Kenya, livestock, foodstuff, electronics, etc. They can make tens of thousands of dollars a month from a checkpoint. There are not many roads in Somalia, and Al-Shabab can create insecurity on one road, which is under government control, to have people use Al-Shabaab-controlled roads so they can tax them there. It's not competing projects, but, at least, competition over the circulation, which can be very important for making and breaking these very rudimental State structures that you see in the Somali Federal Member States.

We have a book coming out soon that is called *Trade make states: governing the greater Somali economy*. We're playing both with Charles Tilly (1985) who had this idea of "war makes States", but also with the idea of a "greater Somalia". This was the politically very contested idea in post-colonial East Africa that all the Somali areas should be united in one nation, including parts of Djibouti, Ethiopia, Kenya, and then Somalia itself, which went very wrong. But economically, there is something you might call a greater Somali transborder economy extending to Nairobi and a large part of Eastern Ethiopia. Actually, globally, also reaching Dubai, North America, Malaysia.

This is vital because the Somali diaspora is so widespread and, financially, very strong. Somaliland is maybe the only straight-out case where you can see that there is a very clear relation between the freeing up of circulation – in this case of livestock for export that had been obstructed by militias and gangs' roadblocks during the armed conflict in the early 1990s – and actually providing the economic foundation for a State administration through the taxation of circulating commodities. It might be a very particular case. So, we've also been looking into other parts of Somalia and where it's less clear. But still, having a port is what explains the difference between the Federal Member States of Somalia.

In this case, the politics of circulation is actually a struggle over streams of revenue, over customs, typically. Because, there are so many States [in Africa] that still depend on customs. Also in Europe, historically, you had toll-States. Denmark was a toll-State that basically, formed on the basis of the toll, merchants had to pay to pass by the strait between what is now Sweden and Denmark. At the time Denmark had both sides, so that made it easier to pressure the merchant ships. So, "trade makes States", in some places, under some conditions. In a sense, I'm coming back to these political economy questions that were part of my geography upbringing, but now with a twist.

12. Al-Shabaab is an Islamist jihadist insurgent group based in Somali and Kenyan territories.

There is this classical example of 17<sup>th</sup> century France where State making and the making of infrastructures for circulation went hand in hand (Mukerji, 2010). The Louis XIV's construction of a canal in central France – a “project of circulation” if you like – disrupted the nobility's control of circulation. Canals became a much more efficient way of transporting commodities than the roads. This shift took circulation out of the nobility's hands and contributed to the centralization of power in Paris. These kinds of examples of “co-production” are pretty good.

*Still in the introduction of the special issue, you talk about two points: circulation in the margins and a co-production of logistics and political [dis]orders. Does thinking of circulation at the margins imply a move to look beyond logistics as a calculating project? It seems to us that there is also a methodological turn, to look in a more ethnographic way towards logistics and, such as Gregson (2017) says, “logistics at work”. How does this ethnographic turn on the subject of logistics take place and what are the contributions of this methodological choice?*

RS: Ethnographic methods are quite appropriate for identifying some of these counter examples. There's this idea of logistics and supply chains, that it's this smooth system of controlled conveyance of commodities in containers, for example, and so on. When you look at it up-close, actually it's not that way and it's much more fragile than you would expect: which is also what you see when suddenly a ship is stuck in the Suez Canal. There are also some good examples of how it's possible for different actors to tap into these global logistical networks and make a revenue from it.

I love an example in Haugen's article (2019) in our special issue about how the content of containers, clothing for example, is put under pressure. How African traders working in a Chinese port-city manage to squeeze more goods into the containers to have just a little added to their meagre profit margins. The extra 5% can be essential for making or breaking their business. But also, how is it still possible to bribe your way into a Chinese port, and many other places. These observations are not easy to make without an ethnographic gaze. You have to be there and talk with people and get a sense of how the everyday life of logistics is going on. I must say I haven't really been able to live up to this in my work in Berbera, because I've only been there on short visits and basically just made interviews. I would've liked to do some observation in the port. However, it's not simple, because ports are areas of restricted access.

I was talking with Anna Tsing<sup>13</sup> who had just started working on a port in Indo-

13. Anna Tsing is an anthropologist and professor of the University of California. She has published widely on globalization, Anthropocene, and feminist theory. Her best-known books are *Friction* (2004) and *The mushroom at the end of the world* (2015).

nesia and asked, “So, how do you do?”. I said I was thinking, for example, of talking with people in the port community. Nowadays, ports are often removed from towns, but you still have places where you recruit workers. Talking with local “organic intellectuals”<sup>14</sup>, people who are interested in local histories, or former workers who worked in the construction of the port, for example, and also contemporary workers; they will give you a lot of insight into how processes work in reality and not only how they’re supposed to work.

The other question is about the margins of the logistical systems. We become aware of these struggles – or politics – around how to organise circulation. In the margins, global logistics meet pre-existing systems of circulation, in which traders, trekkers, and truckers move goods under difficult circumstances. They are skilled logistical operators, who rely on social infrastructures, knowledge, and risk-calculation. When new projects of circulation like the Berbera corridor-project emerge, there are losers, there are winners, there are new alliances as I talked about earlier. But pre-existing systems are not necessarily wiped away. In Berbera, there is what I call buffer institutions who mediate between local truckers and WFP,<sup>15</sup> for example, which is a huge international organisation. They work with all the modern bureaucracy, contracts, receipts and so on. But the truckers who usually bring aid to Ethiopia work on handshakes. I mean, no contracts. So, WFP works through local logistical firms, who are the buffers that can bridge the gap and mediate between a contract system and a handshake-system, so to say.

We become aware of these things when we are present in the area and start talking with people and see how processes work in practice. Not everything is regulated and streamlined. Rather you have a lot of different operators who are being linked into the value production of large companies and international organisations without necessarily being subsumed.

Part IV: Future plans, new theoretical perspectives, and the new generations

*Could you share some of your research plans for the next few years? We know, for example, about your project called “Governing the dead”. Which are the empirical and theoretical perspectives you are interested in developing?*

FS: First of all, I usually say that I’m on a retirement track and I plan to retire next

14. Refers to Gramsci’s idea of intellectually thinking but not highly educated individuals among peasants or workers.

15. The World Food Programme with a regional logistics centre in Berbera.

year, maybe being emeritus or something – but I haven't made any plans. Right now, I'm just focusing on finishing our port project and the book on trade. In the "Port Politics" project, we have an opening to think about some interesting new perspectives coming out if you look at the ports in terms of the shifting land-sea nexus. Because ports are nodal points in supply chains, connecting land and sea transport, and what we see in the Horn of Africa is that maritime actors, of the "blue economy", try to develop their markets beyond the ports, into the hinterlands. This is contrary to the different attempts to regulate the sea and the resources at the sea that come from territorial States, from the land-side<sup>16</sup>.

