# Estradas para a Liberdade? mobilidade indígena e a lei do colonizador na Austrália Central

Harry Blagg e Thalia Anthony

## INTRODUÇÃO

Enquanto questões de movimento têm se tornado o assunto de intenso escrutínio no Norte Global urbano, menor atenção tem sido dada ao movimento em regiões remotas do Sul Global. Todavia, a mobilidade permanece um importante local de contestação no Sul Global, entre colonizador e colonizado, cidade e interior, centro e periferia. A observação de Ek (2006: 375) de que "a mobilidade é sempre produzida junto com a produção da imobilidade" tem especial ressonância na pós-colônia. A colonização, como um projeto geopolítico, envolveu a realocação e o transporte globais de populações, recursos e mercadorias. Ela foi facilitada pelo que Edward Said (2000) chamou de "geografias imaginárias", onde o Norte construiu o Outro como estando em um estado de natureza, não civilizado e atrasado, pronto para a exploração produtiva. O movimento está implícito nos tropos da descoberta e da conquista, na "abertura" de territórios virgens para o cultivo, o assentamento e a construção da nação. Por outro lado, aqueles povos indígenas deslocados pela colonização descobriram seus tradicionais padrões de mobilidade truncados e criminalizados, na medida em que seu território se tornou a propriedade de colonizadores brancos.

Sociedades coloniais migrantes – mais notavelmente naqueles Estados de origem anglo conhecidos como as nações CANZUS (Canadá, Austrália, Nova Zelândia e os EUA) – foram congregadas na base de uma massiva transferência de europeus brancos a um "novo mundo" imaginário e não assentado. Isso exigiu o gerenciamento, a extinção e a assimilação de populações indígenas, o que foi alcançado por meio de uma combinação de genocídios localizados e da mobilidade restringida, forçada e criminalizada (ver Dunbar Oritz 2015). Desapropriados de suas terras ancestrais, povos indígenas foram forçados a uma existência miserável nas margens de novas cidades, despejados em reservas, ou foram detidos em vários campos de vida nua. Essa mobilidade forçada é memorada pela "trilha de lágrimas" no Sudeste estadunidense, onde tribos Cherokees foram forçadas a se mudar para reservas no Oeste; aborígenes australianos se recordam da remoção e do transporte de crianças "roubadas" a centenas de quilômetros de suas comunidades para serem confinadas em missões; os primeiros povos da nação do Canadá lamentam as crianças transportadas para as assim chamadas "escolas residenciais", assim como a abdução, o estupro e o assassinato contemporâneos de mulheres dos primeiros

BLAGG, Harry; ANTHONY, Thalia. Estradas para a Liberdade? Mobilidade indígena e a lei do colonizador na Austrália Central. In: FRANÇA, Leandro Ayres; CARLEN, Pat (orgs.). **Alternativas à justiça**. Porto Alegre: Canal Ciências Criminais, 2019. p. 180-196. | ISBN 978-85-92712-48-8 | Traduzido por Leandro Ayres França.

povos, no que ficou conhecido como a Estrada de Lágrimas –Highway 16. Estradas, trens e automóveis abriram caminho para o genocídio, a exploração e o desarraigamento para alguns, assim como a liberdade e a autonomia para outros.

Enquanto as narrativas de mobilidade no Norte Global invocam imagens de liberdade e autonomia desimpedidas, as representações culturais da automobilidade no Sul Global são mais ambivalentes e incertas. O trabalho de Green-Simms (2017: 60) sobre a África Ocidental sugere que a motorização permite que as pessoas "ganhem a vida a ajam como sujeitos móveis e modernos", todavia a carnificina nas estradas torna o dirigir um negócio perigoso; as estradas, para os nigerianos, são "um lugar tanto de criação quanto de destruição" (2017: 61). Green-Simms (2017: 62) oferece esse glamour às mobilidades pós-coloniais:

> que a automobilidade se torna nítida não somente no movimento e no movimento desejado dos motoristas, mas também nos detritos de seus acidentes, nos corpos mortos, nas partes desmembradas, carteiras ou uniformes [...] assim como nos destroços psicológicos que se acumulam nas consciências dos caracteres.

Ela conclui que a experiência pós-colonial apresenta as "limitações das narrativas de automobilidade que ligam o veículo motor a um progresso civilizatório e à mobilidade autônoma irrestrita" (Green-Simms 2017: 63). A ambivalência e a ambiguidade também assombram a "estrada faminta" de Ben Okri (2009): aqui, a estrada e o automóvel transportam a modernidade, os forasteiros, a pobreza e a exploração enquanto extraem recursos locais e pessoas.

Este capítulo questiona a mobilidade como um lugar de liberdade, ambivalência e hibridez na estrutura das relações colonizador/indígena na Austrália central, que está localizada na jurisdição imposta do Território do Norte da Austrália. Ele parte de um conjunto de projetos de pesquisa sobre direito, policiamento e mobilidade na Austrália central, especialmente em diversas comunidades remotas Warlpiri (Yuendumu e Lajamanu)[1] (Anthony e Blagg 2010, 2012; Blagg 2016; Blagg e Anthony 2014). A primeira fase da pesquisa coincidiu com a Intervenção de Emergência no Território do Norte ("a Intervenção"), de 2007, planejada para erradicar uma epidemia detectada de violência familiar e abuso infantil por meio de um massivo aumento nos números policiais nas remotas comunidades aborígenes. A segunda, de 2014 até o presente, se concentrou no que chamamos de contramobilidades indígenas, como exemplificado em duas iniciativas das comunidades Warlpiri. A primeira contramobilidade se refere ao direito e à justiça comunitários, e envolve estratégias de mobilidade baseadas no local por parte de anciãs Warlpiri em "patrulhar" suas próprias comunidades com o fim de melhorar o bem-estar social e cultural e reduzir os danos interpessoais, o que vemos como uma forma de soberania baseada no local (Blagg e Anthony 2014). A segunda se relaciona ao próprio veículo como uma parte necessária da vida na Austrália remota, e como ele está sendo "hibridizado" e "indigenado" para refletir as realidades culturais e econômicas da vida no interior remoto. Nós vemos ambas,

BLAGG, Harry; ANTHONY, Thalia. Estradas para a Liberdade? Mobilidade indígena e a lei do colonizador na Austrália Central. In: FRANÇA, Leandro Ayres; CARLEN, Pat (orgs.). **Alternativas à justiça**. Porto Alegre: Canal Ciências Criminais, 2019. p. 180-196. | ISBN 978-85-92712-48-8 | Traduzido por Leandro Ayres França.

em seus diferentes aspectos, como estando engajadas no que os teóricos sul-americanos, com interesse na libertação dos ameríndios, chamam de política de "descolonialidade" (ver Escobar 2010, Maldonado-Torres 2011). Se o automóvel e a estrada facilitam a colonização, eles também permitem um retorno à caça tradicional e às bases cerimoniais, e tornam possível a vida "no interior".

Nós adotamos uma mistura de técnicas quantitativas e qualitativas, em vez de privilegiar uma abordagem, e utilizamos percepções reunidas de uma diversidade de disciplinas. É necessário destacar que a pesquisa não ocorreu em um vácuo relacional. Ambos os pesquisadores tinham relações de confiança de longa data com povos Warlpiri e não Warlpiri, em Lajamanu, Yuendumu e Alice Springs, desenvolvidas ao longo de vários anos (Anthony e Blagg 2012). Sobre isso, nós pudemos superar alguns dos problemas associados com pesquisas vaivém[2], tendo construído diversas relações de confiança e continuidade com organizações Warlpiri. Nós conduzimos entrevistas com pessoas Warlpiri e prestadores de serviços não Warlpiri, nas comunidades do estudo de caso, com policiais e autoridades do governo local ("condado"), da Commonwealth e do Território do Norte, assim como com prestadores de serviços não governamentais e legisladores, com relação a questões de trânsito. Entrevistas formais com autoridades do governo ocorreram principalmente em Darwin e Alice Springs, mas nós também conseguimos interceptar vários agentes dos três níveis de governos, principalmente funcionários dos níveis mais baixos, nas comunidades.

