

# Trajetórias de um chinelo: microcenar da globalização<sup>1</sup>

Caroline Knowles<sup>2</sup>

**Resumo:** Por meio da apreciação de pequenas localidades, das micro cenas (locais) que percorrem os rastros da trilha de um chinelo, este artigo persegue uma grande questão: a globalização. Resultado de seis anos de pesquisa etnográfica, seguindo os diferentes caminhos que envolvem a produção, uso e descarte de um chinelo, este artigo demonstra que a globalização não é tão arraigada e robusta como as análises hegemônicas insistem: ao contrário, ela é frágil, inconstante e contextual, gerando múltiplas formas de incerteza nas vidas e cenários que ela, simultaneamente, sustenta e desestabiliza.

**Palavras-chave:** globalização frágil; trajetórias de um chinelo; precariedade global.

## Trajectories of a flip-flop: micro scenes of globalization

**Abstract:** *This paper chases a big issue – globalisation – through some small places: the (local) micro-scenes of the flip-flop trail. The paper suggests that globalisation is not as entrenched and robust as hegemonic accounts of globalisation insists: on the contrary it is fragile, shifting and context specific, generating multiple forms of uncertainty in the lives and landscapes it simultaneously sustains and undermines. The article is based on 6 years of ethnographic research following the trail of a pair of flips-flops from their extraction to their disposal.*

1 Tradução de Angelo Martins Junior - GETM - UFSCar - Goldsmith College - Londres - Inglaterra.

2 Goldsmith College - University of London - Londres - Inglaterra - c.knowles@gold.ac.uk

**keywords:** *fragile globalisation; flip-flop trail; global precarity.*

Através da apreciação de pequenas localidades, das microcenos (locais) que percorrem os rastros da trilha de um chinelo, este artigo persegue uma grande questão: a globalização. A trilha de um chinelo se inicia com o petróleo abaixo dos desertos do Kuwait, seguindo daí para as usinas petroquímicas na Coreia do Sul, onde é produzido o plástico. De lá, segue-se para as fábricas que produzem os chinelos no Sudeste da China, para mais tarde atingir os maiores mercados de chinelo na Etiópia, circula Adis-Abeba nos pés de uma mulher idosa e acaba no aterro sanitário da cidade. A trilha do chinelo é uma representante inusitada da globalização, a qual fornece fundamentos empíricos de uma fatia do mundo, “conectada translocalmente”, no qual as pessoas vivem. Modestamente, refiro-me a essa “trilha” como um caminho remoto, ou uma via secundária (não menos importante), da globalização. Faço isso mais por uma conveniência descritiva do que por uma distinção conceitual, pois, como a própria trilha do chinelo demonstra, estradas/vias “principais” e “secundárias” se intersectam a todo o momento<sup>3</sup>. Esses caminhos remotos seriam mais uma alternativa ao que Castells (2010) identifica, astutamente, como locais de desembarque das cadeias de valor.

Grande parte do que sabemos sobre a globalização é derivado das circulações que acontecem nas suas principais estradas ou vias: circulação de marcas conhecidas (como a Nike), de tecnologias de ponta, de informação, de cadeias de produtos e de imagens midiáticas. Discussões acerca da globalização são, geralmente, dominadas por um entendimento amplo da acumulação de capital, priorizando a grande teoria sobre a investigação empírica e sobre os “mais utilizáveis” conceitos de médio alcance, os quais podem potencialmente iluminar a globalização enquanto fenômeno. Seguir as trilhas do chinelo, por outro lado, explora as texturas sociais da vida cotidiana que seguem ao longo do caminho do chinelo, fornecendo um contraponto ao domínio da economia e uma perspectiva alternativa sobre a globalização. Nesta perspectiva, a globalização não é tão arraigada e robusta como as análises hegemônicas insistem: ao contrário, ela é frágil, inconstante e contextual, gerando múltiplas formas de incerteza nas vidas e nos cenários que ela, simultaneamente, sustenta e desestabiliza.

## Globalização

Noções como “padrões arraigados e permanentes de conexão por todo o mundo” (Held; McGrew, 2003: 3), e a estabilidade inerente presente nessas conexões,

3 Uma versão completa dessa trilha encontra-se em Knowles, 2014.

dominam o pensamento sobre a globalização (Sassen, 1998; 2007; Giddens, 2002). Suas estruturas econômicas e de negócios (Massey, 1993) proporcionariam o “alongamento” do local com os cenários mais distantes. Assim, estudos sobre a globalização estão mais preocupados com a formação de redes sociais (na verdade, a maioria são redes de negócios e econômicas), as quais se unem em torno de empresas multinacionais, cadeias de produtos, dinheiro e formas de mediação tecnológica (Castells, 1999; 2001), compondo, assim, locais de desembarque das cadeias de valor (Castells, 2010: 15-16). Esta versão restrita da globalização reduz para a lógica da acumulação do capital as formações sociais complexas que coproduzem a globalização, como os diversos cenários, vidas e as conexões geradas entre eles (Smith, 2001: 23). Tais interpretações da globalização omitem as texturas sociais que a carregam e a incorporam, o que acaba por – partindo de uma perspectiva crítica – implicitamente naturalizar tais texturas sociais. Isto coloca as versões hegemônicas da globalização numa relação difícil com a agência humana, com os corpos e vidas construídos espacialmente, os quais a fazem funcionar e, na verdade, constituem os tecidos sociais e materiais da substância conectiva da globalização. Castells (1999) pinta um retrato desolador da agência humana, como sendo explorada e impotente, e sugere de forma eloquente que “o material humano em que a rede estava vivendo não pode tão facilmente [como acontece com a rede] se transformar. Este fica preso, desvalorizado ou desperdiçado...”

A trilha do chinelo é estruturada por um tipo diferente de pensar a globalização. Primeiro, evitando teorias gerais, a construção de teoria de médio alcance, a qual parte do sólido terreno da pesquisa empírica, traça as topografias da trilha. Segundo, ela explora as maneiras pelas quais a trilha, uma alternativa à globalização, existe e é executada através de vidas e vizinhanças, traçando como e onde ela se move, e como e onde as pessoas se movem ao longo dela, pelos negócios da vida cotidiana. Esta insistência em trazer para o quadro analítico a vida cotidiana das pessoas e os lugares que elas coconstroem, é algo que tomo emprestado de vários debates nas ciências sociais (Lefebvre, 2000; Certeau, 1988; Massey, 2005; Hannerz, 2010; Amit; Mitchell, 2010), os quais focam na importância dos tecidos humanos e sociais presentes na globalização, afastando-a, assim, de seu formalismo econômico clássico. A vitalidade da agência humana se manifesta através da trilha do chinelo na medida em que as pessoas andam, correm e vivem – de maneiras criativas e inventivas – ao longo da trilha, moldando a globalização em torno de suas vidas, preocupações e vizinhanças. Ao contrário da “avaliação” de Castells, o material humano encontra novas rotas, novas estratégias e novos lugares para viver, ao passo que a globalização se transforma e assume novas formas. A trilha do chinelo mostra isso. Em terceiro lugar, evitando os vetores icônicos

do “globalismo” presente no cenário da alta finança, nas imagens midiaticizadas e nas marcas famosas, a trilha do chinelo nomeia um objeto cotidiano comum: um calçado de plástico barato que (quase) todo mundo tem. Falarei sobre isso adiante, quando o potencial deste “humilde” objeto será melhor explorado.