When looking at logistics around the Horn of Africa, and that's what I'm trying to figure out now, we see many of the firms that operate maritime logistics networks in the region – both shipping lines, port managers, and global logistical firms – work on extending the container-based systems inland from the ports, through corridors and dry-ports. They are in this competition for end-to-end logistics. There's a huge competition now for that market. And this is very much what Amazon is doing, for example. They try to monopolise end-to-end, or door-to-door logistics. So, it's all into one system, one company and all its subcontractors, subsidiaries, and alliance partners. The way it's working is through acquisitions, through alliances. It's actually extremely complex but visible in many places, such as the Horn of Africa.

Apart from this, I don't have major plans. I've been reducing my area of interest because it was too wide and you just cannot follow the new literature in so many different fields such as migration, State, sovereignty, armed conflict, trade, logistics, etc. It seems that what's left now is the ports and dead bodies. "Governing the dead" (Stepputat, 2020) was a side project that I have had since 2007, I think, when I was spending a year at Yale University (USA), after my wife died. Actually, it was a chapter I wanted to write for a book on Guatemala that I have never written. I started thinking about one of these ethnographic experiences that you have and you don't really know what to do about it. It's obviously very interesting, but what can you use it for? What does it tell us?

One day I was supposed to go with the local judge to a place very close to the border in Guatemala. To discuss a solution to a land conflict or something like that. The judge didn't have a car, so I promised to give him a ride. But in the morning, during the way, there was a military officer, the colonel from the local base, and other people. I thought "There's something going on". It appeared that there was an army

16. See for example the book *Capitalism and the sea*, by Campling and Colás (2021), that investigates how territorial States try to extend their legislation and also international legislation into the sea with exclusive economic zones, flags of convenience and so on.

patrol that had killed a guerrilla fighter, whom they had just met with a small group and there had been a shootout. Therefore, there was this dead guy and it was in an inaccessible area. Well, they'd been carrying around this guy wrapped in plastic for a day until they reached a road. The judge was going there to do what is called a "*levantamiento del cadaver*", a kind of crime scene investigation.

The context was this un-monitored war-to-peace transition where the army also played into. They said, "Okay, now we want to have the civil authorities involved in this because there's a dead person, and now we have to follow the peace-time rules". These rules had just been reformed to ensure due forensic and legal procedures. It was all very new, and it took the whole day doing the registration of the dead body, to try to identify this person. I spent the day there with the judge, the army, and local people. In the end, they wanted to bury the person in the local village, but then the UN officials, who were there as part of the UN mission, said that the body should be taken to a morgue, which was like four hours' drive away. None of them had a vehicle that could be used for that, but me. They just asked me to take the body to the morgue. It was six o'clock in the evening. I said, "Hmm, okay". And at the time there were still roadblocks by the guerrilla groups and military. I didn't want to go alone with a dead guerrilla fighter on the flatbed, so a police officer accompanied me and we took those four hours to the capital of the province.

That story was super interesting, but I couldn't figure out what to use it for. When I got to Yale, 10 years later, I decided to write about it. I had to get into what are actually the rules of treating dead bodies and how they are related to how the State historically had developed its legislation and practices around dead bodies. Who controls the dead bodies? And why? That was why I got into this project of "Governing the dead".

In addition, I had this experience when my wife died. It was like midnight when we found her. There was an ambulance and police and whatever else. Our house was suddenly full of people. I asked if we could keep her overnight, just to say goodbye. I had this very romantic idea of having candles and other things that I had seen in a refugee settlement in Mexico once. But then they said, "It's not often we get that kind of request. And actually, in principle, it's a criminal case. So, you cannot be left alone with a dead body. We have to take her away". They gave me 20 minutes. Since I was interested in State and sovereignty, I started wondering how the State becomes so active and so visible in the transition between life and death and began to see this State-control of dead bodies as an expression of sovereignty.

Those two were the inspirations for the project "Governing the dead", that produced an edited volume and I've done a few other works. With the covid-19 pandemic, one of the early subjects in the press was the army trucks bringing out

dead bodies from Bergamo, Italy. I wasn't in a position to do any research myself, but I got a couple of people together and we had a lot of contributions, a lot from Brazil and Mexico, nothing from Asia or Africa. That might be what I'll continue with. I have a project I never applied money for, but I would like to compare Mexico, India, and Ethiopia in terms of how governance of dead bodies has evolved, also to talk about State formation, because it's very much colonial States that have defined the legislation. But also, as in Mexico and Brazil, civil society and organized crime take part in the politics of dead bodies. Yes, that's the plan.

*We didn't know that you were thinking about retirement. This makes this interview even more special! Finally, one last question: based on your trajectory and the research you have done, what is your advice for future generations who are thinking about these issues, and theoretical perspectives?*

FS: One activity that has kept me in movement and kept my curiosity going is actually the fieldwork. Sitting with people and seeing what's going on and talking with people in environments where you don't usually go. Because these experiences always add perspectives and questions. It's extremely inspiring. When you just sit behind your computer, and you read articles, and you write, and analyse, and so on, it is great. But I think that a lot of my fuel comes from other people. Just out of the office. And then the workshops. I love workshops. My favourite kind of format. I really need these encounters with people.

Interview conducted in August of 2022

## References

- “BREXIT: Reino Unido sai da União Europeia” (31 jan. 2020), *G1*. Disponível em <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2020/01/31/brexit-reino-unido-sai-da-uniao-europeia.ghml>.
- BUUR, Lars; JENSEN, Steffen & STEPPUTAT, Finn. (2007), *The security-development nexus. Expressions of sovereignty in Southern Africa*. Uppsala, Nordiska Afrikainstitutet / Cape Town, HSRC Press.
- CAMPLING, Liam & COLÁS, Alejandro. (2021), *Capitalism and the sea: The maritime factor in the making of the modern world*. Londres e Nova York, Verso Books.
- “CANAL DE SUEZ pode ficar dias ou semanas bloqueado após meganavio encalhar; entenda”. (25 mar. 2021), *G1*. Disponível em <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2021/03/25/navegacao-no-canal-de-suez-segure-suspensa-autoridades-tentam-fazer-meganavio-flutuar.ghml>.