Nossa intenção, neste capítulo, é examinar as formas em que as questões de mobilidade se insinuam em relações entre o Estado colonizador e seu Outro indígena, e se tornam locais de contestação, resistência e recusa. Nós defendemos uma abordagem matizada e baseada em noções de resistência e recusa, focando menos na oposição direta e, em vez disso, identificando aquelas sutis práticas etnopolíticas que desafiam o que Morphy e Morphy (2013) referem como a hegemonia do *mainstream* branco e mantêm distintivamente normas e valores indígenas. Seguindo uma tendência insurgente nos estudos focados nos indígenas, nós enfatizamos a recusa, em vez de apenas a resistência, uma vez que a recusa em aceitar a soberania do colonizador sobre terras indígenas permanece a pedra fundamental da política indígena, por exemplo, estabelecendo demandas pelo retorno do controle sobre terras tradicionais à frente de outros reclamos modernistas e individualistas de direitos humanos (Coulthard 2014). Em *Mohawk Interruptus*, Audra Simpson descreve o povo Mohawk como um "regime indígena pré-contato que simplesmente se recusa a parar de ser ele próprio" (Simpson 2014: 2). A antropóloga Carole McGranahan (2016: 320) sustenta que: "a recusa é geralmente parte da ação política, de movimentos pela descolonização e pela autodeterminação, pelos direitos e reconhecimento, por rejeitar estruturas e sistemas específicos". Ela é "genealogicamente ligada à resistência, mas não é a mesma coisa" (321).

BLAGG, Harry; ANTHONY, Thalia. Estradas para a Liberdade? Mobilidade indígena e a lei do colonizador na Austrália Central. In: FRANÇA, Leandro Ayres; CARLEN, Pat (orgs.). **Alternativas à justiça**. Porto Alegre: Canal Ciências Criminais, 2019. p. 180-196. | ISBN 978-85-92712-48-8 | Traduzido por Leandro Ayres França.

Antes de prosseguir na discussão, seria útil descrever aspectos salientes da Intervenção no Território do Norte, uma vez que ela representa a incursão mais significativa no domínio aborígene, na memória recente.

## A INTERVENÇÃO E O AUMENTO DO POLICIAMENTO

Em 15 de maio de 2006, o principal programa da ABC australiana sobre temas atuais, *Lateline*, noticiou que estava acontecendo um endêmico abuso sexual infantil em Mutitjulu (uma comunidade remota do Território do Norte), além do alcance do direito penal. A promotora de Alice Springs, Nanette Rogers, indicou diversos casos de agressão sexual infantil e comentou sobre as dificuldades associadas em denunciar infratores sexuais infantis no Território do Norte (Jones 2006). Essa notícia levou a uma mobilização inicial da polícia federal ao Território do Norte, em meados de 2006. Ao mesmo tempo, o governo do Território do Norte iniciou uma investigação sobre como enfrentar o abuso sexual em comunidades indígenas do Território do Norte. Um ano depois, o Relatório *Little Children Are Sacred* (Crianças Pequenas São Sagradas) (Wild e Anderson 2007) foi publicado. Embora ele não investigasse a incidência de abuso infantil em comunidades indígenas[3], suas recomendações para tratar abuso infantil (principalmente, por meio de mecanismos baseados na comunidade) foram utilizadas para justificar a Intervenção do governo federal, com o argumento de que uma epidemia de crimes em comunidades indígenas alcançara níveis críticos. O governo retratou o crime como endêmico e enraizado para justificar uma emergência: bordando um imaginário do "interior" indígena como uma "zona de guerra" de "Estados falidos" onde "barões da gasolina" vendiam crianças para sexo e homens indígenas atavam fogo em suas esposas para legitimar uma tomada das terras indígenas (Altman 2007, Anthony e Blagg 2013). A insinuação era que a situação exigia um estado de emergência e medidas legislativas de ampla varredura para resolver a disfunção indígena e, por isso, anunciou que assumiria o controle de 73 comunidades indígenas no Território do Norte. O governo federal introduziu várias medidas legislativas e não legislativas para aumentar o policiamento em comunidades indígenas. A principal medida legislativa foi a Lei de Resposta Emergencial Nacional ao Território do Norte (*Northern Territory National Emergency Response Act*), de 2007 (Commonwealth), que objetivava proteger crianças indígenas de abusos (Brough 2007: 10).

A legislação de emergência se aplicava às terras aborígenes e compreendia as comunidades indígenas por todo o Território do Norte. A legislação e mudanças contemporâneas na Lei de Direitos da Terra Aborígene [do Território do Norte] (*Aboriginal Land Rights Act*, "ALRA"), de 1976 (Commonwealth), e arranjos orçamentários abalaram a estabilidade das terras aborígenes comuns, deram acesso às terras aborígenes para a mineração e restringiram o acesso dos povos aborígenes às terras natais tradicionais (ver Commonwealth Parliament 2006: 3, Howard-Wagner 2008: 52, Howard-Wagner e Kelly 2011: 103). As pessoas aborígenes que

BLAGG, Harry; ANTHONY, Thalia. Estradas para a Liberdade? Mobilidade indígena e a lei do colonizador na Austrália Central. In: FRANÇA, Leandro Ayres; CARLEN, Pat (orgs.). **Alternativas à justiça**. Porto Alegre: Canal Ciências Criminais, 2019. p. 180-196. | ISBN 978-85-92712-48-8 | Traduzido por Leandro Ayres França.

viviam nas comunidades compreendidas, principalmente nas terras aborígenes sob a ALRA, enfrentaram maiores restrições e intervenções criminais. A legislação (que envolvia extensas restrições preexistentes ao álcool sobre as comunidades indígenas) criminalizou a posse, o transporte, a venda e o consumo de álcool nas áreas envolvidas, e modificou a legislação do Território do Norte relativa às restrições ao álcool e os poderes de polícia referentes à detenção de pessoas alcoolizadas.[4] Ela também determinou proibições quanto a pornografia, contrapartidas sobre o direito consuetudinário e cultural relativas a fiança e julgamentos, aluguéis de cinco anos sobre municipalidades no direitos à terra, dissolvendo o sistema de permissões das terras aborígenes, a abolição dos Projetos de Emprego para o Desenvolvimento Comunitário (*Community Development Employment Projects*, CDEP) (um tipo de trabalho para o esquema de benefícios que admite emprego estrutural em comunidades remotas), a nomeação de Administradores de Negócios do Governo (*Government Business Managers*, chamados de *GBMs* ou "*Ginger Bread Men*"[5]) para comunidades indígenas e a quarentena de pelo menos 50% das receitas assistenciais de todos os povos indígenas. Essas medidas legislativas exigiram a suspensão da Lei de Discriminação Racial (*Racial Discrimination Act*), de 1975 (Commonwealth).

