

RESEARCH

Economias (i)lícitas no Brasil: uma perspectiva etnográfica

Gabriel Feltran^{1,2}

¹ Departamento de Sociologia da UFSCar, BR

² Centro de Estudos da Metrópole (CEM), processo FAPESP 07616-7, BR
gabrielfeltran@gmail.com

As economias ilícitas no Brasil são um problema público de primeira relevância e uma oportunidade de mobilidade social para milhões. A literatura a respeito carece de precisão empírica e de chaves menos normativas de interpretação. Este artigo apresenta duas trajetórias, amparadas em pesquisas de campo realizadas entre 2005 e 2018: i) a de um jovem trabalhador de mercados ilegais das periferias de São Paulo; ii) a de uma Toyota Hilux roubada por ele. A abordagem, centrada numa teoria da ação cotidiana, toma como objeto a fronteira legal-ilegal e seus efeitos sociais pragmáticos. Argumenta-se que a ausência de regulação pública das economias ilícitas, nas últimas décadas, impede contrapartidas sociais aos seus operadores e ativa socialmente um ciclo vicioso de violência e reprodução de desigualdades, bem como o populismo penal na cena pública.

Palavras-chave: economias ilícitas; violência; desigualdades; São Paulo; Brasil

Apresentação

“even the empirical in its perfected state might no more replace philosophy as an interpretation, a colouring and an individually selective emphasis of what is real.”
(Georg Simmel – *Philosophy of Money*)

Este artigo está dividido em três partes. Na primeira, estudo a fronteira entre as economias ilícitas e o mundo legal, a partir da trajetória típica de um jovem traficante de drogas e ladrão de motos das periferias de São Paulo, Samuel.¹ Demonstra-se nessa fronteira a permeabilidade econômica e, ao mesmo tempo, a demarcação moral, racial e social da ilegalidade no Brasil. Na segunda parte, sigo a trajetória de uma Toyota Hilux roubada, para traçar um mapa da economia ilícita de veículos no país, que ativa nichos formais, informais e criminais da economia. Demonstra-se a desigualdade inscrita nesses universos. Na última parte, argumento que a ausência de regulação pública das economias ilícitas reproduz socialmente violência e desigualdades, e politicamente o populismo penal.

Antes de tudo isso, entretanto, apresento as inspirações teóricas e metodológicas deste artigo, bem como nossos argumentos frente à literatura. Os estudos sobre os mercados ilegais são extensos, e espalhados por diferentes áreas de saber – economia, finanças, sociologia, criminologia, direito, segurança e estudos policiais. A bibliografia não apenas diverge sobre temas e conceitos, mas sobretudo sobre os pressupostos de compreensão – epistemologia. A grande maioria dos trabalhos decide, então, fixar a perspectiva analítica no Estado, na lei e na ordem, e há décadas a abordagem estritamente econômica prospera (Becker, 1968; Masciandaro, 2000).² Em muitos casos a leitura é pela ausência; a falta de lei e ordem em “estados fracos” favoreceria a instalação de mercados ilegais, e violentos (Williams, 2009). Tomando outras perspectivas, mais indutivas, passa a ser consenso que as fronteiras entre a economia legal e ilegal são porosas (Telles &

¹ Todos os nomes são fictícios, preservando as identidades dos interlocutores de pesquisa.

² Wilkinson (2016) ainda revisa o debate sobre os ‘contested markets’, preocupando-se menos em compreendê-los empiricamente, mais em combatê-los. A criminologia e o direito são, sem dúvida, os campos de maior acúmulo sobre o tema e, no entanto, aqueles nos quais mais frequentemente a perspectiva adotada é estado-cêntrica e legalista. Aquilo que “deveria ser”, segundo a lei, passa a orientar a observação e a análise sobre o que acontece empiricamente.

Cabanes, 2011; Hartnett & Dawdy, 2013), que sua distinção é mais moral que empírica (Misse, 2009) e que as relações entre violência e mercados ilegais não são naturais (Andreas & Wallman, 2009; Naylor, 2009). Na literatura mais recente, surgem esforços comparativos de envergadura, baseados em regularidades e distinções próprias a uma grande diversidade de mercados ilegais ao redor do globo (Beckert & Dewey, 2017).³

No Brasil, país com economias ilegais tão pujantes e violentas a partir dos anos 1980, o debate foi intenso nas últimas décadas. Se as teorias da desorganização social e das janelas quebradas também prosperaram nos trópicos e influenciaram decisivamente as políticas punitivas, uma corrente específica de estudos da violência procurou analisar as relações entre economias ilegais, violência e política de modo situacional. O contexto brasileiro e a inferência indutiva foram privilegiados nesses esforços interpretativos (Zaluar, 1985; Machado da Silva, 1991; Rabossi, 2011; Misse, 2018; Hirata, 2018).

Michel Misse, em especial, depois de décadas de pesquisa empírica e documental no Rio de Janeiro, sintetizou uma grade conceitual extremamente útil também para outros contextos. Debruçando-se sobre a genealogia das economias da maconha, cocaína e apostas (jogo do bicho), e aos seus efeitos políticos e criminais, o autor demonstra que nenhuma economia opera sem *proteção*, e que é na esfera da proteção que a ilegalidade *se converte* em “mercadoria política” (Misse, 2002). Importa notar que a unidade analítica deixa de ser o ilícito em si, ou o econômico em si, e passa a estar no foco a *relação* entre os agentes ilegais e os agentes da ordem na administração das economias ilegais. É esse o jogo relevante (Whyte, 1943), que conforma os limites da acumulação de cada agente, também a partir das suas capacidades de recurso à violência (Misse, 2006, 2018). O *mercado de extorsões e subornos*, recorrente em torno às economias ilegais em muitas situações globais, é então tão relevante quanto o primeiro. Em suma, onde há uma economia ilegal, há um jogo político-administrativo a ser decifrado.

