

Motores, combustíveis e histórias nacionais: um livro sobre economias da escassez na Tanzânia¹

Guillermo Stefano Rosa Gómez²

Universidade Federal de Pelotas

Pelotas, Rio Grande do Sul

guillermorosagomez@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0003-2902-9993>.

Recebido em: 29 de setembro de 2024

Aceito em: 14 de novembro de 2024

¹ Agradeço o professor Samuel Weeks, por fazer chegar em minhas mãos esse livro e pelo incentivo para escrever esse texto. Uma versão reduzida desta resenha foi publicada em inglês, na revista *Exertions* e autorizada pelo editor para ser publicada em português.

² Doutor em Antropologia Social (PPGAS/UFRGS). Pesquisador de Pós-Doutorado no Centro de Estudios e Investigaciones Laborales (CEIL/CONICET – Argentina).

Resumo

O livro *African Motors: Technology, gender, and the history of development*, publicado pela *Duke University* e escrito por Joshua Grace abre caminhos para pensar o estudo histórico da cultura a partir das infraestruturas. Abrange o período de 1860 até 2015, na Tanzânia. Combustíveis, automóveis e projetos nacionais são categorias articuladas na obra. Se dá destaque para histórias orais: homens e mulheres, abordam suas experiências enquanto motoristas, mecânicos, passageiros e residentes do mundo urbano e rural. O autor contou com estudo cauteloso de diferentes fontes de documentos, reportagens, fotografias de acervos públicos e privados e entrevistas com figuras políticas preeminentes. Além disso, ele próprio se empregou em uma oficina mecânica durante a pesquisa, na cidade de Dar es Salaam. *African Motors* permite relacionar as infraestruturas, as tecnologias e os imaginários nacionais, bem como refletir sobre as fontes de energia no mundo contemporâneo.

Palavras-chave: História. Antropologia; Infraestruturas; Petróleo; Tecnologia.

Abstract

The book *African Motors: Technology, gender, and the history of development*, published by Duke University and written by Joshua Grace, opens up ways to think about the historical study of culture from the perspective of infrastructure. Covers the period from 1860 to 2015 in Tanzania. Oil, automobiles and national projects are categories articulated in this book. Oral stories are highlighted: men and women talk about their experiences as drivers, mechanics, passengers and urban and rural residents. The author relies on a careful study of different sources of documents, reports, photographs from public and private collections and interviews with prominent political figures and he himself worked in a garage in Dar es Salaam so as to better understand car maintenance. *African Motors* allows us to relate infrastructures, technologies and national imaginaries, as well as reflecting on energy sources in the contemporary world.

Key-words: History; Anthropology; Infrastructures; Oil; Technology.

É comum a referência ao conceito de *car culture* (Miller, 2001) para definir a maneira como os automóveis são incorporados simbolicamente pelas pessoas de maneiras distintas, que variam conforme o contexto histórico, político e econômico. Quando pensamos no grau de importância do carro – e mais amplamente das automobilidades (Urry, 2006) – em nossas sociedades, geralmente vem-nos à mente países como Estados Unidos, onde o automóvel é parte indissociável da vida cotidiana. Esse fato reflete em números: nos EUA mais de 90% da população possui um veículo. Imagino que quem me lê também compartilhe da ideia de que associar o automóvel a um país como a Tanzânia é algo, a princípio, inusitado. No país africano apenas 6% das famílias urbanas tem um acesso regular aos seus próprios veículos (Grace, 2021 : 293) e 60 % usa o transporte público (2021:277). Mas, é justamente sobre esse tema – a relação da cultura com os motores – que Joshua Grace decidiu contar uma história sobre o desenvolvimento da Tanzânia. O autor tem como ponto de partida repensar as políticas da tecnologia e do desenvolvimento que envolvem as automobilidades em um país em que estas ocupam um lugar de contradição, em especial nos discursos políticos de construção nacional. Com isso, também, combate um discurso que os automóveis seriam antitéticos as nações e a culturas africanas.

