

Furtaram o meu Fusca. E agora?

**Sobre regimes normativos¹
e de mobilidades na cidade**



Isabela Vianna Pinho

Universidade Federal de São Carlos

Furtaram o meu Fusca. E agora? Sobre regimes normativos e de mobilidades na cidade

Resumo

O artigo visa compreender como operam os regimes normativos e de mobilidades presentes nas, e para além das, periferias paulistas. Argumento que as ordens plurais normativas não atravessam apenas o cotidiano nas margens, mas a transbordam e atravessam também as vidas diárias de diferentes parcelas da sociedade brasileira, de formas diferenciadas. Com um viés autoetnográfico, o texto parte da experiência do furto de meu Fusca na cidade de Santos/SP, de minha posição dupla como “vítima” e pesquisadora desse tema, e das respostas dadas pelos diferentes atores que compõem um mosaico social múltiplo, sejam eles ligados ao “mundo do crime”, estatal, midiático ou de redes pessoais. O artigo busca dialogar não apenas com os campos dos estudos urbanos e do crime, mas também incorporando as contribuições do “giro móvel”. Assim, as noções de regimes normativos e de mobilidades nos auxiliam a compreender como as pessoas conseguem (ou não) se mover entre as instâncias normativas acionando seus capitais sociais e de redes. Por fim, o artigo também traz contribuições sobre o cenário de roubo e furto de veículos no Brasil, que é pouco explorado na literatura, apesar de estar conectado a um mercado legal e ilegal mais amplo.

Palavras-chave: roubo e furto de veículos, periferias urbanas, regimes normativos e de mobilidades, mundo do crime.

Me robaron mi Fusca. ¿Y ahora? Sobre regímenes normativos y de movilidad en la ciudad

Resumen

El artículo busca comprender cómo operan los regímenes normativos y de movilidad presentes en, y más allá de, las periferias paulistas. Argumento que las órdenes normativas plurales no solo atraviesan la vida cotidiana en los márgenes, sino que también la desbordan y afectan las vidas diarias de diferentes sectores de la sociedad brasileña de maneras diferenciadas. Con un sesgo autoetnográfico, el texto parte de la experiencia del robo de mi Fusca en la ciudad de Santos, San Paulo; de mi posición dual como “víctima” e investigadora de este tema, y de las respuestas dadas por los diferentes actores que componen un mosaico social múltiple, ya sean vinculados al “mundo del crimen”, estatal, mediático o de redes personales. El artículo busca dialogar no solo con los campos de los estudios urbanos y del crimen, sino también incorporando las contribuciones del “giro de la movilidad”. Así, las nociones de regímenes normativos y de movilidad nos ayudan a comprender cómo las personas logran (o no) moverse entre las instancias normativas, activando sus capitales sociales y de redes. Por último, el artículo también aporta contribuciones sobre el panorama del robo y hurto de vehículos en Brasil, que es poco explorado en la literatura, a pesar de estar conectado a un mercado legal e ilegal más amplio.

Palabras clave: robo y hurto de vehículos, periferias urbanas, regímenes normativos y de movilidades, mundo del crimen.

My Beetle was stolen. And now? On normative and mobility regimes in the city

Abstract

The article aims to understand how normative and mobility regimes operate within, and beyond, the outskirts of São Paulo. I argue that plural normative orders do not only permeate everyday life in the margins but overflow them and also affect the daily lives of different sectors of Brazilian society in differential ways. With an autoethnographic bias, the text starts from the experience of my Fusca being stolen in the city of Santos, São Paulo; from my dual position as a "victim" and a researcher of this topic, and from the responses given by the different actors that make up a multiple social mosaic, whether linked to the "world of crime," state, media, or personal networks. The article seeks to engage not only with the fields of urban and crime studies but also incorporating contributions from the "mobility turn." Thus, the notions of normative regimes and mobility help us understand how people manage (or do not manage) to move between normative instances, activating their social and network capitals. Finally, the article also provides contributions to the landscape of vehicle thefts and robberies in Brazil, which is underexplored in the literature, despite being connected to a broader legal and illegal market.

Keywords: theft and robbery of vehicles, urban peripheries, normative and mobility regimes, world of crime.



Introdução

Podemos não ser fascinados por carros,
mas a relação de grande parte da
humanidade com o mundo tornou-se cada
vez mais mediada no decurso do século
passado por uma única máquina - o
carro. A tal ponto que é o automóvel
e a infraestrutura associada, muito
mais do que o ser humano, que parece
dominar a paisagem vista do céu.

Miller, 2001, p. 1,
tradução da autora

Dia 30 de maio de 2022, uma segunda-feira à noite chuvosa. Um homem com casaco moletom, bermuda e chinelos, caminha pela calçada até chegar em frente ao Ouro Verde - casa tradicional de samba na cidade de Santos, localizado no bairro Marapé.² Como é segunda-feira, o local está fechado, e seu toldo abriga e protege da chuva e da luz uma pessoa em situação de rua, que provavelmente dorme. Também é um local escuro escolhido por esse homem para olhar o movimento da rua e decidir o melhor momento para seguir. Ele aguarda alguns segundos, espera um carro estacionado sair, atravessa a rua tranquilamente e, então, vai em direção ao Fusca. Chove bastante, mas não a ponto de atrapalhar a pedalada de um ciclista que passa pela rua no mesmo momento que o homem, nem de atrapalhar a caminhada de um senhor que carrega uma sacola, provavelmente com o pão da padaria. Esse senhor poderia ter visto toda a cena a seguir, mas parecia focado no seu caminhar.

LAJE

v.4 n.1

p. 164-197

2025

ISSN: 2965-4904

DOI: 10.9771/lj.v4i0.70760

Em menos de dez segundos, o homem abre a porta de motorista do Fusca, provavelmente com a ajuda de uma chave micha. Depois dá a volta no carro e abre a do passageiro. No painel da frente faz a ligação direta que permite dar partida no veículo sem a chave original dele. Ele pula do banco do passageiro para o do motorista e sai com o carro. O furto acontece em apenas 35 segundos, desde o momento em que abriu a porta do motorista até sair com o carro. Durante esse curto período, passaram pela rua pedestre, ciclista e alguns veículos - nenhum deles pareceu notar. Foi um procedimento rápido e fácil, que não despertou atenção de nenhum desses transeuntes. A imagem foi capturada pela câmera de vigilância particular de um morador daquela rua, e foi divulgada por diferentes jornais. Como era noite e chovia, não dava para ver o homem e sua técnica em detalhes. As luzes dos faróis de carros que passavam também atrapalhavam a nitidez das imagens. (Descrição de vídeo, 30 de maio de 2022, 18h45min. Bairro Marapé, Santos, São Paulo)³.

Furtos de veículos como o descrito acima são recorrentes no Brasil. Em 2022, ano desse relato, mais de 370 mil ocorrências de roubos e furtos foram registradas, com os furtos representando mais de 60% do total. Em média, ocorrem cerca de mil casos por dia, o que equivale a aproximadamente 40 por hora (FBSP, 2023; 2024). O estado de São Paulo, que possui a maior frota de carros do país, concentra as taxas mais elevadas dessas ocorrências.

Mais que um relato isolado, essa situação provoca reflexões socioantropológicas. Em primeiro lugar, o furto se insere nesse contexto nacional de altas taxas e também no contexto local, na realidade da Baixada Santista.⁴ Da mesma forma, esse fenômeno está relacionado a um cenário mais amplo de aumento dos conflitos urbanos e da crescente sensação de insegurança.⁵ Ademais, um carro furtado ou roubado é parte de um mercado mais extenso que envolve atividades legais e ilegais. Como constatamos em nossa pesquisa coletiva,⁶ essa modalidade do crime alimenta mercados como os desmanches, revendas de veículos, seguradoras e leilões (FELTRAN, 2022; FROMM, 2022; PIMENTEL; PEREIRA, 2022). Mais que isso, mostramos empiricamente como o furto e o roubo de veículos são frutíferos para pensar nas constituições mútuas 'entre' o legal e o ilegal, formal e informal e o local e global (FREIRE-MEDEIROS; MOTTA; FROMM, 2023). Dessa forma, além dos proprietários e ladrões, diversas pessoas de diferentes gêneros,

classes sociais, raças, nacionalidades e gerações são afetadas ou se beneficiam economicamente da circulação de veículos roubados ou furtados (FELTRAN *et al.*, 2023).

Embora esse seja um problema social e socioantropológico de grande magnitude e com enorme potencial analítico, há uma escassez de estudos especializados sobre essa modalidade criminal nas Ciências Sociais. Há exceções, como os trabalhos de Paes-Machado e Viodres-Inoue (2015) e de Matias Dewey (2012) e, evidentemente, do esforço coletivo que temos empreendido desde 2016, cujos resultados são cada vez mais relevantes (FELTRAN, 2022; FREIRE-MEDEIROS; MOTTA; FROMM, 2023). Este artigo busca contribuir para esse debate, dialogando não apenas com os campos consagrados dos estudos urbanos e do crime, mas também incorporando as contribuições da “virada das mobilidades” ou do “giro móvel”⁷ (SHELLER; URRY, 2006; HANNAM; SHELLER; URRY, 2006; SHELLER, 2017; FREIRE-MEDEIROS; LAGES, 2020). O diálogo entre os estudos urbanos e das mobilidades se encontra mais avançado na literatura (ver por exemplo FREIRE-MEDEIROS; TELLES; ALLIS, 2018; FREIRE-MEDEIROS, 2024; entre outros), enquanto a interação entre os estudos do crime e das mobilidades ainda está em seus estágios iniciais, mostrando-se uma abordagem tanto inovadora quanto enriquecedora (PINHO; RODRIGUES; ZAMBON, 2023). É o que será explorado aqui.