As medidas emergenciais foram reforçadas pela imposição de uma nova forma de governo local que enfraqueceu as comunidades aborígenes. Em 2008, o governo do Território Norte aboliu a colcha de retalhos de 61 pequenos conselhos locais para criar 11 "supercondados" centralizados baseados nos centros regionais. De um golpe, conselhos comunitários aborígenes perderam orçamento. Junto com as regulamentações draconianas da Intervenção, isso constituiu uma nova fase na desapropriação da Austrália indígena por um poder colonial (Altman e Hinkson 2000).

## O IMPACTO DA INTERVENÇÃO

O maior impacto do aumento do policiamento foi nas taxas de acusações por infrações de mobilidade – especialmente, pequenas infrações de trânsito –, não nas acusações por violência doméstica ou abuso infantil. Nós concluímos que a criminalização de pequenas infrações relacionadas ao trânsito era parte de uma virada neocolonial no Território do Norte: com o Estado colonizador buscando normalizar o "interior" e o incorporar ao *mainstream* australiano (Anthony e Blagg 2013). É válido notar que a polícia foi o instrumento designado para esse exercício em biopolítica regulatória. O policiamento na Austrália tradicionalmente tem representado uma poderosa ferramenta de limpeza étnica, subordinação colonial e transferência forçada de populações indígenas (Finnane 1994, Cunneen 2001). Patrulhas policiais prepararam o terreno para a implantação do direito e da soberania coloniais ao "dispersar" (um eufemismo para violência) pessoas aborígenes, movendo-os de terras tradicionais e os arrebanhando a várias instituições de vida nua (Blagg e Anthony, no prelo). Isso não sugere que não houve resistência a essas incursões. Como outros coletivos indígenas, o povo

BLAGG, Harry; ANTHONY, Thalia. Estradas para a Liberdade? Mobilidade indígena e a lei do colonizador na Austrália Central. In: FRANÇA, Leandro Ayres; CARLEN, Pat (orgs.). **Alternativas à justiça**. Porto Alegre: Canal Ciências Criminais, 2019. p. 180-196. | ISBN 978-85-92712-48-8 | Traduzido por Leandro Ayres França.

Warlpiri tem uma longa tradição de se opor à dominação colonizadora, particularmente quando isso envolvia resistir à destruição do direito e da cultura aborígenes, e a recusa em aceitar as demandas de soberania do *mainstream* colonizador (Anthony e Chapman 2008).

## TERRITÓRIO WARLPIRI

> Muitas (des)venturas aconteceram no Tanami. Um alô para todos que desviaram de uma vaca, atingiram um canguru, ficaram presos atrás de um rodotrem, dirigiram em direção ao pôr do sol, furaram um pneu, ficaram sem combustível, perderam pedaços de seus carros, ficaram atolados, avariados e, claro, ajudaram uns aos outros (Batty e Warlpiri Media 2001).

A Austrália Central é um ambiente único. A trilha Tanami, com seus 1.000 quilômetros, descrita como "Rodovia do Inferno" e "a pior estrada na nação" (Stewart 2013), conecta Alice Springs à região de Kimberley, na Austrália ocidental: canalizando seu caminho por meio do território Warlpiri, de densos arbustos, spinifex e *mulga* [*Acacia aneura*]. A trilha está gradualmente se fechando, mas a maior parte das estradas, no centro, ainda são de terra, empoeiradas, esburacadas e corrugadas – ainda que muitas delas, outrora consideradas como externas ao domínio branco, estejam se tornando sujeitas a uma maior atenção por parte da autoridade *mainstream*. Ficou claro para nós, durante nossos dois projetos de pesquisa, que a mobilidade aborígene se tornara um centro de contestação entre os Warlpiri e um direito *mainstream* inevitavelmente invasivo, com este cada vez mais acreditando que a própria presença de um veículo motor automaticamente promove o direito e a autoridade brancos, um processo a que Spivak (1996) se referiu como "mundializando" a colônia e extinguindo quaisquer resquícios do direito indígena.

Isso substituiu um acordo tácito entre a polícia e os Warlpiri de que as áreas e trilhas *off-roads* não estavam sujeitas às mesmas práticas de policiamento que as estradas fechadas. Isso havia sido a prática no território Warlpiri "pré-Intervenção"; na comunidade Lajamanu, por exemplo, agentes policiais, com uma longa experiência de policiamento do mato, nos contaram que eles não policiavam trilhas e estradas secundárias se não houvesse notícias de "contrabando de birita" ou "embriaguez dissimulada" (transporte ilícito de álcool em comunidades remotas onde as restrições estavam ativas), mas que isso estava mudando com o influxo da polícia federal sem qualquer entendimento das "realidades" da vida no mato. Na remota comunidade de Wiluna, na Austrália ocidental, a polícia mostrou aos pesquisadores a trilha de terra que corre paralela à rodovia principal, entrando e saindo da cidade. As pessoas aborígenes, que talvez não tinham habilitação para dirigir, conduzindo veículos sem seguro e "inaptos para circulação", eram autorizadas a dirigir nessas trilhas, desde que não estivessem embriagadas.

BLAGG, Harry; ANTHONY, Thalia. Estradas para a Liberdade? Mobilidade indígena e a lei do colonizador na Austrália Central. In: FRANÇA, Leandro Ayres; CARLEN, Pat (orgs.). **Alternativas à justiça**. Porto Alegre: Canal Ciências Criminais, 2019. p. 180-196. | ISBN 978-85-92712-48-8 | Traduzido por Leandro Ayres França.

A mobilidade é uma questão crítica para o povo Warlpiri, que não tem outra alternativa senão dirigir, inclusive em decorrência de obrigações sob o direito aborígene, mesmo quando eles não têm uma habilitação válida ou um veículo registrado e assegurado. Não existe transporte público. Serviços dos quais eles podem precisar urgentemente estão localizados a alguns quilômetros de distância, em Alice Springs. Como argumentam Memmott *et al.* (2006),

> A separação física da população com relação a serviços essenciais pela Austrália remota gera uma substancial mobilidade populacional. O fato é que, apesar da predominância de residências normais em comunidades pequenas e amplamente dispersas, os centros urbanos têm grande importância nas vidas das populações indígenas remotas. De acordo com uma estimativa dos dados do censo, cerca de 10% de populações indígenas em centros regionais como Darwin e Alice Springs são residentes temporários de comunidades rurais menores.

## O QUE A PESQUISA CRIMINOLÓGICA REVELOU

Uma maior regulamentação aumentara os índices de acusações nos tribunais. Nós sabíamos de algumas pesquisas anteriores (Blagg 2008) que houvera um aumento quase quadruplicado nas listas do Tribunal de Yuendumu em 2007/2008, e nós queríamos ver se isso era uma tendência contínua. Então, lançamos mão de dados do tribunal local sobre infrações registradas nos tribunais de Yuendumu, Lajamanu e Mutitjulu para propósitos comparativos. Os Relatórios Anuais da Polícia, dos Bombeiros e dos Serviços de Emergência do Território do Norte (NT Police, Fire and Emergency Services, NTPFES) também foram analisados para ver a tendência das infrações entre 2002 e 2010 (quatro anos antes e quatro anos depois das intervenções federais de lei e ordem, em 2006). Com base nesse sistema, os registros dos NTPFES (2005: 143) apontam que o intervalo das taxas de infrações de trânsito é de 95%. Nas comunidades indígenas do Território do Norte, metade das infrações é relacionada à condução de veículos (Anthony 2010: 103). Na sequência da Intervenção, houve um aumento de 250% nas infrações de trânsito (NTPFES 2006-2010). Houve picos particularmente drásticos na condução sem habilitação e sem seguro, se comparados os quatro anos precedentes e os quatro anos subsequentes ao lançamento da política de Intervenção, em 2006 (ver Anthony 2010: 103). Não houve aumento perceptível nos índices de acusações para questões relacionadas a violência familiar – a razão de ser da Intervenção.