Uma nova geração de etnógrafos, mesmo seguindo os passos da geração anterior, demorou para perceber a centralidade dos temas econômicos.⁴ Estivemos, na última década, imersos nas tentativas de compreender a operação política das facções brasileiras e, sobretudo, do Primeiro Comando da Capital, o PCC, principal grupo criminal do Brasil (Arias, 2010, 2016; Biondi, 2016; Willys, 2017; Feltran, 2019). A ênfase dessas etnografias recaiu sobre a dimensão político-moral dessas organizações criminais, seus modos de fomentar a produção de ordem e justiça extra-legal nas cadeias e unidades de internação, e sobre a atuação do PCC na redução de mais de 70% dos homicídios nas favelas de São Paulo durante os anos 2000.⁵ Nos últimos anos, entretanto, o dinheiro passou a ser mais e mais referido em pesquisa de campo, na medida em que membros do próprio PCC passavam a regular mercados ilegais no atacado, em fronteiras, portos e aeroportos. Diferentes trabalhos têm chamado a atenção para a transnacionalização das facções brasileiras, e para o fato de elas variarem suas formas de ação (Hirata & Grillo, 2019, neste volume), no caso do PCC de modo tal a unificar os padrões de conduta criminal de traficantes de drogas e armas, assaltantes de banco, ladrões de veículos, contrabandistas ou qualquer outro mercado legal ou ilegal atuem juntos. Se os negócios são separados, seus operadores se consideram iguais dentro da irmandade criminal e se fortalecem nacional e internacionalmente, instrumentalizando as políticas de segurança.

Este artigo se filia a essa vertente de estudos, que teoricamente não se desenvolveu sem diálogo estreito com a sociologia clássica da ação (Georg Simmel e Max Weber) e com as contribuições da virada empírica do pragmatismo francês (p. ex. Laurent Thevenot, 2006; Daniel Cefaï, 2010). Evidentemente, as etnografias de Chicago (Anderson, 1923; Whyte, 1943; Mitchell, 1956; Gluckman, 1958; Goffman, 2006) inspiraram as tentativas de indução analítica a partir de situações (Goffman, 1952, 1967; Joseph, 1998; Blokland, 2008; Agier, 2009, 2011; Cefaï, ed. 2010; Cefaï & Gardella 2011.). Em suma, trata-se de, descritas as experiências de campo, procurar pelo conjunto de pressupostos – forma e conteúdo – que, no curso da ação descrita etnograficamente, a dotam de sentido. No confronto entre esses pressupostos teóricos que são coletivos, socializados, e os do pesquisador, por vezes idênticos e em outras radicalmente distintos, encontra-se o caminho para deixar o plano da ação individual e subir em abstração, produzindo inferências comparativas passo a passo.

³ Um limite dessas tentativas talvez seja a autonomia conceitual que inevitavelmente os “mercados” passam a ter, perdendo definição e conexão empírica com outras economias a eles associadas.

⁴ Sobre a dimensão política de organização do PCC ver Josino (2005); Biondi (2010), Feltran (2011), Dias (2012), Mallart (2013), Godoi (2014), Melo (2015), Padovani (2015), Marques (2015).

⁵ Feltran (2010a, 2011, 2012); Nery *et. al.* (2010); Dias (2012); Manso (2013); Mallart (2013); Silva (2015); Willis (2015).

Método

Há duas pesquisas empíricas na base desse artigo. A primeira é uma etnografia, realizada individualmente, em períodos intensivos e espaçados, que desde 1997 coloquei em marcha nas periferias de São Paulo. Nesse trabalho, basicamente reconstruo trajetórias de indivíduos, famílias e instituições das periferias das cidades de São Paulo (Feltran, 2010b, 2011, 2019). Notas de campo sistemáticas, fragmentadas e entrevistas sequenciais, mas também muitas conversas informais depois relatadas em diários, compõem o material analisado. Desde 2005 essa pesquisa, que já foi a base de meu doutorado e pós-doutorado, se faz em um único bairro da zona leste de São Paulo (Feltran, 2011; 2013). É em torno dessa experiência individual que se organiza a primeira narrativa do artigo, que reconstrói a trajetória da Samuel como um caso típico de operador baixo de economias ilegais, analisando os efeitos de seu trabalho na fronteira do legal-ilegal.

A segunda fonte do material aqui apresentado é uma pesquisa coletiva, multimétodos e com ênfase etnográfica, coordenada por mim e que conta com outros sete pesquisadores.⁶ Nosso método é seguir, etnograficamente, carros roubados em seus percursos sociais, na linha já tradicional de etnografias de objetos (Knowles, 2011), e utilizamos vasto material jornalístico, secundário e documental. Das trajetórias, esboça-se o mapa da economia de veículos roubados em São Paulo. A segunda parte do artigo, que conta a trajetória de uma Toyota Hilux roubada, dimensiona e demonstra como funciona essa economia, a um só tempo legal e ilegal, local e transnacional.

A fronteira legal-ilegal

Samuel nasceu e cresceu em uma favela de São Paulo.⁷ Em uma terça-feira de abril de 2015, aos 15 anos de idade, esse menino negro ganhou R\$ 300 trabalhando como vendedor numa esquina movimentada da zona leste da cidade. Saindo do seu turno de 12 horas, à meia noite, Samuel foi direto para casa. Encontrou sua mãe, Ivonete, chorando porque ele *estava virando* traficante. No dia seguinte, Samuel acordou e foi direto ao shopping center mais próximo, inaugurado nos anos 2000 no bojo da política econômica de expansão do consumo popular, durante os governos Lula e Dilma [2003–2016], que em 2015 passava por crise importante: o endividamento dos mais pobres já chegava a níveis muito altos.

Essa política de crescimento econômico, chamada pelos economistas de *bottom up*, deu continuidade às reformas de Estado e privatizações de estatais dos anos 1990, sob os governos Fernando Henrique Cardoso, e antecedeu o liberalismo ainda mais radical dos governos Temer e Bolsonaro. Samuel não tinha dívidas, pagava à vista e em dinheiro.