### Outros pontos de enquadramento teórico

A trilha do chinelo contribui para uma pequena literatura sobre a análise da globalização através das trajetórias de objetos materiais (MacGaffey; Bazen-guissa-Ganga, 2000; Barndt, 2008; Marriott; Minio-Paluello, 2012) – inspirada no antropólogo James Clifford (1999) –, que demonstra a eficácia dos métodos etnográficos em desafiar as verdades universais contadas nos paradigmas dominantes sobre a globalização (Tsing, 2005). Tais análises são distintas das numerosas pesquisas sobre cadeias produtivas, as quais giram em torno de uma análise econômica das geografias das cadeias de suprimentos (Gereffi; Korzeniewicz, 1994; Rothenberg-Aalami, 2004; Hughes; Reimer, 2004; Ciccantell; Smith, 2009; Reynolds, 2002). A trilha do chinelo está enquadrada na literatura que trata sobre as “vidas” dos objetos e seus emaranhados sociais (Appadurai, 1986; Miller 2008) e, em especial, na biografia de objeto de Igor Kopytoff, o qual propôs que fazer perguntas críticas sobre a origem e o uso de um carro na África revela informações cruciais sobre as relações sociais e formas de organizações sociais locais. Foi a partir desta corrente de pensamento que se formou a ideia de que os objetos têm vidas que podem ser narradas como biografias e, assim, revelam os envolvimento sociais em que estão situados.

E por que este objeto? Uma série de fatores faz do chinelo uma lente eficaz para o mundo social. Eles são demograficamente perceptíveis: quando a população mundial aumenta, o mesmo ocorre com as vendas de chinelo. Seus preços variam de € 0,40 a € 200. Assim, eles têm alcance social: milionários e miseráveis usam chinelos. No século XXI, um bilhão de pessoas anda descalço (Tenner, 2005), e o chinelo é o primeiro passo para o mundo dos sapatos. O chinelo tem apelo de massa em todos os espectros sociais e continentes, e isso o torna o calçado número um no mundo, superando largamente o segundo mais utilizável – o tênis. Estes calçados são objetos viajantes, que também fornecem a infraestrutura da mobilidade humana; e eles têm potencial inexplorado de revelar os “mundos sociais móveis” do século XXI. Esses fatores os tornam um instrumento-chave de investigação capaz de escavar vidas e cenas do cotidiano, além de ter um proeminente poder analítico.

As pesquisas sobre objetos geralmente negligenciam os materiais que compõem o objeto em si. Com base (seletivamente) na ideia de “matéria vibrante” (Bennett,

2010), a trilha do chinelo dá o devido destaque à substância material do sapato – o plástico. Desde meados do século XX, os plásticos tornaram-se o material mais onipresente na fabricação da vida cotidiana. Ao longo da trilha, o plástico pulsa com a vitalidade das vidas sociais nas quais ele é imbricado. Ele é móvel e vital. Mesmo nos aterros sanitários, cheios de objetos aparentemente fora de uso, ele emite fluxos ativos de gás metano ao passo que uma forma de matéria torna-se outra.

Os estudos sobre mobilidades (*mobilities*) são importantes para a compreensão da globalização, e apesar de ser grata a John Urry (2010 [2000]) e outros, por seus *insights* a respeito, quero marcar uma distinção importante com este tipo de análise, distinção que se inclina para longe da grande teoria, para explicações “mais humildes”, de médio alcance. A noção de “fluxo” de Urry expressa uma facilidade irreal com que as pessoas e as coisas se deslocam de um lugar para outro. No entanto, torna-se evidente, a partir da trilha do chinelo, que o movimento é alcançado, de fato, com dificuldade e com o uso de habilidades (sociais e outras) complexas de “navegação”. Não há campo de força, ou cenários, com inevitabilidades de movimentos inclusos, como muitos teóricos celebram. Em vez disso, temos um conjunto frágil de mudança de trilhas, que se dobram para um lado e, em seguida, para outro, de acordo com as exigências da situação e do esforço humano. Estudos sobre mobilidade tendem a apagar as texturas sociais dos deslocamentos ao se referir ao movimento como “fluxo” (*flow*). Onde e como as pessoas e os objetos viajam e os conhecimentos com os quais elas viajam são questões importantes que fazem diferença. A viagem em si afeta a vida e as cenas que constituem as jornadas (*journeys*). Em vez de fluir, pessoas e objetos colidem-se desajeitadamente ao longo dos caminhos que criam à medida que avançam. Eles ralam-se uns contra os outros, esquivam-se, param e avançam; evitam obstáculos, retrocedem e seguem em novas direções, movidos por diferentes lógicas de interseção. Os emaranhados de mobilidades que compõem o mundo social têm suas próprias trajetórias, geografias e conexões, e eles se movem com diferentes velocidades, impulsionados por lógicas divergentes. As diferenças na velocidade, nas trajetórias inconstantes e nas lógicas e logísticas – difusas e emergentes – expõem a própria forma (morfologia) dos mundos sociais conectados ao longo da trilha, revelando as maneiras pelas quais eles são (des)organizados. (Knowles, 2010).

Aprender a mobilidade a partir de seu tecido social exige melhores ferramentas de pensamento. Jornadas (*journeys*) – um conceito de médio alcance – oferece essa possibilidade. Ao elaborar uma versão utilizável de jornadas (Knowles; Harper, 2009), fico em débito com as concepções (divergentes) de Tim Ingold (2000), Walter Benjamin (2002) e Raja Shehadeh (2007) sobre o caminhar (*walking*); assim como com a ideia de Michel de Certeau (1988) de que as práticas espaciais

estruturam a vida cotidiana; com a concepção de Henri Lefebvre (2000) de que o espaço é socialmente produzido, concepção utilizada de forma eficaz para descrever cenários urbanos por Doreen Massey (2005). Jornadas são sequências episódicas e contínuas de movimentos, definidas temporalmente. Elas possuem especificidades – quem, o que, onde, como e por que – nas quais reside seu valor em revelar mundos sociais. Elas incorporam e revelam habilidades de navegação: o conhecimento denso sobre o mundo e como operar dentro dele. Jornadas, em outras palavras, desenham os mapas das pessoas, assim como os lugares que elas passam, fornecendo, portanto, uma maneira de pensar sobre elas, a qual incorpora o espaço e o movimento. Jornadas fornecem um conceito de médio alcance capaz de prover uma visão das formas sociais a partir do *interior das lógicas da viagem*. A trilha do chinelo expõe questões sociais de fundo que revelam o nosso tempo, como será discutido mais à frente. O que se segue agora é uma descompactação da trilha que demonstra algumas dessas texturas sociais e jornadas que acabei de indicar.

## Petróleo

A trilha do chinelo começa no Kuwait. Localizado em uma importante região produtora de petróleo no Oriente Médio, o Kuwait é um grande produtor dessa matéria-prima e chega a exportar 87% da sua produção, beneficiando o crescimento dos mercados (de produção de plástico) da Ásia. Os plásticos são feitos a partir de hidrocarbonetos (como o petróleo). Aqui, neste pequeno reino, as texturas sociais da trilha são acessíveis através do meu envolvimento etnográfico com a rotina diária e as jornadas de vida (*life journeys*) – a biografia espacial – de um geólogo de petróleo. A arquitetura de sua vida – composta por orações na mesquita, suas obrigações sociais para com a família e os amigos, seu trabalho na companhia estatal de petróleo do Kuwait (que se resume a “ler as rochas” para estabelecer as reservas de petróleo abaixo do deserto) – gera as jornadas por onde navega. Ao mesmo tempo, essas jornadas revelam a cena do óleo por meio do qual ele trafega. Tal cena é composta pelos grandes campos de petróleo, presentes na sede de Al Hammadi, de onde o óleo é exportado, pelas habitações da empresa, estratificadas por categorias de trabalhadores, por tanques, oleodutos, plataformas de petróleo, pelos assentamentos de trabalhadores migrantes no deserto, assim como pelos detritos gerados pelo óleo.