Minha experiência pessoal, ao enfrentar o furto do meu Fusca, e a minha posição inusitada como “vítima” me permitiu explorar novas perspectivas empíricas e analíticas, que ainda não haviam sido acessadas durante as já mencionadas pesquisas coletivas. Inspirada na chamada autoetnografia (ver, por exemplo, ANDERSON, 2006, p.384; SANTOS, 2017) que valoriza a experiência pessoal e a reflexividade nas pesquisas científicas, este artigo utiliza como material empírico: (1) os relatos pessoais descritos em diários de campo que descrevem situações vivenciadas após o furto; (2) conversas informais com interlocutores que já foram envolvidos no “mundo do crime” e com pessoas que me relacionei após o evento; e, por fim, (3) levantamento de dados quantitativos, notícias, vídeos e imagens relacionados a furtos e roubos de veículos.

A experiência do furto me possibilitou, ainda, olhar para a coexistência de “regimes normativos” (FELTRAN, 2020) no cotidiano. Esse termo será mais explorado no decorrer do texto, mas vale dizer de início que tais regimes são terrenos autocontidos de percepção de como o mundo deve ser, remetendo a princípios, valores, códigos, regras ou leis. Além disso, os regimes delineiam os operadores legítimos e práticos de debate, deliberação e execução das medidas de punição, regulação ou controle (FELTRAN, 2022). Da mesma forma, a experiência do furto também provocou reflexões sobre mobilidades

socioespaciais e iniquidades urbanas (FREIRE-MEDEIROS, 2024) e trouxe à tona considerações sobre o carro como um signo central do "sistema de automobilidades" (URRY, 2004) e da "cultura dos carros" (MILLER, 2001).

Assim, a partir do relato do furto e das ações subsequentes, bem como da reflexão sobre minha posição dual enquanto vítima e pesquisadora, o objetivo central deste texto é compreender como operam os regimes normativos e de mobilidades presentes nas, e além das, periferias paulistas. Com uma abordagem metodológica autoetnográfica, o artigo descreve e analisa as minhas estratégias para tentar recuperar o veículo furtado, assim como os sentidos das ações de diferentes atores que compõem um mosaico social múltiplo e complexo - sejam eles ligados ao '*mundo do crime*', 'estatal' ou 'midiático'.

Interessa, portanto, observar como cada uma dessas instâncias normativas possui códigos de leis, de honra e de conduta próprios, que irradiam discursos e orientam práticas. A noção de regimes normativos nos auxilia a compreender a diversidade de instâncias legítimas/ilegítimas e formais/informais para prover justiça, assistência ou punição, e como atuam de formas variadas e situacionais. A noção de "regimes de mobilidades" (GLICK SCHILLER, SALAZAR 2013; SELLER, 2018), por sua vez, lança luz às práticas que definem o que/quem pode (ou não) circular, de formas desiguais e com custos diferenciais. Ajuda a compreender como as pessoas conseguem (ou não) transitar entre as instâncias e suas capacidades em acionar seus "capitais de rede" (URRY, 2007; FREIRE-MEDEIROS, 2024). O artigo se propõe, portanto, a colocar em diálogo essas duas noções de regimes normativos e de mobilidades.

São quatro seções que dividem o texto. A primeira trata de dimensões mais simbólicas, como o afeto pelo objeto, a cultura dos carros e o sistema de automobilidades; em seguida, relato as primeiras ações após o furto e como elas revelam a coexistência de regimes normativos no cotidiano. Depois, sigo o relato e mostro como operam os regimes de mobilidades e os capitais de rede na cidade. A quarta seção trata das cições e conexões entre o regime criminal e estatal. Por fim, o artigo se encerra com as considerações finais.



Afeto pelo objeto, cultura dos carros e automobilidades

"Isabela do Fusca", era assim que muitos me identificavam. "E o Fusca?", era uma pergunta recorrente, feita por conhecidos que queriam saber como ele estava, e que continuou sendo feita mesmo depois de anos após o furto, na esperança de saber se eu o havia encontrado. Da mesma forma, eu também o via como uma extensão de quem eu era, o considerava como parte da minha identidade, acumulando pequenos objetos como chaveiros, enfeites e souvenirs que faziam referência a ele. A minha paixão por carros antigos veio de memórias afetivas do meu avô, que os restaurava e os colecionava. Há seis anos que o Fusca me acompanhava e colecionava histórias, estando presente durante parte da minha graduação, mestrado e doutorado na Universidade Federal de São Carlos. Ele também me acompanhou no trajeto do interior para o litoral paulista, sendo transportado no caminhão de mudanças de São Carlos para Santos (Figura 1).



Figura 1: O Fusca no caminhão de mudanças. Fonte: Acervo da autora (2021).

O carro carrega significados que vão além de sua simples função como produto, coisa, ou objeto de consumo. Muitas pessoas me paravam na rua querendo comprar o Fusca e eu não conseguia pensar em vendê-lo, ou deixava essa ideia para um futuro distante. O valor simbólico era maior que qualquer valor material. Ele já fazia parte da minha história e da minha identidade. Havia todo um afeto com o objeto, tendo ele um papel social significativo, um "treco móvel" que me oferecia e facilitava a minha mobilidade (NOGUEIRA, 2021).

No entanto, mais do que parte de um complexo sistema de transporte, o carro também é parte da nossa vida íntima e pessoal, com uma grande variedade de usos, práticas e significados culturais (MERRIMAN *apud* FEATHERSTONE, 2004). Um carro vai além de um simples meio de transporte que nos leva de um ponto ao outro. Veículos e as paisagens relacionadas a eles são parte integrante da nossa cultura humana, desde o seu sentido mais íntimo até ao mais amplo da crise global, como explora Miller (2001). Contrapondo-se à ideia de alienação relacionada ao carro, que o vê como a antítese da natureza, Miller (2001) argumenta que o ato de dirigir se tornou tão natural, que a conexão carro e humano vai além da dimensão mecânica, sendo também uma conexão psicológica e emocional. O carro pode ser visto, assim, como uma extensão de nós mesmos, que pode até definir quem somos, nossa individualidade e humanidade.

Como é perceptível nesse relato, o carro se conecta a diversas emoções, paixões, moralidades, medos, afetos, memórias, etc. Isso porque, em nossa cultura dos carros (MILLER, 2001), por meio de representações internas e externas, as pessoas passaram a construir intimidade na relação homem-carro e reforçaram a importância dele como um elemento da sua identidade. Nessa relação, há um investimento emocional com criação de afeto, e o carro passa a desempenhar um papel importante na maneira como nos vemos, nos relacionamos, nas nossas formas de sociabilidade e também na nossa imaginação. Os carros fazem parte do modo que pensamos nosso mundo por meio de um senso de identidade em que a direção, as estradas e o trânsito são parte integrante de quem somos e do que pretendemos fazer todos os dias.

Em outra perspectiva elaborada pelo sociólogo John Urry, o carro é considerado um elemento sociotécnico definidor do século XX, inserido no sistema de "automobilidades". Esse sistema abrange um conjunto de práticas sociais e técnicas interconectadas que reconfiguraram a sociedade globalmente, envolvendo infraestruturas materiais como carros, motoristas, estradas, postos de combustíveis e uma variedade de objetos, tecnologias e sinais. (FREIRE-MEDEIROS; MOTTA; FROMM, 2023; DENNIS; URRY, 2009).⁸



Figura 2: Eu, o Fusca e o meu cachorro. Fonte: Autora (2020).

Nesse sentido, “automobilidades” possui um duplo sentido, referindo-se tanto à experiência humanista da autobiografia quanto aos objetos ou máquinas que têm capacidade de movimento, sejam automáticas ou autômatos. Assim, o condutor é visto como um híbrido de atividades humanas específicas, máquinas, estradas, edifícios, sinais e culturas de mobilidade. A automobilidade envolve, portanto, seres humanos autônomos interagindo com máquinas que também se movem autonomamente ao longo de caminhos, vielas, ruas e rotas diversas. Nessa perspectiva, não é o carro em si que importa, mas o sistema de interconexões que ele representa.

Esses dois autores nos convidam a considerar que o foco no “carro” vai muito além do objeto em si; devemos refletir sobre uma cultura dos carros presente na nossa sociedade contemporânea e todo um sistema de automobilidades em expansão. Sem a intenção de normatizar a questão ou avaliar aspectos positivos e negativos dessa cultura e/ou sistema, o artigo propõe uma análise de questões socioantropológicas que surgem dessa relação entre homem-máquina, homem-carro, homem-objeto. Retomando a citação de Daniel Miller que abre este artigo, mesmo que não sejamos fascinados por carros, impossível não sermos afetados pelos carros; afinal, mais do que os humanos, são os carros e as infraestruturas associadas que parecem dominar a paisagem vista do céu. Nesse relato em específico, exploro meu duplo papel de pesquisadora e vítima nessa relação com o Fusca – um objeto de análise e, ao mesmo tempo, objeto afetivo.

Primeiras ações pós-furto e os regimes normativos

Entre os dias 22 e 29 de maio de 2022, viajei para fazer trabalho de campo no estado do Mato Grosso do Sul, na região de Corumbá, fronteira do Brasil com a Bolívia. A viagem rendeu diversas entrevistas e relatos de campo sobre o roubo e furto de veículos. Após viver essa experiência intensa de campo, fiquei em São Paulo no domingo, dia 29, pois na segunda e terça-feira tivemos reuniões da equipe da pesquisa Carros Globais no Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP). Passei toda a segunda-feira, portanto, em reunião sobre a temática do roubo e furto de veículos. À noite, fui à casa de meu irmão onde estava hospedada, e, durante o banho, chorei muito, sem entender o motivo, pois nada tinha acontecido que eu soubesse até então. Ao sair do banho, olhei meu celular e vi que minha mãe me ligava. Era por volta de 19h30. Quando atendi, ela disse com a voz triste que haviam furtado o meu Fusca e contou em detalhes o que havia acontecido.