No shopping, Samuel gastou a diária que recebeu, 1/3 do salário mínimo mensal de sua avó, que também vive com eles, em um par de óculos escuros da Oakley, pagos em dinheiro, à vista. Era uma promoção, só R\$ 275; esses óculos costumam custar R\$ 450 ou mais. Com o troco, ainda deu para um sanduíche no Subway e um sorvete no McDonald's. O que na véspera era dinheiro *sujo*, obtido no tráfico ilegal de drogas, no dia seguinte se tornava apenas dinheiro, recolhendo impostos e estimulando as marcas globais que Samuel admira: Oakley, Subway, McDonald's, como tantas outras. As companhias agradecem, os governos também.

O *consumo* é a principal forma pela qual dinheiro sujo vira dinheiro limpo, sobretudo no tráfico de drogas. As comissões dos vendedores de drogas, em São Paulo, variam de 25 a 50% do valor vendido. Os vendedores do varejo de maconha, cocaína e crack são quase sempre adolescentes, instados ao consumo orgiástico. Não poupam o dinheiro que recebem, inserindo-o, portanto, diretamente nas economias oficiais. Seguros e leilões são outras formas legalizadas de conectar essas economias, fortalecendo-as mutuamente, como veremos. Há ainda uma miríade de formas, sempre novas, de lavar dinheiro. Este artigo aborda essa e outras modalidades de interação entre economias legais e ilegais.

Aos olhos da sociologia e antropologia econômicas, nesse exato momento o dinheiro de Samuel passava por uma transformação qualitativa (Zelizer, 2011; Neiburg, 2007; Guyer, 1995, 2004). Essa transformação qualitativa do dinheiro, de sujo para limpo em segundos, não implicava qualquer problema legal para Samuel, nem para os que lhe vendem. Não se trata de lavagem de dinheiro, mas de consumo. É o que se espera na economia global, em boa parte da justiça estatal e mesmo nos pequenos negócios locais, justamente porque nessa escala impessoal, não há qualquer preocupação com a *qualidade*, mas sim com a *quantidade* de dinheiro que Samuel tem no bolso (Simmel, 1900).

⁶ A equipe é vinculada ao Centro de Estudos da Metrópole (CEM) e apoiada pela FAPESP (Processo 2013/07616-7). Agradeço a Luana Dias Motta, Deborah Fromm, Gregório Zambon, Janaina Maldonado, André de Pieri, Isabela Vianna, Lucas Alves Fernandes. Agradeço a cada um dos parceiros, é um prazer estar nesse time.

⁷ Reconstruo a trajetória de Samuel, nome fictício, a partir de personagem com quem tive contato em pesquisa de campo entre 2005 e 2018.

Fica evidente, assim, que não é apenas Samuel quem ganha dinheiro com os mercados ilegais. A Oakley, o McDonald's, os donos de suas franquias, a administração do shopping center e os governos que tributam o consumo também ganham. De outro lado, ainda existem os que não querem esse dinheiro. A mãe de Samuel, minha interlocutora de pesquisa e amiga desde 2005, nunca aceitou o dinheiro do filho em sua casa, mesmo atravessando forte privação financeira. Em 2016, quando ela teve certeza de que o filho *já tinha virado* traficante, Ivonete o fez arrumar as malas e ir embora de casa.

Numa outra terça-feira de abril, agora em 2017, o rapaz foi baleado pelas costas por um policial, tentando fugir de um bloqueio de rotina, numa avenida perto de sua casa. Samuel já era visto pela polícia não apenas como traficante, mas também como ladrão de motos, e estava foragido. Sua namorada estava grávida, ele sobreviveu depois de muitos dias no hospital, a pequena tem agora 18 meses. Samuel ainda hoje é procurado pela justiça, está muito próximo de ser preso. As economias ilícitas produzem os bandidos, e a guerra entre polícias e bandidos produz muita violência. O dinheiro sujo de Samuel, ao contrário, tem circulado livremente. Como entender essa fronteira entre dinheiro sujo e limpo, economias lícitas e ilícitas, tão relevante para Ivonete, tão irrelevante para uma lanchonete global no shopping center? O problema parece ser de escala, de despersonalização do dinheiro. Que lugar ocupa Samuel, em uma economia ilícita como a de roubo de carros em São Paulo?

O dinheiro ilegal produz socialmente sujeitos como Samuel, os ladrões, e a “violência urbana”, reproduzindo de geração para geração um ciclo vicioso de desigualdade, violência e pobreza no plano local (Tilly, 1998). Samuel personifica essa constatação; é filho de uma família com muitos trabalhadores do mundo do crime, que estudei com detalhe em outro trabalho (Feltran, 2019). Sua mãe sabe bem o fim dos favelados que se inscrevem nas atividades ilícitas, o mesmo dos tios e do pai de Samuel: a cadeia ou a morte, mesmo no caso de sucesso econômico. Foras-da-lei como Samuel despertam o chamado social por *repressão*, e são muitos Samueis jovens, negros, moradores de favela, operadores baixos de mercados ilegais, os que repetitivamente frequentam as prisões e estatísticas de homicídios em São Paulo. No dia seguinte ao da prisão, ou do assassinato deles, há outro trabalhando em seu lugar.

Mas o mesmo dinheiro ilegal que leva Samueis para a prisão dinamiza nichos da economia, se torna marca, lucro, se torna mercado financeiro global e desenvolvimento, clamando por *expansão*. Quando cresce a circulação monetária nas economias ilegais, crescem os postos de trabalho em seus negócios de drogas, armas, veículos roubados, subornos, fraudes, contrabandos. Crescem assim possibilidades de empregar outros Samueis, para quem o mercado de trabalho formal encontra-se bloqueado. Samuel, é claro, completou apenas o ensino fundamental, com dificuldades; não frequentou bibliotecas, não fala outros idiomas, sequer escreve em português com facilidade.

