

Estado, estrada e espólio: a violência logística na África Central

State, road, and spoils: logistical violence in Central Africa

Luiz Gustavo Simão¹

Resenha de: Schouten, Peer. **Roadblock Politics: The Origins of Violence in Central Africa**. New York: Cambridge University Press, 2022.

Atores tão heterogêneos quanto numerosos, entre eles grupos armados, soldados, autoridades tradicionais e funcionários públicos, constroem barreiras nas estradas da África Central a fim de controlá-las. Estima-se que, em média, haja um posto de controle a cada 24km na República Centro-Africana (CAR), e, na República Democrática do Congo (RDC), a cada 18km. E se a economia política do conflito na África Central não fosse tanto sobre o controle de recursos naturais, mas sobre o controle dos espaços de circulação? O novo livro de Peer Schouten, *Roadblock Politics: The Origins of Violence in Central Africa*, publicado pela *Cambridge University Press*, é um alento e leitura obrigatória para aqueles interessados nas políticas de circulação de pessoas e mercadorias, na formação do Estado e no conflito a partir de uma perspectiva crítica, assim como para os zelosos por boas pesquisas empíricas teoricamente fundamentadas. Baseado em extenso investimento na região, o pesquisador e sua equipe mapearam mais de mil bloqueios de estradas em pontos intransponíveis para as cadeias globais de suprimento de recursos. O controle dos pontos de passagem das rotas comerciais, argumenta Schouten (2022) ao longo da obra, materializou no passado e continua a ser, ainda hoje, uma forma central de poder (seja político, financeiro ou simbólico), e um objeto de luta na África Central para moldar economias móveis que se estendem para além da região.

¹ Doutorando em Ciências Sociais pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), com financiamento da FAPESP (Processo 2025/08456-0). Graduado em Ciências Sociais e mestre em Sociologia pela Universidade Federal de São Carlos (UFSCar). Integra o NaMargem – Núcleo de Pesquisas Urbanas (UFSCar) e o GAPS - Grupo de Antropologia do Policiamento e Segurança (Unicamp). Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-7146-7471> e-mail: l203805@dac.unicamp.br



Estado, estrada e espólio: a violência logística na África Central

Luiz Gustavo Simão

Leituras estabelecidas sobre o poder na África Central tendem a ver o conflito como decorrente da fragmentação política de países e regiões, produto da incapacidade estatal em governar. Minerais, de fato, desempenham papel central no financiamento de conflitos nesses países², e Schouten (2022) não é contra ou desafia essa visão. O que explicaria, no entanto, pergunta o autor, o fato de conflitos se arrastarem para áreas onde a presença de recursos minerais não é significativa? Contra uma leitura da soberania dos Estados que tende a vê-los como viáveis apenas onde a imposição de um poder centralizado em limites territoriais bem definidos é possível, a política dos bloqueios apresentada no livro revela outra face desse conflito: a de que a fragmentação da autoridade coercitiva pode ser pensada em termos de objetivos intencionais. Schouten contrapõe-se, assim, a correntes teóricas da Ciência Política dedicadas às origens do conflito e da ordem na África Central, sobretudo aos trabalhos que se enquadram em uma “doutrina clássica da estatalidade” (Schouten, 2022, p. 4, tradução minha³). Não raro, trata-se de abordagens marcadas por pressupostos normativos e ambições totalizantes do poder estatal, sumariamente entendido como a capacidade de controlar o território. Nessa formulação, que vê pela falta – de lei, ordem e de capacidade estatal – Estados centro-africanos seriam enquadrados como casos de fracasso⁴. Desde a perspectiva proposta no livro, no entanto, a capacidade de controlar o movimento ao longo das rotas comerciais não seria simples corrupção cotidiana, traço significativo de crise e fragilidade do Estado em uma outra leitura, mas elemento constituinte para os padrões de formação do Estado e conflito na região. Ao propor uma análise focada nas políticas de bloqueio de estradas, Schouten (2022) reconhece a imbricada interação entre controle logístico, poder político e dinâmicas econômicas ligadas à circulação de bens, estendendo o alcance da análise para outras regiões.