No fim da tarde, minha mãe foi dirigindo o Fusca até a casa de familiares nossos. Estacionou bem em frente à casa e, como era coisa rápida, não colocou a trava de segurança no carro. Depois de menos de meia hora, o Fusca já não estava mais onde estacionou. Chovia forte e não ouviram nenhum barulho. Minha mãe desconfiou que estava sendo seguida, pela rapidez que o homem chegou ao Fusca logo após ela ter estacionado.

Quando se deram conta do furto, a primeira reação do meu tio, no impulso, foi de pegar o seu carro e subir o morro da Nova Cintra, para perguntar a colegas da região se o haviam visto. Meu primo andou pelas ruas do bairro também perguntando para os conhecidos se alguém tinha notícias. Já a minha mãe e minha tia se agilizaram para ligar para a polícia e fazer o Boletim de Ocorrência (B.O.) online, como foram orientadas. Como as seguradoras tradicionais não costumam oferecer serviços de proteção veicular para carros antigos, não havia a possibilidade de buscar uma solução "mercantil" por meio dessas empresas, que possuem redes de caçadores e rastreadores para localizar o veículo (FELTRAN; FROMM, 2020). Caso contrário, certamente essa seria a primeira ação de minha mãe, assim como a de muitos brasileiros, que são orientados a entrar em contato com as seguradoras e, em seguida, a registrar um B.O.

Após telefonar para a polícia, minha mãe me ligou para contar do ocorrido. Ao desligar, muito nervosa, resolvi entrar em contato com Maurício,⁹ um interlocutor de pesquisa que tinha acesso a uma rede mais ampla que a minha – em especial de pessoas com maior conhecimento do *mundo do crime* na Baixada Santista. Ele primeiramente perguntou se minha mãe estava bem, se foi furto (sem uso de violência) ou roubo, e se ela já havia feito B.O.. Quando eu disse que sim, ele ficou em silêncio. Depois perguntou mais detalhes de como e onde aconteceu o furto. Aos poucos ele foi contatando pessoas e me encaminhando áudios e mensagens de amigos. No entanto, como trato na seção "entre o regime criminal e estatal", o B.O. era um impeditivo para o acionamento da 'via criminal'.

Essas ações imediatamente posteriores ao furto (entre outras que serão relatadas em breve) revelam a coexistência de regimes normativos e de mobilidades nos cotidianos. Também revelam o acionamento de diferentes capitais sociais e de redes, como trato na próxima seção. Como relatado, o meu tio e primo foram para a rua acionar suas redes pessoais; enquanto minha mãe e tia optaram pela via 'legal', institucional, ao acionar a polícia e fazer o B.O. online. Minha reação foi a de contatar Maurício. Seu capital social e de rede poderia alcançar mais pessoas e, no limite, ele talvez pudesse acessar uma forma alternativa de justiça, a 'criminal', amparada pela *lei do crime* e operada pelo Primeiro Comando da Capital (PCC), com normalidades e códigos de conduta distintos da 'justiça legal'.

Autores brasileiros fizeram uso do termo regimes normativos para refletir sobre a pluralidade de ordens, leis e soberanias nos territórios de periferia urbana (FELTRAN, 2014; 2020; BERALDO, 2020; MALDONADO, 2020). Essa lente analítica nos ajuda a compreender os sentidos de cada uma das ações descritas acima. O termo foi inspirado na ideia de "coexistência de ordens sociais" (MACHADO DA SILVA, 2008; MISSE, 2006), que tem como base a tradição sociológica da teoria da ação (especialmente os clássicos Simmel e Weber), bem como do pragmatismo francês. Essa ideia também dialoga com as "paisagens de governo", que se referem a "paisagens com diferentes constelações de autoridade e governança" (STEPPUTAT, 2018, p. 400), e que funcionam como "horizontes de lei que (re)formam ideias, modelos e tecnologias de governo desigualmente espalhados ao redor do mundo e interagem com formas de lei e governo previamente existentes, sendo traduzidas, reinterpretadas e adaptadas em contextos e combinações sempre novas com outros registros de autoridade" (STEPPUTAT, 2013, p. 28).¹⁰

Assim, os regimes normativos são terrenos autocontidos de percepção de como o mundo deve ser (FELTRAN, 2020); em outras palavras, são estruturas formais do pensamento e da ação e funcionam enquanto orientações plausíveis para a ação empírica conveniente, esperada pelos pares (BOLTANSKI; THEVENOT, 1991), em cada situação. Tal termo, porém, não apenas remete ao "dever ser", a princípios, valores, códigos, regras ou leis validadas nos rituais cotidianos, mas também delinea suas instâncias concretas de reivindicação, seus operadores legítimos e os regimes práticos de debate, deliberação e execução das medidas de punição, regulação ou controle definidas por esses operadores (FELTRAN, 2022). No cotidiano há, portanto, regimes coexistentes no tempo e no espaço, que explicam as normas, desvios e ações em cada situação específica. Voltarei neles mais adiante.

Regimes de mobilidades e capital de rede

Enquanto descia a serra de São Paulo para Santos naquela mesma noite, postei sobre o furto em todas as minhas redes sociais e enviei mensagem para vários conhecidos. Também postei em páginas do Facebook com grande alcance público, além de enviar mensagens para diversas páginas de donos de Fuscas, para que colaborassem compartilhando a postagem. Ao chegar em Santos, dei voltas pelo bairro Marapé. Nos dias seguintes fui nos comércios locais, mercados, botecos, bares e lojas; nos três locais de samba ali presentes e em uma *biqueira*¹¹ antiga do bairro. Deixei meu telefone

caso alguém tivesse notícias. Também bati na porta de moradores que tinham câmeras. Inclusive a descrição da cena que inicia o texto foi feita com base em filmagens disponibilizadas por um deles. Isso evidencia como, atualmente, existem diversos dispositivos de (contra)vigilância (MANO; MENEZES, 2021) dos centros às margens da cidade, desde câmeras e drones, que podem ser utilizados tanto por agentes estatais, como por criminais e por moradores para vigiar os territórios, até grupos de *WhatsApp* com trocas de informações e imagens, que buscam diminuir os riscos e aumentar a segurança, entre outras intencionalidades.

A notícia do furto circulou de forma rápida e surpreendente. Jornalistas de diversos veículos me procuraram, como da ATribuna Santos, do G1 Santos, VTV e Record.¹² Isso evidencia que as mobilidades não só ocorrem nos planos físicos e materiais, mas também em dimensões virtuais, comunicativas e imaginativas (URRY, 2007). O "digital" não é um mundo apartado, autocontido e autônomo, mas há coprodução e *continuuns* entre o on-line/off-line (HORST; MILLER, 2012; MILLER; SLATER, 2000), com diversas interações em copresença e telemediadas.

A construção de um tipo específico de capital, o de rede, é interessante de ser observada aqui. À luz das definições de Bourdieu (1983), cada capital – seja ele econômico, cultural ou social – possui suas respectivas "moedas". Assim como a moeda do capital social, a do capital de rede consiste nas redes sociais, porém com uma característica diferente: são redes intermitentes, mantidas à distância e formadas por relacionamentos que não necessariamente são institucionalizados ou de longa duração (URRY, 2007; FREIRE-MEDEIROS, 2024), emergindo principalmente dos "laços fracos" (GRANOVETTER, 1973). Assim, o conceito de capital de rede é definido como "a capacidade de gerar e sustentar relações sociais com pessoas não necessariamente próximas e que produzem benefícios emocionais, financeiros e práticos" (URRY, 2007, p. 197).

Essas redes têm um papel importante na mobilidade dos indivíduos dentro de um contexto urbano. No meu caso, a relação que estabeleci com jornalistas, proprietários de veículos e moradores do bairro Marapé ilustra como uma rede foi criada a partir de uma situação específica. Essas conexões emergiram em resposta à perda do meu carro e à busca por apoio e informações sobre como lidar com essa experiência. Através dessas interações, pude acessar diferentes perspectivas e recursos, ampliando meu entendimento sobre essa modalidade criminal, bem como as dinâmicas de mobilidades e as fricções que ocorrem na cidade.

Contra a narrativa da globalização como fluxo contínuo de finanças, ideias e pessoas, a perspectiva das mobilidades expõe as fricções constitutivas daquilo que se move. A lente das mobilidades também desafia a ideia de estase, sedentarismo, territórios fechados e fixos, bem como problematiza a questão dos fluxos sem agente e sem atrito (TSING, 2005), ao mostrar que os fluxos são oscilantes e inconstantes, com fixos e fricções, e com vias expressas para poucos e cancelas para muitos. Assim, a lente das mobilidades não normaliza as relações fixas entre indivíduos e seus territórios, nem naturaliza o movimento, pois essa posição pode obscurecer os custos humanos associados a uma vida com menor poder de acesso e direito às mobilidades. Essa abordagem nos permite explorar as dinâmicas entre os movimentos privilegiados de alguns e os deslocamentos proibidos de outros, evidenciando que, em muitas situações, é precisamente o trabalho daqueles cujos movimentos são considerados ilícitos e subversivos que viabiliza a mobilidade de quem parece viver em um mundo sem fronteiras rígidas espaciais, de riqueza e poder. Em última instância, o trabalho de jovens que recebem pouco para roubar um carro e que correm enormes riscos de vida, possibilitam enormes lucros de seguradoras e leilões de carros.