Samuel sustenta sua filha, ainda hoje, com o dinheiro das economias ilegais que opera, principalmente o tráfico de cocaína no varejo e uma pequena revenda de motopeças, tocada por um amigo, obtidas *também* via roubo em São Paulo. Com o dinheiro do tráfico, Samuel e o amigo negociam motos legais e ilegais e as revendem, além de encomendarem motos roubadas ou legalmente adquiridas, para desmontagem.⁸ Da mesma forma, grandes marcas globais sustentam economias nacionais e mercados internacionais, seus advogados e mesmo suas ações sociais *também* com dinheiro obtido, entre outras coisas, de economias ilegais. Até pela necessidade de lavar dinheiro, os negócios ilegais quase sempre estão associados a empreendimentos legais. A fronteira legal-ilegal produz assim, de um lado, grandes empresários; de outro, pequenos bandidos e grandes facções criminais.

Governadores, presidentes e senadores no Brasil contemporâneo, embalados pelo populismo penal, recebem os grandes empresários de seus estados diretamente em seus gabinetes; comprometem-se a produzir políticas para estimular o crescimento econômico, a geração de empregos, pela prosperidade da nação. Os mesmos governadores, presidentes e senadores se empenham em comprar drones militares em Israel, blindar viaturas de polícia e endurecer as leis para os bandidos, que prejudicam tanto nossa sociedade. Mal sabem eles – será? – que o mesmo dinheiro que cria empresários, cria bandidos no Brasil.

A trajetória de uma Hilux roubada

Mesmo não trabalhando com carros roubados, em sua rotina, certa vez Samuel ajudou um amigo, que havia sido contratado para roubar uma Toyota Hilux nova. Para a ação, formou-se um time de quatro rapazes, todos da mesma favela. Corria o ano de 2016. Depois do roubo bem-sucedido, ganharam cerca de R\$ 1 mil cada. No ano de 2017, foram 1.159 caminhonetes como essa roubadas no Brasil (Susep, 2019). Considerando

⁸ Para mais detalhes sobre a economia de veículos roubados e furtados no Brasil, bem como as desigualdades internas a ele, ver o artigo de Fromm (2019, neste volume).

que esses carros custam no mercado em torno de R\$ 180 mil, e que quase a totalidade dos 89.790 veículos similares em circulação estão segurados, apenas em indenizações por roubo e furto as seguradoras repassaram aos proprietários mais de 200 milhões de reais em 2017. Com esse dinheiro, a grande maioria deles comprou um carro novo, aquecendo as vendas da indústria automobilística.

No Brasil, cerca de 500 mil veículos, em uma frota atual de 97 milhões, são notificados como roubados ou furtados todos os anos. Apenas 30% da frota tem seguro, mas 80% dos carros roubados são segurados. As seguradoras estimam que 20% dessas notificações sejam fraudes, pois os valores de indenização costumam ser mais altos do que os praticados no mercado de usados (Fromm, 2019 neste volume). A estimativa dos mercados é de que em torno de 425 mil veículos de fato sejam roubados ou furtados no país, a cada ano, em taxa relativamente constante nos últimos anos. Quase a metade desses crimes acontece no estado de São Paulo, o principal centro da economia ilegal de veículos no Brasil.

Quando um veículo é roubado, ele sai rapidamente da mão dos ladrões e se torna mercadoria.⁹ Esses veículos acionam de forma direta ou indireta, e essa diferença é importante, como veremos, a rota que os leva a três grandes nichos de mercado: o de desmontagem para venda de autopeças, o de revenda de veículos usados e o de tráfico de drogas e armas. Os rapazes que roubaram a Hilux, em 2016, receberam 4000 reais para entregá-la a um receptor – o dono ou um operador de um pátio de desmontagem, de uma oficina mecânica, de um ferro-velho, de uma loja de autopeças. Quantos desses estabelecimentos há nas cidades brasileiras, um em cada esquina?

O caminho *direto* para esses nichos é acionado pelos próprios grupos implicados nos roubos e furtos, que os entregam a receptadores. Metade dos veículos roubados e furtados no estado de São Paulo desaparece por completo dos radares, rastreadores, policiais ou seguradoras, indo parar na mão deles (Feltran & Horta, 2018). Em geral pessoas conhecidas pelos ladrões e policiais, esses receptadores podem contratar rapazes para *puxar* carros ou motos de que necessitam, ou receber veículos roubados ou furtados de forma eventual, sem encomenda. Há, portanto, os veículos encomendados para desmanchar, para remontar e revender ou para enviar às fronteiras com a Bolívia ou o Paraguai, e há iniciativa própria dos ladrões de se apropriarem de tal ou tal carro, por gosto, preço ou oportunidade. Nesses casos, as seguradoras perdem o valor da indenização por inteiro, menos o valor pago como seguro. Se o seguro da Hilux roubada em São Paulo custasse 8 mil reais, preço médio, a seguradora perderia 192 mil reais com o roubo, caso esse carro jamais fosse encontrado.

Mas há uma outra metade que é encontrada. O caminho indireto para esses mercados acontece, então, quando os ladrões – e em especial os inexperientes, como Samuel naquele momento – usam os carros apenas para se divertir em finais de semana, para ficar com o que encontrarem dentro, para se aventurar pelas ruas da cidade ou, ainda, para seu uso cotidiano. A mesma atividade, conhecida como *take and drive*, é comum em outros países. Para ladrões experientes ou não, um outro uso imediato para veículos roubados é o de *dar fuga* após problemas com a polícia ou, depois de procedimentos rápidos como uma troca de placas, utilizá-lo para outras ações criminais. Logo depois, eles são abandonados.

Seguros e leilões

Esses carros e motos são então encontrados pela polícia, depois de ficarem parados alguns dias. Apenas 20% retornam aos donos, quando não há seguro; 80% deles, esgotado o prazo para pagamento da indenização, como é muito comum, passam a ser propriedade das seguradoras. As seguradoras, então, têm algumas opções para fazer dinheiro com esses veículos, minimizando seus gastos com o pagamento da indenização. A primeira delas é leiloá-los. Há uma lei que permite que as seguradoras enviem carros roubados e recuperados para que sejam leiloados, e essa lei é muito estrita na definição de quem pode ser um leiloeiro.