O livro é dividido em duas partes, sendo estas compostas pelos capítulos 2 a 4 (Parte I) e 5 a 9 (Parte II), além da Introdução e das Conclusões. Na primeira parte, o autor

² Ver, por exemplo, o trabalho de Calvão & Archer (2021)

³ “classical doctrine of statehood”

⁴ Para exemplos dessa leitura, ver em Herbst (2000) e Autesserre (2009). Uma das consequências diretas desse enquadramento é a recorrente associação entre a fragilidade das instituições estatais e a proliferação de mercados considerados ilegais e violentos (Williams, 2009). Sobre o tema, ver em Feltran (2019).



Estado, estrada e espólio: a violência logística na África Central

Luiz Gustavo Simão

propõe superar os relatos convencionais sobre a formação dos Estados que em geral ignoraram experiências africanas de bloqueios de estradas ou as trataram como desvios em relação a uma norma de governo. Taxar coisas que se movem ou controlar pontos críticos de passagem de mercadorias ou pessoas foi algo basilar para a geografia política dos primeiros Estados, como demonstrou James Scott (2009) no Sudeste Asiático, ou como também ocorreu na própria Europa. Para isso, Schouten (2022) mergulha na história das políticas de bloqueios de estradas nas rotas comerciais de longa distância na África Central e em suas infraestruturas.

O capítulo 2, *Hongo Politics (1830-1890)*, trata do pagamento de tributos de trânsito, ou *hongo*, como eram chamados, vastos nos diários de exploradores e viajantes quando relatavam seus encontros com autoridades locais para negociar a passagem. Muitos dos viajantes europeus expressavam descontentamento com o pagamento do *hongo*, visto como extorsão que obstaculizava o progresso colonial do comércio de longa distância. O autor mostra no capítulo como, a partir de bloqueios em pontos importantes de estradas que transportavam bens valorizados na Europa e nos Estados Unidos, como o marfim, formou-se uma nova geografia política de poder e extração de lucro nas rodovias pré-coloniais da África Central do século XIX. Em alguns lugares, essa geografia interagiu com valores políticos tradicionais de comunidades, favorecendo a produção de outros meios para adquirir poder e autoridade por meio do comércio.

Já não apenas tendo autonomia e parentesco como formas de organização da sociedade, a nova marca da soberania, com imposição da força para a governança da mobilidade, era um prelúdio aos modos coloniais de extração de riqueza que seguiriam na segunda metade do século XIX e as resistências anticoloniais que os acompanharam. Esse é o tema do capítulo 3, *Infrastructural Empire and Anti-colonial Resistance (1890-1960)*. Mercadores europeus passaram a se preocupar com o controle das rotas comerciais por governantes e comunidades locais, destruindo postos de comércio quando encontravam resistência e substituindo a cobrança de *hongo* por estações próprias. As colônias francesa e belga buscaram controlar os fluxos econômicos que atravessavam a região por meio da construção de suas próprias malhas de transporte, como estradas e ferrovias, e utilizaram da força de trabalho das populações locais para isso. Era o início da



Estado, estrada e espólio: a violência logística na África Central

Luiz Gustavo Simão

“colonização infraestrutural” (Schouten, 2022, p. 78-79, tradução minha⁵), marcada pelos esforços dessas potências para exercer poder logístico por meio do controle de infraestruturas e sistemas pré-coloniais já existentes. Sob o discurso de fortalecimento da autoridade estatal e sua capacidade civilizatória, consolidou-se aquilo que o autor chama de um “império infraestrutural” voltado à cobrança de impostos de trânsito. Junto com ele, surgiram também formas de resistência aos avanços da maquinaria colonial e às tentativas de disciplinar o movimento. Como o confronto direto por vezes não era uma opção viável diante da capacidade bélica europeia, muitas populações da África Central expressavam sua resistência contra a “pacificação” através de evasões para áreas de difícil acesso, como pântanos, florestas densas e áreas rochosas, ou através de formas de sabotagem das redes logísticas coloniais.