Assim, a mobilidade é vista aqui como um ativo desigualmente distribuído, que entrecruza duas noções: a de regimes de mobilidades que está mais no plano dos constrangimentos estruturais ou sistêmicos e a de capital de rede no plano da agência e suas competências (FREIRE-MEDEIROS, 2024). Nesse sentido, a noção de "regimes de mobilidades" (GLICK SCHILLER; SALAZAR, 2013; SELLER, 2018), inspirada na ideia foucaultiana de "regimes de práticas", incorpora uma dimensão política em seu quadro conceitual, tanto da experiência subjetiva de mobilidade, quanto das práticas normativas e dispositivos de vigilância que definem os movimentos corporais de pessoas e as circulações físicas de objetos, bem como as mobilidades imaginativas, virtuais e comunicativas (FREIRE-MEDEIROS; LAGOS, 2020). Os regimes de mobilidades, portanto, restringem ou potencializam, impedem ou promovem fluxos de elementos tangíveis e de signos. Assim, evidenciam as relações entre mobilidade e imobilidade, entre fixidez e movimento. Tal noção nos ajuda a compreender como, dentro deste quadro, há poder diferencial, disparidades, desigualdades e representações racializadas e generificadas nas (i)mobilidades.

Na metrópole caracterizada pelo capital de rede, as assimetrias de poder resultam do acesso desigual a diferentes tipos de mobilidades: meios de transporte, estruturas de dados e comunicação, assim como de habilidades distintas na gestão do tempo e na

gramática dos deslocamentos, além do controle que se exerce sobre as próprias rotas e sobre as de terceiros (FREIRE-MEDEIROS, 2024).

A perda de um veículo que me proporcionava maior mobilidade na cidade, possivelmente furtado por alguém de classe social mais baixa, de outra raça e gênero, me levou a refletir sobre as experiências desiguais de mobilidade e as fricções urbanas. Essa situação também me fez considerar as práticas normativas, regulatórias e governamentais que estruturam e definem as mobilidades nas cidades.

O carro, como símbolo de uma lógica de mobilidade hierárquica, pode incentivar o individualismo e a competição (VIRILIO, 1996). Ademais, pode gerar uma relação ambígua entre liberdade e sujeição: enquanto proporciona a flexibilidade necessária para a expansão territorial da cidade, também estabelece modelos de ocupação do espaço que inibem, subordinam ou hostilizam outras formas de locomoção. (SHELLER; URRY, 2000; GIUCCI, 2004; ROLNIK; KLINTOWITZ, 2011; MORAGLIO, 2018; FREIRE-MEDEIROS, 2024). Além disso, o carro estabelece uma relação complexa entre segurança e insegurança. Para uma mulher, ter um carro para se deslocar à noite pode trazer uma sensação de maior segurança, mas, devido aos altos índices de roubo e furto na cidade, essa mesma utilização pode intensificar medos e gerar situações de imobilidades.

O fato de se tratar do furto de um Fusca, especialmente de uma pesquisadora e socióloga que estuda essa temática, atraiu atenção e gerou mais comoção do que o furto de um veículo comum. Isso mobilizou grupos específicos, como proprietários, admiradores e colecionadores de carros antigos, que me ajudaram compartilhando postagens e informações. Além disso, a notícia impactou um senhor que me viu na televisão e me enviou uma mensagem no Facebook, oferecendo um Fusca antigo que estava parado em sua garagem.

Isabela, estou triste por terem furtado seu Fusca, tomara que o encontre bem. Olha se te interessar, tenho um Fusca que não uso. A documentação toda em dia, licenciado até setembro, só precisa melhorar a lataria que tem pontos de ferrugem. Moro em Peruíbe. Caso tenha interesse mandarei fotos e cópia dos documentos. Me liga, vou repassa-lo baratinho pra você.

Por outro lado, no dia seguinte pela manhã, meu pai recebeu uma ligação de um número desconhecido. Ele havia colocado seu número em uma postagem pública do Facebook. Era um homem que dizia estar com o Fusca, e pedia uma recompensa de

dois mil reais, via pix. Ele tentava negociar, afirmando que deixaria o carro no estacionamento de um supermercado próximo. Meu pai hesitou, mas quase transferiu 500 reais após o homem aceitar a oferta. Enquanto isso, consultei Maurício, que alertou sobre o golpe e sugeriu pedir provas do carro: "Manda me ligar. Passa meu contato. É golpe. Está na cara, mas papo de malandro eu já dou a ideia certa. Não transfiram nada. Golpe." Depois me enviou uma foto de sua mão fazendo um sinal com o dedo polegar e dedo médio, como se fosse o símbolo da paz, mas com a parte superior da mão para cima. E disse: "Manda a foto da placa com a mão assim. Diz isso! Pede pra ele mandar, como prova. E mesmo assim não depositem nada". Com a demora, o homem ficou irritado e parou de ligar. Na visão de Maurício, se "o crime devolvesse", não pediria recompensa dessa forma. Pela via do crime, não seria esse o *proceder* típico.

Eu e meu pai simulamos a transferência pra dois diferentes CPFs que nos enviaram, vimos os nomes das pessoas e conseguimos achá-los no *Facebook*. Os dois eram do estado do Paraná, de Londrina e Maringá. Atrás da foto de perfil de um deles, era possível ver um Fusca, uma Kombi e um Furgão, além de peças no chão parecendo sucata. No calor do momento, muitas emoções passavam pela gente e quase arriscamos, mas sabíamos do risco de ser um golpe – atividade criminal que cresce no Brasil (FBSP, 2023).

Para concluir, a situação do fusca e seus desdobramentos revelaram fricções daquilo que se move (de forma diferencial) na cidade. Revelaram como diferentes pessoas acionam capitais distintos (inclusive com muita mediação digital) e como navegam por ordens normativas também distintas. A imprensa, através dos jornalistas, atuou como instância à qual efetivamente se recorre no caso de injustiças sofridas e como ator de mediação, capaz de gerar maior visibilidade. Além disso, pessoas se sentiram tocadas de alguma forma e mobilizaram-se para ajudar na busca pela recuperação do carro, sejam elas desconhecidas ou pertencentes a redes pessoais próximas. Por outro lado, houve aqueles que tentaram aplicar golpes, buscando tirar vantagem econômica da situação. A seguir, o relato provoca reflexões sobre as cisões e conexões entre o regime 'criminal' e 'estatal'.

Entre o regime criminal e estatal

Alguns dias após o ocorrido, um dos porteiros do meu prédio em Santos, que vive em bairros periféricos na região, me disse convicto que, por minha mãe ter feito o B.O., "já era, não encontraria mais o carro". Nessa mesma linha, um morador do bairro onde o



Fusca foi furtado, disse em áudio gravado ao meu primo: "Na quebrada tu não vai arrumar nada, sabe por quê? Mano, esses cara que rouba não é daqui do Marapé e os caras do Marapé não vai fazer nada por ti... Conselho? Não sei se ela já fez B.O. Tá ligado? Se ela já fez o B.O., esquece correr atrás por esses meio [do crime], tá ligado?".

Recentemente, em agosto de 2024, durante uma conversa informal para minha pesquisa de doutorado com José, outro interlocutor que já teve envolvimento no mundo do crime, ele também afirmou de forma enfática: "esquece, já era. Acionou os caras [policial], já era. Se faz B.O., aciona a polícia, dificilmente devolvem. Se antes tinha 50% de chance de encontrar, com o B.O., 99% de não encontrar". Quando perguntei a ele se havia uma forma "do crime saber que as pessoas fazem o B.O.", ele respondeu que sim, há um sistema do estado chamado Sinesp que registra esse tipo de ocorrência.

Em sua visão, minha mãe agiu como quem não tem conhecimento do crime, fez pela "forma legal no olhar da sociedade", como uma "cidadã comum". Se ela fosse uma pessoa com envolvimento no crime, *se fosse do corre mesmo, o proceder* seria diferente, como José explica abaixo:

Quem tem conhecimento do crime, quem corre com o crime, dá *salve*. E espera o retorno positivo ou negativo. Se você é o *corre mesmo*, vai achar, vai ter resposta. Até porque tem os dias de descanso, que deixam o carro intocado. O crime dá o prazo pro cara que roubou dar um jeito de devolver, ou arcar com o prejuízo de alguma forma. Mas mesmo dando *ideia*, pode não recuperar o carro, e ir pra *debate*, quando vão negociar o prejuízo.

José citou o exemplo de seu carro que foi roubado e o assaltante atirou no pé de seu colega que estava com o veículo. Ele, então, "*levou pras ideias*"¹³ e até agora está desenrolando". No entanto, o carro não foi recuperado porque *foi pro corte* (para desmontagem). Em sua visão, "o cara (do desmanche) que comprou não tem nada a ver". Assim, ele não conseguiria recuperar o carro porque já estava desmanchado, mas o prejuízo estava sendo negociado pelo crime. Por ser *do corre*, ele acredita que deveria haver alguma solução, e que a pessoa envolvida teria que ser punida de alguma forma, afirmando que "não ficaria barato".

Não apenas quem é *envolvido no crime* pode tentar recuperar um veículo roubado ou furtado. Segundo José, "um trabalhador que tem conhecimento do crime também

pode ir atrás". Quando perguntei se "o crime vai atrás para esse trabalhador?", ele respondeu que: "vai depender da sintonia do irmão. Hoje em dia, pra dar carteirada em balada, está cheio de irmão. Mas para correr atrás, pra fazer coisas pela quebrada, não fazem mais como antigamente. Crime parou de correr atrás".

