

Indo até o problema: Roubo e circulação na cidade do Rio de Janeiro

Grillo, Carolina Christoph; Martins, Luana Almeida

Indo até o problema: Roubo e circulação na cidade do Rio de Janeiro

Dilemas - Revista de Estudos de Conflito e Controle Social, vol. 13, núm. 3, 2020

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil

Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=563863897001>

DOI: <https://doi.org/10.17648/dilemas.v13n3.32078>



Este trabalho está sob uma Licença Internacional Creative Commons Atribuição 4.0.

Indo até o problema: Roubo e circulação na cidade do Rio de Janeiro

Going towards the Problem: Robbery and Circulation in the City of Rio de Janeiro

Carolina Christoph Grillo

Universidade Federal Fluminense, Brasil

carolina.c.grillo@gmail.com

 <http://orcid.org/0000-0002-9428-0255>

DOI: <https://doi.org/10.17648/dilemas.v13n3.32078>

Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=563863897001>

Luana Almeida Martins

Universidade Federal Fluminense, Brasil

luanamartins@hotmail.com.br

 <http://orcid.org/0000-0002-1700-8733>

Recepção: 04 Abril 2020

Aprovação: 05 Maio 2020

RESUMO:

Este artigo aborda as distintas práticas de roubo nas ruas do Rio de Janeiro, levando em conta as espacialidades, a circulação e as regulações dessas atividades operadas pela polícia e pelo tráfico de drogas. A partir de pesquisas etnográficas, descrevemos os riscos encontrados pelos ladrões que circulam pela cidade para roubar e os repertórios técnicos adotados para minimizá-los, estabelecendo uma distinção analítica a partir dos meios de locomoção utilizados: o ato de roubar de carro/moto e o ato de roubar de ônibus. Assim, refletimos sobre a territorialidade dos roubos em um contexto urbano marcado pela violência e segregação socioespacial.

PALAVRAS-CHAVE: roubo, ladrão, circulação, Rio de Janeiro, cidade.

ABSTRACT:

Going towards the Problem: Robbery and Circulation in the City of Rio de Janeiro addresses different practices of robbery in the streets of Rio de Janeiro, accounting for the spatiality, circulation and regulations of this activity conducted by the police and local drug traffic. Based on ethnographical researches, we describe the risks faced by robbers that circulate throughout the city to rob and the technical repertoires adopted in order to minimize them, establishing an analytical distinction according to the means of transportation used: the act of robbing by car/motorcycle and the act of robbing by bus. Therefore, we consider the territoriality of robberies in an urban context of violence and socio-spatial segregation.

KEYWORDS: robbery, robber, circulation, Rio de Janeiro, city.

INTRODUÇÃO

No imaginário dos habitantes da cidade do Rio de Janeiro, a figura do traficante eclipsou a do *ladrão*. O temido “vilão” da segurança pública carioca, o chamado *bandido* — ou *vagabundo*, no jargão policial —, é mais frequentemente associado pelo senso comum ao traficante armado com fuzis em becos de favelas do que ao *ladrão*, que pratica roubos e furtos nas ruas regularmente policiadas da cidade. No entanto, talvez mais que o tráfico, a alta incidência de roubos proporciona concretas ameaças à integridade física e à segurança patrimonial dos cariocas, além de afetar a maneira como eles conduzem suas rotinas. Impele-os, dessa forma, a mapear os trajetos por onde passar e em quais horários, a decidir como e com que pertences circular nas ruas e a investir em medidas de segurança, como grades, câmeras, alarmes, seguranças particulares e seguros para automóveis e celulares. Ao contrário do que se pensa, não são os ricos os mais vitimizados pelos roubos, e sim aqueles que dispõem de menos recursos para se protegerem e expõem-se mais andando nas ruas e utilizando transporte público. A região da cidade com maior incidência de roubos, por exemplo, é a Zona Norte, seguida

pela Zona Oeste (MUSUMECI e CONCEIÇÃO, 2007), regiões mais pobres e menos policiadas que a Zona Sul e o Centro.

Em 2019, apenas na cidade do Rio de Janeiro, cuja população estimada é de 6,7 milhões de habitantes, foram registrados em delegacias 104.178 ocorrências de roubo (artigo 157 do Código Penal), 91.058 furtos (artigo 155 do Código Penal) e contabilizadas 33 vítimas de latrocínio (roubo seguido de morte), segundo dados do Instituto de Segurança Pública (ISP). Deve-se ainda ressaltar que é grande a subnotificação de casos de roubo e ainda maior a de furtos e, portanto, estima-se que a incidência de crimes contra o patrimônio seja até três vezes maior do que a registrada pela polícia[1]. Dos três “Indicadores Estratégicos da Criminalidade” selecionados pelo “Sistema Integrado de Metas” do Governo do Estado do Rio de Janeiro como crimes de “maior impacto na sensação de insegurança da população”[2], dois referem-se a roubos: os de veículos e os de rua (somatório de incidências de roubos a transeunte, em coletivo e de aparelho celular). Ou seja, a diminuição dos roubos que ocorrem corriqueiramente nas ruas do Rio de Janeiro é prioridade para as ações em segurança pública do estado.

Quando ativistas e pesquisadores tematizam o extermínio da juventude negra e favelada, costumam estabelecer conexões imediatas com a política de “guerra às drogas”, sem atentar para o fato de que parte desses jovens são assassinados pela polícia em situações que nada têm a ver com a repressão ao tráfico de drogas. Hirata e Grillo (2019) constataram que 23% das operações policiais realizadas em favelas da Região Metropolitana do Rio de Janeiro em 2017 e 2018, com motivação informada, visavam à recuperação de bens roubados. A respeito da cidade de São Paulo, Godoi *et al.* (2020) identificaram que 68% dos casos de homicídios decorrentes de ações policiais ocorrem em situações relacionadas a roubos e apenas 8% em situações de repressão ao tráfico. Não há dados semelhantes disponíveis para o caso do Rio de Janeiro — mas provavelmente não seriam tão díspares. Por outro lado, o monitoramento realizado pela Rede de Observatórios da Segurança contabilizou 387 mortes nas 1.296 operações policiais realizadas no estado do Rio de Janeiro em 2019, ao passo que foram registradas 1.810 mortes decorrentes de intervenção policial no estado no mesmo período. Onde e como ocorreram essas demais 1.423 mortes?

Partimos, neste trabalho, da constatação obtida ao longo de nossas pesquisas etnográficas (GRILLO, 2013; MARTINS, 2017) de que roubar é percebido por nossos interlocutores *envolvidos no crime* como mais perigoso do que traficar drogas. Contrariando a percepção amplamente disseminada de que a criminalidade se vale da impunidade, identificamos que os *ladrões* consideram altíssimos os custos de oportunidade da prática de roubos, tomando a prisão e/ou a morte como um destino muito difícil de contornar. O ato de roubar coloca o assaltante em uma posição mais vulnerável que o traficante, pois o *ladrão* sai de sua zona de previsibilidade para praticar roubos, distancia-se da *contenção* armada que o tráfico realiza e circula pela cidade sem saber quem irá encontrar ao realizar o assalto. A interação é, nesse sentido, mais previsível no tráfico do que durante um assalto.

— É porque nós que tá indo atrás do *problema*, né? Na favela, os policiais que vêm atrás. Na rua, no roubo, é nós que tá indo atrás do *problema*... Na favela não. Nós tá ali, fazendo nosso dever, cumprir os mandatos, fazer as operações, a normalidade. (Omar[3])

— Tipo assim, no roubo, nós tá indo atrás do *problema*; no tráfico, ele vai até nós. (Thiago)

— Tipo que o bandido tá lá, vai comprar quem quer. 157 já vai atrás do *problema*. Vai roubar, não sabe nem quem ele tá roubando... Se tá roubando uma delegada, se tá roubando filho de um polícia, um polícia. No tráfico eu ficava mais seguro. (Alexandre)

Os relatos acima são trechos de falas de três adolescentes, interlocutores de uma de nossas pesquisas, que se encontravam em uma unidade socioeducativa de internação provisória e, ao serem questionados sobre a diferença entre roubar e traficar, estabeleceram parâmetros relacionados a distintas formas de circulação pelo espaço urbano. O traficante, para Omar, Thiago e Alexandre, é aquele que está na favela, “fazendo operações, a normalidade”, e são os policiais que vão até eles. Por sua vez, o *ladrão* é aquele que “vai atrás do *problema*”, ou

seja, se desloca até a *pista* para praticar roubos, colocando-se em uma posição considerada mais vulnerável por ter de lidar com vítimas desconhecidas, policiais, ou ainda terceiros alheios à relação *ladrão*-vítima que podem intervir na situação do roubo, entre outros fatores que constituem o quadro de imprevisibilidade relacionado ao *problema* que os adolescentes fazem menção.