O surgimento e a queda do império infraestrutural na África Central ocorreram em menos de um século. Nos seus escombros, emergiram novas formas de acumular poder, inclusive político, no comércio de longa distância. A primeira parte do livro finaliza com o capítulo 4, *Ruination and the Revenge of Distance (1960-2000)*, no qual Schouten (2022) mostra que a história dos avanços da infraestrutura colonial e da “fricção do terreno”, retomando o trabalho de Scott (2009), nem sempre é linear. Na verdade, a queda do império infraestrutural coincidiu com a transição para a independência dos países da região, assim como para o capitalismo contemporâneo de cadeias globais de suprimentos (*global supply chains*). Através de acordos e de “ajudas ao desenvolvimento” no imediato pós-independência, o Estado congolês foi forçado a adquirir tecnologias superfaturadas para a exploração e transporte de minerais, garantindo controle externo sob condições formais de soberania política. Em meio às ruínas das estradas, pequenos comerciantes e empreendedores responderam improvisando circuitos informais de comércio, transacionando bens com o “interior” – ou todas as regiões desatendidas após a ruína das infraestruturas. Essa improvisação gerou uma economia fértil para os bloqueios de estrada, que seguiriam nas próximas décadas, e as coalizações de milícias que os implementariam.

⁵ “Infrasctructural colonization”.



Estado, estrada e espólio: a violência logística na África Central

Luiz Gustavo Simão

Ainda que o autor não estabeleça um diálogo mais sistemático, o argumento geral dessa primeira parte se articula com produções que, nas últimas duas décadas, têm dado destaque ao papel das infraestruturas na formação da política nas cidades e dos Estados-nação, sobretudo aqueles pensados em cidades do chamado sul global (Larkin, 2013; Anand, Gupta & Appel 2018; Mitchell, 2014; Schnitzler, 2008). Grande parte desses trabalhos se dedicaram a pensar como a política é moldada; nessa lente infraestrutural, pensar a política implica desnaturalizá-la a partir de novas escalas, deslocando-a das esferas tradicionais (Cavalcanti & Campos, 2022). É nesse sentido que Schouten (2022) propõe uma genealogia dos bloqueios de estradas vinculada à formação dos Estados coloniais na África Central e ao seu subsequente arruinamento (Velho & Ureta, 2019).

Fluxos não registrados e economias informais são frequentemente apresentados como coisas que escapam da regulação estatal. Na África Central, porém, onde mais de 90% da atividade econômica é informal, essas dinâmicas estão sujeitas a um controle rigoroso. Ao longo da parte II do livro, o autor mergulha na política contemporânea dos postos de controle. O capítulo 5, *La Route, ça coûte: Roadblock Geographies*, desmistifica a ideia de ausência de ordem política, mostrando que o controle sobre o espaço logístico em pontos lucrativos assume formas coerentes, com regras concisas sobre quem pode – ou não – estabelecer um bloqueio e onde. O autor também detalha os níveis de pagamento dos agentes responsáveis pela operacionalização desses bloqueios, além de como o movimento pelos postos é estruturado. O argumento central do capítulo é que a ocorrência e distribuição de bloqueios devem ser analisadas em conjunto com as características sociais, políticas, materiais e ambientais do terreno. Espaços logísticos como ferrovias, por exemplo, onde o transporte é realizado por formas motorizadas, são muito atraentes pela capacidade de extração de lucro que permitem. Nessas principais “artérias” do comércio predominam agentes estatais, civis ou militares, ou grupos armados – em contraposição às rotas informais, como trilhas, onde se concentram operadores com menos poder militar e capital político. Essas divisões do espaço logístico, exploradas ao longo do capítulo, revelam uma complexa geografia política dos postos de controle que molda diferentemente o fluxo e a tributação do tráfego para caminhonetes, motoristas de táxi, micro-ônibus e pedestres seja ao longo das estradas oficiais, seja fora



Estado, estrada e espólio: a violência logística na África Central

Luiz Gustavo Simão

delas. As economias políticas desses dois espaços são, de acordo com Schouten (2022), entrelaçadas: a presença do exército congolês em locais de domínio de grupos armados, por exemplo, é justificada como pretexto para a multiplicação de tributação.

No capítulo 6, *The Supply Chain Frontier*, somos apresentados às cadeias globais de suprimentos em expansão na África do século XXI, em que enormes lucros podem ser obtidos a partir do trabalho de pessoas informais e não regulamentadas. Um dos objetivos do autor é mostrar como o funcionamento da máquina de circulação global de mercadorias é algo com mais obstáculos e fricções do que se apresenta⁶. Schouten inicia o capítulo se perguntando “[...] Como é possível que a atual profusão de bloqueios rodoviários na África Central não esteja interrompendo as cadeias globais de suprimentos?” (2022, p. 146, tradução minha⁷). A partir da pergunta, o autor acompanha operações de empresas globais como a Heineken, ativa desde a era colonial no país, para explicar como conseguem operar em zonas de conflito. Multinacionais como essa, argumenta o autor, iniciaram suas operações no país ao se entrelaçarem com as partes mais importantes desses conflitos, estabelecendo acordos e pagamentos com grupos armados. Também aqui, os limites entre o formal e o informal, assim como entre o ilegal e o legal, são porosos e os acordos invisibilizados.