O livro *African Motors*, apresenta uma abordagem de longa duração que compreende o período de 1860 até 2015 na Tanzânia a partir das interfaces do país com os carros e as grandes economias dos motores: combustível, transporte público, meio ambiente, o gênero e o trabalho. Os motores são uma categoria chave e uma ótica privilegiada para entender as relações entre carros e sociedade no contexto de uma nação em formação. Na definição dessa perspectiva, existe uma influência relevante da antropologia da burocracia e da infraestrutura (James Scott, 1998; Brian Larkin, 2013 e Anita Von Schnitzler, 2016). Nesse conjunto de referências, assim como em tantas outras mencionadas na riqueza do livro de Grace, as infraestruturas são formas pelas quais o Estado se materializa e é percebido e narrado nas práticas cotidianas.

A obra se organiza em cinco capítulos, além das densas introdução e conclusão. A uso metodológico da história oral – em diferentes perspectivas teóricas – ocupa um protagonismo que evidencia a intenção de falar sobre história do dia a dia de pessoas comuns. As fontes de pesquisa incluem onze arquivos diferentes no Reino Unido e na Tanzânia, manuais de oficina, relatórios do Departamento de Trânsito do país africano e

jornais como *The Daily News* (Reino Unido), *The Standard* e *The Nationalist* (dois jornais estaduais na Tanzânia). O pesquisador contou com a colaboração de assistentes de pesquisa que coletavam histórias de caminhoneiros, por exemplo, (2021: 252) e ele próprio se empregou em uma oficina mecânica, para a compreensão dos processos de manutenção, reparo e compra, que descreve minuciosamente. O inglês, língua em que o livro é escrito, muitas vezes não é suficiente para enfatizar o emaranhamento cultural da população da Tanzânia com veículos automotivos e por isso o autor introduz quem lê a um conjunto de palavras em *Kiswahili*, contextualizando um conjunto de significados para noções como as de desenvolvimento, movimento, tecnologia, independência e trabalho.

Um dos eixos fundamentais da discussão do livro é a presença de mobilidades baseadas em motores nos grandes discursos nacionais e em suas contradições, seja no período colonial, seja no de independência, após 1961. O projeto colonial é o que “apresenta” o carro ao mundo de *Tanganyika* e, ao mesmo tempo, elabora discursivamente essa tecnologia europeia como algo avesso ao continente africano. O capítulo 1, *Walking to the Car* é dedicado a evidenciar como o automóvel surge como “*tool of empire*”³ (2021:35), símbolo da narrativa de modernização do governo colonial e de suas políticas de controle e transformação do território. A “*maintenance of impermanence*”⁴ (2021:36) é um conceito chave para a compreensão da maneira como o governo colonial pensava as infraestruturas que viabilizaria a mobilidade necessária em seu empreendimento. A “impermanência” representa a opção por um tipo de infraestrutura de baixa durabilidade e construída com recursos mínimos, o que ocasionou em um país pós independência com pouca estrutura para a industrialização e circulação logística de mercadorias. O governo colonial investiu em estradas que estavam, a todo momento, se fazendo e refazendo e dependiam da mão de obra africana para sua manutenção. Com isso, temos o encontro simbólico das imagens que retratavam a África como ambiente inóspito, caracterizado pela dificuldade na mobilidade (do ponto de vista colonial) e a evidente ironia dos carros, símbolos da tecnologia da metrópole, atolados ou afogados na água e na lama, tendo que ser “resgatados” pelos moradores locais. A grande

³ Ferramenta do império.

⁴ Manutenção da impermanência.

contradição: em muitos casos o caminhar, recorrência cultural dos deslocamentos tanzanianos, era mais rápido do que o usar um veículo.