Essa perspectiva é comum, sobretudo entre gerações mais velhas no *mundo do crime*, de que hoje em dia "o crime mudou, as quebradas mudaram". Ele próprio menciona que se cansou de resolver situações conflituosas para outras pessoas, por haver "muito perreco, muita confusão, briga". Foi enfático ao afirmar que, quando é "um cidadão comum que corre com a polícia, ele que vá até a delegacia resolver". No entanto, para quem é *trabalhador, morador*, que tem um certo conhecimento do crime, os *irmãos* "dão uma direção" a essas pessoas. Ele conclui: "os *irmãos* fazem de tudo para não deixar a polícia chegar até a quebrada. Pra deixar a quebrada redonda. Pra manter a ordem". No entanto, é perceptível que o crime tende a privilegiar as situações que envolvem pessoas que possuem laços mais fortes e duradouros.

A situação narrada é mais complexa se fizermos um exercício analítico de observar outros fatores que podem ser levados em consideração na improvável "devolução" do carro. Eu, proprietária do carro, não sou moradora do bairro, mas tenho familiares moradores, que, no entanto, não são envolvidos com o *mundo do crime*. Ademais, há o fato central de ter feito um B.O., como já mencionado, que inviabiliza a devolução *pelo crime*.

Na fala de José, fica evidente que o conhecimento sobre o *mundo do crime* não é exclusivo de quem é *irmão*, batizado no PCC. As pessoas que vivem nas periferias paulistas, e atualmente até além delas, compreendem os códigos morais e éticos da facção. Meu porteiro, por exemplo, sabia como é "o dever ser da quebrada". Isso porque o mundo do crime paulista possui um senso compartilhado de justiça (MARQUES, 2010; BIONDI, 2010, 2018), que "visa não apenas evitar os desfechos violentos, mas também propor um universo social no qual esses valores, nunca reificáveis absolutamente, sirvam como as balizas para uma vida comum." (FELTRAN, 2014, p. 506). Esse é um modo performático, situacional, que moradores de periferias - sejam eles "trabalhadores", "crentes", "ladrões", "bandidos", "traficantes" - definem o que é *certo* na resolução de seus conflitos.

Fazer o B.O. era um indicativo de que eu havia acionado a polícia, o regime normativo estatal, diferente do criminal. Tais regimes funcionam como orientações plausíveis para ações empíricas, sendo esperadas pelos pares. Se conveniente para os pares, será incompreensível, porque implausível, para os que se lhe opõem à existência. Assim, ter feito o B.O. indicava um sentido da ação implausível ao sentido da ação criminal,

representando uma cisão moral entre os dois regimes. Diferentemente da justiça legal estatal, operada pelo poder judiciário e por agentes do Estado como os policiais, que tem como base as normas legais, a justiça do *mundo do crime* — presente nos *debates* promovidos por facções criminosas, em especial o PCC — é amparada por um código de conduta próprio, conhecido como *lei do crime* ou *proceder*.

No entanto, isso não significa que o regime estatal e criminal não tenha conexões no cotidiano, especialmente de natureza mercantil. Os regimes não atuam apenas na dimensão moral e administrativa dos territórios, com a produção de códigos de conduta e sentidos de justiça; eles também operam mercados monetarizados que mediam relações de conflito em potencial. Em outras palavras, se na lei ou nas moralidades não há mediação possível, o dinheiro é um modo objetivo de mediação (FELTRAN, 2014), com a materialização de pagamentos via “acertos” (em São Paulo) ou “arregos” (no Rio de Janeiro), por exemplo, que ocorrem entre operadores de mercados ilegais e policiais. Isso porque por trás de todo mercado ilegal, há um mercado de proteção. Assim, as “mercadorias políticas” (MISSE, 2006) modulam as relações por vezes tensas entre a ordem legal e a operação cotidiana dos mercados informais, ilegais e ilícitos. Além disso, também há casos de participação de policiais em atividades ilícitas de fato, não somente na lógica da proteção, mas de inserção mercantil.

Os desmanches de veículos - destinos típicos de carros furtados -, por exemplo, em muitas situações são associados à polícia civil. Isso possivelmente se deve tanto aos pagamentos recorrentes feitos a policiais, afirmado em pesquisa de campo, quanto aos relatos de que muitos deles são donos de desmanches. Assim, policiais de base da corporação podem atuar, seletivamente, mediando a coexistência entre o regime legal e criminal. Nesse contexto, pode surgir uma forma de proteção e extração monetária ilícita, em que policiais exigem pagamento para que os desmanches possam operar, reforçando assim a divisão e a clivagem entre os diferentes regimes no âmbito das moralidades e normas, mas com conexões empíricas na prática.

Outro ponto importante é que os regimes não são estanques, mas são maleáveis e estão em relação. Não só se tencionam, como também podem se articular. Inclusive eles se formam *em relação* uns com os outros (BERALDO, 2020). O *mundo do crime* não é apartado de outras esferas da vida social, pelo contrário, pode se relacionar intimamente com outros regimes normativos coexistentes nos cotidianos, como com o regime religioso, por exemplo (FELTRAN, 2020; BERALDO, 2020).

Delinear analiticamente e colocar em relação esses regimes nos auxilia a romper tanto com o "estadocentrismo" nas análises do urbano, quanto com uma reflexão mais normativa das dinâmicas da criminalidade violenta e da gestão da ordem nas – e para além das – periferias de São Paulo. As pessoas, nas situações cotidianas, podem procurar outras instâncias que não apenas a 'legal'. Nesse caso do Fusca furtado, eu acionei outras instâncias que não apenas a polícia. Não são só os agentes estatais, mas também agentes religiosos, aqueles que operam mercados de proteção (como milícias), criminais e midiáticos que clamam legitimidade para produzir ordem nos territórios urbanos.

O cotidiano apresenta ainda outras complexidades. Em conversas após o furto, por exemplo, notei que o Fusca aciona algumas ambiguidades morais se é considerado ou não um carro popular, de *trabalhador* ou de *playboy*, dado seu alto valor atual, valorizado por colecionadores. O bairro Marapé, onde ocorreu o furto, também tem um caráter ambíguo. Se antes era visto como *quebrada*, hoje essa classificação é questionável, já que grande parte do bairro passou por transformações nos últimos anos. Ainda assim, ele está localizado "no pé" de morros, que são considerados territórios periféricos para os santistas. A percepção do Marapé ainda parece ser a de um bairro popular, com três casas de samba tradicionais e uma *biqueira* antiga. Por conta disso, ouvi de pessoas que "furtar um Fusca, ainda mais no Marapé, era mancada". No entanto, a discussão sobre se "a quebrada tá largada" ou a norma de "não roubar na quebrada" (BIONDI, 2018) parece ser situacional e contextual, especialmente em um bairro cuja classificação como *quebrada* é contestável.

Nem o Marapé, nem qualquer outro espaço da cidade são fechados e sedentários. Conceitos como "espacialidades móveis", "territorialidades itinerantes" (PERLONGHER, 1987), "emaranhados urbanos complexos" de grande complexidade (RUI; MALLART, 2015; TELLES, 2017) e "zonas de indiferenciação" (RIZEK, 2012) desafiam categorias estanques e nos inspiram a pensar situacionalmente sobre a cidade contemporânea, cheia de fluxos, fixos e fricções (FREIRE-MEDEIROS; LAGES, 2020). Nesse sentido, como observa Telles (2010, p. 21), "a cidade é feita de cruzamentos e passagens, é atravessada por experiências que se fazem justamente nos limiares de universos distintos [...]". A coexistência de universos e mundos distintos na vida urbana se mostraram, portanto, interessantes de serem explorados. A seguir, o leitor conhecerá mais sobre os desmanches "um destino típico para veículos furtados e que pode ter sido o destino do Fusca.

Desmanches de carros: um destino típico e possível?

Embora o Brasil apresente altas taxas de roubo e furto de veículos, esses índices têm diminuído na última década,¹⁴ possivelmente como efeito da Lei do Desmanche (12.977/2014) e de outros fatores.¹⁵ Essa tendência é evidenciada nos dados: no estado de São Paulo, "onde a lei pegou" (MOTTA *et al.*, 2022), os registros do primeiro semestre de 2023 representam quase metade dos números do mesmo período em 2014.

O ano de 2022 é uma exceção ao padrão geral de diminuição em todo o Brasil, com os furtos apresentando um crescimento de 18%, enquanto os roubos aumentaram 3,5% no mesmo período.¹⁶ Quanto aos veículos recuperados, aproximadamente 23 mil foram encontrados no primeiro semestre de 2023, representando 35% do total de ocorrências. A maioria desses veículos recuperados possui seguro, uma vez que as seguradoras investem em tecnologias como rastreadores e contratam caçadores para esse fim (FELTRAN; FROMM, 2020). No entanto, essa realidade não se aplica ao Fusca, como já mencionado.

Além disso, a maioria dos veículos recuperados são roubados, não furtados, pois os veículos furtados costumam ser rapidamente destinados ao mercado dos desmanches. Já o roubo é frequentemente cometido por jovens contratados, que utilizam os carros em outros crimes ou para fins temporários, abandonando-os depois. Existe também um circuito em que veículos roubados são levados para fora do país, como para a Bolívia (ZAMBON *et al.*, 2022; FELTRAN *et al.*, 2023).

Essa distinção entre as duas modalidades criminais do roubo e furto também aparece nas conversas que tive com os dois interlocutores Maurício e João, quando ambos de início fizeram a mesma pergunta: "Foi roubo ou furto?". A diferença entre eles é muito relevante (ZAMBON *et al.*, 2022; FELTRAN *et al.*, 2023), não apenas porque um envolve violência mais explícita, mas porque representam práticas diferentes, com destinações e finalidades distintas, e que acionam circuitos econômicos variados.