O petróleo literalmente constitui o Kuwait e a vida de seus cidadãos. É dele que se compõe praticamente todo o impressionante PIB do país, sendo responsável por 95% das receitas de exportação e 95% das receitas do governo (Rifkin, 2002), das quais seus cidadãos dependem para garantir seus empregos, seus altos padrões de vida e até mesmo seus tempos de lazer. Migrantes estrangeiros

compõem 60% da força de trabalho ([www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ku.html](http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ku.html), 2012). São, em grande parte, trabalhadores do petróleo vindos de outras regiões do Oriente Médio e do Sul da Índia, que circulam continuamente para dentro e fora do Kuwait, em ciclos de trabalho de 26 e 48 dias. Os kuwaitianos são uma minoria (45%) dentro de seu próprio país.

A trilha através do Kuwait não é uma das estradas secundárias da globalização. Muito pelo contrário: o petróleo é tão *mainstream*, hegemônico e central para a globalização quanto qualquer outra substância poderia ser. O petróleo constitui, literalmente, a globalização. Ele a torna possível, provendo energia para o transporte de pessoas e objetos em todo o mundo; é o responsável direto pela compressão espaço-tempo que compõe a globalização. No início do século XXI ainda vivemos uma “economia de estradas e petróleo”: o petróleo é a substância material central da globalização e um vetor fundamental da “conectividade translocal”. A geopolítica atual ainda é moldada por lutas para proteger e distribuir petróleo em torno de uma variável matriz de mercados/regimes. As geografias dos oleodutos e navios petroleiros desenharam os contornos do mundo em que vivemos. As sanções contra o petróleo iraniano, administradas por meios de punições contra o país, levaram a uma mudança no governo do Irã; o petróleo russo restabelece uma nova forma de política da guerra fria; os Estados Unidos liberam-se da dependência do petróleo do Oriente Médio com o gás de xisto e os produtos das areias betuminosas do Canadá. Dentro deste contexto, Al Hammadi situa-se no centro de uma gigantesca rede transnacional na qual circulam trabalhadores, prestadores de serviços, conhecimentos e tecnologias, ligando-a com outras “cidades do petróleo”, como Calgary, Aberdeen, Stavanger, Houston, cidades na Arábia Saudita e outras partes do Oriente Médio.

Enquanto a falta de um fornecimento estável de petróleo é um problema para os países que não o possuem, as sociedades moldadas pela produção de petróleo têm seus próprios problemas internos. Dentro da segurança existente no próspero petróleo kuwaitiano, várias inseguranças se manifestam nas conversas públicas e privadas entre a população local. O que acontecerá quando o petróleo acabar? Onde está o fundo soberano e quanto há nele? Como ele é administrado? O que vai acontecer com a crescente militância nos países do Golfo, já que estes também estão localizados nos maiores depósitos de petróleo do mundo e as fontes locais de incerteza são distribuídas globalmente ao longo dos oleodutos? O petróleo pertence e é controlado pelo Estado, mas pode-se confiar que a classe governante agirá para além de seus próprios interesses? Cálculos políticos e econômicos em escala global priorizam o petróleo, e sua conexão com cenários de guerra não é mera coincidência. A destruição dos campos de

petróleo, incendiados na retirada das forças iraquianas na invasão do Kuwait em 1990, gerou imagens que se tornaram parte da iconografia da guerra. A cidade do Kuwait tem em suas ruínas as cicatrizes da primeira guerra do Golfo de vinte anos atrás – como no principal mercado e no Museu Nacional, ainda não reconstruídos. Essas cicatrizes no cenário urbano reverberam as incertezas manifestadas em conversas com kuwaitianos. A própria globalização *mainstream*, ao que parece, sustenta várias incertezas e fragilidades.

## Petroquímicos

À medida que o petroleiro do Kuwait se aproxima da costa da Coreia do Sul em direção ao porto de Daesan, as empresas da Coreia sobem ao seu encontro. Os molhes das gigantes corporações coreanas – Hyundai Oil Bank, Samsung Total, LG e Lotte Daesan Petrochemical Corporation –, jogadores-chave na globalização dominante, bombeiam o petróleo para um cenário coberto com refinarias e usinas petroquímicas. Estas, por sua vez, invadem os campos no interior do país, e podem ser vistas a distância graças às cercas de segurança e ao arame farpado. Uma vez em terra, o óleo é encaminhado a uma unidade de craqueamento, na qual são quebradas moléculas, num processo químico que resulta em produtos presentes no cotidiano: sabão, detergente, solventes, tintas, remédios, fertilizantes, pesticidas, explosivos, fibras sintéticas e borrachas, pisos, isolamentos e plásticos. A trilha do chinelo segue, na planta, para a seção do polímero – polietileno (PE) –, uma vez que são desses plásticos em particular, juntamente com o EVA<sup>4</sup>, que os chinelos são feitos.

Aqui, o chinelo se encontra com uma das equipes de produção de polímeros especializadas em polietileno. Os membros da equipe trabalham em conjunto, muitas vezes se socializam juntos, fora do trabalho, e vivem nos apartamentos da empresa perto da planta. Suas jornadas (*journeys*) são coletivas; os cotidianos vividos de maneira sincronizada; explorados e narrados como uma biografia de grupo. Suas histórias revelam como as corporações na Coreia do Sul proveem o tecido de suas “vidas cotidianas”, com uma estrutura de emprego fortemente hierarquizada, altos salários, provimento de transporte, habitação e lazer: jornadas curtas e repetitivas compõem os tecidos de um cotidiano confortável para os trabalhadores centrais das corporações-chave da globalização, como estas.

As condições de vida desses trabalhadores são expandidas para nos ajudar a revelar condições sociais mais amplas em todo o país. Os altos salários são parte

4 Ethylene Vinyl Acetate.

de um PIB *per capita* de mais de US\$ 24.000 em 2012 (*The Economist*, 21 nov. 2012). Hoje a Coreia do Sul é um país rico, desenvolvido, com um elevado nível educacional e com um setor de serviços bem desenvolvido. Este setor de serviços compensa algumas das inseguranças da Coreia do Sul no que diz respeito às incertezas sobre o fornecimento de petróleo para as suas indústrias petroquímicas, o motor do crescimento e da prosperidade. A Coreia do Sul não tem petróleo ou oleodutos. No entanto, é o nono maior consumidor de petróleo do mundo e possui três das dez maiores refinarias do planeta (Energy Information Administration, outubro de 2012). Metade do petróleo importado alimenta as indústrias petroquímicas, e uma interrupção no fornecimento provocaria perdas irre recuperáveis. Grandes aumentos no preço do petróleo também podem erodir sua rentabilidade. Assim, o petróleo é uma fonte de riqueza e também uma fonte de instabilidade e fragilidade, mesmo no contexto aparentemente robusto da globalização hegemônica. Essas mesmas inseguranças impactam a vida pessoal dos cidadãos coreanos.