- COWEN, Deborah. (2014), *The deadly life of logistics: Mapping violence in global trade*. Minneapolis, University of Minnesota Press.
- DIIS, Danish Institute for International Studies, <https://www.diis.dk/en>.
- DUA, Jatin. (2019), *Captured at sea: Piracy and protection in the Indian Ocean*. Oakland, California, University of California Press.
- FELTRAN, Gabriel. (2011), "Fronteiras de tensão: política e violência nas periferias de São Paulo". In: *Fronteiras de tensão: política e violência nas periferias de São Paulo*. São Paulo, Editora Unesp, pp. 360-360.
- FELTRAN, Gabriel (ed.). (2021), *Stolen cars: A journey through São Paulo's urban conflict*. Londres, John Wiley & Sons.
- GREGSON, Nicky. (2017), "Logistics at work: Trucks, containers and the friction of circulation in the UK". *Mobilities*, 12 (3): 343-364.
- GRITTEN, David. (28 September 2022), "Iran protests: Death toll rises to 76 as crackdown intensifies – rights group". *BBC News*. Disponível em <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-63047363>, consultado em 26/10/ 2022.
- HAGMANN, Tobias & REYNTJENS, Filip (eds.). (2016), *Aid and authoritarianism in Africa: development without democracy*. Londres, Zed Books.
- HANSEN, Thomas Blom & STEPPUTAT, Finn. (eds.) (2001), *States of imagination: ethnographic explorations of the postcolonial state*. Durham, NC, Duke University Press.
- HANSEN, Thomas Blom & STEPPUTAT, Finn (eds.). (2005), *Sovereign bodies: Citizens, migrants, and states in the postcolonial world*. Princeton, NJ and Oxford, Princeton University Press.
- HANSEN, Thomas Blom & STEPPUTAT, Finn. (2006), "Sovereignty revisited". *Annu. Rev. Anthropol.*, 35: 295-315.
- HAUGEN, Heidi Ø. (2019), "The social production of container space". *Environment and Planning D: Society and Space*, 37 (5): 868-885.
- "IRAN: AT LEAST 23 children killed with impunity during brutal crackdown on youthful protests". (October 13, 2022). Disponível em <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2022/10/iran-at-least-23-children-killed-with-impunity-during-brutal-crackdown-on-youthful-protests/>, consultado em 26/10/2022.
- LATOURE, Bruno. (2007), *Reassembling the social: An introduction to actor-network-theory*. Oxford, Oxford University Press.
- MUKERJI, Chandra. (2010), "The territorial state as a figured world of power: Strategics, logistics, and impersonal rule". *Sociological Theory*, 28 (4): 402-424.
- SCHOUTEN, Peer. (2022), *Roadblock politics. The origins of violence in Central Africa*. Cambridge, Cambridge University Press.
- SCHOUTEN, Peer; STEPPUTAT, Finn & BACHMANN, Jan. (2019), "States of circulation: Logistics off the beaten path". *Environment and Planning D: Society and Space*, 37 (5): 779-793.



- STEPPUTAT, Finn. (1992), *Beyond relief?: life in a Guatemalan refugee settlement in Mexico*. Copenhagen, Doctoral Dissertation, University of Copenhagen.
- STEPPUTAT, Finn. (1994), "Repatriation and the politics of space: The case of the Mayan diaspora and return movement". *Journal of Refugee Studies*, 7 (2-3): 175-185.
- STEPPUTAT, Finn. (1999), "Repatriation and everyday forms of state formation in Guatemala". In: BLACK, Richards & KOSER, Khalid (eds.). *The end of the refugee cycle?: Refugee repatriation and reconstruction*. Nova York e Oxford, Berghahn Books, pp. 210-226.
- STEPPUTAT, Finn. (2013), "Contemporary governscapes: Sovereign practice and hybrid orders beyond the center". In: *Local politics and contemporary transformations in the Arab World*. Bouziane, Malika. Londres, Palgrave Macmillan, pp. 25-42.
- STEPPUTAT, F. (2015), "Formations of sovereignty at the frontier of the modern state". *Conflict and Society*, 1 (1): 129-143.
- STEPPUTAT, Finn. (2018), "Pragmatic peace in emerging governscapes". *International Affairs*, 94 (2), 399-416.
- STEPPUTAT, Finn (ed.). (2020), *Governing the dead: Sovereignty and the politics of dead bodies*. Manchester, UK, Manchester University Press.
- STEPPUTAT, Finn & HAGMANN, Tobias. (2019), "Politics of circulation: The makings of the Berbera corridor in Somali East Africa". *Environment and Planning D: Society and Space*, 37 (5): 794-813.
- STEPPUTAT, Finn & NUIJTEN, Monique. (2018), "Anthropology and the enigma of the state. In: *Handbook of political Anthropology*. Cheltenham, UK, Edward Elgar Publishing, pp. 127-144.
- TILLY, Charles. (1985), "War making and state making as organized crime". In: EVANS, Peter B.; RUESCHEMEYER, Dietrich & SKOCPOL, Theda (eds). *Bringing the State Back In*. Nova York, Cambridge University Press.
- TSING, Anna. (2009), "Supply chains and the human condition". *Rethinking Marxism*, 21 (2): 148-176.

Texto recebido em 03/12/2022 e aprovado em 05/01/2023.

DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2023.205260.

ISABELA PINHO is PhD candidate in Sociology at the Federal University of São Carlos and Visiting Researcher at the Danish Institute of International Studies (DIIS). The researcher is grateful to the Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) for the financial support for research (Process n. 2020/14000-6 and 2021/14797-4). E-mail: isaviannapinho@gmail.com. JANAINA MALDONADO is PhD candidate at the programme "Democratising security in turbulent times" at the University of Hamburg and doctoral researcher at the Institute for Latin American

Studies of the German Institute for Global and Area Studies (Giga). E-mail: janamaldonado40@gmail.com.

APOENA MANO is PhD candidate in Sociology at the University of São Paulo and Visiting Scholar at the Institute of Latin American Studies at Columbia University. The researcher is grateful to the Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) for the financial support for research (Process n. 2020/00670-0 and 2021/14246-8). E-mail: apoenamano@usp.br.



Gabriel Feltran et al. (eds.). *Stolen Cars: A Journey Through São Paulo's Urban Conflict*. Londres, John Wiley & Sons, 2022.

Por Ludmila Ribeiro  
<https://orcid.org/0000-0003-4304-2254>  
Universidade Federal de Minas Gerais,  
Belo Horizonte, Brasil

### Dissecando um “novo” mercado ilegal?

Sábado, véspera do dia das eleições mais esperadas desde a redemocratização. O prazo para a entrega da resenha era domingo e não tinha escrito uma linha sequer. Voltava de uma festa com o meu marido num táxi, preocupada se iria dar conta de produzir algo no dia seguinte em meio à ansiedade da votação. Um Chevette

antigo parou ao nosso lado, mas o seu motor era claramente novo, porque “roncava”. O meu marido perguntou como isso era possível e o taxista começou a nos contar um pouco da história que também se descortina no livro *Stolen Cars*.

Segundo o nosso taxista, todos os belo-horizontinos apaixonados por carros sabem do esquema que transforma carros roubados em mercadorias “limpas” disputadas em leilões. Especialmente colecionadores ou engenheiros mecânicos, interessados em dar um novo motor ou uma nova roupagem a carros antigos, estão associados a empresas de compra de pedaços de carros. Segundo ele, essas pessoas estão de olho, sobretudo na estrutura de baixo de grandes caminhonetes, como a Hilux, para que possam erguer sobre elas um novo carro. Por isso, os leilões são disputadíssimos, demandando toda uma articulação prévia sobre quem vai comprar qual carro e como um veículo pode ser transformado em distintos novos carros – mantendo ou não a estrutura original. Eu me fingi de desentendida e perguntei ao taxista: “mas isso é legal?”

Meu interlocutor se animou, respondendo: “moça, ilegal é, mas até as autoridades estão lá participando. Chegam mais cedo, escolhem as melhores mercadorias. Se até os policiais, que deveriam investigar, dizem antes o que eles vão comprar, quem vai combater?”. E emendou: “Eu adoro ir para observar. Você deveria ir também, tem muita mulher neste negócio”. Infelizmente, tínhamos chegado ao nosso destino. Informei meu código para pagamento e desci desejando a ele uma boa votação no dia seguinte.