Como observamos em nossa pesquisa coletiva, a desmontagem veicular se apresenta como uma opção alternativa mais econômica para aquisição de autopeças usadas, em comparação aos preços praticados por concessionárias de veículos e revendedores autorizados. Historicamente, essa prática tem sido associada a um setor informal e

estigmatizado, frequentemente considerado o principal destino para veículos furtados (PINHO; ZAMBON; FERNANDES, 2022). No entanto, os desmanches legalizados integram um mercado sólido e lucrativo. Antes da promulgação da lei que buscou formalizar o setor (MOTTA *et al.*, 2022),¹⁷ a atividade ocorria predominantemente de maneira informal (DE PIMENTEL *et al.*, 2023). Atualmente, muitos estabelecimentos operam em zonas cinzentas, navegando entre práticas formais e informais, legais e ilegais.

Além da alternativa plausível de um carro furtado ser desmanchado, a questão do roubo e furto de veículos envolve outras possibilidades, dependendo do tipo de veículo—como carros populares, caminhonetes, motocicletas e carros antigos. No caso do Fusca, um carro antigo e bem conservado, há um nicho ilegal distinto e específico. José, meu interlocutor, comentou:

Carro antigo “levam embora”, é difícil achar. Caso assim como o do Fusca geralmente é “encomenda”, alguém que tem o mesmo carro (mas mais acabado), que já estava de olho, sabia que a proprietária era mulher, etc. A própria pessoa que tem o carro contrata alguém pra fazer o furto, depois só altera o bloco do chassi, que é algo simples de se fazer. Solda, corta, recoloca de novo. Esses carros mais antigos, só precisa mudar o bloco dos chassis. Talvez pintariam, trocariam a lataria. Não iria para desmanche, mas seria usado assim mesmo. Rapidamente colocam em uma garagem, e alteram lá mesmo. Nesses casos, quem rouba pode nem ter envolvimento direto com o crime. É bem específico.

Na mesma linha, em um dos áudios encaminhados por Maurício, seu amigo também mencionou que o furto de veículos antigos é um ramo muito específico, provavelmente operado por um grupo fechado e especializado nessa prática, ao contrário do furto de carros populares mais novos, que envolve um circuito mais diversificado. Inclusive pontuou acima que essa atividade específica pode ser praticada por pessoas que não têm nenhum envolvimento com o PCC, com o *mundo do crime*, apesar de praticarem atividades ilícitas.

Embora essa prática não seja nova - já que muitos conhecem a facilidade de abrir e ligar um carro antigo - recentemente parece ter havido um aumento significativo de furtos de Fusca na região, conforme relatado por proprietários e por policiais civis na

delegacia. Devido esse alto risco de perdê-lo, os proprietários têm investido cada vez mais em sistemas de segurança, como travas e rastreadores, na tentativa de evitar o furto ou de localizar o veículo com mais agilidade caso isso aconteça. No entanto, o crime se mostra dinâmico e adaptável; o uso de *jammers*,¹⁸ por exemplo, é uma estratégia daqueles que roubam.

Frente à polícia, o crime também revela sua dinamicidade. A frase "o crime está sempre um passo à frente" é frequentemente mencionada por policiais. Quando visitei delegacias alguns dias após o furto, conversei com policiais e guardas municipais e até observei a sala onde equipes monitoravam as câmeras da cidade. Ficou evidente que as tecnologias de vigilância podem ser facilmente burladas. Um guarda municipal comentou que, se um ladrão colocasse uma fita adesiva preta na placa para disfarçar uma das letras, o veículo deixaria de ser identificado pelo sistema e deixaria de enviar alertas à central de monitoramento. Como é comum ouvir de policiais, fui informada de que, além do B.O., pouco mais poderia ser feito por eles.

Por fim, com base na minha experiência de pesquisa e na perspectiva de vítima, ouvi de muitas pessoas que seria provável que o Fusca continuasse a ser utilizado sem ser desmontado, mas com alterações no bloco de chassi e em algumas características que o identificassem. Alguns mencionaram ainda a possibilidade de trocar a placa, descaracterizando-o para revenda em outra cidade, estado ou até país. Como o Fusca estava bastante original e bem conservado, seu valor monetário na íntegra poderia ser alto, pois é muito valorizado por colecionadores. Inclusive era bastante comum eu ser abordada na rua por interessados em comprá-lo, e sempre que visitava alguma oficina, alguém vinha perguntar se eu estaria disposta a vendê-lo. O Fusca, modelo 1300 cilindradas de 1973, realmente chamava a atenção, despertando interesses tanto materiais quanto simbólicos. Sempre achei interessante como ele, seu cheiro e seu barulho despertavam memórias afetivas nas pessoas, que me contavam histórias. Agora, sou eu quem conto mais uma história sobre Fuscas.

Considerações finais

O furto do Fusca trouxe questões analíticas interessantes sobre a dinâmica do mundo do crime, mas não só, mostrou como ordens normativas híbridas estão presentes no cotidiano. A situação etnográfica descrita no texto permite caracterizar, diferenciando-os por contraste, ao menos os pólos mais contrastantes e as ligações desses regimes

normativos que coexistem nas nossas vidas. No regime criminal e estatal, por exemplo, vimos que existem modos internos de operação das moralidades, de sentidos de justiça e parâmetros de ação. Os grupos do “núcleo duro” de cada regime tendem a se afastar, se apartar, e segregar no território, embora a maioria da população não faça parte desse núcleo e, sim, o perceba como uma fonte de repertórios para buscar recursos, ajuda e soluções para problemas e conflitos.

Meus interlocutores, por exemplo, já estiveram no centro desse núcleo duro do regime criminal e conseguem negociar diretamente com quem pertence a ele. Ainda assim, cada caso é avaliado situacionalmente e coletivamente. Um morador das periferias da cidade, ainda que não faça parte desse centro do regime, consegue perceber os repertórios e, eventualmente, aciona seu capital social e capital de rede na busca de recursos e para resolver problemas e conflitos. Da mesma forma, eu entrei em contato com diversas pessoas – com as quais tenho laços fortes ou fracos – na tentativa de solucionar a situação do Fusca. Assim, as pessoas adotam diferentes formas de negociação e de navegação entre os regimes normativos que coexistem em seus cotidianos, e há um poder diferencial em acionar os capitais de rede e em mover-se entre tais regimes.

Argumento que os indivíduos são mobilizados em suas trajetórias biográficas pela tensão, relação e coexistência de agências normativas e gestonárias plurais. Nas margens, os efeitos das interações e tensões com outras ordens de governo presentes na estrutura social podem ser mais evidentes, mas não se restringem a esses territórios nem são essenciais a eles, já que essas ordens são sempre variáveis e contestáveis. Os regimes plurais transbordam e se espalham para além das periferias, impactando as vidas diárias de diversas parcelas da sociedade brasileira. Sendo assim, este artigo enfrenta o desafio de compreender o momento presente, caracterizado por uma forte adoção de valores morais e um cenário complexo de coexistência da questão social brasileira, com regimes normativos e de governo múltiplos e móveis, que orientam as ações dos sujeitos.

Além disso, embora as experiências corporificadas e vivenciadas nas periferias sejam desiguais em termos de justiça de mobilidade (SHELLER, 2018), bem como o acesso ao capital econômico, cultural e social possa ser mais restrito para os moradores de favelas, o capital de rede é construído cotidianamente pelos sujeitos e pode impactar os regimes de mobilidades da cidade. Em suma, não se trata apenas de controle e vigilância; as pessoas também atuam e transformam esses regimes.

Ao fugir das perspectivas que tomam a informalidade e a ilegalidade como exclusivas ao “submundo”, ao “Sul Global”, às periferias e favelas, defendo que as economias informais e ilegais são componentes constitutivos dos sistemas econômicos e das mobilidades transnacionais, assim como das paisagens urbanas em ambos os hemisféricos (FREIRE-MEDEIROS; MOTTA; FROMM, 2023). Tais economias operam tanto nos centros urbanos quanto nas margens, nas favelas e asfaltos, nos morros e nas orlas da Baixada Santista.

Notas

1 Uma versão muito inicial deste artigo foi apresentada pela primeira vez de forma remota no 47º Encontro Anual da ANPOCS, durante o SPG39 “Sobre Periferias Urbanas: Reconfigurações contemporâneas dos conflitos urbanos na vida cotidiana”, e recebeu contribuições dos coordenadores Ana Beraldo e Marcos Campos. O artigo também foi apresentado no 21º Congresso Brasileiro de Sociologia no CP04 “Sociologia das Periferias Urbanas”, realizado em Belém/PA, e recebeu contribuições dos professores Edson Miagusko e Mariana Côrtes. Agradeço muito aos colegas que foram gentis e fizeram ótimos comentários para o desenvolvimento deste artigo.

2 Santos é uma cidade localizada no litoral do estado de São Paulo, com uma população de 418.608 habitantes (IBGE, 2022), e que abriga o maior porto do Hemisfério Sul. A geografia do município é marcada por uma extensa planície, com exceção dos morros que margeiam a cidade. Grande parte dos morros é ocupada por classes mais baixas, com casas em situações mais precárias. Entre outros

fatores além dessa geografia de morros e planícies, de “favelas” e “asfalto”, Santos se assemelha um pouco à cidade do Rio de Janeiro. Não só os morros são considerados espaços periféricos na cidade, mas outras regiões, como a Zona Noroeste, por exemplo, e outros bairros nos mangues, com casas em palafitas, que margeiam o porto. O bairro Marapé, onde ocorreu o furto, está localizado ‘entre’ alguns morros (inclusive do morro do Marapé, com mesmo nome) e a área plana em Santos. Ele é considerado popular por estar próximo aos morros, porém também possui casas e moradores de classes médias.