A vida dos coreanos é delicadamente equilibrada em torno das fragilidades que acompanham o fato de ser um grande comprador e processador de petróleo. Excelentes condições de trabalho e salário nas grandes indústrias, controladas por empresas-chave, ocorrem à custa de condições pobres e precárias em outras indústrias, assim como no trabalho subcontratado dentro das grandes empresas. Os salários dos trabalhadores petroquímicos principais têm um custo “mantido” por outros trabalhadores. As maiores diferenças estão entre aqueles que ocupam empregos regulares (formais) e os irregulares (informais), assim como entre aqueles que trabalham em tempo integral e em tempo parcial (principalmente as mulheres). Uma elite bem paga de trabalhadores, com condições estáveis de emprego e benefícios substanciais nas indústrias principais, significa subcontratação e trabalho eventual para os outros, produzindo grandes disparidades sociais. Em meados da década de 2000, 14,6% da população coreana viviam em situação de pobreza relativa, considerando aqueles com rendimento inferior a 50% do rendimento mediano. Cerca de 40% dos trabalhadores coreanos não têm emprego formal. A taxa de desemprego entre os jovens é superior a 8% (em 2010), e não há provisão mínima de bem-estar social (BTI de 2012): os coreanos na velhice coletam mariscos, trabalham em cafés e dirigem táxis para poder sobreviver.

Assim, as matérias-primas a partir das quais são elaborados os plásticos da vida cotidiana seguem a partir de Daesan por todas as direções. Uma grande junção entre o que venho chamando de globalização dominante (*mainstream*) e a globalização “remota”, ou secundária (*backroad globalisation*), é formada neste momento.

O negócio principal das empresas petroquímicas segue ao longo das rentáveis estradas principais – muitas delas levando à China –, concentrando-se

nos materiais de ponta, de alto valor, como borrachas sintéticas que compõem para-choques de carros, vedantes de portas e assim por diante. Paralelamente a estas rotas principais, trilhas menores (*backroad*) são forjadas. Ao longo delas viajam granulados de plásticos, de baixo valor, utilizados na fabricação, a partir de polietileno e EVA, de objetos mais baratos, como o chinelo. O que acontece nesses cruzamentos, a maneira como as trilhas se fragmentam oferecem-nos oportunidades analíticas férteis para repensar a globalização do ponto de vista de formas específicas de deslocamento, dos objetos, dos materiais e das pessoas que viajam por esses pontos cruciais. Quais são as oportunidades de redirecionamentos que se apresentam nesses cruzamentos?

## Fabricação

A produção chinesa de chinelos constitui-se numa pequena síntese da história atual da China. Uma grande proporção de chinelos no mundo, incontáveis bilhões deles, são feitos na China a partir de granulados de plástico importados da Coreia. A produção ocorre em pequenas e médias fábricas em vilas industriais na periferia sul de Fuzhou. As fábricas surgiram na década de 1990 após as reformas políticas e econômicas de Deng Xiaoping, as quais produziram as Zonas Econômicas Especiais, projetadas para atrair investimentos estrangeiros, tecnologias e implementar o crescimento econômico. A China duplica sua produção e sua renda *per capita* a cada dez anos (Cooper Ramo, 2004). É a segunda maior economia do mundo. A fabricação do chinelo convive neste mundo partindo do mesmo espírito (*zeitgeist*) de que as coisas podem ser feitas como uma forma de vida.

Trabalhadores de fábrica produzem os chinelos da mesma maneira como fabricam suas próprias vidas. A produção é incorporada e se expressa através das jornadas cotidianas locais: no trajeto da casa para a fábrica, nas ínfimas coreografias de produção e nos movimentos ao redor da vila industrial. O calçado mais simples e barato do mundo é feito através de dez processos de produção diferentes: pesagem e mistura dos ingredientes, *rolling*, pesagem e montagem das folhas de plástico para a espessura correta, vulcanização – fusão de várias folhas de plástico em uma –, moldagem da sola, corte, anexação das correias, empacotamento do produto em sacos, deslocamento dos sacos para o pátio da expedição, limpeza da sujeira restante. É necessário um mínimo de doze, ou mais, geralmente dezesseis pessoas, para produzir um único par de chinelos. Cada um desses processos tem um conjunto de habilidades técnicas rotineiras ligadas a ele, assim como uma biografia específica – a história de vida de um trabalhador de fábrica –, ratificada em várias jornadas de duração variada. Um exame mais de perto das trajetórias

dos trabalhadores de fábrica revela jornadas mais longas: das aldeias rurais do Oeste para as fábricas do Leste. Trabalhadores de fábrica são migrantes rurais que estão entre os 100 milhões de chineses que, desde o final da década de 1980, migraram para “viver fora do nosso roçado”, como um deles descreveu para mim. Este é o maior movimento de pessoas, em tempos de paz, na história (Murphy, 2002). Suas jornadas conectam cenas industriais com distantes paisagens rurais ao longo de circuitos, os quais são basicamente circuitos de comida e família, tendo os idosos e crianças como os remanescentes no campo.

As rotineiras jornadas diárias de migrantes rurais ao redor das vilas industriais onde os chinelos são produzidos revelam o impacto da fabricação de plástico no cenário local. Os plásticos moldam as arquiteturas destas vilas industriais, marcando distinções sociais entre as habitações humildes de dois cômodos, dos trabalhadores, e as casas grandiosas daqueles que ganham muitas vezes os salários da fábrica. Eles forjam as densidades populacionais e as distinções sociais nas vilas entre migrantes rurais e moradores locais – os quais antes também viviam do cultivo da terra, mas agora alugam suas casas para migrantes. Empreendedores e industrialistas têm prioridade na terra que antes era explorada para o cultivo e agora vibra com as “motilidades” de fábricas produzindo 24 horas por dia. Grandes montanhas de plástico coloridas, sucata da produção do chinelo, são espalhadas pela paisagem local, entre suas fábricas amontoadas; pedaços de plástico azul e sacolas entopem as valas, ao mesmo tempo em que objetos de plástico, como baldes e bacias, enchem as lojas da vila industrial. Estas vilas são fabricadas no plástico e pelo plástico.

Vidas de plástico são vividas precariamente nas paisagens desta particular trilha secundária da globalização. A produção do chinelo exige flexibilidade: os trabalhadores migram entre fábricas nos esforços para garantir trabalho. Na recessão de 2008, por exemplo, muitos voltaram para suas terras no Oeste à espera de tempos melhores. A produção do chinelo envolve habilidades técnicas facilmente aprendidas e baixos custos iniciais, tornando-a um “*kit* inicial” para aqueles com uma inclinação para “fazer as coisas acontecerem”, como uma forma de ganhar dinheiro e melhorar sua situação social. Fortunas foram feitas a partir de começos humildes com o chinelo: com a instalação de um misturador na casa da família e com o trabalho familiar. De certa forma, captura o sonho chinês de melhoria das condições de vida.

Contudo, a facilidade de acesso à produção também é uma fonte de instabilidade. A produção do chinelo é altamente móvel. Ela migrou para a China quando Taiwan, e mais cedo o Japão, subiram na cadeia de valor. Está agora no processo de migração para Vietnã, Sudão, Egito, Etiópia e para outras partes do

continente africano. A melhoria das condições de trabalho e salários na China irá conduzir este objeto, de baixo valor, para outras vidas e em outros locais. A precariedade está incorporada em sua produção: ela fornece sapatos baratos e baixos salários aos pobres e pequenas margens de lucro aos donos das fábricas.