Ao fazerem uma distinção entre “o *problema* ir até você” e “ir atrás do *problema*”, os adolescentes selecionam como critério o não deslocamento do traficante em contraposição ao deslocamento do *ladrão*. No primeiro caso, a locomoção parte do *problema*, que comporta um conjunto de significados, entre os quais o que mais se destaca é a figura do policial; no segundo, quem se move é aquele que pratica o roubo, indo ao encontro do *problema*. Thiago, Omar e Alexandre moram em favelas da cidade do Rio de Janeiro e enunciam o deslocamento a partir desse lugar. Destacamos neste artigo essa distinção com o objetivo de pensar o roubo — e a construção da figura do ladrão — a partir dos regimes de circulação em relação ao espaço urbano que os ladrões constroem em suas práticas — o que se relaciona, por sua vez, aos altos custos de oportunidade das práticas de roubo.

Até aqui, apresentamos a categoria ladrão em contraposição à de traficante, destacando a relação que cada um estabelece com o espaço urbano. Contudo, interessa-nos ir além e decompor as diferentes práticas que a primeira comporta. O ladrão pode ser tanto o 155 quanto o 157, referentes aos números dos artigos previstos no Código Penal brasileiro para furto e roubo, respectivamente. Ambos os tipos penais são crimes contra o patrimônio e dizem respeito à subtração de bens alheios, com a diferença de que o roubo envolve o uso de violência ou grave ameaça. Ser 155 é diferente de ser 157. No entanto, os dois podem ser chamados de ladrão e o modo como eles próprios se referem à prática de furtar é também *roubar*. Esses números, enunciados um a um (um-cinco-cinco e um-cinco-sete), e não na forma de centenas, comportam-se como categorias identitárias próprias que evidenciam a heterogeneidade do ser ladrão.

Para além dessa distinção que faz referência ao Código Penal e na prática muitas vezes se confunde, trabalhamos aqui também com as tecnologias e os repertórios de como circular pela cidade mobilizados pelas diferentes maneiras de praticar roubos, além de distintos graus de organização de mercados e atividades, inclusive em níveis de profissionalização, envolvidos em cada uma delas. Destacamos os distintos modos de locomoção pela cidade —se de carro, moto ou ônibus — para descrever os perigos encontrados e as técnicas usadas para minimizá-los, peculiares a cada um.

Por ser ainda mais perigoso do que traficar — e lembremos que traficantes são presos ou mortos com frequência —, a prática eficaz de roubos exige uma *expertise* do *ladrão* a fim de reduzir a margem de imprevisibilidade dessa atividade. Referimo-nos aqui a habilidades e conhecimentos técnicos necessários para circular pela cidade evitando problemas com a polícia, para escolher as vítimas, as situações e os locais adequados para praticar os roubos, anunciar o assalto (*enquadrar*) e/ou subtrair os bens das vítimas de maneira rápida e eficaz e, por fim, voltar para casa a salvo. Dependendo do meio de transporte utilizado e de demais recursos associados — como a posse ou não de armas de fogo e o número de participantes envolvidos —, os problemas encontrados na *pista* e as técnicas e habilidades necessárias para tentar evitá-los variam bastante. E, como será demonstrado, os distintos *modi operandi* dos roubos correspondem, grosso modo, a recortes etários, pois os adolescentes têm menos acesso a armas de fogo e veículos que os *ladrões* mais velhos. Isso quer dizer que embora adolescentes também pratiquem o 157, é mais comum que sejam identificados como 155.

Tais distinções se tornam visíveis quando contrapomos os dados de nossas pesquisas etnográficas, realizadas em diferentes contextos e com interlocutores de faixas etárias distintas. Uma delas foi feita em favelas controladas pela facção Comando Vermelho (CV) junto a traficantes e praticantes de roubo à mão armada, em liberdade e em atividade, cuja maioria era composta por maiores de idade (GRILLO, 2013). A outra, em uma unidade socioeducativa de internação provisória conhecida pelo seu antigo nome, Padre Severino, com adolescentes do gênero masculino de 14 a 18 anos, muitos deles apreendidos por terem

praticado atos infracionais análogos ao furto — o 155 — ou ao roubo — o 157 — nas praias da cidade ou no trajeto de uma linha de ônibus que por ela circula, a “474” (MARTINS, 2017).

Mantendo em vista a reflexão sobre a heterogeneidade da figura do *ladrão*, iniciamos o artigo com uma descrição da regulação das práticas de furtos e roubos pelas *firmas* do tráfico de drogas operantes em favelas. A interdição aos roubos no interior da favela, em suas proximidades e em alguns espaços que simbolizam esse território, como o interior de um ônibus que transporta *trabalhadores*, seja por atrair a repressão policial — “trazer o problema para a favela” — seja simplesmente por ser considerado *mancada*, torna necessário ao *ladrão* circular pela cidade para roubar fora e longe do *morro*. Atentamo-nos aqui a como se constroem as espacialidades que, a partir da oposição com a favela, definem o que é perto ou longe do morro e dentro ou fora do ônibus. Em seguida, propomos uma divisão analítica entre a prática de “roubar de carro ou moto” (sair do morro em um carro ou moto para roubar na *pista*) e a prática de “roubar de ônibus” (sair de transporte público para roubar na *pista*). Pensando nos deslocamentos que o *ladrão* faz para roubar, “indo ao encontro do *problema*”, buscamos descrever as diferentes tecnologias que eles empregam para lidar com ele, tanto em relação à vítima como aos policiais, visando reduzir o sabidamente altíssimo custo de oportunidade da prática de roubos.

Assim, nosso objetivo é descrever as diferentes formas de práticas de roubo, explorando questões relacionadas à circulação em um contexto urbano marcado por fortes segregações socioespaciais. Adotamos como ponto de partida analítico o modo como os próprios *ladrões* refletem sobre as suas práticas e produzem espacialidades.

A REGULAÇÃO DOS ROUBOS DE RUA PELO TRÁFICO LOCAL

Como ressaltou Barbosa (2005), o tráfico de drogas assumiu, no Rio de Janeiro, a capacidade de organizar o campo dos ilegalismos populares, sobrecodificando todas as demais práticas criminalizáveis e fazendo-as penderem em sua órbita. O tráfico opera como o grande articulador do chamado *mundo do crime*, “expressão que designa o conjunto de códigos sociais, sociabilidades, relações objetivas e discursivas que se estabelecem, prioritariamente, no âmbito local, em torno dos negócios ilícitos do narcotráfico, dos roubos, assaltos e furtos” (FELTRAN, 2011, p. 19).

A *firma* local do tráfico de drogas em favelas se vale da prerrogativa de estabelecer limites às atividades dos *ladrões* e se reserva o direito de *cobrar* [4] aqueles que não respeitarem as condições impostas pelos traficantes e/ou trouxerem *problema* para o morro. É terminantemente proibido furtar ou roubar no interior da favela e os próprios *ladrões* consideram esta uma prática inaceitável. Tal recomendação difere, em seu fundamento, daquela que proíbe roubar em área próxima à favela. A primeira refere-se à proteção que o tráfico pretende oferecer aos moradores da sua área de atuação e à reprovação moral ao roubo a *trabalhadores* e pessoas pobres. Voltaremos a esse ponto mais adiante, a respeito da proibição de roubar em ônibus. Já a proibição dos roubos próximos à favela está relacionada à política de evitar atrair a repressão policial para o morro, o que prejudica os negócios do tráfico. É por essa última que iniciamos a discussão.

Trazendo problema para o morro

Operações policiais são por vezes realizadas com a finalidade de recuperar bens roubados — sobretudo veículos e cargas —, capturar indivíduos identificados como autores de roubos ou simplesmente retaliar os *bandidos* locais pelo aumento da incidência de roubos no bairro. Os *ladrões* “salgam a pista”, como costumam dizer, e acabam atraindo a repressão policial para o morro. Por isso, os *donos* ou *responsáveis* do morro condenam a prática de roubos em áreas próximas às favelas que controlam. Os roubos devem ser cometidos

a uma distância maior do local de moradia dos seus autores, dificultando a identificação de sua procedência e prevenindo, assim, retaliações da polícia.

No entanto, para roubar na rua, longe do morro, é necessário locomover-se pela cidade, de carro, moto ou ônibus, o que envolve graves riscos de morte ou prisão e tecnologias específicas para buscar minimizá-los, segundo cada tipo de transporte utilizado. Como é muito mais fácil roubar sem precisar se aventurar pelos perigosos caminhos da *pista*, alguns assaltantes arriscam roubar bem perto do morro, esperando que os traficantes não descubram. Um *ladrão* entrevistado para a pesquisa de tese de Carolina Grillo contou a história de cinco rapazes que roubaram um homem a cerca de cem metros da favela, mas não contavam com o infortúnio de a vítima ser um morador da própria favela e ir à *boca* reivindicar a devolução dos seus pertences — que, a esta altura, já tinham sido lá apresentados à procura de um comprador. Dos cinco *ladrões*, quatro receberam uma surra de madeiradas e apenas um foi pougado da agressão porque trabalhava para o tráfico, mas acabou por perder o seu cargo na *boca*.