Essa cena anedótica com o taxista me fez refletir como os padrões encontrados por Gabriel Feltran e seus colaboradores acerca da estruturação e funcionamento do mercado de carros

roubados acontecem em distintas cidades do país, em que pese a análise de *Stolen Cars* ser centrada em São Paulo e nas conexões que essa megalópole estabelece com outras metrópoles ao redor do mundo. Com base nas notícias divulgadas pela imprensa e pelas redes sociais, fica parecendo que o crime urbano no Brasil se reduz ao tráfico de drogas e, assim, uma organização que surgiu no sistema prisional (como o Primeiro Comando da Capital) só pode ter esse como principal negócio. Estamos muito equivocados.

Se o “crime organizado” tem no mercado de drogas a sua faceta mais visível, ela não é o seu único pilar. Essa é a novidade trazida por *Stolen Cars*, obra que dissecou um tipo de crime que quase nunca é foco de pesquisas acadêmicas: os carros roubados. Trata-se de um mérito que precisa ser destacado, porque boa parte dos estudos sobre “crime organizado” centra-se no tráfico de drogas, como se esse fosse o único ilícito a articular distintos atores (públicos e privados, lícitos e ilícitos) e a gerar valores inacreditáveis. Exatamente por isso, é preciso destacar que outro mérito do livro é o fato de ele ser escrito originalmente em inglês, o que abre a possibilidade de pesquisas verdadeiramente transnacionais sobre um assunto que conecta distintos países por meio das idas e vindas de mercadorias (que variam desde carros até pequenas peças), sujeitos e moedas. Ao dialogar no idioma nativo das principais referências acionadas no texto, abre-se a possibilidade de uma troca mais equânime. Afinal, as citações dos autores podem acionar neles próprios o interesse em conhecer mais sobre o tema e em se aprofundar nessa temática que ainda não se destaca entre os objetos de análise das ciências sociais. Em resumo, trata-se verdadeiramente de uma contribuição transnacional.

Outro mérito de *Stolen Cars* é sua narrativa cativante. Por meio dos caminhos de cinco carros roubados, escolhidos para retratação dos intercâmbios entre sujeitos e instituições, é possível compreender como um mesmo veículo permite a confluência de atores distintos. Carros roubados interligam desde garotos pobres, negros e de baixa escolaridade que irão se arriscar no furto da mercadoria, perpassando por executivos de venda e gestão de seguros; por policiais responsáveis por correr atrás dos carros e dos “ladrões” e que, simultaneamente garantem a viabilidade do próprio negócio; por leilões, administrados por homens brancos, ricos e engratados que procuram maneiras nem sempre lícitas de aumentar a sua renda; por desmanches que irão extrair a parte mais rendável do veículo, deixando o restante (não menos lucrativo) para as oficinas mecânicas, entre outros atores. Trata-se, portanto, de um mercado ilegal que, aparentemente, é tão velho quanto a invenção do automóvel e do sistema de seguro a ele associado. Porém, é um mercado que conecta personagens que, à primeira vista, não têm nada em comum, mas que são unidos por meio de interações distintas que compõem um mesmo fluxo. As dinâmicas que enrolam os *stolen cars* são situadas em distintos espaços territoriais e momentos do tempo, de acordo com os regimes normativos aos quais os sujeitos se submetem num continuum que dá uma certa estrutura a esse fluxo.

Se a pesquisa inicial coordenada por Feltran é centrada em algumas conexões latino-americanas, uma chave que se abre é em que medida a migração de indivíduos leva consigo algumas dinâmicas de vida e conhecimentos (inclusive ilegais), a modo de como acontece, por exemplo, com a religião (Vásquez, 2016). Com isso, *Stolen Cars* se torna também um ponto de partida para um estudo transna-

cional de amplo alcance, capaz de interligar mecânicos que se mudam para a França em busca de melhores condições de vida, de brasileiros apaixonados por carros que vão tentar a vida nos Estados Unidos e levam consigo a expertise de desmanchar um veículo em partes tão pequenas que chega a ser impensável vê-las como parte de um carro. Com uma equipe de pesquisadores em distintos níveis de formação como a que compõe o livro, é possível afirmar que temos aqui um programa de pesquisa que pode se desdobrar por décadas em várias universidades ao redor do mundo, sem correr o risco de ser redundante ou cansativo. Para entender como isso pode ser possível, farei um breve relato do livro.

Partindo do cotidiano da cidade de São Paulo, por meio de etnografias densas, complementadas com dados quantitativos extraídos de registros oficiais, *Stolen Cars* nos obriga a mergulhar nas dinâmicas que envolvem, inicialmente, a negociação por detrás do roubo de um carro. Em seguida, são acionadas estratégias múltiplas para transformar a mercadoria roubada, que é inicialmente uma “fria” (porque é alvo de busca por instituições públicas e privadas), em um negócio “quente” (capaz de gerar um grande lucro porque a mercadoria foi esquecida por um tempo no leito do Rio Tietê). Afinal, roubar um carro é um crime previsto no Código Penal, cabendo o acionamento da polícia para a recuperação do bem e para apontamento do responsável pelo ilícito, que deveria ser processado e punido por sua ação pelo sistema de justiça criminal, que envolve o Ministério Público, Defensoria Pública e o Judiciário (instituições pouco mencionadas neste livro). Todavia, são poucas as situações em que o procedimento criminal por roubo de carro é iniciado, sendo dois os principais destinos dos ladrões: (i) receber um

pequeno valor pela mercadoria, quase irrisório perto do que os atravessadores da rede lucram com o desmanche e, depois, com os leilões para venda dos restos; (ii) morrer na abordagem policial que busca recuperar o carro, especialmente, quando se trata de um veículo de luxo. Começemos pelo primeiro destino.

Caso o carro não seja recuperado e a vítima tenha seguro, ela pode acionar a empresa que vendeu a apólice para a recuperação do valor do veículo. A seguradora pagará o prêmio do seguro à vítima, mas continuará a busca do carro, o que a permitirá lucrar talvez até mais do que o valor pago ao segurado. Como num thriller de aventura, somos guiados por um passeio nas redes de compra e venda de automóveis, nos contratos de seguro que, provavelmente, julgávamos como um “negócio acima de qualquer suspeita” e nos leilões de carros, que transformam partes de mercadorias ilícitas em lícitas, satisfazendo consumidores ávidos por barganhas lucrativas. Exatamente por isso, Gabriel Feltran e seus colaboradores nos lembram que “as regulamentações criadas sob forte influência das seguradoras e seus executivos criam barreiras à entrada de novos concorrentes (associações, instituições religiosas, milícias ou quadrilhas de traficantes) e criminalizam os operadores tradicionais do mercado informal (como os proprietários de lojas tradicionalmente ilegais)” (p. 131). São negócios manejados por uma elite de homens brancos, com muita influência política, religiosa e, por que não dizer, criminal, o que faz com que o lucro de um carro roubado seja exponencial.