3 As imagens descritas acima podem ser vistas na reportagem: https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2022/06/02/sociologa-que-pesquisa-sobre-carros-roubados-tem-Fusca-xodo-furtado-em-sp-apego-e-muita-historia-video.ghhtml?fbclid=IwAR3BcY9KCJ4x-1lUZ0i97-meD-cVrOueS-nlGiPTIDkT22Yu_50ush4SbH-U.

4 Os dados da SSP mostram que o roubo e furto de veículos cresceram 6,8% e 15%, respectivamente, nos primeiros cinco meses de 2022 na Baixada Santista. Nesse mesmo período em que o Fusca foi furtado, os nove municípios da Baixada somaram 344 roubos e 1131 furtos de veículos. Os furtos dominam as estatísticas, com Santos, Praia Grande e São Vicente apresentando o maior número de ocorrências: 370, 256 e 205 casos somente nesses cinco primeiros meses do ano de 2022. Informações disponíveis nos links: <https://www.atribuna.com.br/noticias/policia/roubos-e-furtos-de-veiculos-tem-alta-na-baixada-santista> e <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2023/08/litoral-de-sp-tem-aumento-de-roubos-e-furtos-no-lo-semester.shtml>.

5 Com relação à modalidade criminal do roubo, ele está na base do planejamento de outras ações criminais violentas e diretamente inscrito nas práticas de letalidade policial em São Paulo. De 2012 a 2016, por exemplo, em 60% a 70% das taxas de homicídios cometidos por policiais no município de São Paulo, havia um veículo roubado na cena do crime (SOU DA PAZ, 2019; GODOI *et al*, 2020; FELTRAN *et al*, 2022). Os autores Zambon e Feltran (2022) e Feltran (2022) no livro “Stolen Cars” (FELTRAN, 2022) nos ensinam que aqueles que roubam são quase sempre muito pobres e jovens, moradores de favelas, que roubam principalmente pessoas pobres e/ou de classe média baixa. Enquanto as classes mais baixas são vítimas frequentes, a enorme segurança privada protege os mais ricos. O roubo fica mais concentrado, portanto, nas periferias da cidade ou nas regiões entre periferias e bairros de classe média. Isso acaba alimentando a representação da periferia como fonte dessa violência. A resposta

do estado frente a esse problema público do roubo em São Paulo se concentra em punir esses ladrões - que correm enormes riscos e recebem pouco para praticar a ação. Como no tráfico de drogas, os operadores mais baixos dos mercados ilegais são violentamente reprimidos e facilmente substituídos.

6 Refiro-me à antiga pesquisa “Regulação de mercados (i)legais: mecanismos de reprodução de desigualdades e violência” - vinculada ao Centro de Estudos da Metrópole (FAPESP nº 2013/07616-7) e desenvolvida entre 2016 e 2020, que resultou na publicação do livro “Stolen cars: a journey through São Paulo’s urban conflict” (FELTRAN, 2022). Atualmente há o projeto temático “Carros globais: uma pesquisa urbana transnacional sobre a economia informal de veículos (Europa, África e América do Sul)” (FAPESP nº 2020/07160-7), em andamento desde 2021. Faço parte da equipe dos projetos desde 2016 e fiz pesquisa de campo em desmanches (PINHO; ZAMBON; SILVA, 2022), e também na fronteira do Brasil com o Paraguai e Argentina (região de Foz do Iguaçu) e do Brasil com a Bolívia (região de Cáceres e Corumbá). Tanto os desmanches como as fronteiras são pontos importantes das jornadas dos carros roubados e furtados, que conformam circuitos transnacionais. Além dos projetos coletivos, também realizo minha pesquisa de doutorado financiada pela FAPESP (número 2020/14000-6), que possui relações analíticas, teóricas e metodológicas com tais projetos e com este texto, apesar de seguir sobretudo o objeto “cocaína”.

7 As aspas duplas serão usadas para os termos conceituais ou para frases de uso coloquial, o itálico para termos êmicos e para palavras em inglês, já as palavras

e frases com aspas simples são para problematizar algum termo, ou chamar atenção do leitor propositalmente.

8 ver também o dossiê “Automobilities”, organizado por FEATHERSTONE (2004)

9 Todos os nomes utilizados no artigo são fictícios para preservar os anonimatos.

10 Tradução de responsabilidade da autora.

11 No estado de São Paulo, os locais de vendas de drogas são chamados de biqueiras. Em Santos, é comum a venda em escadas que dão acesso aos morros.

12 Tv Record <https://recordtv.r7.com/balanco-geral-manha/videos/jovem-tem-Fusca-de-estimacao-roubado-em-poucos-segundos-03062022?fbclid=IwAR3bCToolbLHefA2P2JSJicIAImwrWjFPAnwtC-hGWNcR-S4IgHj7vckXxU>, SBT <https://www.youtube.com/watch?v=gBvvvWz7fg>, G1 https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2022/06/02/sociologa-que-pesquisa-sobre-carros-roubados-tem-Fusca-xodo-furtado-em-sp-apego-e-muita-historia-video.ghml?fbclid=IwAR3BcY9KCJ4x-l1UZOi97-meDcVrOueS-nlGiPTIDkT22Yu_5Oush4SbH-U Atribuna <https://www.atribuna.com.br/noticias/policia/apaixonada-por-carros-antigos-tem-Fusca-furtado-no-marape-em-santos-estou-angustiada>

13 *Levar para as ideias* significa que a situação *foi para debate*, isto é, quando os *irmãos* (integrantes batizados do PCC) buscam revolver ouvindo as partes e então tomam uma decisão pelo certo.

14 Com exceção, porém, do aumento da taxa de 2021 para 2022, sobretudo do furto, que teve crescimento de 18%, enquanto os roubos aumentaram 3,5% no mesmo período.

15 O contexto do estado de São Paulo foi analisado por pesquisadores (FELTRAN *et al*, 2023) que atribuem tal redução à: 1) regulação via Lei do Desmanche, ação estatal construída junto com atores privados, para conter o mercado ilegal de veículos e autopeças usadas em desmanches; 2) a mudanças nas dinâmicas das organizações criminosas e 3) da indústria automobilística.

16 Disponível em: g1.globo.com/jornal-hoje/noticia/2023/04/25/%20furtos-e-roubos-de-veiculos-aumentam-em-todo-brasil-em-2022-criminosos-levaram-41-por-hora.ghml

17 Articulação que envolveu agentes estatais e privados, como leiloeiros (PIMENTEL; PEREIRA, 2022) e seguradoras (FROMM, 2022).

18 *Jammers* são dispositivos eletrônicos projetado para bloquear ou interferir nos sinais de comunicação, como os de rastreadores, de GPS, celulares, wi-fi, entre outros.



Referências

- ANDERSON, Leon. Analytic Autoethnography. *Journal of Contemporary Ethnography*, v. 35, p. 373-395, 2006.
- BERALDO, A. **Negociando a vida e a morte**: estado, igreja e crime em uma favela de Belo Horizonte. Tese (doutorado em sociologia) - Universidade Federal de São Carlos. São Carlos, 2020.
- BIONDI, K. **Junto e misturado**: uma etnografia do PCC. 1. ed. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2010. v. 1. p. 245.
- BIONDI, K. **Proibido roubar na quebrada**: território, hierarquia e lei no PCC. 1. ed. São Paulo: Editora Terceiro Nome / Editora Gramma, 2018.
- BOLTANSKI, L; THEVENOT, L. **De la justification**: les économies de la grandeur. Paris: Gallimard, 1991.
- BOURDIEU, P. The forms of capital. In: RICHARDSON, J. G. (org.). **Handbook of theory and research for the sociology of education**. Nova York, Greenwood Press, 1983.
- CULVER, G. Death and the car: On (Auto) mobility, violence, and injustice. *Acme: An International Journal for Critical Geographies*, v.17, n.1, p.144-170, 2018.
- DENNIS, K. & URRY, J. **After the car**. Cambridge, Polity Press. Featherstone, 2009.
- DEWEY, M. Illegal police protection and the market for stolen vehicles in Buenos Aires". *Journal of Latin American Studies*, Cambridge. v.44, n.4, p.679-702, novembro 2012.
- FBSP. FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **17º Anuário Brasileiro de Segurança Pública**. São Paulo: Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2023. Disponível em: <https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2023/07/anuario-2023.pdf>
- FBSP. FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **18º Anuário Brasileiro de Segurança Pública**. São Paulo: Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2024. Disponível em: <https://publicacoes.forumseguranca.org.br/handle/123456789/253>
- FEATHERSTONE, M. (org.). *Automobilities. Journal Theory, Culture and Society*. Londres, v. 21, n. 4-5, 2004.
- FELTRAN, G. O Valor Dos Pobres: A Aposto No Dinheiro Como Mediação Para o Conflito Social Contemporâneo. *Caderno CRH*, v.27, n. 72, 2014.
- FELTRAN, G.; FROMM, D. Ladrões e caçadores: sobre um carro roubado em São Paulo. *Antropolítica* - Revista Contemporânea de Antropologia, v. 50, 2020.
- FELTRAN, G., ROCHA, R., MALDONADO, J., ZAMBON, G., GOBBI, F. de.. Lei do desmanche, PCC e mercados. *Tempo Social*, v.35, n.1, p. 17-43, 2023. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2023.204351>
- FELTRAN, Gabriel. **Stolen Cars**: A Journey Through São Paulo's Urban Conflict. Hoboken: John Wiley & Sons, 2022.
- FELTRAN, Gabriel. **The entangled city**: crime as urban fabric in São Paulo. 1. ed. Manchester: Manchester University Press, v. 1, 2020.
- FREIRE-MEDEIROS, B.; NAME, L. Does the future of the favela fit in an aerial cable car? Examining tourism mobilities and urban inequalities through decolonial lens. *Canadian Journal of Latin American and Caribbean Studies*, v. 42, p. 1-16, 2017.
- FREIRE-MEDEIROS, B. A metrópole do capital de rede: mobilidades socioespaciais e iniquidades urbanas. *Cadernos Metrópole*. São Paulo, v. 26, n. 60, p. 423-442, 2024. <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2024-6002>