Os dados criminológicos nos possibilitaram mapear o impacto da Intervenção nas taxas do envolvimento de povos aborígenes no sistema judicial nos anos imediatamente seguintes à sua imposição. A taxa de aprisionamento do Território do Norte aumentou mais rápido do que qualquer outro estado ou território desde a Intervenção, com um aumento de 52% entre 2006 e 2012 (Australian Bureau of Statistics (ABS) 2006: 14, ABS 2012: 27). A população indígena constitui 86% da população prisional total do Território do Norte – um aumento com relação aos

BLAGG, Harry; ANTHONY, Thalia. Estradas para a Liberdade? Mobilidade indígena e a lei do colonizador na Austrália Central. In: FRANÇA, Leandro Ayres; CARLEN, Pat (orgs.). **Alternativas à justiça**. Porto Alegre: Canal Ciências Criminais, 2019. p. 180-196. | ISBN 978-85-92712-48-8 | Traduzido por Leandro Ayres França.

82%, em 2006 (ABS 2006: 5, ABS 2013). Isso representava a maior população prisional indígena de qualquer jurisdição australiana. No entanto, nós também queríamos descobrir como a Intervenção impactou as relações entre o Estado colonizador e os Warlpiri no local. Para fazer isso, nós nos voltamos a outros métodos.

## O AUTOMÓVEL COMO UM CAPITAL SOCIAL ABORÍGENE

Entre as pessoas Warlpiri, o veículo motor, especialmente o cobiçado Toyota Land Cruiser, se tornou um meio de alcançar objetivos coletivos e tradicionais, assim como de expressar valores distintamente aborígenes. A sociedade aborígene na Austrália central é vigorosamente móvel. O interior dos automóveis é transformado em espaço cerimonial e lugar de formas especificamente indígenas de sociabilidade e cultura. Longe de dissolver a sociabilidade aborígene, ele proporcionou um novo meio de expressá-la. Dirigir é um evento distintamente coletivo. A distribuição das pessoas nos assentos é determinada por protocolos e relações culturais: homens e mulheres em relacionamentos de "abstinência" não podem se sentar próximos um do outro, por exemplo. Uma viagem para a cidade raramente é um evento privado, mas configura um conjunto de expectativas: conterrâneos serão deixados na clínica, vão beber um grogue no leito seco do Rio Todd, irão fazer negócios com parentes em um dos acampamentos da cidade ou comparecerão ao tribunal. Os carros permitem que pessoas indígenas deem e recebam favores de acordo com tradicionais noções de reciprocidade e generosidade.

Além de ajudar a facilitar a conformidade com as normas predominantes e culturais, o carro possibilita que as pessoas indígenas escapem dos cada vez mais ubíquos agentes da autoridade branca ao viajarem por fora das estradas e pelas trilhas de mato até o território cerimonial. Como nos disse um participante, as pessoas indígenas dirigem ilegalmente "porque elas precisam, mas também porque adoram dirigir". Os carros facilitam a conexão, e a reconexão, com locais sagrados, e terras natais, com o "território" visto (e cantado): isso também permitiu o transporte dos iniciados a terras de negócios jurídicos que tinham sido fechadas nos primeiros anos de colonização (Petersen 2000).

Dirigir também facilita o envolvimento com eventos esportivos (especialmente, o futebol australiano), funerais, cerimônias e consumo de bebidas, assim como as visitas a parentes nas prisões, a aquisição de bens não disponíveis na produção limitada da loja local e o acesso a serviços básicos nas cidades. John Urry (2004: 25) proveitosamente se refere às "sociabilidades" da automobilidade, que incluem "deslocamentos, vida familiar, comunidade, lazer, os prazeres do movimento e assim por diante". As pessoas aborígenes compartilham muitas dessas formas de sociabilidade; contudo, a automobilidade Warlpiri está sujeita a normas e valores aborígenes que privilegiam as obrigações com o próximo, com o território

BLAGG, Harry; ANTHONY, Thalia. Estradas para a Liberdade? Mobilidade indígena e a lei do colonizador na Austrália Central. In: FRANÇA, Leandro Ayres; CARLEN, Pat (orgs.). **Alternativas à justiça**. Porto Alegre: Canal Ciências Criminais, 2019. p. 180-196. | ISBN 978-85-92712-48-8 | Traduzido por Leandro Ayres França.

e com os conterrâneos, acima da autonomia e da liberdade individuais. Embora os veículos possam ser um meio de oferecer favores, eles são frequentemente a fonte de inveja (Blagg e Valuri 2003). Nos recentes anos, os danos a veículos têm levado a alguns drásticos incidentes de "vingança". Por exemplo, em *Amagula v. Chambers* (2007) NTSC 59, o acusado, que não tinham qualquer condenação anterior, buscava "vingança" contra membros do clã Untunga, em Groote Eylandt, ao danificar cinco carros. Seu jovem coautor, Mamarika, estava envolvido na vingança em razão de pressão familiar e "imperativos culturais", e de fato isso resultou nas famílias reatando de forma amigável. A vingança surgiu porque membros do clã inimigo se comportaram de uma maneira inapropriada com relação à família do recorrente (*Mamarika v Murphy & Anor* (2007) NTSC 58 [26], [30]). Os veículos, em vez de os corpos das pessoas, foram considerados como um alvo apropriado para a vingança.

O carro é culturalmente apreciado, o que não é a mesma coisa que dizer que sua popularidade garante a cooptação aborígene aos valores neoliberais, um equívoco que é cometido frequentemente quando se interpreta o consumo indígena de bens e serviços "brancos". Desde os primeiros dias de racionamento, missionação e assimilação, os brancos têm presumido que o envolvimento com essas instituições "destribalizou" povos aborígenes. Essas leituras ignoram a extensão na qual os povos indígenas, consistentes com o imperativo de manter a identidade indígena e resistir a destruição do domínio aborígene, têm tendido a pegar o que está em oferta enquanto recusam a abrir mão de elementos essenciais da lei e da cultura aborígenes. Por exemplo, Tim Rowse (1998) observou que, embora a "flor branca" insculpisse um "poder branco" formal no interior, isso não destituiu a lei aborígene; em verdade, ela pode ter garantido sua sobrevivência. De modo similar, em seu trabalho sobre a Missão Jigalong, no Deserto Ocidental, Davenport *et al.* (2005) ilustram como missionários erroneamente interpretaram a eventual absorção do povo Martu à missão como aceitação da espiritualidade branca, quando, na verdade, isso possibilitou uma acomodação sincrética por meio da qual modelos fundamentais do direito aborígene sobreviveram ao ataque da colonização branca.