Quando os chinelos deixam as fábricas, trabalhadores os carregam em *containers*, e os motoristas de caminhão os levam para o porto de Fuzhou. Lá chegando, operadores de guindaste os carregam em navios alimentadores, os quais se encontram com navios-mãe no centro de distribuição de Cingapura, para iniciar a longa jornada marítima no sentido leste. No porto de distribuição mais próximo, são carregados mais uma vez em um navio de alimentação, agora para a viagem para Djibuti. Os motoristas de caminhão, marinheiros e estivadores, de cuja vida pouco se sabe a respeito, impulsionam os chinelos em seu caminho. Através das paisagens da Somália, os chinelos viajam para a Etiópia – por conta de sua grande população (84 milhões) e seu baixo PIB, a Etiópia é um dos maiores mercados de chinelos chineses – por meio de um dos dois sistemas entrelaçados de transporte e logística. Há dois sistemas, o “oficial” e o “não oficial”, de viagem e chegada, os quais são, na prática, entrelaçados. Na rota oficial, o chinelo chega no porto de Djibuti, atravessa a fronteira etíope, pagando os tributos de importação, perto de Dire Dawa, seguindo ao longo da estrada principal, por caminhão, até Adis-Abeba. As rotas não oficiais envolvem pontos de desembarque ao longo da costa da Somalilândia, passando pelos mercados da cidade de Hargeisa, até cruzar a fronteira com a Etiópia, ao longo de suas seções menos vigiadas. Nessa rota não se paga tributos de importação, e esses chinelos terminam, da mesma maneira que seu “homólogo oficial”, nos mesmos mercados em Adis-Abeba.

## Uso e descarte

A trilha do chinelo oferece três rotas ao longo de Adis-Abeba, cada uma com seu próprio ponto de vista sobre a cidade. A primeira é a série de trilhas que correm através de uma matriz de mercados, a começar com os negócios de atacado e varejo presentes no Mercato – talvez o maior mercado ao ar livre no continente. O Mercato está ligado com os mercados de toda a Etiópia, bem como com os mercados menores em torno de Adis-Abeba e com as pequenas barracas informais existentes por todas as esquinas da cidade. A segunda rota parte da primeira: é a cidade vivida a partir dos pés de uma mulher idosa, que possui apenas outro par de calçados além dos chinelos que ela comprou numa “barraquinha” local. Seguindo-a nas rotineiras jornadas de seu cotidiano, a cidade revela como se vive nela e como se vive dela. Nós a vemos “transitando” para a igreja local, para o

mercado para comprar as batatas, os tomates e as cebolas que ela vende em cima de um pano fora de sua casa – no bairro pobre Tekelehainmanot –, e para a casa dos seus vizinhos em ocasionais, mas socialmente importantes, “cerimônias de café”. Ela navega nessas jornadas em um par de chinelos consertados com um prego. Seus quatro filhos trabalham em alguns trabalhos informais e eventuais, dois deles vivendo com ela em sua pequena habitação de três cômodos. Seu marido é falecido. Conversando com seus vizinhos, percebemos que suas condições de vida refletem as de muitos outros na cidade e em toda a Etiópia.

Em Adis-Abeba, com uma população estimada em 3 milhões e meio de habitantes, as atividades comerciais – a maioria sendo maneiras informais e humildes de “se virar” – compõem o tecido da vida cotidiana. Essas atividades proporcionam, na ausência de emprego formal, subsistência para aqueles que devem sobreviver por sua própria conta. Vivem a partir das oportunidades que surgem e dos poucos recursos disponíveis. “Manobras de desespero”, “circulações infinitas” e “precariedade” descrevem a situação dos africanos urbanos, que, mesmo assim, conseguem “fazer a vida” nas cidades; e “fazer as cidades” nesses processos, como plataformas dentro do mundo (Simone, 2002). Toda a terra no país é de propriedade do governo, que as arrenda. Lentamente desenvolve-se “uma cultura de empresa”, no rescaldo do regime militar marxista do Derg, que governou a Etiópia entre 1974 e 1990. Porém, o setor privado é ainda muito incipiente, e o governo é quem controla os monopólios no país. Isto traz implicações diretas para a vida dos etíopes. A taxa de desemprego não oficial entre os jovens é estimada em 70% (Egziabher, 2006). Uma geração de jovens etíopes não encontra oportunidades para melhorar de vida, e a segurança alimentar continua a ser um desafio. Cerca de 80% dos etíopes vivem com menos de dois dólares por dia (Autoreply@economist.com, 1º nov. 2007), tendo que encarar as dimensões básicas e múltiplas da precariedade.

A Etiópia não é “descrita” simplesmente como uma das estradas secundárias da globalização. Importantes estradas principais do tráfego global também passam pelo país. Garota propaganda do desenvolvimento africano, por conta de seus programas sociais e esforços por democratização que, até as eleições de 2005, foram marcados por assassinatos em massa em Adis-Abeba, a Etiópia é um grande receptor de ajuda externa dos Estados Unidos e do Reino Unido. Está conectada a isso, devido às suspeitas de operações *jihadistas* encenadas por seus vizinhos somalianos, e por ser conhecida por ter colaborado nos programas de rendições extraordinárias da CIA<sup>5</sup> (Autoreply@economist.com, 1º jun. 2007),

5 Programa que permitia transferir suspeitos de terrorismo para prisões secretas no exterior.

estando na linha de frente na “guerra ao terror”. Portanto, possui mundialmente grande importância política e geopolítica, além de ser grande consumidora dos produtos de plástico (baratos) fabricados na China.

A terceira rota que se segue pelas ruas de Adis-Abeba consiste ainda nas jornadas feitas pelos chinelos da idosa, mas agora é quando ela descarta o chinelo e ele se torna uma parte dos esforços da cidade no que diz respeito à disposição do lixo. O lixo lança uma luz particular sobre a cidade. Como muitas cidades do Sul global, Adis-Abeba batalha para conseguir coletar seu lixo. Os chinelos da idosa são jogados em uma caçamba, de onde são recolhidos pela prefeitura, que os transporta para um gigante aterro sanitário localizado na borda sul da cidade – Koshe. Este, ao que parece, é o final da trilha: sem valor de revenda ou de reciclagem, os chinelos ficarão no aterro por cem anos.

Contudo, ao chegar ao “lixão”, descobri que o final desta trilha em particular é também o início de algumas novas trilhas. Há cerca de duas a três centenas de “caçadores” no lixão à procura de materiais que podem ser vendidos para fábricas de reciclagem ou de sobras de alimentos descartados pelas companhias aéreas e pelos hotéis que existem ao redor. Alguns estão lá economizando para realizar seus planos: uma jovem me disse que estava juntando o pouco dinheiro conseguido no aterro para comprar um visto e uma passagem aérea para se tornar empregada doméstica em Dubai. Isto irá inaugurar novas rotas, pelo menos para ela, a partir do final da trilha do chinelo. Também há outras trilhas sendo formadas, uma vez que as autoridades municipais têm planos para transformar este local em uma estação que irá gerar eletricidade a partir de biomassa. Assim, os chinelos descartados podem, em breve, ser transformados em novos materiais, com novos usos.