Um lugar a cem metros da favela é evidentemente muito perto dela. Não resta dúvida de que se tratou de uma *mancada* [5] por parte dos ladrões. O problema reside em definir até onde se considera “perto”. Um 157 que praticava muitos roubos no bairro da favela onde morava, mesmo sendo *considerado* [6] los traficantes acabou sendo expulso da localidade pelo *dono do morro*. Apesar de roubar em área um pouco mais próxima à de outra favela, pertencente à *facção* rival, ele sabia estar *agindo errado*. Não se tratava propriamente de uma *mancada*, mas ele sabia que isso não era *certo*, pois estava “trazendo problema para o morro”. Sobre a sua expulsão, Evandro, o *responsável* do morro, explicou:

— Os canas estavam vindo aqui direto e já não era nem mais por causa de nós, por causa do tráfico mesmo. Só queriam pegar ele. Geral aqui quase rodou. Vieram em todas as casas, menos a dele. Dei vários toques no [Adriano], mas ele tava demais, não tomava jeito. O papo não foi nem de que ele não podia mais voltar, mas do jeito que ele tava, não dava pra continuar. (Evandro)

O *certo* seria roubar em áreas a quilômetros de distância da favela, mas isso aumenta os riscos inerentes ao roubo. Ao longo desses trajetos, ocorre de os *ladrões* que roubam de carro ou moto serem perseguidos pela polícia e, impossibilitados de voltar à favela de origem, buscarem refúgio em um morro aliado (controlado pela mesma facção). Isso não é permitido pelos traficantes, pois inevitavelmente “traz problema para o morro”, ainda mais sendo o morro *dos outros*. Entretanto, esta pode ser a única alternativa para escapar com vida. Márcio contou que certo dia precisou embicar às pressas para dentro de uma favela onde tinha amigos, cheio de mercadorias roubadas dentro do carro e com a lataria perfurada por tiros. Ele disse ter sido este um momento de grande tensão. Saiu do carro explicando a situação antes mesmo de ser questionado, distribuindo todos os frutos do roubo e evocando os nomes de seus conhecidos da área. Segundo esse assaltante:

— Aqui no morro, quando uns caras lá do [nome de outra favela] quiseram meter dessa e entrar no morro com a polícia atrás, furaram a mão dos quatro. (Márcio)

Mesmo quando os *ladrões* fogem para dentro da própria favela em que vivem, devem precaver-se para não trazer a polícia em seu rastro, pois, caso isso ocorra, serão *cobrados*. Não há sanções especificadas para esse tipo de ocorrência, pois a chamada *lei do morro* não consiste em um estatuto normativo claro com regras e previsões de pena (GRILLO, 2013). Durante o trabalho de campo, ocorreu de quatro assaltantes voltarem da *pista* em fuga com a polícia atrás, isto é, “trazendo problema para o morro”. Um deles morreu durante a perseguição e os demais ficaram proibidos de roubar por um mês. Além da morte do amigo, faleceu também um morador, vítima de “bala perdida”.

O tráfico também se esforça para ter algum controle sobre os carros roubados, os chamados *bodes*, trazidos para dentro da favela. Como são objetos muito grandes para serem escondidos de modo eficaz, não é raro que a polícia seja informada por delatores — os chamados *X-9* — sobre a aparição de veículos suspeitos estacionados na favela. Os *ladrões* precisam, portanto, da autorização do *dono* ou *responsável* do morro para guardar carros roubados em sua área, já que há sempre o risco de a polícia realizar operações para recuperá-

los. Para obter essa autorização, o *ladrão* deve trabalhar para a *firma* do tráfico local, manter uma relação de amizade com os bandidos mais influentes da favela e ter o hábito de trazer os carros que eles *encomendam*. Apenas os *ladrões* mais *considerados* dispõem dessa prerrogativa.

O ato de guardar *bodes* no morro sem comunicar ao *dono* pode levar o *ladrão* a ser *cobrado* pelos traficantes quando a situação é descoberta. Um interlocutor de uma de nossas pesquisas contou já ter sido acordado no meio da noite por rapazes da *boca* solicitando que ele entregasse a chave do carro que havia roubado na noite anterior. O carro tinha um sistema de rastreamento por satélite e a polícia estava ao pé do morro aguardando pela chave para recuperá-lo. Enquanto isso, o alarme ressoava: “Este veículo foi roubado”. O procedimento recomendado consiste em deixar a chave dentro do carro para facilitar a sua retirada, medida que é também aplicada quando os veículos são *dispensados* em áreas próximas à favela, pois, dessa forma, segundo os *ladrões*, os policiais levam o carro embora sem que o roubo chegue ao conhecimento do *dono do morro*.

Quando o problema é a mancada

As prescrições normativas que incidem sobre a prática de assaltos não se originam apenas dos interesses comerciais de traficantes. Os *envolvidos no crime* partilham de uma ética, explorada em uma série de trabalhos (NERI, 2009; BIONDI, 2010, 2014; FELTRAN, 2011; GRILLO, 2013; LYRA, 2013; MARQUES, 2014; MALLART, 2014; MARTINS, 2017; HIRATA, 2018; HIRATA e GRILLO, 2019 etc.), que estabelece diferenças entre o *certo* e o *errado*, o que *pode* e o que *não pode*. Os *ladrões* que atuam no âmbito das facções criminosas compartilham dos mesmos ideais de *respeito*, *consideração*, *humildade* e *disciplina* propagados pelo discurso de existência dos *comandos*. Eles não são apenas coagidos por normas alheias, mas também internalizam uma série de disposições e cobram de seus parceiros que se conduzam da maneira esperada.

Dentre as prescrições de conduta que os *envolvidos no crime* procuram observar, algumas se impõem à prática dos roubos, como as restrições aos tipos de vítima e aos lugares onde os roubos são praticados. Não se deve, por exemplo, roubar idosos, gestantes, deficientes físicos, pessoas com crianças e *trabalhadores*. Lyra (2013) classifica essas restrições à prática de assaltos em duas categorias: “interdito por identidade”, que impede, por exemplo, de se roubar em ônibus, e “interdito por fragilidade”, que impede de se roubar não somente o indefeso, como crianças, mas também o “puro”, como os fiéis que saem de igrejas.

Ladrões elaboram mapas e sistemas de reconhecimento para identificar os locais e os estereótipos de vítimas adequados para roubar. A desconsideração dos critérios compartilhados de seletividade pode trazer consequências para o *ladrão*, que vão desde a recusa de seus pares a roubar em sua companhia até a morte, incluindo, ainda, a segregação de detentos no espaço prisional. A proibição de roubar no ônibus nos parece um caso “bom para pensar” a respeito dos interditos que se impõem à prática dos roubos e suas implicações, pois evoca uma espacialização da interdição que mantém uma relação de continuidade com a proibição do roubo dentro da favela, embora se refira a espaços em permanente circulação pela cidade.

— Tipo assim, o cara não vai roubar dentro do ônibus, ele sabe que o negócio vai sair dentro da favela dele, vários *morador* que vai sair no mesmo ônibus que ele, dentro da favela, ele não vai roubar. Tipo, se ele roubar dentro do ônibus, ele tá na *mancada*. Depois os moleque vai acoitar [*acolher*] a *mancada* dele? Não vai... (Lincon)

— Ônibus tem *trabalhador*. Os cara fala que têm que roubar quem tem dinheiro, aí *trabalhador* já não tem. Aí chega aqui dentro [*na unidade socioeducativa*] é *cobrado*. Eles têm que roubar fora do ônibus e pegar o ônibus. E ônibus, só rouba ônibus de coletivo, de viagem, de quem tem dinheiro. Ônibus, ônibus mesmo, não pode, se não você vai ser *cobrado*. Por isso que eles não rouba dentro do ônibus, eles rouba pela janela. A janela tá aberta eles mete a mão assim e vai. (Thalisson)

O interior de um ônibus de uma linha que circula pela cidade, por ser lugar de *trabalhador* — aquele que “não tem [dinheiro]” — e de pessoas “sofredoras, e de favela”, simboliza esse espaço a que fizemos menção no tópico acima (a favela), e por essa razão não se pode praticar roubos ou furtos dentro dele. Diferentemente do que ocorre com os demais roubos na *rua* — desde que longe do *morro* —, é considerado *mancada* roubar

dentro do ônibus, como Lincon e Thalisson explicam. Assim, adolescentes que saem para roubar “de ônibus” não devem roubar em seu interior. Nesse sentido, por mais que estejamos nos concentrando em questões distintas, dialogamos com Lyra (2013), quando ele pensa na distinção entre roubar na rua e no ônibus:

ao assaltar um ônibus, o jovem não estará mais operando com o azar e sim com a consciência da *vacilação*, justamente porque ele sabe das qualidades sui generis atribuídas ao *coletivo, espaço simbólico de identidade*, uma extensão de sua comunidade que, por analogia, é igualmente frequentada por crias, ainda que crias distantes (*Idem, ibid.*, p. 225, grifos no original).