Schouten (2022) mostra ao longo do capítulo que o mesmo mecanismo de acordos tácitos e porosidade entre estas fronteiras ocorre no transporte das mercadorias. Para transportarem seus produtos, quanto mais se afastam dos portos costeiros principais, mais as empresas dependem de um novo mercado de empreendedores logísticos. São, em geral, mercados tocados por ex-militares brancos, que se especializam em realizar o transporte transfronteiriço nas partes mais desafiadoras do continente, e que, para isso, utilizam-se privadamente de suas formações militares. Porém, a internalização das forças militares nas cadeias de suprimento tornou-se um negócio lucrativo nos últimos anos, conta Schouten (2022), atraindo também operadores do exército para o mercado de escolta armada de caminhões. Ainda que não elaborado pelo autor nesses termos, atores

⁶ Para uma revisão teórica do assunto no Brasil a partir da sociologia das mobilidades, ver em Freire-Medeiros & Lages (2020). O dossiê organizado por Jacquot & Morelle (2025) apresenta casos em nível transnacional de circulação de mercadorias e objetos.

⁷ “how come today’s panoply of Central African roadblocks isn’t disrupting global supply chains?”



Estado, estrada e espólio: a violência logística na África Central

Luiz Gustavo Simão

como esses são intermediários na logística com interesses em extrair lucro a partir dos encontros entre as fronteiras do formal e do informal, do legal e do ilegal e, também, do público e do privado. Vale relembrar, aqui, o mercado global de Empresas Militares Privadas (PMCs, do inglês *Private Military Companies*), formado majoritariamente por empresas britânicas e estadunidenses e que, desde o fim da Guerra Fria, passaram a desempenhar funções de segurança, assessoria militar e apoio logístico em zonas de conflito ao redor do mundo (Kinsey, 2006).

Se entendida nesses termos, a autonomização das forças militares descrita por Schouten (2022) para a máquina logística na África Central encontra respaldo em algumas formas contemporâneas que mercados de proteção e de segurança assumem no Brasil. Desde o começo dos anos 2000, a produção intelectual das Ciências Sociais vem apontando para o fenômeno (Caldeira, 2000), em que policiais autonomizados começam a transacionar serviços e expandir suas bases materiais. É o caso, por exemplo, da segurança privada informalmente ofertada por policiais, que convertem recursos associados ao exercício de suas funções em ganhos privados por meio dos chamados “arregos” junto a mercados ilegalizados, como o de drogas. Economias dependem de proteção para funcionar, como bem lembra o trabalho do sociólogo brasileiro Michel Misse (2002, 2007), e as formações dos militares e escoltas armadas para o deslocamento de bens e pessoas na África Central dialogam com essa formulação. Mais recentemente, esses policiais autonomizados têm sido o foco de alguns trabalhos que se dedicam a pensar como eles têm sido também politizados e ideologizados, alcançando espaços na política institucional (Feltran, 2020). No caso brasileiro, assim como no livro de Schouten (2022), a utilização privada das formações estatais é um insumo importante.

As potencialidades do livro para pensar outros contextos, contudo, não se encerram aí. No Brasil, a fragmentação do mundo da política (Cruz Silva, 2026) e a emergência, há mais de duas décadas, de atores criminais que se tornaram agentes econômicos e políticos (Feltran, 2025; Manso & Dias, 2018), também colocam em evidência formas de poder assentadas em torno de um papel logístico crescente. A trajetória do Primeiro Comando da Capital (PCC) é sugestiva nesse sentido, pois mostra que capacidades logísticas podem sustentar formas de acumular oportunidades e



Estado, estrada e espólio: a violência logística na África Central

Luiz Gustavo Simão

concentrar poder. As guerras por posições entre elites instituídas e elites que buscam se instituir, entre atores dominantes e formas marginais de acumulação, também aqui se fazem presentes e produzem efeitos violentos (Fromm, 2022). Tendo em vista que as guerras por pilhar mercados e garantir poder estão na base dos Estados contemporâneos (Tilly, 1998), somos conduzidos ao capítulo seguinte.