## SEGURANÇA NAS ESTRADAS E ESTRATÉGIAS CULTURAIS

Pessoas indígenas enfrentam intersecções cada vez mais densas e complexas de culturas, leis e políticas públicas, mesmo quando fazem pouco mais que dirigir a um posto remoto em uma estrada de terra (Povinelli 2006). No Território do Norte, a questão de segurança na estrada se tornou uma importante arena de políticas na sociedade contemporânea. A presença aumentada da polícia em comunidades remotas também coincidiu com uma variedade de novas iniciativas planejadas para reduzir a taxa de mortalidade nas estradas do Território do Norte e reprimir as infrações de trânsito – especialmente, a direção sem habilitação, sem

BLAGG, Harry; ANTHONY, Thalia. Estradas para a Liberdade? Mobilidade indígena e a lei do colonizador na Austrália Central. In: FRANÇA, Leandro Ayres; CARLEN, Pat (orgs.). **Alternativas à justiça**. Porto Alegre: Canal Ciências Criminais, 2019. p. 180-196. | ISBN 978-85-92712-48-8 | Traduzido por Leandro Ayres França.

registro e sem seguros, mas também, mais amplamente, a direção de quem teve a habilitação cassada e aquela sob efeito de álcool. Entrevistas com autoridades policiais e governamentais envolvidas com a segurança nas estradas identificaram uma crença implícita e tácita de que a melhoria da segurança nas estradas não exigia diálogo com o domínio aborígene e seus representantes (anciões locais), nem de que qualquer "campanha" deveria ser feita em linguagens e formatos que o povo aborígene poderia, por si, entender ou possuir. Nós encontramos uma crença geral entre policiais e burocratas (particularmente aqueles que entrevistamos em Darwin), com uma ou duas exceções, de que o povo aborígene e suas estruturas representativas não poderiam ser confiados ou ser tidos como parceiros. Havia alguns preocupantes estereótipos profundamente raciais em jogo. As pessoas aborígenes eram frequentemente apresentadas como fundamentalmente desonestas, dissimuladas e enganadoras, preferindo pegar benefícios do governo do que limpar suas comunidades e conseguir trabalhos. Além disso, não havia benefício em colaborar com organizações aborígenes (vistas como nepotistas e corruptas): o policiamento de cima e "uma lei para todos" eram as únicas soluções.

Isso ocorria apesar do fato de que os territórios Yuendumu e Lajamanu, longe de serem locais de anomia, terem desenvolvido diversas estruturas resilientes e altamente respeitadas de conciliação entre domínios aborígenes e não aborígenes, e trabalharem dos "dois lados". O território Lajamanu, por exemplo, tinha sido o local de várias estratégias e estruturas duradouras e respeitadas de Direito e Justiça (Ryan 2001, 2005, Ryan e Antoun 2001). O Programa de Jovens Mt Theo (*Mt Theo Youth Diversionary Program*), estabelecido inicialmente para acabar com a inalação de gasolina, tem desenvolvido um programa sofisticado e holístico que envolve educação, emprego e engajamento cultural para oferecer programas significativos e seguros a jovens em comunidades na Austrália central – uma estratégia endossada pelos pronunciamentos mais recentes do governo, pós-Intervenção no Território Norte (ver Department of Families, Housing, Community Services and Indigenous Affairs 2009). Por meio de suas iniciativas de Treinamento em Mecânica, o programa Mt Theo mostrou que, adequadamente financiado, ele tem a capacidade de lidar com aprimoramento de habilidades, projetos prontos para o trabalho que poderiam complementar novas iniciativas em Yuendumu e Lajamanu. Essas iniciativas deveriam ser complementadas pela educação direcionada à comunidade que é administrada por pessoas locais, na língua adequada e empregando programas culturalmente apropriados e relevantes.

Desde a Intervenção de 2007, pessoas indígenas em comunidades delimitadas têm tido sua condução demasiadamente policiada, mas não têm tido em troca serviços proporcionais para se tornarem motoristas habilitados, com veículos registrados, tornando difícil dirigir legalmente. Isso é agravado pelo fato de que as novas fronteiras estabelecidas em torno de comunidades remotas obrigam as pessoas indígenas a viajar longas distâncias para beber álcool. Elas ficam, então, incapazes de dirigir de volta com segurança. No entanto, iniciativas comunitárias, tal como o Mt Theo, têm implementado iniciativas eficazes para aumentar a segurança do

BLAGG, Harry; ANTHONY, Thalia. Estradas para a Liberdade? Mobilidade indígena e a lei do colonizador na Austrália Central. In: FRANÇA, Leandro Ayres; CARLEN, Pat (orgs.). **Alternativas à justiça**. Porto Alegre: Canal Ciências Criminais, 2019. p. 180-196. | ISBN 978-85-92712-48-8 | Traduzido por Leandro Ayres França.

motorista e do veículo, apesar das tentativas do governo e do condado de desautorizar suas funções.

## PLACAS E SURPRESAS

Carter (2010) nos lembra que a posse colonial é executada por meio do mapeamento e da nominação do espaço colonizado. Placas de rua pós-Intervenção atribuem nomes brancos para as ruas recentemente anunciadas na comunidade Yuendumu, do deserto da Austrália central. Uma nova placa de "PARE" também foi instalada na "junção" principal entre as vias no centro da comunidade, com a polícia de prontidão ao lado da placa para multar os motoristas que desobedeciam a ordem. No nosso trabalho de campo em Yuendumu, identificamos que havia uma consternação entre membros da comunidade com relação à polícia multando quem não parava (Anthony e Blagg 2012: 41). Alem disso, um grupo de pessoas Warlpiri expressou preocupação que isso era apenas mais uma camada de regras que tornaria Yuendumu em um cidade de "gente branca", "sem lugar para os *Yapa* [pessoas Warlpiri]" (2012: 41).

O policiamento público em comunidades indígenas remotas foi estendido por meio do emprego da Polícia Federal e dos militares, da instalação de 18 novas delegacias de polícia nas comunidades, da ampliação dos poderes da polícia e do estabelecimento de forças-tarefas de inteligência criminal. Juntamente com o aumento dos números policiais, a Intervenção de 2007 viu um aumento dos poderes da polícia em comunidades remotas no Território do Norte. Por exemplo, a polícia tem o poder de, sem mandado, adentrar, buscar, apreender ou descartar aleatoriamente qualquer "coisa" – a saber, um veículo – envolvida no transporte ou consumo de álcool (*Liquor Act* (NT) s. 95; *NTER Act* s. 17). Isso autoriza a polícia a utilizar seus poderes em território aborígene, incluindo sobre carros e casas aborígenes, como se eles fossem um espaço público (Pilkington 2009: 55, 174).

Uma dimensão importante do governo espacial tem sido o policiamento de infrações de trânsito menores, como a condução sem habilitação, sem cinto de segurança, ou de veículo não registrado ou não segurado, e o desrespeito à placa de "PARE". Essas são infrações administrativas que são geralmente processadas por meio de um tíquete (notificação de infração) e uma multa. No entanto, em comunidades indígenas remotas, no Território do Norte e na Austrália Ocidental, essas infrações têm caído dentro dos domínios de tribunais e prisões. Portanto, a extensão espacial da transgressão de normas passou a incluir estradas e veículos. Isso não é como a maioria dos crimes que derivam de atos comissivos, como dirigir perigosamente ou furtar um veículo, mas de omissões como *não* ter habilitação ou um veículo adequado para trânsito ou seguro automotivo. O problema é agravado pelos serviços inadequados de habilitação e registro, em comunidades remotas (Anthony e Blagg 2012: 53).

BLAGG, Harry; ANTHONY, Thalia. Estradas para a Liberdade? Mobilidade indígena e a lei do colonizador na Austrália Central. In: FRANÇA, Leandro Ayres; CARLEN, Pat (orgs.). **Alternativas à justiça**. Porto Alegre: Canal Ciências Criminais, 2019. p. 180-196. | ISBN 978-85-92712-48-8 | Traduzido por Leandro Ayres França.