Há ainda outra questão que dialoga com as espacialidades do ônibus e aparece no final da fala de Thalisson, quando ele comenta sobre a janela, que diz respeito aos limites entre o que é o interior e o exterior do ônibus. A janela é uma fronteira próxima entre o dentro e o fora, e chama atenção a maneira como são construídos esses limites estabelecidos no entorno do espaço do ônibus. Explorando essas fronteiras, Thalisson indicava que estar dentro do ônibus e *meter a mão* pela janela para roubar era aceito. Quando falavam sobre o inverso ser ou não permitido, isto é, estar fora do ônibus e furtar um objeto pela janela de alguém em seu interior, alguns ficavam sem saber ao certo o que responder, havendo respostas positivas e negativas.

Outro espaço que se relaciona com esses limites é o ponto de ônibus. Os adolescentes sempre afirmavam que era permitido roubar ali, desde que não fossem localizados em áreas de favela. Quando questionados se as pessoas no ponto não seriam as mesmas que poderiam estar dentro do ônibus, já que estavam somente aguardando sua linha para se tornarem passageiras, as respostas eram curiosas. Um interlocutor chegou a dizer que se elas estivessem com o dedo levantado, fazendo sinal para entrarem no ônibus, não podiam ser roubadas, conferindo a elas o *status de trabalhadoras*. Marlon, outro interlocutor, chegou a tentar criar uma justificativa para poder roubar no ponto, mas terminou por dizer que aquilo não fazia sentido:

- E o ponto de ônibus? (Luana)
- Se tu chegar e roubar no ponto de ônibus?... Não tem nada a ver não... (Marlon)
- Então o problema é só dentro do ônibus? (Luana)
- É, porque o ônibus, tipo, vai mãe, leva a comida pros cara de cadeia, essas coisas assim. (Marlon)
- E van? (Luana)
- Van também... Só o que pode é ônibus de viagem [executivo]. Só de viagem, Minas Gerais... essas coisas assim. A gente já cansou de roubar ônibus assim, entrar e recolher e meter o pé. (Marlon)
- Mas isso do ponto de ônibus é doido, né? Porque quem tá no ponto vai entrar no ônibus? (Luana)
- É... [titubeia] também, por isso que.... [titubeia] Os cara parece que é maluco!!!! (Marlon)

Assim, o ônibus é um espaço móvel, que se desloca pela cidade, e seu interior se constrói como um espaço simbólico estático no qual os adolescentes não devem praticar roubos ou furtos. Isso não significa que estes não ocorram no interior do ônibus. Em 2019, na cidade do Rio de Janeiro, a polícia registrou 9.797 roubos e 6.399 furtos no interior de coletivos. No entanto, há consequências para aqueles que forem identificados como alguém que rouba dentro de ônibus.

- Você pode roubar, mas se alguém descobrir que você roubou, você vai ser *cobrado*, porque é *mancada*. Você pode ver que os cara rouba de blusa na cara, pra não ser reconhecido. Porque se tiver alguém conhecido, pode falar com o frente da favela, e aí ele vai ser *cobrado*... porque é *mancada*. (Thalisson)
- E você acha que rola roubo dentro do 474 mesmo? (Luana)
- Claro, toda hora. Ninguém vai saber se o menor roubou, tá falando uma verdade ou uma mentira. (Alexandre)

O jovem morador de favela denunciado ao *dono* local do tráfico por ter roubado em ônibus terá que *desenrolar* a sua situação. Já quando é apreendido pela polícia dentro do ônibus pode haver consequências em relação a onde ele será colocado no sistema socioeducativo. Os limites entre o permitido e o proibido são relevantes exatamente porque interferem na categorização ou não da *mancada*, na *cobrança* e no próprio espaço da internação.

Todo adolescente que chega à unidade socioeducativa é entrevistado informalmente por um agente, que pergunta onde ele mora (para saber a qual facção será associado), se aquela é sua primeira passagem pelo

sistema e por qual razão foi apreendido. Se o adolescente responde que foi preso em um ônibus, terá de justificar que não praticou nenhum roubo em seu interior, senão será colocado no *seguro*, e não no *convívio*. Estar no *seguro* é associado ao *vacilão*, um lugar para quem cometeu alguma *mancada* e não pode permanecer no *convívio* com os demais adolescentes, que poderão *cobrá-lo* por seu ato mediante o uso da violência, havendo casos, inclusive, que podem levar à morte do *vacilão*. Assim, se o adolescente roubou dentro do ônibus, deve mentir — correndo o risco de ter sido visto por outro que poderá entregá-lo — ou *pedir seguro* para não ser *cobrado*. Dessa forma, tudo irá depender do *papo.desenrolo* do adolescente para os demais: se roubou dentro ou fora do ônibus, em qual área da cidade ou se a *vítima* era *rica* ou *pobre*, já que se for *rica* não será classificada como *trabalhador*.

— Tem uns que, tipo assim, escolhe quem vai roubar, a pessoa, tipo, não vai pra lá pra roubar pobre. Mas por ele tá pegando ali, correndo, não tá vendo que tá pegando. Agora se ele for lá pra roubar somente gringo, tipo, ter certeza que ele pegou só gringo. Chega lá e fala que foi isso. Caso contrário, se chegar outro e dizer que não foi isso, ele pode ser tipo... Se eu te disser que ele roubou de outra forma, e ele disser que sim, isso tem que ser provado. Aí já fica separado de nós [*no seguro*]. (Omar)

Logo, a partir dessas descrições, podemos pensar que mais do que “trazer problema para o morro”, por possivelmente levar a polícia para a favela em busca de objetos roubados na *pista*, roubar dentro do ônibus — uma interdição imposta pelo tráfico — gera implicações para dentro do espaço socioeducativo, interferindo na própria disposição espacial dos adolescentes nas unidades de internação. Isso revela, por sua vez, uma interlocução entre as prescrições de conduta da *facção* e a administração estatal que gera a privação de liberdade, tendo em vista que os agentes socioeducativos que recebem esses adolescentes aderem às suas moralidades de forma a diminuir a possibilidade de enfrentamento entre eles.

INDO ATÉ O PROBLEMA: AS TECNOLOGIAS DOS ROUBOS

Quando saía para roubar, Alex, um 157 que hoje se encontra preso, às vezes tomava a precaução de antes “cuidar” e invocar os cuidados de algumas das entidades espirituais em que acreditava. Pedia à sua namorada que escrevesse o seu nome completo em um pequeno pedaço de papel, dobrasse e colocasse grudado embaixo de uma vela acesa para o anjo da guarda. Ele próprio comprava balas e abria uma lata de guaraná, oferecendo-as a São Cosme e Damião em um pequeno altar que mantinha em casa com algumas estátuas de santos e muitos terços pendurados. Os terços eram todos roubados: *vinham*, como ele dizia, nas bolsas e nos carros que subtraía de suas vítimas. Enquanto dirigia o carro (também roubado) com o qual praticava assaltos, ainda dentro da favela jogava para trás um punhado de açúcar para *adoçar* seus caminhos, porque “a pista tá salgada”, dizia ele.

Para os que vivem a *vida do crime*, e se pensam e são pensados como *bandidos*, o morro é o único lugar em que se sentem seguros, protegidos pela *contenção* armada dos *amigos da boca*. É claro que são muitos aqueles que morrem ou são presos todos os dias durante operações policiais em favelas. Ainda assim, o *asfalto* ou, como preferem chamar, a *rua* ou a *pista* é percebida como um território mais hostil que a favela, onde se encontram desprotegidos e permanentemente ameaçados. Não há *fogueteiros* para alertar a aproximação da polícia. Uma viatura pode *colar* atrás, *bater* de frente ou *mandar parar* a qualquer momento. E os encontros com a polícia são confrontos, resultam em morte, prisão ou fuga. Como colocado acima, o *ladrão* não espera, como os traficantes, a polícia vir até eles. Ele vai na direção da polícia, “vai até o *problema*”.

Se para *fazer parte* do tráfico é preciso ter *disposição*, para roubar na rua é preciso ter ainda mais. Essa categoria nativa refere-se a uma conjunção particular entre a bravura para expor seus corpos em aventura de morte (CONTAMINE, 1980) e a frieza necessária para atirar (ou esfaquear ou agredir) sem hesitar. O *ladrão* conta com a sua própria *disposição* e, principalmente, com a sorte ou, para os que acreditam, a proteção divina ou de entidades espirituais. No entanto, eles procuram também minimizar os riscos inerentes à prática dos

roubos de rua tomando algumas precauções e assimilando os repertórios técnicos desenvolvidos por outros *ladrões* para circular pela cidade, roubar de maneira eficaz e voltar para casa a salvo.