## Revisitando a globalização

O restante deste artigo explora o que a trilha do chinelo tem a nos oferecer para repensar a globalização. A trilha apresenta novas geografias e pontos de vistas empíricos. Estas estradas secundárias da trilha carregam tráfegos significativos. Revelam fluxos importantes da migração global, expondo nesse processo, e definindo na versão mais longa da trilha (Knowles, 2014), os ritmos, escalas de movimento e desejos que conduzem estas formas de mobilidade humana. Expõem as lógicas das migrações do rural para o urbano, e as diferenças existentes, neste quesito, ao longo da trilha: está em pleno andamento em toda a China, terminou na Coreia, e tem diminuído na Etiópia; a migração transnacional feminina entre o Oriente Médio e a Etiópia, assim como a migração de trabalhadores do petróleo, masculina, entre o Kuwait e o Sul da Índia, e em outras

partes do Oriente Médio; o tráfego existente entre a África e a China, que traz os imigrantes chineses para a África e os africanos para a China. Estas estradas vicinais revelam o que está acontecendo na China: um centro de produção global em transição que se torna uma grande potência econômica. A China passa a ser reconhecida como a força global do século XXI. Estas estradas vicinais permitem visualizar algumas das pequenas fábricas e o dia a dia das pessoas cujas vidas ela tece. Estas estradas secundárias revelam relações (semicoloniais?) da China com a África. Elas são importantes no crescimento da (concorrência e) oportunidade e da prosperidade (desigualmente distribuídas) neste continente. Estradas secundárias não são, no limite, insignificantes; são secundárias apenas por ser negligenciadas nas perspectivas hegemônicas da globalização. Estradas secundárias e principais da globalização se cruzam de forma clara, como demonstrei, proporcionando novos espaços de análise, a partir dos quais podemos reavaliar a globalização e, potencialmente, redirecioná-la.

A trilha do chinelo nos oferece novas possibilidades para o desenvolvimento de uma teoria da globalização. A globalização é intelectualmente colonizada por conceitos teóricos – particulares e abstratos – da grande narrativa. No lugar deles eu pretendo oferecer concepções mais modestas e “palpáveis”, que se baseiam nos *insights* que surgem ao longo da trilha e, conseqüentemente, colocam a investigação empírica, de uma maneira mais concreta, na agenda da globalização. Proponho revisitar a globalização com uma visão geral da trilha, reunindo e desenvolvendo algumas das reflexões espalhadas ao longo dela, como acontece com os pedaços de lixo coloridos que se destacam no entulho de Adis-Abeba, atraindo os olhos dos catadores de resíduos. Isto é, se permitem, teoria social enquanto esboço/rascunho. Três orientações da viagem guiam meu pensamento sobre teoria, uma vez que ofereço as jornadas que compõem a trilha do chinelo como pontos de vista empírico-analíticos a partir dos quais revisitamos nosso entendimento acerca da globalização.

Minha primeira orientação é que teoria é a reflexão sobre processos múltiplos e as conexões existentes entre eles. Quando olhamos de cima toda a trilha, estendendo as escalas de reflexão, temos uma posição a partir da qual podemos pensar mais profundamente sobre suas direções, suas conexões, seus tecidos sociais, sobre comparações entre diferentes partes da trilha e, finalmente, sobre as implicações disso para a forma como pensamos a globalização. Minha segunda orientação é que teoria, como uma forma (tentativa) de explicação, está sempre presente, mesmo em nosso pensamento mais rudimentar, quer o reconheçamos como tal ou não. A teoria está imbricada na seleção, no arranjo, na investigação e na narração dos detalhes empíricos. E isso sempre foi incorporado na

trilha apresentada, como reconheci em meu enquadramento teórico. A teoria, como a fotografia, seleciona e enquadra. Ela nunca pode ser pós-empírica; em vez disso, provoca um diálogo entre a análise e a investigação, entre a reflexão e a descoberta. A teoria é sobre o recolhimento dos *insights* que vêm do “afrouxamento” (*unloosening*), como Lemert (2002) o chama, causado pelo exame mais de perto. Consequentemente, a teoria sempre vem de um ponto de vista particular, seja ele reconhecido ou não. A minha perspectiva sobre a globalização se articula a partir da trilha do chinelo. Não tenho a pretensão de reivindicar uma universalidade para tal. Apenas sugiro, no entanto, que ela fornece um ponto de vista alternativo a outras análises, uma perspectiva a partir da qual emergem características até então não tão reconhecidas na globalização.

Minha terceira orientação é que a teoria não consegue, proveitosamente, abranger paradigmas inteiros. Na verdade, isso é praticamente impossível na conceitualização da globalização, como um número de estudiosos tem notado ao desvendar um pouco de sua pluralidade (Abu-Lughod, 2007). Em vez de buscar explicações universais, o alcance e a ambição da teoria devem ser, apropriadamente, modestos e úteis. Amit (2015) explora os benefícios dos conceitos de médio alcance, os quais são “úteis para se pensar com”, os quais se abrem a novas “revelações” em vez de fechar as explicações; trazem indagação no lugar de sistemas abrangentes de pensamento. Os benefícios de se trabalhar com a ideia de jornadas (*journeys*), um conceito de médio alcance e uma ferramenta de pensamento, são indicados neste trabalho e melhor desenvolvidos no livro que resultou dessa pesquisa<sup>6</sup>. Jornadas oferecem uma explicação de um mundo em movimento que vem de dentro das lógicas da viagem, à medida que revela os tecidos sociais que compõem esse mundo.

As jornadas que constituem a trilha do chinelo revelam a vida de um geólogo de petróleo do Kuwait, uma equipe de trabalhadores petroquímicos coreanos, vários trabalhadores da produção de chinelos chineses, a ascensão dos chefes de fábrica, um interlocutor chinês que acessa os mercados globais, dois comerciantes etíopes, um contrabandista, uma mulher etíope idosa e três “catadores de lixo”. Suas jornadas revelam notáveis semelhanças entre etíopes e chineses nas geografias “hiperlocais” de suas jornadas, nos objetivos relacionados a elas e nas habilidades com as quais eles navegam. As jornadas alocam todos no mesmo quadro. Elas permitem comparações entre localidades e entre vidas nos mesmos locais. Exibem os contornos da (des)vantagem comparativa. Oferecem um meio de agrupar e diferenciar as pessoas que é mais sutil que

---

6 Veja-se Knowles, 2014.

categorias sociais como classe e gênero, proporcionando, em vez disso, retratos refinados de vidas e de suas respectivas condições. Jornadas revelam a escala em que vidas são vividas. Elas expõem os viajantes hiperlocais e de longa distância, juntamente com os ritmos de suas rotas. Elas revelam os cálculos das pessoas e as habilidades de navegação, as capacidades e as circunstâncias que tornam possíveis as suas jornadas.

Jornadas também revelam lugares, através da combinação de biografia com geografia. Elas expõem as ausentes geografias urbanas da globalização, fornecendo uma série de lentes através das quais cidades podem ser apreendidas e analisadas, como mostrei acima em relação a Adis-Abeba. Elas problematizam a relação entre as cidades, bem como entre as cidades e as rotas que as compõem. Jornadas fornecem análises urbanas sofisticadas ao colocar no centro de nossas investigações as vidas que as fabricam. A globalização está cada vez mais vivida nas e pelas cidades. Prestando atenção em sua paisagem, podemos ver o impacto ambiental da globalização ao longo da trilha do chinelo: nos detritos presentes nas paisagens do petróleo e das petroquímicas no Kuwait e na Coreia, na maneira como os chinelos descartados repousam no aterro à beira de Adis-Abeba, colhidos por catadores. Este conceito de médio alcance – jornada – traz relatos vívidos, de vidas e cenas, para nossas concepções acerca da globalização, fornecendo, assim, os tecidos sociais da globalização, tirando-a de seu enfoque estreito do mundo dos negócios e da economia.