Nós apresentamos uma noção de resistência e recusa que envolve ações indígenas que evitam os esforços totalizantes do Estado, suas tendências homogeneizantes e a construção de estruturas de governança híbridas. A recusa envolve um repúdio das demandas de soberania branca e a constante afirmação de formas aborígenes de ação coletiva. As patrulhas noturnas, um dos serviços de justiça comunitária mais antigos que opera no Território do Norte, oferecem um exemplo vívido dessa forma de ação em funcionamento. As patrulhas operam para servir e proteger os interesses de uma comunidade específica. Elas oferecem serviços de intervenção não coercivos para prevenir o dano e manter a paz e a segurança comunitárias (Blagg e Velure 2003). As mulheres têm tido papéis principais em seu estabelecimento, tornando as patrulhas altamente responsivas às necessidades das mulheres (Blagg 2008: 41). Yuendumu é o lar das patrulhas noturnas de mulheres há mais tempo em funcionamento na Austrália. Os serviços das patrulhas noturnas incluem uma patrulha móvel, assistência a públicos-alvo em necessidade ou em risco, e intervenção em conflitos. Embora suas funções variem, elas convergem no transporte seguro, na resolução de disputas, na prevenção de danos, de violência familiar, da falta de moradia e do abuso de drogas, e no desvio do contato com o sistema de justiça criminal (Blagg 2008a). Seu trabalho é integrado com abrigos de recuperação de dependência química, casas seguras, refúgios para mulheres, grupos de tratamento e justiça, e elas se ligam com assistentes sociais e a polícia (Curtis 1992, Mosey 1992, Ryan 2001, Walker e Forester 2002, Pilkington 2009: 160). Elas não possuem poder de polícia; em vez disso, elas operam por meio da autoridade cultural e da mediação. Muito importante, as patrulhas atuam como um mediador entre pessoas aborígenes e a polícia do Estado, oferecendo uma alternativa ao sistema de justiça *mainstream* ao encaminhar indivíduos aborígenes a serviços comunitários como abrigos de recuperação e casas seguras.

O governo federal centralizou as operações das patrulhas noturnas do Território do Norte em resposta à sua crescente preocupação com relação à segurança da comunidade indígena (Wild e Anderson 2007). Porém, a centralização subverteu o delicado equilíbrio cultural que permite que as patrulhas aborígenes funcionem (Turner-Walker 2010). A canalização das agendas de segurança nas patrulhas noturnas ocorreu em detrimento de suas outras funções comunitárias; elas só são autorizadas a trabalhar na comunidade, evitando que alcoólatras à margem da comunidade tenham de enfrentar a polícia, levando pessoas ao tribunal e à clínica, encontrando pessoas perdidas no mato e policiando festivais desportivos. As patrulhas tiveram sua mobilidade reduzida. Embora o governo tenha proporcionado financiamento garantido para as patrulhas, as ramificações para a justiça local pertencente aos aborígenes, baseada na autoridade cultural, são incertas.

BLAGG, Harry; ANTHONY, Thalia. Estradas para a Liberdade? Mobilidade indígena e a lei do colonizador na Austrália Central. In: FRANÇA, Leandro Ayres; CARLEN, Pat (orgs.). **Alternativas à justiça**. Porto Alegre: Canal Ciências Criminais, 2019. p. 180-196. | ISBN 978-85-92712-48-8 | Traduzido por Leandro Ayres França.

## ALTERNATIVAS DESVIANTES: O MECÂNICO DO MATO YUENDUMU COMO UM HERÓI CULTURAL

A recusa indígena assume diversas formas, especialmente a recusa de abrir mão de aspectos fundamentais da identidade e das demandas aborígenes sobre a terra. Ela também ocorre na esfera cultural, com a recusa em aceitar imaginários *mainstream* em torno da mobilidade. *Bush Mechanics* (Mecânicos do Mato) era uma série televisiva popular de 2001, produzida pela Warlpiri Media (Batty e Warlpiri Media 2001). O Mecânico do Mato é um herói cultural aborígene, alguém capaz de empregar técnicas radicalmente heterodoxas e materiais do "mato" para consertar carros e transformá-los em veículos para formas de sociabilidade distintivamente aborígenes. Embora o Land Cruiser seja um bem apreciado, ele está fora de alcance para a maioria dos Warlpiri, que dependem fortemente de veículos de procedência duvidosa. Como resultado, os Warlpiri são famosos, na Austrália central, por suas habilidades mecânicas imaginativas. O Mecânico do Mato criativamente reaproveita veículos abandonados (e aqui existe uma clara preferência por carros velhos, uma vez que os mais novos têm circuitos elétricos complexos), conserta caixas de câmbios e freios ao implantar cirurgicamente casca de árvore e relva. Em um episódio, uma das (muitas) bandas de rock Yuendumu criou um reboque para seus amplificadores e instrumentos ao cortar o teto de uma caminhonete dilapidada e arrastá-lo para trás de um veículo de ponta-cabeça para acomodar seu equipamento. Existe sempre uma mensagem cultural nos programas sempre que anciãos rotineiramente aparecem e oferecem uma narrativa cultural, destacando valores Warlpiri e a continuidade cultural. Em um episódio, são discutidos a questão da "vingança" (o uso ritualizado de violência física, tal como o alanceamento das coxas), seu contexto cultural e o conflito que isso cria com a lei do homem branco. O programa *Bush Mechanics* revela como os Warlpiri podem engenhosamente se apropriar de um veículo branco sem necessariamente aderir ao fetichismo de mercadoria que acompanha a propriedade de um carro na cultura *mainstream*. Os carros são objetos infinitamente recicláveis e mutáveis, sendo continuamente hibridizados.

O *Bush Mechanics* também cria interessantes formas de bricolagem cultural na medida em que objetos ocidentais são fundidos com materiais do mato, dando-lhes novamente uma nova existência sincretizada que, de algum modo, abala o *status* cultural único do veículo. O *Bush Mechanics* demonstra a astúcia e a esperteza dos Warlpiri. Sua maestria em manipular o mato e sua capacidade de manter o automóvel além da obsolescência programada da mercadoria ocidental exige, de alguma forma, um nível de ação, autonomia e autenticidade culturais. O influxo da polícia nas comunidades Warlpiri e um maior foco no policiamento de trilhas e estradas secundárias restringirá inevitavelmente o escopo da contramobilidade Warlpiri; a crescente presença de veículos mais novos, acionados eletronicamente, tornará o reaproveitamento mais difícil. Todavia, os Warlpiri têm demonstrado um

BLAGG, Harry; ANTHONY, Thalia. Estradas para a Liberdade? Mobilidade indígena e a lei do colonizador na Austrália Central. In: FRANÇA, Leandro Ayres; CARLEN, Pat (orgs.). **Alternativas à justiça**. Porto Alegre: Canal Ciências Criminais, 2019. p. 180-196. | ISBN 978-85-92712-48-8 | Traduzido por Leandro Ayres França.

notável grau de resiliência cultural desde a colonização, e o tempo dirá se essa nova incursão criará novos modelos de resistência.

## DIALÉTICA DA RESISTÊNCIA E DA RECUSA INDÍGENAS

Neste capítulo, discutimos aspectos da resistência e da recusa Warlpiri na sequência do massivo influxo de policiamento em comunidades Warlpiri, na Austrália central. Narrativas brancas sobre a Austrália central davam ênfase à disfunção e à anomia. Em contrapartida, nós encontramos – apesar de múltiplos problemas que o domínio aborígene enfrenta – um conjunto de empenho e energia focado em melhorar a situação. A resiliência das patrulhas noturnas das mulheres revela que as mulheres indígenas têm considerável ação, desafiando as crenças, amplamente circulantes, de que elas são simplesmente vítimas indefesas e irremediáveis da violência masculina. A questão interessante, da nossa perspectiva, não era a disfuncionalidade aborígene, mas a relutância das agências em desenvolver as forças culturais e institucionais da comunidade em relação às estratégias de segurança na estrada. Boaventura de Sousa Santos (2008) descreve a prática colonial de ignorar e suprimir a experiência indígena como "desperdício da experiência" ou "epistemicídio". Nós concluímos que a automobilidade se tornou um lugar de contestação nesse antigo e multifacetado conflito entre o Estado colonizador e o povo Walpiri. Apesar das novas incursões coloniais, contudo, o deserto Tanami ainda oferece uma "colcha de retalhos" de trilhas, territórios de acampamentos, terras natais e postos remotos, lugares para caçar cangurus (ou as novas e onipresentes espécies introduzidas: camelos selvagens, porcos e cabras), sítios sagrados e locais onde as pessoas aborígenes podem escapar da autoridade branca, fora da zona turística, refazendo e fortalecendo a lei e a cultura por meio do automóvel do homem branco.