O capítulo 7, *CAR: War of Roads*, explora como o conflito na República Centro-Africana se estabeleceu como uma “guerra pelas entradas” desde o início da década de 2010. Desde então, as rotas de longa distância tornaram-se centrais não apenas para o transporte de suprimentos, mas também para as disputas de poder entre facções armadas poderosas da região (como a ex-Seleka) e o governo. As estratégias para imporem seus domínios logísticos, em ambos os casos, são semelhantes. Por exemplo, grupos armados, além de controlarem bloqueios nas estradas que levam ao sul do país, em alguns casos começaram a realizar saques de gados, que podem ser abatidos e vendidos isentos de seus próprios impostos. O mesmo ocorre com pessoas do governo. O autor argumenta ao longo do capítulo que o tráfego ao longo dessas rotas comerciais é fundamental para entender a economia política do conflito. Nesse sentido, autoridade diz mais respeito à uma arquitetura de jurisdição sobre a mobilidade na rede rodoviária do país, do que sobre o controle de recursos naturais, como madeira e mineração.

Esse quadro geral presente na República Centro-Africana, tema do capítulo 7, se altera significativamente no Congo vizinho, tema do capítulo 8, *Non-conventional Logistics*. Schouten (2022) aborda uma outra forma de logística nesse capítulo, chamada de “não-convencional”, que diz respeito à forma como grupos armados adaptaram suas logísticas em meio a décadas de guerra e em terrenos difíceis, como zonas arenosas, estradas esburacadas ou florestas densas. Essa denominação, argumenta o autor, trata de uma estratégia de governança rebelde para sustentar a presença militar de grupos armados, sem contar com rotas de suprimento estáveis e controle sobre canais de infraestrutura. De um lado, para a população que depende das rotas para comercializar produtos agrícolas, a situação de buracos nas estradas, por exemplo, pode dificultar a mobilidade cotidiana; de outro, para os grupos armados, essa logística “não-convencional” é uma forma fundamental de prosperarem no isolamento.



Estado, estrada e espólio: a violência logística na África Central

Luiz Gustavo Simão

Por fim, no capítulo 9, *Transparency Goes to War*, mudamos de escala. Se até então nos concentramos maiormente em descrições etnográficas da complexidade de grupos e suas dinâmicas na região, agora o autor nos convida a interpretar a luta contra os “minerais de conflito” como um “comércio administrado” da inserção da produção mineral centro-africana nas cadeias globais de suprimentos. Essa luta ganha força no discurso de governantes desde o início dos anos 2000, em meio à crescente demanda por recursos estratégicos (falas oficiais de especialistas que o autor traz, inclusive, ao longo do capítulo). Trata-se de um salto indutivo, enunciado já na introdução da obra, que apresenta o conflito como pressões, disputas e acordos e litígios entre uma gama de atores ao longo de seus trajetos. No centro desses esforços, evidentemente, está em questão quem pode se beneficiar com o deslocamento desses minerais.

Ao deslocar a atenção para as políticas de circulação como eixo analítico, *Roadblock Politics* permite pensar a formação do Estado e o conflito a partir de uma perspectiva que articula controle logístico, infraestruturas e exercício da autoridade para além do enquadramento territorial clássico. Embora pouco presente no debate brasileiro, o livro dialoga com uma literatura que tem destacado o papel das infraestruturas na produção da política das cidades e das economias contemporâneas. Além, fornece recursos para pensar contextos nos quais o controle da mobilidade de bens e pessoas se torna um recurso central de poder. A atenção empírica aos bloqueios de estrada, às cadeias de suprimento e às infraestruturas em ruínas contribui, assim, para situar a obra em debates mais amplos sobre Estado, violência e regimes de mobilidade no capitalismo contemporâneo, e talvez essa seja uma das grandes contribuições da obra.

Referências

Anand, Nikhil; Gupta, Akhil; Appel, Hannah. 2018. **The Promise of Infrastructure**. Durham: Duke University Press, 2018.

Autesserre, Séverine. Hobbes and the Congo: Frames, Local Violence, and International Intervention. **International Organization**, v. 63, n. 2, p. 249–280, 2009.

Caldeira, Teresa. **Cidade de Muros: Crime, Segregação e Cidadania Em São Paulo**. São Paulo: EdUSP, 2000.