Para *enquadrar* a vítima, operam com um “enquadramento” (*framing*) da situação extremamente limitado. Seu cálculo do “custo de oportunidade” procura minimizar os riscos, mas jamais os exclui. Pode ocorrer uma série de imprevistos, conhecidos pela análise econômica de mercados como “externalidades”. Callon (1998) se utiliza da “*framing analysis*” de Goffman (1971) para se referir ao cálculo dos economistas e ao esforço empenhado na contenção do “transbordamento” (*overflow*) aos enquadramentos que delimitam os fatores e atores incluídos em seus cálculos. Transpondo estas noções para a prática de roubos, é possível afirmar que as tecnologias de que dispõem os *ladrões* para conterem os “transbordamentos” ao enquadramento no qual calculam as suas ações são bastante rudimentares. Eles se veem continuamente em situações nas quais é preciso improvisar com relação ao *script* da performance imaginada. É uma viatura de polícia que chega sem estar prevista, uma blitz, uma vítima que reage, um “justiceiro” que surpreende os *ladrões* pelas costas etc.

Os repertórios empregados para minimizar os riscos variam de acordo com os recursos disponíveis aos *ladrões* para roubar. Dependem do acesso ou não a uma arma de fogo, do número de pessoas com que saem para roubar e, principalmente, do meio de transporte utilizado. Essas diferenças de recursos remetem também, grosso modo, a um recorte etário entre *ladrões* adultos e menores de idade. Os primeiros costumam roubar de carro ou moto, ao passo que os segundos muitas vezes não dispõem de veículos e utilizam o transporte público para praticar roubos e furtos em regiões distantes das favelas onde moram. Abordaremos aqui as contingências e técnicas de minimização dos riscos adotados por *ladrões* de acordo com o tipo de transporte em que saem para roubar.

Roubar de carro ou moto

Leandro e Júlio adentraram o bairro de Copacabana em um veículo roubado e portando, no banco de trás, seis bolsas femininas de vítimas abordadas em ruas residenciais de Botafogo. Pretendiam tomar o rumo de casa, pois “não se rouba em Copacabana”, dizia Leandro, “tem muita polícia e pouca saída”. Antes de atravessar o Túnel Novo, uma viatura de polícia que se encontrava parada deu partida e acelerou em direção ao carro dos *ladrões*, alcançando-os já fora do túnel, quando pararam no sinal vermelho, em uma rua engarrafada e movimentada. Os policiais então sinalizaram uma abordagem com o som da sirene.

Leandro, que conduzia o veículo, tinha anos de experiência em assaltos, ao passo que Júlio começara a roubar há apenas dois meses. Assim que a sirene soou, Leandro orientou Júlio: “Você vai no carona e eu no motorista”. Os dois não aguardaram qualquer iniciativa dos policiais e, de dentro do carro, efetuaram disparos de arma de fogo contra a viatura, estourando o próprio vidro traseiro. Aproveitaram a duração da série de tiros para abrir a porta e sair. Enquanto isso, policiais se protegiam atrás do painel do carro, aguardando o cessar dos disparos para revidarem.

Leandro dispunha de um pente de balas sobressalente, logo, ao sair do veículo, resguardou-se atrás da porta, rapidamente recarregou a sua pistola .380 e prosseguiu atirando para trás, enquanto corria para a frente do trânsito. Ele roubou o primeiro carro parado no sinal vermelho e pilotou uma fuga mirabolante até a favela. Júlio não teve a mesma sorte. Em vez de fugir para a frente do trânsito, como fizera o seu parceiro, correu em direção a uma rua transversal, onde foi baleado pelo segurança armado de um estabelecimento comercial. Acabou preso em flagrante pelo roubo do carro e das seis bolsas que estavam no banco de trás e, ainda, por tentativa de homicídio contra os policiais.

Este caso denota a importância do domínio de habilidades técnicas para que os *ladrões* consigam se sair bem das situações adversas em que não raro se encontram. Para fazer do roubo um meio de subsistência, é preciso aprender a coordenar todo um sistema de técnicas de maneira a executar assaltos com eficiência e *chegar* em casa a salvo. Para o cometimento eficaz de roubos à mão armada, *ladrões* precisam saber pilotar carros ou motos — sabendo inclusive *fechar* outros veículos e empreender fugas em alta velocidade —, manusear armas,

conhecer os melhores trajetos, escolher locais para roubar, selecionar vítimas, coagi-las de maneira a inibir suas reações e fazê-las cooperar, carregar os bens roubados, manter-se atento às reações de outras pessoas ao redor, evitar a polícia, despistá-la se necessário e trocar tiros, em último caso. Tudo isso exige habilidosa manipulação de artefatos, da postura corporal e do olhar, pensamento estratégico, frieza, atenção, visão panorâmica e discernimento para efetuar a leitura adequada das situações. Mesmo a conjugação tecnológica de aptidões e experiência pode não bastar, pois ter “sorte” ou “proteção espiritual” é também fundamental.

Há diferentes *modi operandi* com que se pratica o 157 a bordo de um carro. A estrutura mais básica da ação consiste na formação de duplas ou quadrilhas, formadas por um *piloto* — também chamado de *pivô* —, cuja atribuição principal é conduzir o veículo, e pelos *canetas* — como são chamados os demais parceiros —, responsáveis por fazer a abordagem de motoristas e pedestres e levar pertences como bolsas, carteiras, celulares e notebooks ou o próprio carro da vítima. As *duplas* ou *equipes* de *ladrões* vão para a *pista* em carros roubados e circulam em busca de uma boa oportunidade para iniciar uma abordagem.

A própria escolha dos trajetos a serem traçados por *ladrões* em busca de vítimas e após os assaltos exige um conhecimento técnico por parte do *piloto* para desviar de engarrafamentos e desparecer da visão de quem tiver testemunhado os assaltos, driblando também a polícia. Para isso, é preciso internalizar a cartografia da cidade, saber de cada rua e quais os pequenos trechos onde se pode pegar uma contramão para eventualmente despistar uma viatura. É preciso também mapear os pontos estratégicos onde costuma haver blitzes ou viaturas paradas, evitando passar por elas em atitude suspeita ou após ter praticado assaltos.

— Tem cada vez mais polícia na rua, mas eu conheço os caminhos e sei onde estão os buracos. (Leandro)

É quanto à leitura dos *buracos* da segurança pública que temos então uma divisão em *modi operandi* distintos da prática de roubar de carro. Podemos distinguir dois padrões de escolha das situações para o início da abordagem. O primeiro diz respeito às “abordagens oportunistas”, que reforçam a máxima popular “a ocasião faz o ladrão”. Trata-se de transitar por ruas menos movimentadas em busca de pedestres solitários ou em grupos pequenos, de pessoas entrando ou saindo de veículos estacionados na rua, ou, ainda, de um único carro passando em baixa velocidade, sendo assim mais fácil *fechar* a sua passagem para efetuar a abordagem. A escolha por vítimas desatentas e espacialmente isoladas permite aos *ladrões* vislumbrar o que Katz (1988) denomina como “vantagem moral subjetiva”, referindo-se à antevisão de um “ângulo” a partir do qual poderão controlar moralmente a situação. A preocupação em evitar locais movimentados previne também eventuais reações armadas de outros pedestres e motoristas, além daqueles que estão sendo abordados. As “abordagens oportunistas” são mais cautelosas do que o *modus operandi* conhecido como “arrastões de carros”.

Neste segundo padrão, o piloto *fecha* o trânsito com o carro, impedindo a passagem dos demais motoristas. É nesse momento que os assaltantes que assumem a função de *canetas* saem do veículo e *enquadram* ou *espalam*, isto é, abordam, os motoristas dos veículos impedidos (ou, por vezes, também os pedestres) à distância de até três carros para trás e então retornam com os seus pertences para o carro de origem ou *pegam* (roubam) outro carro com o qual empreendem fuga. É comum ainda a prática de levar a chave do carro que está à frente do trânsito, dificultando uma eventual perseguição ao veículo usado pelos *ladrões*. Um interlocutor de pesquisa vangloriava-se de ter sido o seu falecido irmão o inventor da técnica de retirada das chaves. Se foi ou não, isso pouco importa, mas indica que em algum momento essa técnica foi “inventada” por assaltantes que não a utilizavam antes.

Os horários escolhidos pelos 157 para *trabalharem* costumam ser entre 6h e 8h e 18h e 20h, pois dizem serem esses os horários de troca de plantão dos policiais militares, o que resultaria em um efetivo reduzido nas ruas. Trata-se também dos horários de *rush*, quando as pessoas vão e voltam do trabalho, havendo, portanto, grande movimentação nas ruas. A formação de engarrafamentos dificulta a circulação das viaturas policiais e inibe a instalação das blitzes, o que também pode ser instrumentalizado por assaltantes que praticam “arrastões”.