## NOTAS

[1] Este capítulo é baseado em apresentações feitas na Conferência da Sociedade de Sociologia Australiana (Australian Sociology Society), em Perth, Austrália ocidental, intitulada "Belonging in a Mobile World" (Pertencendo em um Mundo Móvel) (2017), e na Conferência da American Law and Society, em Toronto, Ontario (2018). Agradecemos as sugestões feitas pelos participantes. Agradecemos, em especial, às diversas pessoas e organizações aborígenes, na Austrália central, que apoiaram nossa pesquisa.

[2] No original, *FIFO research*: *fly-in fly-out*. (NT)

[3] O relatório, na realidade, observou que a taxa exata de abuso sexual infantil permaneceu pouco clara porque nenhum estudo detalhado de prevalência de maltrato ou abuso infantil tinha siso conduzido (Wild e Anderson 2007: 235). O relatório também reconhecia que não havia "nada de novo ou extraordinário sobre a alegação de abuso sexual de crianças aborígenes no Território do Norte" (2007: 5).

[4] A parte 2 da Lei de Resposta Emergencial Nacional ao Território do Norte (*Northern Territory National Emergency Responses Act 2007*) (Commonwealth) modificou as provisões da Lei de Bebidas Alcoólicas (*Liquor Act*), da Regulamentação de Bebidas Alcoólicas (*Liquor Regulations*) e

BLAGG, Harry; ANTHONY, Thalia. Estradas para a Liberdade? Mobilidade indígena e a lei do colonizador na Austrália Central. In: FRANÇA, Leandro Ayres; CARLEN, Pat (orgs.). **Alternativas à justiça**. Porto Alegre: Canal Ciências Criminais, 2019. p. 180-196. | ISBN 978-85-92712-48-8 | Traduzido por Leandro Ayres França.

da Lei de Administração da Polícia (*Police Administration Act*), todas do Território Norte, e impôs novas exigências sobre a Comissão de Licenciamento do Território do Norte (*Northern Territory Licensing Commission*). Essas infrações se sobrepuseram à legislação preexistente que restringia o licenciamento do álcool e as iniciativas comunitárias em funcionamento, tal como os planos de gerenciamento de álcool e de "áreas secas" [sem bebidas] (NTER Review 2008, Select Committee 2009).

[5] *Gingerbread man* é o nome dado ao biscoito de gengibre (parecido com o pão de mel), em forma de boneco. A alcunha aqui decorre de uma mera associação com as iniciais do cargo criado. (NT)

## REFERÊNCIAS


Allen Consulting Group. (2010) *Independent review of oolicing in remote indigenous communities in the Northern Territory*: policing further into remote communities. Sydney, Melbourne and Canberra: Allan Consulting Group Pty Ltd.

Altman, Jon C. and Melinda Hinkson. (2000) *Coercive reconciliation*: stabilise, normalise, exit Aboriginal Australia, Melbourne: Arena Publications.

Anthony, Thalia. (2010) 'Governing crime in the intervention', *Law in Context* 27(2):90-113.

Anthony, Thalia and Blagg, Harry. (2011) *Addressing the 'crime problem' of the Northern Territory Intervention*: alternate paths to regulating minor driving offences in remote indigenous communities. Report to the Criminology Research Council Grant: CRC 38/09-10.

Anthony, Thalia and Blagg, Harry. (2013) 'STOP in the Name of Who's Law? Driving and the Regulation of Contested Space in Central Australia', *Social and Legal Studies* 22(2):43-66.

Anthony, Thalia and Chapman, Robert. (2008) 'Unresolved Tensions: Warlpiri Law, Police Powers and Land Rights', *Indigenous Law Bulletin* 7(5):9-18.

Australian Bureau of Statistics. 'Prisoners in Australia', *4517.0* (2006-2013), <http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/abs@.nsf/second+level+view?ReadForm&prodno=4517.0&viewtitle=Prisoners%20in%20Australia~2017~Latest~08/12/2017&&tabname=Past%20Future%20Issues&prodno=4517.0&issue=2017&num=&view=&>

Batty, David (Director) & Warlpiri Media (2001) 'Motorcar Ngutju (Good Motorcar)', [Television series episode]. In *Bush Mechanics*. Australia: Australian Broadcasting Corporation. <https://gowatchit.com/watch/shows/bush-mechanics-10624/season/1/episode/1/motorcar-ngutju-good-motorcar-537946>

Bhaba, Homi K. (1994) *The location of culture*. London: Routledge.

Blagg, Harry (2016) *Crime, aboriginality and the decolonisation of justice*. 2nd ed. Sydney: Federation Press.

Blagg, Harry and Giulietta Valuri (2004) 'Aboriginal Community Patrols in Australia: Self-Policing, Self-determination and Security', *Policing and Society* 14(4):313-329.

Blagg, Harry and Thalia Anthony (2014) '"If Those Old Women Catch You, You're Going To Cop It": Night Patrols, Indigenous Women, and Place Based Sovereignty in Outback Australia', *African Journal Of Criminology And Justice Studies* 8(1):103-124.

Bromfield, Leah and Briony Horsfall (2017) 'Child Abuse and Neglect Statistics' Melbourne: National Child Protection Clearinghouse', *Australian Institute of Family Studies*, June. <www.aifs.gov.au/nch/pubs/sheets/rs1/rs1.pdf>

Carter, Paul (2010) *The road to Botany Bay*: an exploration of landscape and history. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Commonwealth of Australia (2006) 'Aboriginal Land Rights (Northern Territory) Amendment Bill: Explanatory Memorandum', House of Representatives, Minister for Families, Community Services and Indigenous Affairs Mal Brough, Available online at <https://www.aph.gov.au/Parliamentary_Business/Bills_Legislation/Bills_Search_Results/Result?bId=r2578>


BLAGG, Harry; ANTHONY, Thalia. Estradas para a Liberdade? Mobilidade indígena e a lei do colonizador na Austrália Central. In: FRANÇA, Leandro Ayres; CARLEN, Pat (orgs.). **Alternativas à justiça**. Porto Alegre: Canal Ciências Criminais, 2019. p. 180-196. | ISBN 978-85-92712-48-8 | Traduzido por Leandro Ayres França.

Coulthard Glen (2014) *Red skin, white masks*: rejecting the colonial politics of recognition. University of Minnesota Press.

Cunneen, Chris (2001) *Conflict, politics and crime*: aboriginal communities and police. Sydney: Allen and Unwin.

Curtis, Dave (ed.) (1993) 'Julalikari Council's Community Night Patrol', *Aboriginal Justice Issues: Proceedings of a Conference*, June 23-25. Canberra: Australian Institute of Criminology, Australian Institute of Criminology.