Estado, estrada e espólio: a violência logística na África Central

Luiz Gustavo Simão

Calvão, Filipe; Archer, Matthew. Digital Extraction: Blockchain Traceability in Mineral Supply Chains. **Political Geography**, n. 87, p. 1–11, 2021.

Cavalcanti, Mariana; Campos, Marcos. A Fantástica Obra Da Paz: O Teleférico Do Alemão e a Produção de Infraestrutura Urbana No Rio de Janeiro. **Dados**, v. 65, n. 2, p. 1–32, 2022.
Cruz Silva, Evandro. A violência é o cerne da política: entrevista com Gabriel Feltran. **Novos Estudos - Cebrap**, v. 45, n. 1, abr. 2026.

Feltran, Gabriel. (Il)licit Economies in Brazil: An Ethnographic Perspective. **Journal of Illicit Economies and Development**, v. 1, n. 2, p. 145, 2019.

Feltran, Gabriel. The Revolution We Are Living. **HAU: Journal of Ethnographic Theory**, v. 10, n. 1, p. 12-20, 2020.

Feltran, Gabriel. A Criminal Platform for the Cocaine Trade: Governance Mechanisms Changing the Balance of Power in a Transcontinental Value Chain. **European Journal of Sociology / Archives Européennes de Sociologie**, v. 66, n. 2, p. 169–197, 2025.

Freire-Medeiros, Bianca; Lages, Mauricio Piatti. A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, n. 123, p. 121-142, 2020.

Fromm, Deborah. **Indústria da Proteção**: sobre as interfaces entre seguros, segurança e seguridade. Doutorado (Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social) – Campinas: Unicamp, 2022.

Herbst, Jeffrey. **States and Power in Africa**: Comparative Lessons in Authority and Control. Princeton, NJ: Princeton University Press, 2000.

Kinsey, Christopher. **Corporate soldiers and internacional security**: the rise of private military companies. London and New York: Routledge, 2006.

Larkin, Brian. The Politics and Poetics of Infrastructure. **Annual Review of Anthropology**, n. 42, p. 327–343, 2013.

Jacquot, Sébastien; Morelle, Marie. Les routes globalisées des objets de seconde main. Qualification, valorisation, circulation et regulation. **Géocarrefour**, v. 99, n. 2, p. 1-13, 2025.

Manso, Bruno Paes; Dias, Camila Nunes. **A guerra**: ascensão do PCC e o mundo do crime no Brasil. São Paulo: Todavia, 2018.

Misse, Michel. Rio como um bazar, a conversão da ilegalidade em mercadoria política. **Insight Inteligência**, v. 3, n. 5, p. 12–16, 2002.



Estado, estrada e espólio: a violência logística na África Central

Luiz Gustavo Simão

Misse, Michel. Mercados Ilegais, Redes de Proteção e Organização Local Do Crime No Rio de Janeiro. **Estudos Avançados**, v. 21, n. 61, 2007.

Mitchell, Timothy. Introduction: Life of Infrastructure. **Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East**, v. 34, n. 3, p. 437–439, 2014.

Schnitzler, Antina von. Citizenship Prepaid: Water, Calculability, and Techno-Politics in South Africa*. **Journal of Southern African Studies**, v. 34, n. 4, p. 899–917, 2008.

Schouten, Peer. **Roadblock politics**: the origins of violence in Central Africa. New York: Cambridge University Press, 2022.

Scott, James C. **The Art of Not Being Governed**: An Anarchist History of Upland Southeast Asia. New Haven & London: Yale University Press, 2009.

Tilly, Charles. **Durable Inequality**. Berkeley, Los Angeles and London: University of California Press, 1998.

Velho, Raquel; Ureta, Sebastián. Frail Modernities: Latin American Infrastructures between Repair and Ruination. **Tapuya: Latin American Science, Technology and Society**, v. 2, n. 1, p. 428–41, 2019.

Williams, Phil. Illicit markets, weak states and violence: Iraq and Mexico. **Crime, Law and Social Change**, v. 52, n. 3, p. 323–336, 2009.

Data de recebimento: 03 de março de 2026

Data de aceite: 07 de julho de 2026

Como citar este artigo de acordo com a ABNT:

SIMÃO, Luiz Gustavo. Estado, estrada e espólio: a violência logística na África Central. **Áskesis**. v. 15, nº. 01, p. 285-295, jan./jun., 2026. DOI: 10.14244/2238-3069.2026/54.