A distinção desses dois *modi operandi* é, até certo ponto, “típico-ideal”, podendo estes modos de ação se misturarem um ao outro na prática. Há, por exemplo, pequenos “arrastões” em ruas pouco movimentadas e “abordagens oportunistas” a motoristas desatentos em meio ao trânsito intenso. A diferença aqui enfatizada é entre assaltos mais cuidadosos e outros mais audaciosos. Essa diferença está condicionada também ao número de assaltantes que *saem para trabalhar* juntos. Um ou dois assaltantes utilizarão, preferencialmente, de “abordagens oportunistas”, ao passo que três ou quatro preferirão os “arrastões”, beneficiando-se do efeito intimidador de uma equipe grande para roubar o suficiente para dividir por mais pessoas.

Ambos os modos de ação dependem do conhecimento dos *caminhos* e de saber localizar os *buracos*. O problema é que a cada *buraco* novo que descobrem, os *ladrões* tendem a repetir o mesmo modo de ação que *deu certo*. Policiais sabem disso e podem se utilizar desse conhecimento para capturar os criminosos. Eles armam o que os *ladrões* chamam de *abajur*, colocando mais de uma viatura de policiais à paisana em pontos estratégicos, aguardando que os assaltantes repitam a ação que vem *dando certo*, para então efetuar um cerco policial. *Ladrões* mais experientes sabem disso e, portanto, evitam repetir os mesmos *caminhos* com regularidade. Quanto a isso, Leandro reclamou de seus parceiros mais jovens que tinham passado a *explanar* — colocar em evidência — os seus locais preferenciais de roubo quando *saíam* sem ele:

— Eu ensinei tudo o que eu sabia pra eles, agora os moleques ficam roubando nas ruas que eu mostrei e eu mesmo já não posso mais arriscar de esperar ninguém lá. (Leandro)

Outro problema comum aos dois modos de ação identificados é a necessidade de dispor de carros roubados para a prática dos assaltos. Como colocado acima, apenas os *bandidos considerados* são autorizados a guardar *bode* no morro. Aqueles que não detêm essa prerrogativa podem compor a equipe de algum *ladrão* que possua um *bode* no morro ou encontrar alternativas de locomoção para circular na cidade. Como veremos adiante, muitos jovens saem de ônibus para roubar. Alguns *ladrões* maiores de idade e com mais recursos optam por roubar com veículos *quentes* — isto é, com situação documental regular —, o que implica tomar precauções para que a placa do veículo não seja identificada pela vítima ou por imagens de câmeras de segurança. Outros estacionam seus *bodes* na *pista*, redobrando a atenção no momento de buscar o carro para ir *trabalhar*. Por vezes, quando voltam, o carro já não está mais no local, tendo sido recuperado pela polícia ou pelo dono. Por fim, há aqueles que usam motos — roubadas ou não — para praticarem assaltos

Sair de moto para roubar é considerado pelos *ladrões* extremamente perigoso, pois as motos são muito visadas pelos policiais. Algumas blitzes chegam a ser montadas em vias públicas para abordar apenas os motoqueiros que passam. Motos com dois homens a bordo são as que mais chamam a atenção da polícia, o que dificulta a prática de roubar em dupla, com um *piloto* e um *caneta* na garupa. Mesmo que esses veículos sejam bem ágeis para costurar o trânsito e fugir de viaturas policiais, a Polícia Militar conta também com agentes que trabalham em motocicletas, estando aptos a segui-los mesmo por passagens estreitas. Os assaltantes chamam-nos pela alcunha Chips, em alusão ao seriado americano sobre dois patrulheiros rodoviários produzido por volta de 1980.

Um interlocutor que saiu da favela onde morava por conta da implantação de uma Unidade de Polícia Pacificadora (UPP) ficou impedido de guardar *bode* em seu novo local de moradia e passou a roubar com sua moto particular. Segundo ele, um traficante zombou de sua audácia exclamando:

— Pô, quando eu te vi saindo do morro com a peça [*arma*] na cintura, eu quase gritei pra avisar que pra lá já não era mais o morro não. Tu é mó maluco mesmo, cara. Quando me falaram que tu tava saindo pra roubar eu nem acreditei. Tu vai sozinho?

Se roubar de moto é, por si só, mais perigoso do que roubar de carro, sair para roubar sozinho envolve o problema de conciliar a direção e a abordagem das vítimas. Em caso de reação por parte da vítima ou de terceiros armados, a agilidade do *ladrão* para empreender fuga ficará comprometida e ele não poderá contar com a cobertura de um parceiro.

As vítimas preferenciais de quem rouba a sós ou em dupla são as mulheres, pois, além de usarem bolsas, itens mais fáceis e rápidos de subtrair, é mais raro que reajam ao assalto com uma arma de fogo. Ainda assim, a reação de vítimas desarmadas pode alertar terceiros sobre o roubo, atraindo a polícia ou a ação de um “justiceiro” armado — normalmente um policial fora de serviço. Ao se assustar com a abordagem do *ladrão* ou tentar fugir da situação, a vítima pode provocar nele a reação de atirar. Isso vai depender do local em que se encontram — se houver muito movimento, talvez ele prefira desistir do assalto — e de características particulares do *ladrão*. Assaltantes reagem de diferentes maneiras à tensão do momento do assalto: alguns são conhecidos por serem impiedosos, outros já não têm a mesma coragem de atirar contra alguém.

Alex contou que no passado não era capaz de matar uma vítima que reagisse, mas isso mudou: “[atualmente] eu fogueto logo”, “se tiver com sarna, compra remédio, porque se coçar eu atiro”. Para justificar sua mudança de postura, recorreu a um caso recente. Ao anunciar o assalto a um rapaz, este começou imediatamente a correr. Em vez de atirar na vítima pelas costas para impedir a sua fuga, ele preferiu desistir e voltar para a moto. Quando alcançou a esquina, a vítima amparou-se na quina de um prédio, sacou uma arma e efetuou disparos em direção ao *ladrão*:

— Eu quis ser bonzinho e, por pouco, não morri. Nunca mais dou esse mole. (Alex)

Como colocado acima, antes de *enquadrar* uma vítima mediante o anúncio verbal do assalto, o *ladrão* deve se certificar de que não há policiais ou seguranças armados por perto e, se estiver sozinho ou em dupla, deve procurar reduzir a possibilidade de intervenção de terceiros, escolhendo situações com poucas testemunhas ao redor. Para *enquadrar* a vítima, os *ladrões* costumam exibir a arma de fogo ou simular seu porte, empunhando, por exemplo, um celular por baixo da blusa. A fim de garantir que a vítima compreenda a situação do assalto e coopere com os comandos dos assaltantes, eles engrossam o tom de voz, aumentam o volume e se utilizam de ofensas como “passa a bolsa, filha da puta!”. Mesmo que observem esses protocolos para subjugar as vítimas do assalto, a imprevisibilidade da sua reação ultrapassa os limites do pensamento estratégico acessível aos assaltantes que, muitas vezes, são impelidos a improvisar para sobreviver.

Embora eles tentem, por meio das técnicas mencionadas, minimizar os riscos inerentes ao roubo, estão sempre sujeitos a lidar com resultados imprevistos de suas ações. O enquadramento — tomado como categoria analítica — efetuado para calcular as suas ações não vai tão além do que está previsto na categoria nativa *enquadrar*, que se refere ao anúncio do assalto e à rendição da vítima. Por mais que levem em conta a possibilidade da intervenção de atores externos ao planejamento da ação, *ladrões* concentram-se principalmente nos atores que deverão ser rendidos para que o assalto aconteça. No mais, só lhes resta contar com a própria *disposição* e sorte.

Roubar de ônibus

— É, ninguém rouba dentro do ônibus não, porque é o ônibus que vai pra favela, que vai lá pro Jacaré, o 474. Ponto final dele é lá no Jacarezinho. (Edilson)

— Mas quando sai na TV fala que é dentro do ônibus? (Luana)

— Fala que é dentro do ônibus, mas nunca é dentro do ônibus. Fica dentro do ônibus, aí quando passa em algum lugar, aí já manda abrir a porta, desce, e entra pra dentro do ônibus de novo, se escondendo. Aí os polícia prende dentro do ônibus, aí fala que roubou dentro do ônibus. (Edilson)

— Nunca viu roubo dentro do ônibus? (Luana)

— Nunca vi não, todo mundo sabe que não pode roubar dentro do ônibus. (Edilson)

— Porque sai toda hora na TV? (Luana)

— Porque tem vários *menor* vindo, qualquer ponto que passa, se tiver gente assim, com celular, cordão, já abre a porta. Outros já vê “474 Jacaré”, já sai saindo do ponto. Passa na favela só, a maioria dos *ladrão* assim, de gente que rouba. Passa Jacaré, aí vem passa em Triagem, passa logo no ponto que fica Tuíta [Tuiuti], Mangueira e Araré. Passa ali, aí já vem enchendo ali, aí já vai pra São Cristóvão. De São Cristóvão já vem, já foi naquele prédio da Cedae [Companhia Estadual de Águas e