O preço do veículo roubado no leilão costuma variar entre 70% e 90% do preço de tabela. A indenização da Hilux roubada em São Paulo custaria de fato para a seguradora, portanto, de 10% a 30% do valor indenizado. Se for vendida por 160 mil reais no leilão, a empresa terá perdido a diferença entre esse valor e o preço de tabela, descontado o preço pago pelo seguro, ou seja, 36 mil reais – e não 196 mil reais, como aconteceria se essa caminhonete não tivesse sido recuperada. Considerando os custos com o leiloeiro e outros, como guincho ou papelada, os gastos podem chegar a 50 mil reais. Recuperar os carros roubados e furtados é, portanto, um grande negócio para as seguradoras, que investem pesado em tecnologia, rastreadores, equipes de caçadores, gestão e relações com as polícias com esse fim.

⁹ Sociólogos argentinos também estudaram mercados de veículos roubados com uma perspectiva teórica muito frutífera, sem no entanto uma pesquisa de campo sistemática (Dewey, 2012; Rodríguez, 2012).

Há outras formas usadas pelas companhias de seguro, entretanto, para não apenas minimizar as perdas mas, ao contrário, ganhar dinheiro com veículos recuperados após roubos e furtos. Uma delas é a própria seguradora conduzir seus leilões — contratando leiloeiros privados, o que é obrigatório por lei — ou destinar o veículo recuperado para seus próprios desmanches e revendas. As principais seguradoras ou têm ou estudam ter seus desmanches próprios, há alguns anos. Seu esforço de lobby legislativo foi igualmente intenso (Fromm, 2019 neste volume). Se um veículo é desmanchado no Brasil, as peças revendidas resultam, aproximadamente, em três vezes o preço real de revenda, em média. Se a Hilux custou 192 mil reais para a seguradora, a caminhonete pode render até 584 mil reais se recuperada e suas principais peças revendidas.

Quanto mais desmontado o veículo, ademais, maior o valor de cada uma das peças. Um carro inteiro custa muito menos do que suas partes somadas, assim como um motor novo custa bem menos do que a soma de suas peças adquiridas individualmente. Apenas o motor de um carro como a Hilux, no mercado oficial, pode custar o equivalente a dois carros populares. O preço praticado por esses revendedores é sempre sigiloso, ou porque há sempre incertezas sobre o estado de conservação, a procedência e a garantia, ou porque se trata de mercado extremamente competitivo, de enorme concorrência. Nesses mercados, informação é fundamental, e o sigilo desempenha um papel relevante.

No caso do agenciamento de leilões, outro mercado bilionário, fortemente regulado e pouquíssimo conhecido, as seguradoras ou os governos devem contratar leiloeiros particulares. A partir dos leilões de carros roubados, é preciso dizer, muitos ganham suas vidas. Compradores particulares ou comerciais utilizam-se do deságio produzido pelo roubo ou furto para ganhar por volta de 2% a 5% do valor de cada carro negociado. Além disso, podem ainda trabalhar em parceria com revendedoras mais estruturadas de veículos, otimizando seus ganhos a partir da venda a crédito, com parcelas a perder de vista e juros elevados. A financeirização, evidentemente, faz parte desse mercado, e atores relacionados ao crédito também extraem daí os seus lucros. O dono de uma revendedora de carros, portanto, vai lucrar ao menos R\$ 10 mil com a Toyota Hilux comprada no leilão, podendo obter muito mais de acordo com a condição de venda. O leiloeiro vai receber também em torno de 5% do valor do veículo e, nesse caso, também algo em torno de R\$ 10 mil.

Donos de revendedoras e leiloeiros, portanto, ganham, cada um deles, 10 vezes mais do que Samuel, que ajudou a roubar essa Toyota. O veículo foi roubado em quarenta segundos, e em pesquisa de campo eu vi uma Hilux igual àquela ser vendida, em um leilão paulista, em trinta segundos. O crime de Samuel não compensa nem para ele — que será mais cedo ou mais tarde preso e terá sua vida arruinada se prosseguir no ramo —, nem para a ordem urbana, muito menos para a vítima e seus familiares. No entanto, para todos os outros atores que ganharam bastante dinheiro com o carro, agindo dentro da lei, o crime compensou muito.

A desmontagem e a revenda de veículos operam com carros roubados, mas fundamentalmente, com carros legalmente adquiridos em leilões, claro. Seguradoras, leiloeiros, revendedoras de carros e desmontes poderiam sobreviver sem veículos roubados mas, considerando que no Brasil há 425 mil veículos por ano para adentrar suas redes, vindos do roubo e do furto, por que não? Empresários das classes altas, das classes médias e das classes trabalhadoras se interessam pelo dinheiro dessas economias. Isso também vale para os empresários ligados ao PCC, que, nesse caso, levam vantagem, de um lado, pelas redes de contatos com meninos que podem trazer-lhes carros por preços baixos; de outro lado, por já acessarem, há muito tempo, a máquina corrupta das polícias, podendo comprar segurança para suas transações.

Fronteiras

A Toyota Hilux, depois de leiloada, pode ainda ser levada às fronteiras do Brasil com a Bolívia e Paraguai. Fui até lá fazer pesquisa de campo, em duas oportunidades de uma semana cada. Veículos assim são trocados, na região de Cáceres, estado brasileiro do Mato Grosso, por algo entre 5 e 7 quilos de pasta-base de cocaína. A troca de uma moto nova normalmente se faz por 1 quilo, e a de um automóvel de passeio, de 1 a 3 quilos do produto. Cada quilo é vendido na fronteira com a Bolívia por algo como US\$ 2.600. Em 2018, isso significaria pouco mais de R\$ 10 mil; uma caminhonete Hilux, em dinheiro, valeria, portanto, menos de 60 mil reais na fronteira. Péssimo negócio para o vendedor comum.

Para um vendedor que a conseguiu via roubo, entretanto, e pagou apenas 4,5 mil reais para os ladrões — mais R\$ 5 mil ou R\$ 10 mil para alguém levá-la a fronteira — é um ótimo negócio. Ainda assim, não se trata de um esquema tão bom quanto poderia ser, caso houvesse mais contatos e habilidades criminais para isso.