A globalização tem sido vista a partir de uma gama limitada de perspectivas. A trilha do chinelo inclina o ângulo analítico dos postos de comando da globalização, de uma globalização dominante – das autoestradas globais – para correntes de tráfego global e conexões translocais mais calmas e mundanas, porém não menos importantes. Mudando o ângulo analítico, cria-se um espaço conceitual para outras versões da globalização, em outros lugares, colocando-as também no mesmo quadro, ajudando a dar forma a ela. Tais versões não são melhores ou mais reais do que as já existentes, mas revelam a globalização a partir de ângulos diferentes, expondo suas características menos proeminentes e pouco trabalhadas teoricamente. Isso só tem a adicionar ao que sabemos sobre globalização. Embora teóricos da globalização admitam a existência de suas geografias menos conhecidas – o termo *globalização com características chinesas*, por exemplo, reconhece a particularidade de rotas através da China –, contudo raramente concentram suas investigações sobre tais rotas. Em vez disso, reproduzem os mesmos (limitados) cenários empíricos e territórios, em busca de constatações de “verdades mais profundas” e cada vez mais abstratas.

O ângulo analítico aberto pela trilha do chinelo nos ensina que a globalização é mais frágil do que pensamos ser. É mais plural, mais aberta e mais móvel do que tínhamos imaginado até então. Ela é constantemente redirecionada, abrindo novas trilhas em novos lugares. O surgimento constante de novas trilhas, novas rotas, novas configurações e articulações de tecidos sociais e materiais forma a substância elusiva e mutante da globalização. Esta visão, é claro, desafia o monólito de rede robusta, sólida, duradoura e, portanto, aparentemente incontestável apresentada nas teorias da globalização. Este instável, móvel e flexível emaranhado de rotas translocais, que são redirecionadas em direções que não podem ser totalmente previstas, constitui e revela a fragilidade da globalização: a fragilidade composta em sua motilidade. Os baixos salários e as habilidades técnicas facilmente aprendidas tornam possível a produção do chinelo em milhares de locais diferentes. É impossível prever onde irá surgir uma nova fábrica. Um importante produtor de chinelos que recebe encomendas globais e produz os chinelos a partir da matriz de pequenas fábricas chinesas – as quais não têm acesso ao mercado global de seus próprios produtos – relatou-me seu devaneio sobre os “pés descalços do Oriente Médio na areia”, oferecendo essa ideia como uma explicação da lógica por trás da criação de uma fábrica no Sudão. Esta ramificação da trilha não poderia ser prevista a partir da lógica de acumulação de capital por si só; ela se baseia, em vez disso, na imaginação e até mesmo na excentricidade. As fragilidades da vida na trilha do chinelo consistem em tais motilidades aleatórias, assim como em algumas sistemáticas, como custos de produção.

O que é talvez o mais surpreendente são as fragilidades presentes nas formas hegemônicas da globalização, no caso do petróleo e das indústrias petroquímicas. Vista da perspectiva humanista da trilha do chinelo, a vida no Kuwait e na Coreia é precária em seus próprios caminhos. Em cada uma das plataformas que compõem a trilha, materiais, objetos e meios de subsistência podem se mover para inúmeras direções. Isto não é sugerir que as fragilidades kuwaitianas, coreanas, chinesas, somalianas e etíopes são comensuráveis. Elas claramente não são. Fragilidades assumem diferentes formas e intensidades na vida das pessoas. Elas têm consequências díspares e são emolduradas por diferentes estruturas de oportunidade.

As instabilidades e fragilidades da globalização tecem e ajudam a compor a vida das pessoas ao longo da trilha, a partir de incomensuráveis precariedades e inseguranças pessoais. Precariedade refere-se às diferentes formas em que o risco é deslocado dos órgãos públicos e do mercado para as condições pessoais de vida de cada trabalhador e sua família. Precariedades se manifestam, por exemplo, no fato de um indivíduo ser incapaz de ter as três refeições básicas do

dia, circunstâncias estas compartilhadas pelos trabalhadores chineses e consumidores etíopes. Elas se manifestam no risco de ser preso por não pagar as taxas de importação na fronteira da Somália com a Etiópia; em ter que dirigir um táxi ou coletar mariscos na velhice na Coreia do Sul; em temer invasão e violência no Kuwait. Para a maior parte da substância humana da globalização que testemunhamos na trilha, as formas frágeis e temporárias de estabilidade disponíveis em um mundo inconstante e precário procedem na manutenção de sua pobreza, assim os trabalhos não precisam ser realocados para locais ainda mais pobres e com pessoas ainda mais desprovidas. As habilidades de navegação das pessoas estão sintonizadas com as precariedades inconstantes com que elas coexistem: esses sujeitos são hábeis navegadores das precariedades da globalização. A globalização não é nada robusta e estável. É, em vez disso, uma matriz incipiente de mudança, de trilhas transversais que são difíceis de antecipar – e é ainda mais difícil viver nelas. A globalização produz vidas frágeis e precárias, mesmo para aqueles que vivem em seus locais mais privilegiados.

Entre as mobilidades incipientes e ferventes que compõem a globalização, a sua “hiperlocalidade” é manifestada. A globalização é “vívida” nas casas e vizinhanças, no trabalho diário e nas relações sociais existentes nestes locais inquietos. O que estende estas “coisas básicas” para além do local, o que as torna globais, é um caótico mosaico de movimentos que se desenrolam com escalas diferentes, por pessoas diferentes, por objetos como chinelos, por materiais como o plástico e por substâncias como alimentos. A trilha do chinelo mostra que a globalização é feita em pequenas seções “hiperlocais”, todas elas conectadas, de maneiras diferentes, à fase seguinte ou à plataforma sobre a trilha. Em nenhum momento, e isso parece ser fundamental no pensamento sobre a globalização, revelou-se que há uma trilha como algo inteiro, ou até mesmo com grandes seções. Isso não acontece nem mesmo nos algoritmos de logística. As trilhas se chocam incertamente em todas as interseções opacas existentes entre vizinhanças, localidades e Estados-nação.

## Conclusão

A trilha do chinelo desencoraja a complacência conceitual, mostrando que a globalização é sempre “um trabalho em andamento”. Somente avaliações provisórias, aguardando maiores investigações de algo tão vasto e diverso como a globalização, são adequadas. Outras investigações, de uma variada gama de circunstâncias e pontos de vista, são uma necessidade urgente. Nesse ínterim, nossas proposições teóricas são provisórias, reconhecendo as limitações de suas circunstâncias e moderando reivindicações de verdades gerais. A globalização

não é exatamente o que nós pensamos que seja. Como a trilha do chinelo tem mostrado, ela é uma colcha de retalhos soltos, de jornadas humanas e objetos. É um contingente de massa instável, em constante mudança, com alguns bolsões de oportunidade dentro de um cenário esmagador de precariedade. Acima de tudo, a globalização precisa ser reexaminada a partir das oportunidades e manobras que suas instabilidades podem prover à massa de pessoas em todo o mundo que lutam e sobrevivem a partir de suas próprias formas de navegar dentro dela. Decodificar a globalização e olhá-la mais de perto – se opondo e reorientando o tráfego que se move através de vidas e bairros –, fornece-nos um primeiro passo para pensar sobre as oportunidades políticas que ela carrega. Isto, por sua vez, criaria uma plataforma a partir da qual novas rotas e jornadas, socialmente mais justas e menos orientadas para o aprofundamento da pobreza, podem ser inauguradas.