A abordagem proposta por Feltran e colaboradores, em termos analíticos, guarda alguma semelhança com o argumento desenvolvido por Marcelo Bergman em *More Money, More Crime*. Trata-se de uma obra que também procura compreender como o lícito e

o ilícito se entrelaçam produzindo dinâmicas que terminam por desaguar em mais violência e homicídios na América Latina. Para Bergman (2018), os atores ilegais que tinham uma posição mais subordinada (do ponto de vista econômico) até a ditadura militar passam a trabalhar sucessivamente para a debilitação dos atores e agências responsáveis pela aplicação da lei (policiais, promotores, defensores e juízes) como forma de aumentar a sua lucratividade. A proposta de Bergman traz mais luzes sobre como a ineficiência das agências que compõem o sistema de justiça criminal é condição necessária para que todas as classes (pobres e ricos) possam usufruir de bens roubados. Lamentei que Feltran *et al* (2022) não tenham conhecido o livro de Bergman antes da publicação desta resenha, pois sua apropriação os ajudaria a pensar como o sistema de justiça criminal como um todo (e não apenas a polícia) colabora com a sustentação da rede de carros roubados.

No entanto, essa visão nublada do sistema de justiça criminal é compensada em *Stolen Cars* pela proposição de uma nova teoria sobre os regimes normativos, problematizando a percepção mais corrente na sociologia sobre a existência de uma fronteira borrada entre o legal e o ilegal pela emergência de vasos comunicantes (Godói, 2015). Feltran e seus colaboradores argumentam que nessa rede tão diversa não há qualquer delimitação fixa acerca de certo/errado, justo/injusto, porque o que guia a ação dos sujeitos é a “coexistência de ordens plurais, ou regimes normativos” (p. 11), centrados nos códigos e valores compartilhados por quem interage naquele momento, que nem sempre são orientados pelos códigos legais preponderantes. Em diversas situações, a lei posta pelo Estado cede espaço para outras estruturas a condicionar a agência individual naquele momento. Essas podem ser as que

emergem do “crime organizado” (que irá regular os possíveis usos da violência armada) e da religião, com destaque para as ações de igrejas católicas, ainda que as vertentes neopentecostais ganhem cada vez mais espaço (Beraldo, 2022). É a interação entre essas estruturas que irá trazer novas molduras, a depender do contexto, sobre o que pode e não pode resultar de ações individuais, sob pena de retirada da vida pela polícia ou pelo “crime organizado”.

Os regimes normativos são, portanto, “uma regulação realizada com intensidades e ritmos diversos e por diferentes atores – agentes do Estado atuando juridicamente, agentes do Estado negociando mercados de proteção, bem como os agentes criminosos, religiosos e os empresários liberais e morais de cada sociedade” (Feltran *et al*, 2022, p. 222). Por isso, as posições de poder nunca são fixas ou determinadas à priori, mas altamente plásticas, a depender do contexto e de como ele se desnuda diante de um objeto concreto, como é o carro roubado. Esse, à medida que se desfaz em uma miríade de pedaços, pode empoderar atores considerados irrelevantes, da mesma maneira que é capaz de legitimar formas de governo outrora consideradas ultrapassadas (Feltran *et al*, 2022, p. 227). O destino de morte do “ladrão” pelas mãos da polícia talvez nos ajude a pensar essa questão.

A polícia brasileira está entre as que mais matam em todo o mundo, sendo São Paulo um dos palcos principais desse conflito (Ryngelblum e Peres, 2021). Diversos casos de letalidade acontecem na “busca” de carros roubados, o que implica na produção de óbitos em áreas ricas, onde os veículos de luxo (mais caros) encontram-se amplamente disponíveis. É claro que a maneira como a polícia mata em áreas de periferia é muito distinta daquela que tem lugar nas áreas mais

abastadas da megalópole, onde o policial será chamado a prestar contas e a se submeter a algum processo de responsabilização. Então, ao matar alguém na busca por um veículo, o policial está protegendo a mercadoria mais do que a vida, o que termina por ser legitimado por várias das autoridades e dos “cidadãos de bem” que, numa situação semelhante, querem que o seu patrimônio seja mais importante que a longevidade do “ladrão de carro”. Contudo, essa “distribuição desigual da força letal no tempo e no espaço é fundamental para a percepção de muitos moradores de favelas de que os governos nunca os protegerão” (Feltran *et al*, 2022, p. 84). Afinal, a vida dos pobres vale menos do que um automóvel de luxo. Ou seja, até a violência policial contará com “práticas e entendimentos normativos variáveis” (p. 71), dependendo de qual é a mercadoria que se busca (se carro de luxo ou popular), qual é a cor da pele do condutor e em que território se dá essa perseguição.

É nesse ínterim que emerge a legitimidade do crime organizado, que se alimenta da “desigualdade histórica na implementação da violência do Estado” (Feltran *et al*, 2022, p. 84). Ao perceber-se como subcidadão numa perseguição em que o policial o alveja para matar na ânsia de recuperar o automóvel e ser simbolicamente congratulado por sua bravura, o ladrão se torna completamente descrente da capacidade do Estado em garantir qualquer tipo de lei universal. Afinal, até a vida tem valor variável a depender do que o policial pode ganhar direta ou indiretamente com a sua eliminação. A violência da polícia seria, portanto, uma condição necessária (e talvez suficiente) para “o surgimento de distintas fontes de autoridade que coexistem com o Estado e são geralmente fiscalizadas por organizações criminosas – em São Paulo nas últimas décadas

pelo PCC” (Feltran *et al*, 2022, p. 84). É nesse ponto que começam as minhas divergências com a narrativa apresentada em *Stolen Cars*.

A minha visão sobre o Estado Latino-Americano está longe de ser a apresentada por Charles Tilly, posto que fomos uma colônia de impérios europeus. A formação do nosso Estado não se deu por meio de conflitos abertos, mas por dinâmicas mais escusas, orientadas para a satisfação do interesse das metrópoles. Como sublinham Carrington, Hogg e Sozzo (2016), a sociedade latino-americana em geral, e o Brasil em especial, carrega marcas pesadas desse sistema colonial, que envolveu a escravidão, a servidão, a expropriação indígena e a satisfação do norte por mercadorias lícitas e ilícitas. É imprescindível lembrar como as colônias foram tematizadas como lugar de desordem, demandando o transporte de institutos jurídicos e legais que emolduravam a ação de burocracias trazidas do império, voltadas para a contenção e exploração máxima dos nativos/escravos, e controle social dos “criminosos” que vinham cumprir suas penas na “selvageria” colonial. Nesse processo, os órgãos imperiais vão forjar a criação de uma elite local que estará cada vez mais interessada em riqueza, exploração e controle social para seus objetivos (e não para os coloniais propriamente ditos). Manter a ordem se torna uma frase de sentido variável a depender de quem a enuncia: pode ser tanto eliminar os que questionam privilégios até mesmo garantir que os negócios escusos cresçam numa relação comensal com o estado precário que se começa a formar. Por isso, temos que o conluio da polícia com as dinâmicas criminais é a regra desde o período colonial, razão pela qual as teorias sobre crime organizado na América Latina precisam partir desse ponto e não de uma leitura europeia sobre o processo de construção do Estado (Pereda, 2022).