Davenport, Sue, Peter Johnson, and Yuwali Nixon (2005) *Cleared out*: first contact in the western desert. Canberra: Aboriginal Studies Press.

Department of Families, Housing, Community Services and Indigenous Affairs (2009) *Closing the gap in the Northern Territory*: monitoring report: July-December 2009: Part Two. Canberra: Commonwealth of Australia. <http://www.dss.gov.au/sites/default/files/documents/01_2013/part_2_nter_monitoring_report_31jan.pdf>

Dunbar-Oritz, Roxanne (2015) *An indigenous peoples' history of the United States*. Beacon Press.

Ek, Richard. (2006) 'Giorgio Agamben and the Spatialities of the camp: an introduction', *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 88(4):363-386, DOI: 10.1111/j.0435-3684.2006.00228.x

Escobar, Arturo. (2010) 'Worlds and Knowledges Otherwise: The Latin American Modernity/Coloniality Research Program', In *Globalization and the Decolonial Option*, edited by Walter Mignolo and Arturo Escobar. London: Routledge, p. 33-64.

Finnane, Mark. (1994) *Police and government*: histories of policing in Australia. Melbourne: Oxford University Press.

Henley, Geoff and James Harrison (2010) 'Injury of Aboriginal and Torres Strait Islander people due to transport 2003-04 to 2007-08', *Australian Institute of Health and Welfare,* November 11. Accessed September 18, 2018. <http://www.nisu.flinders.edu.au/pubs/reports/2010/injcat134.pdf>

Howard-Wagner, D. (2008) 'Legislating Away Indigenous Rights', *Law Text Culture* 12(1):45-68.

Howard-Wagner, D. and Kelly, B. (2011) 'Containing Aboriginal Mobility in the Northern Territory: From "Protectionism" to "Interventionism"', *Law Text Culture* 15(1):102-134.

Maldonado-Torres, Nelson. (2011) 'Thinking through the Decolonial Turn: Post-continental Interventions in Theory, Philosophy, and Critique - An Introduction', *Transmodernity: Journal of Peripheral Cultural Production of the Luso-Hispanic World* 1(2):1-15.

McCarthy, M. 'Justice (Corrections) And Other Legislation Amendment Bill 2011', *Northern Territory Second Reading Speeches*, Northern Territory Parliament, May 5. <http://www.austlii.edu.au/au/legis/nt/bill_srs/jaolab2011508/srs.html>

McGranahan, Carole (2016) 'Theorizing Refusal: An Introduction', *Cultural Anthropology* 31(3): 319-332.

Memmott, Paul, Long, Stephen and Thomson, Linda (2006) *Indigenous mobility in rural and remote Australia*, AHURI Final Report No. 90, Australian Housing and Urban Research Institute, 2006. Limited, Melbourne. <https://www.ahuri.edu.au/research/final-reports/90>

Meyer, Lois and Benjamin Maldonado Alvarado (2010) *New world of indigenous resistance*: Noam Chomsky and voices from North, South, and Central America. San Francisco, CA: City Lights Books.

Morphy, Francis and Howard Morphy (2013) 'Anthropological Theory and Government Policy in Australia's Northern Territory: The Hegemony of the "Mainstream"', *American Anthropologist* 115(2):174-187.

Mosey, Anne (1994) *Central Australian remote area aboriginal night patrols*: a review. Alice Springs: Living with Alcohol NT, Drugs and Alcohol Services Association.

BLAGG, Harry; ANTHONY, Thalia. Estradas para a Liberdade? Mobilidade indígena e a lei do colonizador na Austrália Central. In: FRANÇA, Leandro Ayres; CARLEN, Pat (orgs.). **Alternativas à justiça**. Porto Alegre: Canal Ciências Criminais, 2019. p. 180-196. | ISBN 978-85-92712-48-8 | Traduzido por Leandro Ayres França.

Northern Territory Government (2011) 'Territory Growth Towns: Working Future - A Territory Government Initiative', *Territory Stories,* January 11. Accessed September 18, 2018. <http://hdl.handle.net/10070/235208>

Northern Territory Police, Fire and Emergency Services (NTPFES). *Annual reports*. Darwin: Northern Territory Government, 2002-2010.

Okri, B. (2009) *The famished road*. London: Vintage.

Peterson, Nicolas (2000) 'The Expanding Aboriginal Domain: Mobility and the Initiation Journey', *Oceania* 70(3):205-218.

Pilkington, James (2009) *Aboriginal communities and the police's Taskforce Themis*: case studies in remote Aboriginal community policing in the Northern Territory. Darwin: North Australian Aboriginal Justice Agency and Central Australian Legal Aid Service.

Povinelli, Elizabeth A. (2006) 'Finding Bwudjut: Common Land, Private Profit, Divergent Objects', In *Moving anthropology*: critical indigenous studies, edited by Tess Lea, Emma Kowal, and Gillian K. Cowlishaw. Darwin: Charles Darwin University Press, p. 131-149.

Rowse, Tim (1998) *White flower, white power*: from rations to citizenship in Central Australia. Cambridge: Cambridge University Press.

Ryan, Peter (2001) *Lajamanu Night Patrol Service*. Darwin: Office of Aboriginal Development.

Ryan, Peter (2005) *The evolving role and functions of remote area community patrols in dispute resolution*: a discussion paper. Darwin: Department of Justice.

Ryan, Peter and Jackie Antoun (2001) *Law and justice plans*: an overview. Darwin: Office of Aboriginal Development.

Said, Edward (2000) 'Invention, Memory and Place', *Critical Inquiry* 26(2):175-192.

Simpson, Audra (2014) *Mohawk Interruptus*: political life across the borders of settler States. Duke University Press.

Smith, Linda Tuhiwai (1999) *Decolonizing methodologies*: research and indigenous peoples. New York & London: Zed Books.

Spivak, Gayatri Chakravorty, Donna Landry, and Gerald MacLean (1996) *The Spivak reader*: selected works of Gayatri Chakravorty Spivak. London: Routledge.

Stewart, A. (2013) 'Hellish "highway" attacked as worst in nation', *Australian Broadcasting Corporation News*, May 28. <http://www.abc.net.au/news/2013-05-28/tanami-road-conditions-attacked-as-worst-in-nation/4717660>

Trigger, David (1986) 'Blackfellas and Whitefellas: the Concepts of Domain and Social Closure in the Analysis of Race Relations', *Mankind* 16(2):99-117.

Turner-Walker, Jennifer (2012) 'Clash of the Paradigms: Night Patrols in remote central Australia', Thesis presented for the degree of Master in Criminal Justice, University of Western Australia.

Urry, John (2004) 'The "System" of Automobility', *Theory, Culture & Society* 21:25-39. DOI 10.1177/0263276404046059.

Walker, Jenny and Forrester, Sharon (2002) 'Tangentyere Remote Area Night Patrol', *In The Crime Prevention Conference*, 12-13. Sydney: Australian Institute of Criminology and the Crime Prevention Branch.

Wild, Rex and Pat Anderson (2007) *Ampe Akelyernemane Meke Mekarle 'Little Children are Sacred' Board of Inquiry into the protection of Aboriginal children from sexual abuse*. Northern Territory Government: Darwin.

BLAGG, Harry; ANTHONY, Thalia. Estradas para a Liberdade? Mobilidade indígena e a lei do colonizador na Austrália Central. In: FRANÇA, Leandro Ayres; CARLEN, Pat (orgs.). **Alternativas à justiça**. Porto Alegre: Canal Ciências Criminais, 2019. p. 180-196. | ISBN 978-85-92712-48-8 | Traduzido por Leandro Ayres França.