O negócio se torna de fato atrativo quando esse vendedor também conhece o funcionamento do tráfico de drogas no varejo em sua região. Evidentemente, facções como o PCC favorecem muito que esse conhecimento se reproduza nas suas redes. Em pesquisa de campo nas favelas de São Paulo, que recebem, via de regra, cocaína vinda da Bolívia, meus interlocutores explicaram que um quilo de pasta-base, no varejo, renderia em torno de R\$ 50 mil a R\$ 60 mil. Em dinheiro, portanto, um investimento de R\$ 10 mil pode render R\$ 60 mil

em pouco tempo, sem descontar as comissões altas pagas aos vendedores. Ainda assim, não é nada ruim para quem, no mercado de trabalho, concorreria a um salário mínimo.

Quando se consegue, entretanto, trocar um carro roubado por quilos de pasta-base, ou mesmo de cocaína pura, o investimento inicial se reduz muito, e o ganho é muitíssimo maior. A Toyota roubada, que significou um investimento de R\$ 10 mil a R\$ 15 mil pode se tornar 6 quilos de pasta-base de cocaína que, depois de preparada e misturada a muitas outras coisas, e vendida no varejo, poderia render até R\$ 360 mil. É muito dinheiro e, por isso há tantos roubos de carro e tanto tráfico de drogas.

Que outro negócio, ou que outro investimento, seria tão lucrativo? Exportar essa droga, por exemplo. No porto de Santos, há relatos de interlocutores dando conta de que 1 quilo de cocaína vale os mesmos R\$ 60 mil, algo em torno de € 13 mil. Porém, nesse caso não é necessário nenhum preparo, nem pagamento de comissões a *vapores* e *gerentes*, os traficantes do varejo. Essas comissões são altas no tráfico paulista, variando entre 20% e 50% do valor total. Sem isso, pagando apenas pelo transporte da droga – de helicóptero, de avião, de caminhão, de caminhonete, de carro – o lucro do traficante aumenta bastante. Em muitos outros portos e aeroportos do país, funcionários são pagos por traficantes para facilitar a passagem de drogas em bagagens de mão, malas despachadas e encomendas. Conhecer esses funcionários, saber como eles operam, quais as dificuldades e potencialidades para o negócio, é algo que se discute no interior da sociedade secreta criminal, da facção, seja ela o PCC ou qualquer outra. Mas só o PCC não condiciona essas redes de apoio mútuo à apropriação de parte do lucro de cada um, como vimos. Daí sua força expansiva.

De Santos, a droga vai viajar para a África, para a Europa, para o Oriente Médio e sabe-se lá onde mais. No varejo, vai render de € 70 mil a € 100 mil, ou seja, uma média de R\$ 380 mil *por quilo*. Aquela caminhonete pela qual cada adolescente armado recebeu R\$ 900 para roubar e que virou seis quilos de pasta-base na fronteira, pode, portanto, acionar uma cadeia de trocas que movimentará até R\$ 2 milhões. Se o valor de mercado da Toyota Hilux no Brasil já era muito alto – R\$ 200 mil – associando esse veículo ao roubo de carros e ao tráfico internacional de drogas, vai render dez vezes mais. Apenas em 2017, foram roubadas nada menos de 1.149 Toyotas Hilux no Brasil. Isso considerando apenas um modelo, entre todos os outros.

Seria possível ganhar ainda mais dinheiro com essa caminhonete? Claro que sim, sempre. Basta associar à circulação do produto alguma importação ou exportação de armas – como pistolas automáticas, fuzis ou metralhadoras –, adquiridas no mercado paraguaio, legal ou ilegalmente, e contrabandeadas ao Brasil. Perto de quem trabalha nessa escala, os meninos que roubaram a Toyota em São Paulo não são ladrões, nem malandros. São apenas a porta de entrada de uma máquina de produção de dinheiro assustadoramente grande e, em 2018, conectada em escala internacional.

A troca desses veículos por drogas e armas nas fronteiras do Brasil com Paraguai e Bolívia é combatida por políticos, agentes de fiscalização e quaisquer pessoas que estejam interessadas em segurança. Na prática, entretanto, a rentabilidade dessas transações é, como vimos, ainda muito mais alta do que a obtida nos desmanches ou nas revendas de carros roubados ou furtados. E muito maior do que a obtida apenas pelo tráfico de drogas. Sem formas de regulação, pode ser direcionada toda a repressão do mundo aos operadores de baixa escala que, ainda assim, haverá agentes interessados em operá-los. É por isso que a defesa de mais cadeia e mais polícia para os Samueis inscritos no mundo do crime pode soar como uma boa política, mas não é. Melhor seria regular essas economias, oferecer contrapartida de direitos sociais para seus operadores, reduzindo o conflito social e retirando-os da ilegalidade que, ao menos em parte, é o que os faz ser tão lucrativos e tão violentos. Mas não estamos mais no século 20, em que isso tudo era um projeto político, não um sonho.

Notas finais

Quando se apreende maconha ou cocaína, no Brasil, a carga deve ser destruída, evitando sua revenda, considerada nociva para a sociedade – são drogas, afinal. Veículos e armas apreendidos são como ouro. Alimentam economias relevantes que se transformam numa máquina de produção de desigualdade. O leiloeiro ganha R\$ 10 mil com a Hilux roubada por Samuel, e leiloa cem carros por dia. O policial que troca tiros com o ladrão ganha entre R\$ 3 mil e R\$ 4 mil por mês. O ladrão rouba um ou dois carros por semana e ganha R\$ 1 mil em cada carro, muitas vezes complementando a renda que obtém do tráfico de drogas e trabalhos informais, como fez Samuel. O trabalhador, com a mesma qualificação do ladrão que rouba Hilux, trabalha o mês todo por R\$ 980. Os operadores menos privilegiados da cadeia, ao invés de receberem contrapartidas sociais pelo seu assalariamento, recebem punição. Seus operadores mais altos se tornam, eles mesmos, os legisladores ou governantes.