Talvez, o que tenha mudado é que agora o Norte está já incluído no Sul, por meio das elites herdeiras dos imigrantes, que vieram para constituir os Estados Coloniais. São eles os responsáveis por regular os mercados de seguro e leilões, por forjar regimes normativos que podem deixá-los à margem do sistema de justiça criminal. Afinal, essas instituições servem para administrar os filhos dos escravos que residem nas áreas periféricas, os casos de “selvageria” e as mercadorias ilícitas que não geram muita riqueza. Por isso, a incorporação de uma literatura mais decolonial sobre os processos de construção do Estado, como a desenvolvida por Aníbal Quijano, talvez ajude os autores a repensar o desenvolvimento dos regimes normativos. Concordo que eles são resultado da interação entre Estado, Crime Organizado e Religião, mas estão longe de ser uma novidade de tempos modernos em áreas de periferia, devendo ser percebidos como uma constante desde os tempos de colonização. Parece-me que a mudança operada tanto nas áreas mais nobres como nas mais periféricas é a fluidez das regulações acerca de quem, quando e como podem perder a vida, o que introduz mais imprevisibilidade, uma novidade talvez inexistente no passado colonial.

A minha segunda discordância com *Stolen Cars* diz respeito ao lugar das mulheres. Na introdução, Gabriel Feltran e colaboradores destacam que uma característica fundamental da rede por eles descrita é o papel do gênero, já que “os mercados de automóveis no Brasil e na América Latina são majoritariamente masculinos, sexistas e heteronormativos” (p. 41). Não há como negligenciar o papel do patriarcado na criação de estruturas de controle social que colocam as mulheres em mais espaços domésticos do que públicos, forjando uma estrutura de relações sociais hierárquicas difícil de ser

suplantada (Chesney-Lind, 2006). Se concordo com o argumento dos autores, discordo da impossibilidade de uma análise dos papéis do gênero que, na visão de Lúcia Lamounier Sena, vão ajudar a fomentar uma funcionalidade moral que, inclusive, irá determinar a função que o sujeito poderá operar num mercado ilícito.

Penglase (2010) ao analisar as relações que se impõe no comércio de drogas no Rio de Janeiro sublinha que “não só é importante identificar o componente generificado da auto-ridade do narcotraficante, mas também devem ser analisados os processos que tornaram eficaz esse uso performativo do gênero” (p. 318). Podemos juntar essa noção com a funcionalidade moral de Sena (2017) para dizer que os operadores visíveis do mercado de carros roubados são sem dúvida homens que precisam performar um certo tipo de masculinidade. Carro é historicamente um produto associado à masculinidade, que tanto a reforça como em algumas situações a enuncia. Os homens usam do veículo para se mostrar como “machos”, ou seja, homens que sabem impor a sua vontade ao transacionar no mercado de bens, o que pode envolver roubar um carro, negociar o pagamento de uma apólice, comprar uma mercadoria em leilão, negociar com a polícia uma incursão e, até mesmo, desmanchar um carro. Caso esses homens não sejam adequadamente remunerados, eles deverão acionar um dos elementos mais primários (ou precários) da masculinidade, qual seja, a força para acionar ou executar diretamente um castigo àquele que desrespeitou o acordo.

É possível argumentar que *Stolen Cars* nos apresenta uma trama complexa de como distintas masculinidades se intercambiam e possuem gradações variadas a depender do porte físico, da classe social e da cor da pele de quem a representa. É, portanto, uma análise



que complementa a problematização de Sena (2017) sobre como “a diferença na atuação de um agente é dada pela sua funcionalidade moral, em que o gênero é constituído como identificador social estratégico para a operacionalidade de uma rede” (p. 394). Nesse ponto, ao contrário dos homens, que trazem a expectativa de força (e, portanto, de morte caso o comércio não seja lucrativo como eles esperam), as mulheres trazem expectativas de confiança na sua essência feminina, qual seja, a de “cuidado com o outro, apreço pela vida, aversão natural à violência; por ser a geradora da vida, o instinto materno, ser companheira” (p. 407). Todos esses papéis são longamente representados ao longo do livro de Feltran *et al* (2022), quando os autores descrevem as oficinas mecânicas como negócios de família de pessoas que residem em áreas de periferia, no qual as mulheres ajudam com as tarefas burocráticas. São também as mulheres que administram as obras sociais das igrejas, ou os cuidados das mães na proteção de seus filhos negros.

Todavia, para Sena (2017), o papel das mulheres nesses regimes normativos não se restringe aos lados da Igreja e do Estado, transbordando para as dinâmicas criminais. É o pressuposto de que as mulheres “naturalmente” não estão relacionadas ao crime que sedimenta os “lugares femininos no crime”. Por isso, a questão que fica em aberto após a leitura de *Stolen Cars* é sobre o lugar da mulher nas redes de carro roubado, nos mercados de desmanche e revenda de peças, nas ações das seguradoras para pagamento da apólice ou para recuperação dos veículos e, até mesmo, nos leilões que lavam as ilegalidades por detrás daqueles restos roubados. Se elas não estão na linha de frente, porque essa função demanda performances de masculinidade que dependem do sexo (ou do ser macho), é bem provável que elas sejam as

responsáveis pela burocracia, pela contabilidade e, sobretudo, pelas relações com os órgãos públicos que se dão na base de documentos que precisam ser entregues em pessoa. Afinal, é essa funcionalidade do sexo que se representa no gênero feminino que irá despertar a confiança de que não se trata de nada ilegal. Espero que numa próxima versão do livro, haja vista a sua enorme repercussão poucos meses após seu lançamento, essa lacuna possa ser preenchida. Afinal, como diria o meu taxista, as mulheres estão sempre lá nos leilões e, por isso, precisam vir com mais destaque para o livro que tenho o prazer de resenhar.

### Referências Bibliográficas

- BERALDO, Ana. (2022), “The Social Dynamics of Violence and Respect: State, Crime and Church in a Brazilian Favela”. *Journal of Latin American Studies*, p. 1-23.
- BERGMAN, Marcelo. (2018), *More money, more crime: Prosperity and rising crime in Latin America*. Oxford University Press.
- CARRINGTON, Kerry; HOGG, Russell & SOZZO, Máximo. (2016), “Southern criminology”. *The British Journal of Criminology*, 56(1): 1-20.
- CHESNEY-LIND, Meda. (2006), “Patriarchy, crime, and justice: Feminist criminology in an era of backlash”. *Feminist criminology*, 1(1): 6-26.
- FELTRAN, Gabriel. (2018), *Irmãos: uma história do PCC*. São Paulo, Editora Companhia das Letras.
- GODOI, Rafael. (2015), “Vasos comunicantes, fluxos penitenciários: entre dentro e fora das prisões de São Paulo”. *Vivência: Revista de Antropologia*, 1(46).
- PENGLASE, Ben. (2010), “The owner of the hill: Masculinity and drug-trafficking in Rio de Janeiro, Brazil”. *The Journal of Latin American and Caribbean Anthropology*, 15(2): 317-337.
- PEREDA, Valentin. (2022), “Why Global North criminology fails to explain organized crime

in Mexico”. *Theoretical Criminology*, 26(4): 620-640.