- FREIRE-MEDEIROS, B.; MOTTA, L.; FROMM, D. Carros globais, desigualdades transnacionais: sobre a economia (in)formal de veículos. **Tempo Social**, v. 35, n.1, 5-15, 2023. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2023.208976>
- FREIRE-MEDEIROS, B.; LAGES, M. P. A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções. **Revista Crítica de Ciências Sociais**. Coimbra, n. 123, pp. 121-142, 2020.
- FREIRE-MEDEIROS, B.; MAGALHÃES, A.; MENEZES, P. (orgs.). Dossiê (I) mobilidades socioespaciais e suas infraestruturas. **Revista Brasileira de Sociologia** [Online], v. 11 n. 28, 2023.
- FREIRE-MEDEIROS, B.; TELLES, V.; ALLIS, T. Por uma teoria social 'on the move'. **Tempo Social**, v. 30, n.2, p. 1-16, 2018. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142654>.
- FREIRE-MEDEIROS, B. "A aventura de uns é a miséria de outros": mobilidades espaciais e pobreza turística. São Paulo, tese (livre-docência em Sociologia das Mobilidades). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2022.
- FROMM, D.; MOTTA, L. Not outlaw, legislators. In: Feltran, Gabriel de Santis (ed.). **Stolen cars: A journey through São Paulo's urban conflict**. Nova Jersey, John Wiley & Sons, 2022.
- FROMM, D. Insurance technopolitics: Car theft, recovery, and tracking systems in São Paulo. **Security Dialogue**, v.54, n.1, 2023. doi: <https://doi.org/10.1177/09670106221141355>.
- FROMM, D. **A indústria da proteção**: sobre as interfaces entre seguros, segurança e seguridade. Campinas, tese de doutorado em Antropologia Social, Universidade Estadual de Campinas, 2022.
- GIUCCI, G. **A vida cultural do automóvel**: percursos da modernidade cinética. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 2004
- GLICK SCHILLER, N.; SALAZAR, N.B. Regimes of Mobility Across the Globe. **Journal of Ethnic and Migration Studies**, v. 39, n. 2, 2013. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2013.723253>
- GRANOVETTER, M. The Strength of Weak Ties. **American Journal of Sociology**, v.78, n.6, p. 1360-1380, 1973.
- HANNAM, K.; SELLER, M.; URRY, J. Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. **Mobilities**. [Online], v. 1, n. 1, pp. 1-22, 2006.
- HAYANO, D. M. Auto-ethnography: Paradigms, Problems and Prospects. **Human Organization**, v. 38, n. 1, p. 99-104, 1979.
- HORST, H.; MILLER, D. Normativity and Materiality: A View from Digital Anthropology. **Australian and New Zealand Communication Association**, v. 145, n. 1, 2012. <https://doi.org/10.1177/1329878X1214500112>.
- MACHADO DA SILVA, L. **Vida sob cerco**: violência e rotina nas favelas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2008.
- MALDONADO, J. **Jogando meu corpo no mundo**: relações entre "conflito urbano" e "acumulação social da diferença". Repositório da Universidade Federal de São Carlos, 177p. Dissertação de mestrado. Departamento de Sociologia. Universidade Federal de São Carlos, 2020.
- MANO, A. D.; MENEZES, P. V. Alerta Santa Marta: Dispositivos de (Contra) Vigilância em Favelas no Rio de Janeiro. **Antropolítica** - Revista Contemporânea de Antropologia, p. 147-173, 2021.
- MANO, A. Morro de medo: regimes de mobilidades após uma década de Unidades de Polícia Pacificadora em favelas do Rio de Janeiro. **Ponto Urbe**. [Online], n. 28, pp. 1-23, 2021.
- MARQUES, A. **Crime, proceder, convívio-seguro**: um experimento antropológico a partir de relações entre ladrões. 2009. Dissertação (Mestrado em Antropologia So-

cial) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

MERRIMAN, P. Driving Places Marc Augé, Non-places, and the Geographies of England's M1 Motorway. In: FEATHERSTONE, M. Automobilities. **Journal Theory, Culture and Society**. London, Thousand Oaks and New Delhi: Sage, 21 (4/5), 2004.

MILLER, D. (ed.). **Car Cultures**. Oxford: Berg, 2001.

MILLER, D. **Consumption and its consequences**. Cambridge: Polity press, 2012.

MILLER, D.; SLATER, D. **The Internet: an ethnographic approach**. Oxford: Berg, 2000.

MISSE, M. **Crime e violência no Brasil contemporâneo**: Estudos de Sociologia do Crime e da Violência Urbana. Editora Lumen Juris, 2006.

MORAGLIO, M. Peripheral mobilities. Looking at dormant, delegitimized and forgotten transport regimes. **Tempo Social**, v. 30 n. 2, p. 73-85, 2018. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142229>.

MOTTA, L.; MALDONADO, J.; ALCÂNTARA, J. Regulating an illegal market. In: FELTRAN, Gabriel (ed.). **Stolen cars**: a journey through São Paulo's urban conflict. Hoboken, John Wiley & Sons, 2022.

PERLONGHER, N. **O negócio do michê**: prostituição viril em São Paulo. São Paulo: Brasiliense, 1987.

NOGUEIRA, M.A. de F. Trecos móveis: A mobilidade em potência e o novo papel social dos objetos na publicidade das marcas. **Signos do Consumo**, vol. 13, núm. 1, 2021, Janeiro-Junho, pp. 72-81 Escola de Comunicações e Artes da USP DOI: <https://doi.org/10.11606/issn.1984-5057.v13i1p72-81>

PIMENTEL, A. *et al.* A escassez dos semicondutores e as transformações recentes no mercado automotivo. **Tempo Social**, 35

(1), 109-129. 2023. doi: <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2023.204348>

PIMENTEL, A.; PEREIRA, L. Auctions and mechanisms. In: Feltran, Gabriel de Santis (ed.). **Stolen cars**: A journey through São Paulo's urban conflict. Nova Jersey, Wiley & Sons, 2022.

PINHO, I., RODRIGUES, F., ZAMBON, G. Navegar é preciso: as jornadas da cocaína e a expansão das facções pelo Brasil. **Novos estud. CEBRAP** 42 (1). Jan-Apr 2023.

PINHO, I., ZAMBON, G., FERNANDES, L. Dismantling a stolen car." In: Feltran, Gabriel (ed.). **Stolen cars**: a journey through São Paulo's urban conflict. Hoboken, John Wiley & Sons, 2022.

RIZEK, C. Trabalho, moradia e cidade: zonas de indiferenciação? **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, 27 (78), 41-89. 2012. doi: <https://doi.org/10.1590/S0102-69092012000100003>

ROLNIK, R. & KLINTOWITZ, D. "(I)Mobilidade na cidade de São Paulo". **Estudos Avançados**, v. 25, n. 71, p. 89-108, 2011. <https://doi.org/10.1590/S0103-40142011000100007>.

ROY, A. "Slumdog cities: rethinking suburban urbanism". **International Journal of Urban and Regional Research**, v.2, n. 35, p. 223-238, 2011.

RUI, T.; MALLART, F. "A Cracolândia, um potente conector urbano". **Le Monde Diplomatique Brasil**, n. 99, 2015. Disponível em: <http://diplomatie.org.br/a-cracolandia-um-potente-conector-urbano>

SANTOS, M. O método da autoetnografia na pesquisa sociológica: atores, perspectivas e desafios. **Plural - Revista de Ciências Sociais**, vol. 24, núm. 1, p. 214-241, 2017.

SHELLER, M. & URRY, J. "The city and the car". **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 24, p. 737-757, 2000.

SHELLER, M. & URRY, J. "The new mobili-

ties paradigm". **Environment & Planning A**, v. 38, n. 2, 2006.

SHELLER, M. From spatial turn to mobilities turn. **Current Sociology**. [Online], v. 65, n. 4, p. 623-639, 2017.

SHELLER, M. **Mobility justice**: the politics of movement in the age of extremes. Londres, Verso, 2018.

STEPPUTAT, F. "Contemporary governscapes: Sovereign practice and hybrid orders beyond the center". In: Bouziane, M. **Local politics and contemporary transformations in the Arab World**. Londres: Palgrave Macmillan, p. 25-42, 2013.

STEPPUTAT, F. "Pragmatic peace in emerging governscapes". **International Affairs**, v. 94, n. 2, p. 399-416, 2018.

TELLES, V. "Nas dobras do legal e ilegal: ilegalismos e jogos de poder nas tramas da cidade". **Dilemas**, Revista de Estudos de Conflito e Controle Social, 2 (5-6): 97-126. 2010

TELLES, V. Em torno da Cracolândia Paulista: apresentação. **Ponto Urbe**, 21. 2017. doi: <https://doi.org/10.11606/y5pgvf27>

URRY, J. **Mobilities**. Cambridge and Malden, Polity, 2007.

URRY, J. The "System" of Automobility. **Journal Theory, Culture and Society**, v. 21, n. 4/5, p. 25-39, 2004.

VIRILIO, P. **Velocidade e Política**. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

ZAMBON, G.; FELTRAN, G. Crime, violence, and inequality in São Paulo. In: Feltran, Gabriel (ed.). **Stolen cars**: a journey through São Paulo's urban conflict. Hoboken, John Wiley & Sons, 2022.