Como definir onde começa um mercado ilegal, quando é certo que, empiricamente, um menino de 15 anos pode ganhar R\$ 300 vendendo cocaína e, imediatamente, comprar um tênis Nike no *shopping center* próximo à sua casa, à vista e em dinheiro? Seu dinheiro 'sujo' do tráfico se torna dinheiro 'limpo' da

economia formal, inclusive pagando impostos por meio do consumo, em minutos. Do mesmo modo, mas em outra escala, um container de café (com centenas de quilos de cocaína de sobrepeso) pode ser enviado para a Europa, pelo Porto de Santos, gerando divisas não oficiais – pagas em espécie – para a compra de, entre outras coisas, uma fazenda na fronteira com a Bolívia e de uma Toyota SW4 nova, avaliadas em 4 milhões de reais. Em transações internacionais, como nas nacionais, são inúmeras – e já muito conhecidas – as formas de lavagem de dinheiro: bitcoins, notas fiscais falsas emitidas por hotéis, postos de gasolina ou revendas de carros, mas também jóias e obras de arte caríssimas, ou ainda jogadores de futebol e investimentos messiânicos de igrejas multinacionais. O dinheiro ‘sujo’ vira dinheiro ‘limpo’. Em termos analíticos, portanto, quando se toma o dinheiro como objeto mediador a estudar, não há ponto final de um mercado ilegal e início de outro, legal. Há uma relação direta entre eles, mediada pelo consumo, ou indireta, mediada por outros mercados (os de lavagem de dinheiro, mas também os de leilões e seguros, todos legalmente constituídos). A economia monetária conecta mercados legais e ilegais.

Essa máquina de produção de desigualdade e circulação de dinheiro é, pela ausência de regulação pública e altas taxas de lucro, também uma máquina de produção de violência. Violência entendida como o uso da força, sobretudo da força armada, toda ela concentrada na interação entre ladrões, vítimas e policiais, que paradoxalmente estão do mesmo lado, o mais fraco, nessa cadeia de negócios. Essa violência também chega, como ameaça de assalto ou mesmo assaltos efetivados, a leiloeiros, revendedores de automóveis ou fabricantes da indústria automotiva, que vendem novos carros comprados com indenizações de seguros. Mas ela é muito mais radical entre jovens como Samuel. Entre as vítimas de homicídio em São Paulo, os dados são claros: 59% dos mortos pelas polícias estavam envolvidos em roubos e furtos de veículos (Silva, 2019), mais de 70% são jovens, negros, de periferia e operadores baixos de mercados ilegais (Anuário, 2018).

Conflito de Interesses

O autor declara não possuir conflito de interesse

Referências

- Agier, M.** 2009. Esquisses d'une anthropologie de la ville. Lieux, situations, mouvements. Louvain-la-Neuve, Academia-Bruylant (« Anthropologie prospective » 5).
- Agier, M.** 2011. Le Couloir des exilés. Être étranger dans un monde commun. Bellecombe-en-Bauges, Éd. du Croquant.
- Anderson, N.** 1923. The hobo: The sociology of the homeless man. Chicago: University of Chicago Press
- Andreas, P e Wallman, J.** 2009. "Illicit markets and violence: what is the relationship?". *Crime Law and Social Change*, 52(3), pp. 225–229. <https://doi.org/10.1007/s10611-009-9200-6>
- Arias, ED e Barnes, N.** 2016. Crime and plural orders in Rio de Janeiro Brazil. *Current Sociology*, 65(3), 448–465. <https://doi.org/10.1177/0011392116667165>
- Arias, ED e Goldstein, DM.** 2010. Violent pluralism: Understanding the new democracies of Latin America. In E. D. Arias & D. M. Goldstein (Eds.), *Violent democracies in Latin America* (pp. 1–34). Durham, NC: Duke University. <https://doi.org/10.1215/9780822392033-001>
- Becker, GS.** 1968. Crime and Punishment: An Economic Approach. *Journal of Political Economy*, 76, 526–36. <https://doi.org/10.1086/259394>
- Beckert, J e Dewey, M.** 2017. The Architecture of Illegal Markets: towards an economic sociology of illegality in the economy. Oxford: Oxford University Press, p. 336. <https://doi.org/10.1093/oso/9780198794974.001.0001>
- Biondi, K.** 2016. Sharing this walk: an ethnography of prison life and the PCC in Brazil. The University of North Carolina Press. <https://doi.org/10.5149/northcarolina/9781469623405.001.0001>
- Biondi, K.** 2010. *Junto e Misturado: uma etnografia do PCC*. São Paulo: Terceiro Nome/Fapesp.
- Blokland, T.** 2008. Facing Violence: Everyday Risks in an American Housing Project, *Sociology*, 42(4): 601–617. <https://doi.org/10.1177/0038038508091617>
- Cefaï, D.** (ed.) 2010. L'Engagement ethnographique. Paris, Éd. de l'EHESS.
- Cefaï, D e Gardella, E.** (eds.) 2011. L'Urgence sociale en action. Ethnographie du Samu social de Paris. Paris, La Découverte (« Textes à l'appui. Série Bibliothèque du MAUSS »). <https://doi.org/10.3917/empa.084.0018>
- Dewey, M.** 2012. Illegal Police Protection and the Market for Stolen Vehicles in Buenos Aires. *Journal of Latin American Studies*, 44(4): 679–702. <https://doi.org/10.1017/S0022216X12000831>
- Feltran, GS.** 2019. Entangled City. Manchester University Press (forthcoming).