QUIJANO, Aníbal. (2009), “Des/colonialidad del poder: el horizonte alternativo”. *Estudios Latinoamericanos*, 25: 27-30.

RYNGELBLUM, Marcelo & PERES, Maria Fernanda Tourinho. (2021), “Social segregation and lethal police violence in the city of São Paulo, Brazil (2014-2015)”. *Ciência & Saúde Coletiva*, 26: 4275-4286.

SENA, Lúcia Lamounier. (2017), “Funcionalidade moral: gênero e diferença no tráfico ilegal de drogas”. *Contemporânea-Revista de Sociologia da UFSCar*, 7(2): 393-393.

VÁSQUEZ, Manuel A. (2016), “Religion, globalization, and migration”. In: Woodhead, L. et al (Eds.). *Religions in the Modern World*. Routledge, p. 447-468.

Texto recebido em 31/10/2022 e aprovado em 23/11/2022.

DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2023.203938.

LUDMILA RIBEIRO é professora associada no Departamento de Sociologia e pesquisadora no Centro de Estudos de Criminalidade e Segurança Pública (Crisp), ambos na Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Possui doutorado em Sociologia pelo Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro (IUPERJ), mestrado e graduação em Administração Pública pela Fundação João Pinheiro e graduação em Direito pela Universidade Federal de Minas Gerais. Foi pesquisadora visitante na University of Florida, na University of Groningen e na Texas State University. E-mail: lmlr@ufmg.br



Maria Carmen Villarino Pardo *et al.* *Promoción cultural y traducción: ferias internacionales del libro e invitados de honor*. Berna, Peter Lang, 2021. 290 p.

Por Marcello Giovanni Pocai Stella  
<https://orcid.org/0000-0003-2420-0392>  
Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

### **O retorno do recalcado: Estado e universo literário**

Embora seja uma especialidade recente (Sapiro, 2014), a sociologia da literatura, principalmente a de matriz bourdieusiana, tende a concordar com um pressuposto implícito de que, ao longo do século XX, o capital econômico, ou o polo de grande produção (comercial), definido nos escritos de Bourdieu (1996, 1999) principalmente pela sua adesão às lógicas de

ganhos de curto prazo, fidelidade aos índices de venda e à maximização dos lucros, estaria se sobrepondo às lógicas internas da produção literária e submetendo-a a critérios alheios ao primado da estética.

Esse processo em um primeiro momento, porém, teria na verdade sido benéfico para os escritores, pois quando surgiu e se fortaleceu o componente mercantil do mundo editorial, os autores puderam se ver livres de relações de dependência estreitas com mecenas, autoridades do Estado e/ou religiosas e editores (Sapiro, 2019). Assim, em um primeiro momento, o mercado editorial fortalecido e a possibilidade de viver da própria pena, graças ao consumo por um público leitor ampliado, representam um ganho de autonomia da atividade literária em relação a antigos fatores de dependência, notadamente, a política e a religião. Todavia, não demoraria para que, de provedor de autonomia, o mercado editorial se tornasse um elemento de heteronomia e constrição (Bourdieu, 1999; Thompson, 2013).

Durante algum tempo a produção em sociologia da literatura, notadamente aquela preocupada em buscar os sentidos de uma obra não só em seus elementos internos e intrínsecos, mas levando em consideração, os mediadores que imprimem os livros, preparam, criticam e os fazem circular, bem como as diversas instituições que participam desse processo seja na produção, circulação, tradução, recepção e consagração etc., levou a afirmação do domínio das lógicas econômicas como um dado inquestionável ou irrefletido, característico da contemporaneidade.

Ocorre que recentemente, estudos coletivos e individuais de pesquisadores especializados na subárea e de outras disciplinas têm chamado a atenção para os diversos matizes que o domínio econômico comporta e trazendo de volta para a

cena um agente central, que talvez nunca tenha deixado o palco, o Estado e o campo político.

A coletânea de textos organizada pelas professoras Maria Carmen Villarino Pardo (Universidade de Santiago de Compostela), Iolanda Galanes Santos e Ana Luna Alonso (ambas da Universidade de Vigo), *Promoción cultural y traducción: Ferias Internacionales del libro e invitados de honor*, apesar de não formular isso diretamente, na prática traz de volta à cena todo um ecossistema de agências, funcionários e órgãos estatais, que junto com agentes de mercado têm feito de feiras e festivais literários internacionais, espaços privilegiados para circulação, recepção, tradução e consagração de autores e livros.

Antes de abordar a obra em si, alguns elementos paraliterários destacam essa característica presente nos 14 capítulos que compõem o livro. Na contracapa, podemos notar os símbolos impressos do Ministério da Ciência e Inovação Espanhol que patrocina o livro e também do Fundo Europeu de Desenvolvimento regional, ambas instituições que apoiam o projeto coletivo intitulado “Nuevas estrategias de promoción cultural. Las ferias Internacionales del libro y la condición de invitado de honor”, ou, Culturfil.

Outro ponto que chama atenção na mesma direção, é o livro fazer parte de uma coleção da editora Peter Lang, intitulada “Relações literárias no âmbito hispânico: tradução, literatura e cultura”, que com o volume analisado aqui, soma 16 títulos publicados, entre eles volumes que tematizam: tradução e autotradução nas literaturas ibéricas, interações entre as literaturas ibéricas, relações das literaturas ibéricas com as literaturas estrangeiras etc. Essa abundância de trabalhos e interesse do Ministério de Inovação e Ciência Espanhol não são estranhos, se atentarmos ao fato de que, desde os anos 1990,

o Estado espanhol decidiu reformular toda a sua estrutura burocrática na área cultural, criando entre outras instituições, o Instituto Cervantes que tem como missão promover a língua espanhola fora da Espanha, através do fomento a cursos, exposições e manifestações culturais vinculadas ao idioma, bem como, oferecer o ensino do espanhol como língua estrangeira etc. (Cassiano, 2013)

Por isso não é de se espantar que o mesmo país promova estudos críticos, mas também com um viés prático, para medir, afinal, que relevância tem participar de diversas feiras literárias pelo mundo como país de destaque? Vale mesmo a pena para o Estado nacional, subsidiar autores, editores, agentes, tradutores, *scouts* e burocratas para participar nesses eventos? Após uma participação como protagonista em uma Feira, de fato, autores e editores nacionais passam a ser mais traduzidos, divulgados e reconhecidos em outros territórios e línguas?

Apesar das questões colocadas pelo livro não estarem formuladas dessa maneira, são perguntas que do ponto de vista de uma razão burocrática estatal fazem todo sentido. Embora não se trate apenas de uma avaliação de custos e benefícios e envolva também uma reflexão sobre diplomacia cultural e inserção estratégica de um país e uma língua no mundo, não há como escapar e olhar para o fato de que garantir a participação de uma nação em uma feira, mesmo que não seja convidada de honra e protagonista, envolve um grande investimento por parte do Estado, como pudemos exemplificar através do caso brasileiro (Stella, 2020).