Esgotos do Rio de Janeiro] pra ir no [túnel] Santa Bárbara. Passa no abrigo carioca, passa no sambódromo [se enrola pra falar], aí já sobe pra ir pro túnel e desce ali em Laranjeiras. (Edilson)

— Aí já pode roubar? (Luana)

— Pode, ali na Cedae já pode... [explica todo o trajeto até chegar à praia]. Já pega Rio Sul e vai até o Arpoador. Pra ir, não fica roubando assim em vários pontos, só quando tá com cordão assim, é mais na volta. (Edilson)

Saindo do Jacaré, na Zona Norte do Rio, o 4746 cruza outras favelas até chegar à Zona Sul, passando pelo Centro da cidade. Da favela à Zona Sul, seu percurso delimita áreas com distintos valores para os moradores da cidade; para os adolescentes, cria espaços sociais (BOURDIEU, 1997) nos quais o roubo é ou não admitido, a depender de algumas circunstâncias já descritas. Nesse sentido, eles percorrem a cidade para chegar até a Zona Sul, longe de suas casas, em espaços nobres onde se pode roubar, porque representam “os lugares mais ricos” do Rio. Assim, o 474 é uma linha que atravessa essa fronteira entre a favela e a Zona Sul, levando os adolescentes do proibido ao permitido e conservando, por sua vez, o interior dos ônibus, por ser um lugar de *trabalhador*.

O ônibus, em seu trajeto, passa por diversas favelas, como Edilson descreve. Pessoas de diferentes idades e com objetivos distintos vão ocupando o transporte que circula pela cidade. Os adolescentes que estão ali para “dar uma roubada” por vezes descem nas praias, curtem o dia e na volta praticam pequenos furtos ao longo do caminho, regressando para o ônibus — que um interlocutor descreve como uma “carroça”, tendo em vista que representa um “esconderijo”, como Edilson enuncia.

Dessa forma, o ônibus representa não só um meio de transporte que distancia os adolescentes das favelas para locais onde podem roubar, mas também é uma cápsula que protege a volta para casa. Ao mesmo tempo, não há como desconsiderar o fato de que muitos deles que “não têm nada a ver” com o roubo acabam sendo detidos por diferentes razões. Nesse sentido, essas locomoções implicam diferentes tecnologias que os adolescentes, sem carros ou armas, empregam para não serem presos quando estão “indo ao encontro do problema”. Este pode ser representado tanto pela figura do policial como pela do “herói”, que diz respeito a um elemento alheio à relação *ladrão-vítima-polícia* (voltaremos a ele adiante).

— Os policiais mandam descer todo mundo? (Luana)

— Não, só quem eles sabe assim, quem pagou passagem. (Vanderlei)

— Como eles sabem isso? (Luana)

— Não, assim, as pessoas que é *morador*, tá indo *trabalhar* mesmo, aí eles não bota pra descer não. (Vanderlei)

— Mas como eles vão saber quem é morador? (Luana)

— Aí eu não sei... (Vanderlei)

— Como eles fazem? (Luana)

— Já vão apontando... Às vez, às vez, até as pessoas que tão indo trabalhar também é sim [revistado]. Quem tem cara de novo assim, bota pra descer, também revista, mas vê lá tudo... carteira, *identidade*... Só passa pela revista mesmo. (Vanderlei)

Durante o verão carioca, com as praias lotadas, não é incomum que sejam realizadas blitzes nos principais acessos a elas. Motocicletas, carros e ônibus são parados e pessoas, revistadas. Para os adolescentes que ocupam o 474, seja para o deslocamento seja para roubar, as revistas são muito mais frequentes. O ônibus é parado “toda hora” e “quem tem cara de novo” dificilmente consegue escapar das averiguações. Estar sem carteira de identidade, ter *passagem* pelo sistema socioeducativo e estar sem “nenhum dinheiro no bolso”^[7] fazem parte de um conjunto de elementos que conferem suspeição aos adolescentes por parte dos policiais que fazem as revistas cotidianamente. Em direção à Zona Sul, o *problema* se materializa na ocorrência dessas paradas, nas quais os adolescentes podem ser diretamente encaminhados à delegacia e, por vezes, a uma unidade de internação provisória, com o limite de até 45 dias para uma audiência na Vara da Infância e Juventude.

A revista, por sua vez, não ocorre somente quando são cometidos furtos. “Quem tem cara de novo” terá que portar uma carteira de identidade^[9] e, de preferência, ter algum dinheiro para provar que tinha como pagar pelo deslocamento. Dessa forma, alguns adolescentes acabam sendo apreendidos nas abordagens mesmo não sendo *ladrões*, o que é descrito por eles pela categoria *de ralo*. Logo, andar no 474 acaba possibilitando que alguns jovens com “cara de novo” sejam levados à delegacia, *indo de ralo*, como explica Alexandre:

— No 474, vários moleque que vai, tipo assim, *de ralo*. Tipo assim, o moleque rouba e a culpa cai pra cima dos outro. Aí o moleque vai preso enganado.

“Indo até o problema”, os adolescentes que saem de ônibus para roubar precisam estar atentos às possibilidades de apreensão, utilizando-se de diferentes tecnologias para não serem presos. A carteira de identidade e o dinheiro são meios pelos quais eles conseguiriam se aproximar da figura do *trabalhador*. Entretanto, há um recorte etário, caracterizado na descrição de Vanderlei, quando ele faz menção à “cara de novo”, que os aproxima da imagem de um “adolescente em conflito com a lei”. Além disso, o gênero masculino, por ser muito mais associado à figura do “criminoso”, também constitui um elemento que favorece um número maior de abordagens, até porque para a revista feminina deve haver uma policial do gênero feminino para sua realização. Assim, como forma de lidar com essas circunstâncias, algumas adolescentes participam dos furtos para guardar os objetos roubados em uma eventual revista.

Há ainda, como falamos, o *herói*, um *problema* que compõe a cena e é alheio à relação *ladrão-vítima-polícia*.

— *Herói* é os cara que fica parado... Qualquer um é *herói*, se vir correndo atrás, tentar pegar, é *herói*. (Edilson)

— E se for a vítima? (Luana)

— Não, vítima é vítima. *Herói* é que não tem nada a ver com o roubo e vem correndo atrás. (Edilson)

— E os justiceiros? (Luana)

— Eles ficam tudo lá... é os “justiceiros”, mas nós lá chama mais os *pitbull*. Só na televisão que apareceu os “justiceiros”.

É duas ruas que eles fica, uma é ali na 12ª DP. [Eles] fica sentado. Eles nem liga mais, só quando rouba na rua. Roubar na rua deles já, já vem de taco de beisebol. (Edilson)

Os *heróis* apareceram quando os adolescentes falavam sobre os “justiceiros”, que seriam moradores de Copacabana que teriam se reunido para tentar *combater* as práticas de roubos e furtos no bairro. Edilson chama os “justiceiros” de *pitbull*, talvez fazendo alusão à forma física deles. Um *herói* seria quem “não tem nada a ver com o roubo e vem correndo atrás”. Alguns adolescentes preferem, inclusive, ser presos pela polícia a serem *pegos pela população*, fazendo referência aos *heróis*, que “batiam muito” neles.

Edilson, quando fala sobre o *herói*, explica que ele é um elemento incabível na relação *ladrão-vítima-polícia*. Ele não tem nada a ver com isso, mas se coloca na situação, “quer dar uma de *herói*” — expressão que evidencia a ironia contida nessa categoria. Para os *ladrões*, deparar-se com um *herói* não é desejável e eles diziam que por vezes andavam com facas e pedras para se prepararem para esse possível encontro. O *problema*, neste caso, não é ser preso, mas sim apanhar e, possivelmente, ser morto.

Assim, da Zona Norte à Zona Sul, os adolescentes têm de fugir tanto da polícia como dos *heróis* para não serem presos nem apanharem, utilizando-se de diferentes tecnologias para “ir ao encontro do *problema*”, como a presença das adolescentes, o uso de facas e pedras ou andar com carteira de identidade e algum dinheiro (neste último caso, inclusive se o adolescente não for *ladrão*). Além disso, sobre estratégias para “ir ao encontro do *problema*”, ainda é possível compreender a própria circulação do ônibus pela cidade, explorando essa ambivalência que faz com que ele seja representativo tanto da vulnerabilidade quanto da proteção.