- Feltran, GS.** 2010a. Crime e castigo na cidade : os repertórios da justiça e a questão do homicídio nas periferias de São Paulo. *Cadernos CRH*, 23: 59–73. <https://doi.org/10.1590/S0103-49792010000100005>
- Feltran, GS.** 2010b. Periferias, direito e diferença : notas de uma etnografia urbana. *Revista de antropologia* 53(2): 565–610.
- Feltran, GS.** 2011. Fronteiras de tensão. Política e violência nas periferias de São Paulo. São Paulo, Ed. UNESP/CEM.
- Feltran, GS.** 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*, 6(2): 232–255.
- Feltran, G e Horta, F.** 2018. Drogas, carros, seguros: negócios articulados. In Labate, Beatriz C., & Rodrigues, Thiago (orgs). (2018). *Política de Drogas no Brasil: Conflitos e Alternativas*. Campinas: Mercado de Letras; São Paulo, Núcleo Interdisciplinares de Estudos sobre Psicoativos (NEIP).
- Gluckman, M.** 1958. *Analysis of a Social Situation in Modern Zululand*. Manchester, Manchester University Press.
- Goffman, E.** 1952. On Cooling the Mark Out: Some Aspects of Adaptation to Failure. *Psychiatry*, 15(4): 451–463. <https://doi.org/10.1080/00332747.1952.11022896>
- Goffman, E.** 1967. *Interaction Ritual. Essays on Face-to-Face Behavior*. Garden City, Anchor Books.
- Guyer, J.** 2004. *Marginal Gains: monetary Transactions in Atlantic Africa*. University of Chicago Press
- Guyer, J.** 1995. *Money Matters. Instability, Values and Social Payments in the Modern History of West African Communities*. Heinemann, 1995.
- Hartnett, A e Dawdy, SL.** 2013. The archaeology of illegal and illicit economies. *Annual Review of Anthropology*, 42: 37–51. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155452>
- Hirata, DV.** 2018. *Sobreviver na adversidade: mercado e formas de vida*. EdUFSCar.
- Hirata, DV e Grillo, C.** 2017. Sintonia e amizade entre patrões e donos de morro: Perspectivas comparativas entre o comércio varejista de drogas em São Paulo e no Rio de Janeiro. *Tempo soc.* [online], 29(2): 75–98. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2017.125494>
- Joseph, I.** 1998. *La Ville sans qualités*. Paris, Éd. de l'Aube (« Monde en cours. Société »).
- Marques, VA.** 2015. *Fé & Crime: evangélicos e PCC nas periferias de São Paulo*. São Paulo: Fonte Editorial.
- Masciandaro, D.** 2000. Illegal sector, money laundering and legal economy: a macroeconomics analysis. *Journal of Financial Crime* 8: 103–112. <https://doi.org/10.1108/eb025972>
- Melo, FAL.** 2015. *As prisões de São Paulo: dinâmicas, fluxos e as implicações nas trajetórias de egressos prisionais: uma perspectiva a partir do monitor preso de educação*. São Paulo: Alameda.
- Misse, M.** 2018. Violence, Criminal Subjection and Political Merchandise in Brazil: an overview from Rio. *International Journal of Criminology and Sociology*. <https://doi.org/10.6000/1929-4409.2018.07.09>
- Misse, M.** 2009. El delito como parte del mercado ilegal: violencia, mercancia política y narcotráfico en Rio de Janeiro. In: STANLEY, R. (dir.). *Estado, violencia y ciudadanía em América Latina*. Madrid: Entimem
- Misse, M.** 2006. *Crime e violência no Brasil contemporâneo: estudos de sociologia do crime e da violência urbana*. Rio de Janeiro: Lumen Juris.
- Misse, M.** 2002. “Rio como bazar: a conversão da ilegalidade em mercadoria política”, *Insight Inteligência*, no. 3.
- Mitchell, JC.** 1956. *The Kalela Dance. Aspects of Social Relationships Among Urban Africans in Northern Rhodesia*. Manchester, Manchester University Press.
- Neiburg, F.** 2007. As moedas doentes, os números públicos e a antropologia do dinheiro. *Mana*, 13(1): 119–151. <https://doi.org/10.1590/S0104-93132007000100005>
- Padovani, N.** 2015. *Sobre casos e casamentos: afetos e “amores” através de penitenciárias femininas em São Paulo e Barcelona*. Unicamp. Tese de doutorado em Antropologia Social.
- Rabossi F.** 2011. Negociações, associações e monopólios: a política da rua em Ciudad del Este (Paraguai). *Etnográfica (Lisboa)*, 15: 83–107. <https://doi.org/10.4000/etnografica.814>
- Silva, EC.** 2019. *Relatório para a pesquisa Carros e Valor em São Paulo, 2019 (mimeo)*.
- Simmel, G.** [1900] 1990. *Philosophy of Money*. London: Routledge.
- SUSEP.** 2019. http://www2.susep.gov.br/menuestatistica/RankRoubo/resp_menu1.asp.
- Thévenot, L.** 2006. *L'action au pluriel: sociologie des régimes d'engagement*. Paris: La Découverte.
- Tilly, C.** 1998. *Durable inequality*. University of California Press.
- Whyte, WF.** [1943] 2005. *Sociedade de Esquina*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.
- Wilkinson, J.** 2016. Contested Markets: An overview. *Antropolítica Revista UFF*, nº 41. <https://doi.org/10.22409/antropolitica2016.0i41.a487>

- Williams, P.** 2009. Illicit markets, weak states and violence: Iraq and Mexico. *Crime, Law and Social Change*, 52(3): 323–336. <https://doi.org/10.1007/s10611-009-9194-0>
- Willis, GD.** 2015. *The Killing Consensus: Police, Organized Crime, and the Regulation of Life and Death in Urban Brazil*. University of California Press. <https://doi.org/10.1525/california/9780520285705.003.0006>
- Zaluar, A.** 1985. *A máquina e a revolta*. 1a ed., São Paulo, Brasiliense.
- Zelizer, V.** 2011. *Economic Lives: How Culture Shapes the Economy*. Princeton University Press, Princeton. <https://doi.org/10.23943/princeton/9780691139364.001.0001>

How to cite this article: Feltran, G. 2019. Economias (i)lícitas no Brasil: uma perspectiva etnográfica. *Journal of Illicit Economies and Development*, 1(2). DOI: <https://doi.org/10.31389/jied.28>

Submitted: 10 October 2018 **Accepted:** 08 March 2019 **Published:** 05 June 2019

Copyright: © 2019 The Author(s). This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC-BY 4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited. See <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



Journal of Illicit Economies and Development is a peer-reviewed open access journal published by LSE Press.

OPEN ACCESS The Open Access icon, which is a stylized padlock with a diagonal slash through it, indicating that the content is freely available.