Nessa primeira descrição, já surge uma palavra que é linha mestra que atravessa o livro: vernacular. O termo vernacular é, em si, uma reflexão sobre o trajeto cultural e histórico das maneiras como as pessoas fazem ou entendem as coisas. O autor constantemente destaca as maneiras “vernaculares” com as quais os habitantes se relacionaram com os motores africanos. Grace busca pensar as táticas de organização e resistência às condições de escassez ou precariedade, para além das alternativas manifestadas pelo poder do Estado, seja ele colonial, socialista ou neoliberal. É como se a cultura vernacular fosse dotada de uma certa “teimosa” frente as narrativas homogeneizantes, fazendo com que os tanzanianos se apropriem do carro, das mobilidades e se constituam sujeitos, frente a economias da escassez (*scarcity economies*). O vernacular, nesse caso, é uma fratura, uma porosidade microscópica em as macros narrativas de poder e controle governamental.

Tornar o carro “conhecido” significava, para os tanzanianos, não apenas se apropriar de uma forma de mobilidade, mas de produzir uma tecnologia própria, amalgamada em sua constituição como sujeitos e habitantes um país. Frente a um sistema oficial e governamental de treinamento para motoristas e mecânicos, Grace chama atenção para a importância do *Utingo* “the vernacular institution of driver training”⁵ (2021: 240). Esse tipo de oficina poderia estar localizada embaixo de uma árvore, ou no pátio de uma casa e nelas acontecia a transmissão geracional de informações a respeito de veículos. Percebemos uma história do automóvel contada a partir das “shop-floor pedagogies”⁶ (2021:98), das histórias de caminhoneiros e das recordações de homens e mulheres que ganhavam a vida dirigindo, sendo passageiros ou usufruindo dos bens que circulavam em economias distintas daquela de distribuição “oficial”.

O segundo capítulo “*Overhaul*”, destaca a formação de um trabalhador generificado, que demonstra habilidade em reparar coisas quebradas ou gastas e em transformar, simbólica e materialmente, restos e partes díspares em “algo que funciona”. Ser um *dereva* (driver) era algo fundamental para a constituição da figura de um homem

⁵ “Instituição vernacular de treinamento” [de motoristas].

⁶ “Pedagogias de chão de fábrica”, nesse caso, chão das oficinas mecânicas.

trabalhador na Tanzânia: “ascending to the status of dereva was a dream”⁷ (p. 73). Nesse contexto, “tornar-se homem” acontecia nas especialidades das garagens, permitindo que jovens alcançassem carreiras de manutenção de veículos e adquirissem um conjunto de habilidades no qual o reparo e fazer coisas funcionarem é algo valorizado.

O período socialista (1967-1987) suscitou novas relações e concepções significativas sobre o automóvel. Mesmo que as identidades masculinas não deixassem de depender da manutenção de um “mundo quebrado” [*broken world*], o governo de Julius Nyerere, revestiu o automóvel de outro status simbólico. É o que vemos no capítulo 3: “*The People’s Car of Dar el Salam*”, que discute como o carro foi objeto de crítica na busca por um ideal socialista. Pela perspectiva estatal, o transporte individual não era coexistente com os valores do socialismo na Tanzânia⁸ e estava mais associado a crítica da formação de uma burocracia estatal e seus carros de luxo. Era no transporte coletivo que estavam projetados os valores coletivos e da capacidade do Estado de providenciar o socialismo, materializado em infraestruturas. Porém, as longas filas do sistema de ônibus, exagerados tempos de espera, bem como o envelhecimento da frota, fizeram surgir um “vernacular system composed of privately owned vehicles known as *thumni-thumni*” (p. 145).⁹ A narrativa oficial condenava a utilização de veículos particulares para transportar pessoas, afirmando que isso era ir de encontro aos valores de *ujamaa* (socialismo). Já os próprios usuários do *thumni-thumni* afirmava que o serviço não era competição, mas um sistema complementar de tecnologia. *African Motors* nos mostra como as críticas ao sistema de ônibus – que apareciam em jornais locais do país – tinham um significado ainda mais amplo para a população e para o próprio governo: “broken buses signified something more than broken technologies” 2021: 177).¹⁰ Mostravam a dificuldade do Estado de conferir as infraestruturas necessárias para um projeto político de redução da desigualdade.