Aqui reside, provavelmente, o maior ponto de tensão não abordado no livro, a saber, a própria obra é resultado de um interesse direto do Estado, ou da política, sobre um tipo de evento até então considerado puramente ou ao menos

privilegiadamente econômico. Acontece que quando vão realizar seus trabalhos de campo e etnografia nas feiras literárias, de México (Guadalajara), Espanha (Liber), Alemanha (Frankfurt), Itália (Bolonha), os pesquisadores não se cansam de ver stands patrocinados por governos e ministérios, agências e órgãos estatais de apoio à tradução etc.

É verdade que olhando a obra como um todo, podemos identificar diversas virtudes ligadas aos conteúdos e pesquisas empíricas realizadas por seus autores. Nesse sentido, temos artigos que tematizam novos métodos de investigação para entender melhor as feiras (prosopografia, etnografia etc.), além de reflexões importantes sobre os efeitos de participação de uma nação em um dado evento literário como convidada de honra e como isso impactou ou não a trajetória de determinados autores e livros promovidos no evento. Há ainda discussões relevantes sobre a sociogênese de algumas feiras como a de Bolonha e a estratégia de idiomas minoritários para se destacarem em grandes eventos como a Feira do Livro de Frankfurt.

Todavia, gostaríamos de destacar o capítulo de Gustavo Sorá sobre o diretor da Feira de Frankfurt Peter Weidhaas, intitulado “Peter Weidhaas y América Latina”. Nascido em Berlim, em 1942, Weidhaas era filho de um pai engenheiro, que havia sido membro do Partido Nacional Socialista, e sua mãe, dona de casa, não tinha uma ligação estreita com o filho. A perda de uma irmã com câncer e a vergonha do pai nazista geraram nele uma tendência a querer se afastar de sua cultura, procurando outras referências para se apoiar, e um dos primeiros lugares de encontro com outras mentalidades se deu através da literatura e depois pelas viagens que empreendeu, especialmente uma pela América Latina que o marcou, nos anos 1960.

Weidhaas foi a Frankfurt nos anos 1960 e conseguiu um trabalho vinculado à promoção da cultura alemã no exterior, sendo uma de suas primeiras missões em 1968, ano em que foi à Argentina promover exposições, livros e autores alemães naquele país e em todo Cone Sul. Dessa viagem o jovem alemão voltaria não apenas apaixonado pela cultura latino-americana, como casado com uma argentina e também muito alinhado à pauta anti-imperialista, temática em voga nos setores de oposição latino-americanos (Sorá, 2021). Ao retornar à Alemanha nos 1970, quando assume a direção da Feira de Frankfurt, Weidhaas vai aos poucos trazendo elementos que dão a Frankfurt um caráter mais politizado, como a escolha de países e regiões convidados de honra de partes mais desfavorecidas e dominadas do globo, como América Latina e África. Paralelamente, criou uma Sociedade para a promoção das literaturas de Ásia, África e América Latina que, entre outras atividades, garantia algumas bolsas para que editores dessas regiões pudessem ir à feira, o que depois se tornou um programa oficial do evento, chamado *Invitation Programme*. O Programa estimulou e tornou um item obrigatório para a participação de um país como convidado de honra na Feira, a criação de iniciativas de apoio e promoção à tradução estatal (Santos, 2022).

O capítulo de Sorá é, a nosso ver, especialmente eloquente para o argumento que estamos tecendo, pois mostra a centralidade da política, na figura de seu diretor, mesmo em uma Feira considerada como uma das mais marcadamente econômicas do mundo. Seguindo o antropólogo:

Si algo parece haber cumplido el neoliberalismo, es la desaparición de políticos inter-

nacionalistas de la edición. Pero sus miradas, proyectos y anhelos dejaron huella em los temas focales, em las naciones invitadas de honor, em el fomento de políticas de traducción, em la ineludible presencia del Estado, no como editor, sino como vector de control de los desequilibrios capitalistas del mercado del libro (Sorá, 2021, p. 56).

Talvez a aposta não explicitada da coletânea de Pardo, Santos e Alonso, seja essa mesma de Weidhaas, interpretado por Sorá, a de acreditar no Estado como um vetor de controle de desequilíbrios do sistema capitalista na edição (e talvez em outros domínios). Seria esse realmente o papel cumprido pelos Estados nacionais nos últimos tempos? Sapiro (2019) parece ir na mesma direção ao sugerir que as políticas estatais de apoios e subsídios à tradução, aos escritores e aos editores têm procurado contrabalançar o domínio das lógicas econômicas e salvar gêneros literários pouco lucrativos, como teatro e poesia. Pesquisas recentes, como a de Santos (2022), mostram que a relação dos Estados e governos com suas políticas de apoio à tradução, podem ser mais complexas e intrincadas, revelando outras faces menos antimercado. Outras coletâneas são bem-vindas para explorar essa senda.

### Referências Bibliográficas

- BOURDIEU, Pierre. (1996), *As Regras da Arte: gênese e estrutura do campo literário*. São Paulo, Companhia das Letras.
- BOURDIEU, Pierre. (1999), “Une révolution conservatrice dans l’édition”. *Actes de La Recherche En Sciences Sociales*. Paris, 1(126): 3-28. <https://doi.org/10.3406/arss.1999.3278>.
- CASSIANO, Cristina C. de F. (2013), *O Mercado do Livro Didático no Brasil do século XXI: a entrada do capital espanhol na educação nacional*. São Paulo, Editora Unesp.
- SANTOS, Júlio César Bernardes. (2022), *Estado e Tradução: Uma Análise Sociológica do Programa de Tradução da Fundação Biblioteca Nacional*. São Paulo, 207 p. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.
- SAPIRO, Gisèle. (2014), *La Sociologie de la Littérature*. Paris, La Découverte.
- SAPIRO, Gisèle. (2019). “A noção de campo de uma perspectiva transnacional: a teoria da diferenciação social sob o prisma da história global”. *Plural*, 26(1): 233-265. <https://doi.org/10.11606/issn.2176-8099.pcs.2019.159917>
- SORÁ, Gustavo. (2021), “Peter Weidhaas y América Latina”. In: PARDO, Maria Carmen Villarino et al. *Promoción cultural y traducción: Ferias Internacionales del libro e invitados de honor*. Berna, Peter Lang.
- STELLA, Marcello Giovanni Poci. (2020), “A Literatura Brasileira foi a Frankfurt: o Brasil como Homenageado da Frankfurter Buchmesse (1994 e 2013)”. *Revista Mediações (UEL)*, 25: 161-187.
- THOMPSON, Jonh B. (2013), *Mercadores de cultura: o mercado editorial no século XXI*. São Paulo, Editora Unesp.

Texto recebido em 30/07/2022 e aprovado em 05/01/2023.

DOI:10.11606/0103-2070.ts.2023.200570.

MARCELLO GIOVANNI POCAL STELLA é doutorando em sociologia pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade de São Paulo (PPGS-USP). Bacharel e licenciado em Ciências Sociais pela USP, Mestre em Sociologia pela USP. E-mail: Marcello.stella1@gmail.com.