## Referências

- ABU-LUGHOD, Janet. Globalization in Search of a Paradigm. In: ROSSI, I. (Ed.). *Frontiers of Globalization Research: Theoretical and Methodological Approaches*. New York, Springer, 2007, p. 353-360.
- AMIT, Vered (Ed.). *Thinking Through Sociality: An Anthropological Interrogation*. Oxford, Berghahn Books, 2015 (in press).
- AMIT, Vered; MITCHELL, John. Series Preface. In: HANNERZ, Ulf. *Anthropology's World*. London, Pluto, 2010.
- APPADURAI, Arjun. *The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective*. Cambridge, Cambridge University Press, 2005.
- BARNDT, Deborah. *Tangled Routes: Women, Work and Globalization on the Tomato Trail*. Lanham/Boulder/New York/Toronto/Plymouth, Rowman & Littlefield, 2008.
- BENJAMIN, Walter. *The Arcades Project*. Cambridge (MA), Harvard University Press Paperback, 2002.
- BENNETT, Jane. *Vibrant Matter: A Political Ecology of Things*. Durham/London, Duke University Press, 2010.
- BTI – Bertelsmann Stiftung's Transformation Index. *South Korea Country Report*. 2002. Disponível em: [www.bti-project.de/fileadmin/inhdte/reports/2012/pdf](http://www.bti-project.de/fileadmin/inhdte/reports/2012/pdf).
- CASTELLS, Manuel. *Information Technology, Globalisation and Social Development*. Genève, UN Research Institute for Social Development (UNRISD), 1999.
- CASTELLS, Manuel. Information Technology and Global capitalism. In: HUTTON, W.; GIDDENS, A. (Ed.). *On the Edge: Living with Global Capitalism*. London, Vintage, 2001.

- CASTELLS, Manuel. Preface to the 2010 edition. *The Rise of Network Society*. Second edition with new preface. Oxford Wiley Blackwell, 2010, p.15-16.
- CICCANTELL, Paul; SMITH, David A. Rethinking Global Commodity Chains: Integrating Extraction, Transport and Manufacturing. *International Journal of Comparative Sociology*, v. 50, n. 3-4, June/August 2009, p. 361-384.
- CLIFFORD, James. *Routes: Travel and Translation in the Late Twentieth Century*. Boston, Harvard University Press, 1999.
- CERTEAU, Michel de. *The Practice of Everyday Life*. Los Angeles/London, University of California Press, 1988, p. 96-97.
- EGZIABHER, Tegegne Gebre. *The Developmental Impact of China and India on Ethiopia with Emphasis on Small Scale Footwear production*. Conference Paper, University of Addis Ababa, 2006, p. 14.
- GEREFFI, Gary; KORZENIEWICZ, Miguel. *Commodity Chains and Global Capitalism*. Greenwood Publishing Group, 1994.
- HELD, David; MCGREW, Anthony. Rethinking Globalization. In: HELD, David (Ed.). *The Global Transformations Reader*. London, Polity, 2003.
- HUGHES, Alex; REIMER, Suzanne. (Ed.). *Geographies of Commodity Chains*. London, Routledge, 2004.
- INGOLD, Tim. *The Perception of the Environment*. London, Routledge, 2000.
- KNOWLES, Caroline. *Flip-Flop: A Journey through Globalisation's Backroads*. London, Pluto Press, 2014.
- KNOWLES, Caroline; HARPER, Douglas. *Hong Kong: Migrant Lives, Landscapes and Journeys*. Chicago, University of Chicago Press, 2009.
- KNOWLES, Caroline. "Mobile Sociology" Commentary on John Urry's Work, 60th anniversary. *British Journal of Sociology*, Shaping Sociology Over 60 Years, 2010.
- KOPYTOFF, Igor. The Cultural Biography of Things: Commoditization as Process. In: APPADURAI, Arjun. (Ed.). *The Social Life of Things*. Cambridge, Cambridge University Press, 1986, p. 64-91.
- LEMERT, Charles. *Dark Thoughts: Race and the Eclipse of Society*. New York/London, Routledge, 2002.
- LOWENHAUPT TSING, Anna. *Friction: An Ethnography of Global Connection*. New Jersey, Princeton University Press, 2005.
- MARRIOT, James; MINIO-PALUELLO, Mika. *The Oil Road: Journeys from the Caspian Sea to the City of London*. London, Verso, 2012.
- MASSEY, Doreen. *For Space*. London, Sage, 2005.
- MASSEY, Doreen. Politics and Space/Time. In: KEITH, Michael; PILE, Steve (Ed.). *Place and the Politics of Identity*. London, Routledge, 1993, p.141-161.
- MACGAFFEY, Janet; BAZENGUISSA-GANGA, Remy. *Congo Paris: Transnational*

- Traders on the Margins of the Law*. Oxford, James Currey, 2000.
- MILLER, Daniel. *The Comfort of Things*. London, Polity, 2008.
- MILLER, Daniel. Materiality: an Introduction. In: MILLER, D. (Ed.). *Materiality*. Durham, Duke University Press, 2005.
- MURPHY, Rachel. *How Migrant Labour is Changing Rural China*. Cambridge, Cambridge University Press, 2002, p. 33.
- RAMO, Joshua Cooper. *The Beijing Consensus*. London, Foreign Policy Centre, 2004, p. 20.
- RIFKIN, Jeremy. *The Hydrogen Economy*. Oxford, Polity, 2002.
- ROTHENBERG-AALAMI, Jessica. Coming Full Circle? Forging Missing Links Along Nike's Integrated Production Networks. *Journal of Global Networks*, 2004, p. 335-354.
- SASSEN, Saskia. *A Sociology of Globalization*. New York, W.W. Norton, 2007.
- SASSEN, Saskia. *Globalization and its Discontents*. New York, The New Press, 1998.
- SHEHADEH, Raja. *Palestinian Walks: Notes on a Vanishing Landscape*. London, Profile Books, 2007.
- SIMONE, Maliq. *Opportunities, Risks and Problems in the Urban Sphere*. 2002. Disponível em: [www.africansocieties.org/eng\\_giugon2002/eng.citta/5/12/07](http://www.africansocieties.org/eng_giugon2002/eng.citta/5/12/07).
- SMITH, Michael Peter. *Transnational Urbanism: Locating Globalisation*. Oxford, Blackwell, 2001.
- TENNER, Edward. *Our Own Devices*. New York, Knopf, Random House, 2003.
- THE Economist*, 21 November 2012.
- URRY, John. Mobile Sociology. *The British Journal of Sociology – The BJS: Shaping Sociology over 60 years*. 2010, p. 347-366. Orig. publ.: *British Journal of Sociology* 51(1), 2000, p.185-203. Em português: *Sociologia Móvel*. In: LIMA, Jacob C. (Org.). *Outras sociologias do trabalho*. São Carlos, Ed. UFSCar, 2013.

## Sites

- AUTOREPLY@ECONOMIST.COM 1-11-07
- WWW.CIA.GIV/LIBRARY/PUBLICATIONS/THE-WORLD-FACTBOOK/GEOS/KU.HTML 2012
- US Energy Information Administration: <http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=ku>

Recebido em: 01/06/2014

Aprovado em: 30/06/2014

## Como citar este artigo:

- KNOWLES, Caroline. Trajetórias de um chinelo: microcenos da globalização. *Contemporânea – Revista de Sociologia da UFSCar*. São Carlos, v. 4, n. 2, jul-dez 2014, pp. 289-310.