Ônibus quebrados são apenas um dos reflexos de um amplo contexto político e econômico que dizia respeito a relação do país africano com a substância que movia todos

⁷ Ascender para o status de motoristas era um sonho.

⁸ Socialismo era definido pela palavra *Ujamaa*, que também podia significar “família extensa”, em Kiswahili

⁹ Um sistema vernacular de transporte composto por automóveis particulares, chamados de *thumni-thumni*.

¹⁰ Ônibus quebrados significavam algo mais do que tecnologias quebradas.

esses motores: petróleo. *Oily Ujamaa*, é o título do quarto capítulo, dedicado a compreender o cenário global em que se inseria a Tanzânia e suas relações com o mercado internacional. O autor demonstra como o socialismo esteve associado a uma determinada infraestrutura e nesse caso a uma determinada commodity, o petróleo. Dominar as próprias fontes de energia – mesmo que o país não fosse autônomo em reservas naturais – era um caminho para a liberdade e independência. A crise da OPEP (1973), agiu como uma catalisadora da instabilidade dessas narrativas. Por isso, Grace, vai analisar “competing interpretations of the OPEC crisis’s impact” (2021: 220)¹¹ enfatizando as múltiplas historicidades, isto é, as distintas compreensões de um mesmo evento histórico. No capítulo, seguimos o conjunto de estratégias políticas para trocar commodities nacionais pelo petróleo estrangeiro e uma série de relações internacionais que envolviam o refinamento do petróleo bruto. Convida a pensar antropologicamente em como um determinado material, e a infraestrutura necessária para sua distribuição, desempenham papel fundamental nas narrativas de uma nação.

No capítulo final, intitulado *Motorized Domesticities* voltamos a um estudo histórico das maneiras como as interações cotidianas conviviam com o contexto de restrição econômica e da austeridade como valor político. Acompanhamos diferentes economias e seus julgamentos morais, a partir da voz privilegiada de motoristas de caminhão. O acesso regular a diferentes tipos de alimento a um preço baixo era a resposta mais comum que o pesquisador recebia, quando perguntava a respeito dos benefícios de se ter uma carreira como motorista. Ser motorista concedia acesso a um conjunto de bens e de sua circulação, em especial em um contexto de escassez. As mulheres motoristas relatam sua história de vida, perpassadas por estarem em uma profissão considerada masculina e, ao mesmo tempo, um conjunto de estratégias para sustentar suas famílias e constituir sua carreira.

Observar o caso da Tanzânia ajuda a desnaturalizar o carro e as múltiplas economias que o envolvem para pensar as singularidades culturais em que estão imersos automóveis, coisas, pessoas e redes de recursos. A leitura contribui com o interesse em refletir sobre os possíveis futuros de nossas sociedades do carro, tema cada vez mais

¹¹ Interpretações a respeito do impacto da crise da OPEP.

relevante em um contexto em que a ecologia se tornou central para o debate sobre os futuros que temos pela frente.

Referências

GRACE, Joshua. *African Motors: Technology, gender, and the history of development*. Duke University Press, 2021.

MILLER, Daniel. “Driven Societies.” In *Car Cultures*, edited by Daniel Miller, 1–33. New York: Berg, 2001.

LARKIN, Brian. “The Politics and Poetics of Infrastructure.” *Annual Review of Anthropology* 42 (2013): 327-343.

SCOTT, James. *Seeing like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. New Haven, CT: Yale University Press, 1998.

URRY, John. “Inhabiting the Car.” *Sociological Review* 54 , no.01 (2006): 17–31.

VON SCHNITZLER, Antina. *Democracy’s Infrastructure: Techno-Politics and Protest after Apartheid*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 2016.