— E o ônibus é muito parado? (Luana)

— É, diariamente. Às vez os polícia vai conduzindo o ônibus, até ali, vamos supor, os moleque pega o ônibus lá na Zona Sul, lá perto da praia ali, o 474. Os cana [polícia] vem e vai conduzindo até na Cidade Nova [no Centro da cidade], aí depois larga. Porque tem até certo lugar que pode roubar, tem certo lugar que não pode não. Tem uns lugar ali que não pode mais não. (Alexandre)

Afastando-se das favelas, o 474 se aproxima da Zona Sul, transportando, além de *trabalhadores*, *ladrões*. Distanciando-se da *contenção* dos *amigos*, os *ladrões*. 155 — para não “levarem *problema* para o morro”, buscam praticar os furtos “longe” da favela, após transporem a fronteira de onde pode ou não roubar, e no exterior do ônibus. Alexandre descreve uma rotina de abordagens policiais que coincide com os diferentes valores morais atribuídos pelos adolescentes aos territórios da cidade. Com a condução até o Centro da cidade, “protegendo” a Zona Sul, os policiais deixam de seguir o ônibus exatamente no momento em que o roubo passa a ser “proibido” pelas regulações do trânsito.

Os adolescentes, no interior do ônibus, quando distantes das favelas, começam a entrar e sair dele para praticarem pequenos furtos ao longo do trajeto. Um cordão de ouro no pescoço e um celular na mão são objetos de interesse. Quando os adolescentes avistam esses objetos, eles saem do transporte, tomam-nos e retornam ao coletivo, que traça seu itinerário fixado pela própria Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro. O trajeto é sempre o mesmo, o que faz com que os adolescentes que “roubam de ônibus” não escolham as ruas pelas quais irão transitar nem rotas de fuga após o roubo. A escolha não é tanto das vítimas, mas dos objetos que se encontram mais fáceis de acessar, quando elas *dão mole* com joias ou celulares.

Diferentemente do que ocorre com aqueles que “roubam de carro”, o 155 não porta armas e não precisa *enquadrar* a vítima. Ele sequer precisa estabelecer qualquer contato com ela, estando interessado somente na acessibilidade do objeto de que pretende se apropriar. Quanto mais rápido, melhor. Por vezes, muitos adolescentes se juntam para facilitar essas operações. Alguns grupos são previamente acordados antes de sair de casa, outros formam-se na hora para praticarem o que também é chamado de “arrastão”. A quantidade de pessoas reunidas também opera como uma tecnologia, no sentido de que dificulta a apreensão dos adolescentes e a resistência da possível vítima. A espontaneidade dos encontros também faz parte da estratégia do 155, porque, mais do que “criar uma oportunidade”, eles se aproveitam de circunstâncias favoráveis que surgem ao longo do trajeto de volta para casa.

Enfim, o que pontuamos é que apesar da vulnerabilidade a que os adolescentes se expõem quando andam no 474, sobretudo aqueles que apenas estão se deslocando pela cidade e podem acabar *indo de ralo* em virtude das práticas de outros, para aqueles que saem para *dar uma roubada*, circular por meio do trajeto do ônibus representa uma tecnologia. O distanciamento das áreas proibidas e a aproximação das praias da Zona Sul são possibilitados pelo transporte, ao qual os adolescentes retornam após furtarem objetos pelo caminho. O seu interior permanece como espaço interdito, já que simboliza o *lugar de trabalhador*, apesar de seu deslocamento pela cidade por distintos territórios, devendo ser respeitado para evitar a *cobrança*, seja na *rua* ou na *cadeia*, ou, ainda, o cumprimento de pena no *seguro*. Assim, o ônibus representa esse espaço ambivalente no sentido de que vulnerabiliza e protege os adolescentes, podendo sua circulação ser interpretada como uma tecnologia do 155.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Procuramos ao longo do texto colocar em maior evidência a figura do *ladrão*, que, a despeito de sua grande relevância para a constituição do problema público da “violência urbana” no Rio de Janeiro, tende a ser eclipsada pela do traficante. Argumentamos que, em se tratando de ações compreendidas como diretamente mais nocivas à segurança pública do que o comércio de drogas, roubar é ainda mais arriscado do que traficar. Os *ladrões* saem do território percebido por eles como mais seguro — a favela — e “vão até o problema”, que é como designam os encontros com a polícia e as demais reações violentas que encontram na *pista*. Eles dependem, portanto, do domínio de técnicas e métodos para tentar reduzir a margem de imprevisibilidade dos roubos e furtos, além da habilidade de improviso e criatividade para tentar voltar para casa a salvo quando tudo dá errado. Esses repertórios de técnicas variam de acordo com o tipo de roubo praticado. Neste artigo, nos concentrarmos nos roubos e furtos que ocorrem nas ruas, como os roubos de veículo, roubos e furtos a transeuntes e a partir de transportes coletivos, mas ressaltamos também a heterogeneidade interna dos atores e de *modi operandi* envolvidos nesses tipos de crime contra o patrimônio.

Como os roubos contribuem para aumentar a repressão policial em favelas, traficantes buscam regular a atividade dos *ladrões* que residem em favelas dominadas por facções. Proibições como a de não roubar no morro ou perto dele impõem aos *ladrões* que roubem apenas em áreas distantes da favela onde moram. Daí se origina a necessidade de dispor de um meio de transporte para roubar — carro, moto ou ônibus —, além da produção de espacialidades que vão definir o perto e o longe da favela e o dentro e o fora do ônibus que passa por ela. É à luz de uma reflexão sobre as diferentes formas de circulação em uma cidade marcada pela

segregação socioespacial que refletimos sobre as técnicas empregadas pelos *ladrões* para driblar a iminência da própria morte ou prisão, em uma *pista salgada*, hostil, com viaturas de polícia por toda parte.

Jovens favelados dificilmente *passam batidos* pela polícia. Mesmo que evitem vestir bermuda e/ou boné — indumentária que opera como índice de suas origens —, seu modo falar, olhar e caminhar por si só levanta suspeitas. Sua cor de pele, quase sempre negra, é alvo de suspeição ainda maior. Se para os jovens de favela em geral o racismo e as demais formas de preconceito que experimentam cotidianamente podem produzir a percepção de que a *pista* é hostil, para o jovem *envolvido*, que deve cadeia ou se pensa conhecido da polícia, a *pista* é percebida como muito mais ofensiva. Para aquele que cruza as fronteiras tácitas (GRILLO, 2016) da favela para praticar roubos nos territórios regularmente policiados da cidade, a *pista* é uma zona de morte.

A perspectiva dominante a respeito da interpretação do problema da criminalidade comum urbana — não apenas de senso comum, mas também erudita, como colocado por Machado da Silva (2004) — atribui a alta incidência de crimes à incapacidade do Estado de oferecer segurança à população e processar institucionalmente os conflitos. No limite, o que está em jogo quando se trata em particular dos crimes contra o patrimônio é o suposto déficit de efetivo policial nas ruas e a alardeada impunidade para os autores de roubos e furtos. Há, contudo, no estado do Rio de Janeiro, um policial para cada 363 habitantes, razão superior ao parâmetro recomendado internacional de 1:450. A razão efetivo/população é ainda mais alta na capital do estado e, sobretudo, nos bairros mais abastados da cidade. Não nos parece que a suposta impunidade alardeada pela opinião pública seja uma causa relevante da alta incidência de roubos no Rio de Janeiro.

Refletimos ao longo do texto sobre parte dos problemas que se impõem àqueles que se utilizam de roubos e furtos como atividade aquisitiva, desde a necessidade de lidar com as restrições impostas pelo tráfico até a de desenvolver técnicas para minimizar os perigos de morte ou prisão. Esperamos ter esclarecido que as técnicas aqui descritas são insuficientes. Mesmo os interlocutores 157 que se encontravam em liberdade na ocasião da pesquisa etnográfica encontram-se atualmente todos mortos ou presos. Não abordamos aqui os motivos pelos quais há, diariamente, jovens praticando roubos e furtos, apesar de saberem que a morte e/ou a prisão lhes aguardam. Contentamo-nos em demonstrar que são imensos os custos de oportunidade da prática de roubos, que os *ladrões* têm plena ciência dos riscos a que estão submetidos e que, mesmo assim, há quem insista em roubar.

REFERÊNCIAS

BARBOSA, Antônio Rafael. **Prender e dar fuga:** Biopolítica, sistema penitenciário e tráfico de drogas no Rio de Janeiro. Tese (Doutorado em Antropologia Social) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.

BOURDIEU, Pierre. "Efeitos do lugar". In: BOURDIEU, Pierre (org). **A miséria do mundo**. Rio de Janeiro: Vozes, 1997.

BIONDI, Karina. **Junto e misturado:** Uma etnografia do PCC. São Paulo: Terceiro Nome, 2010.

BIONDI, Karina. **Etnografia no movimento:** Território, hierarquia e lei no PCC. Tese (Doutorado em Antropologia Social) – Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2014.

CALLON, Michel. "An Essay on Framing and Overflowing: Economic Externalities Revisited by Sociology". In: CALLON, Michel (org). **The Laws of the Markets**. Oxford: Blackwell publishers, 1998, pp. 244-269.

COELHO, Edmundo Campos. **A oficina do diabo e outros estudos sobre criminalidade**. Rio de Janeiro: Record, 2005.

CONTAMINE, Philippe. **La guerre au Moyen Age**. Paris: PUF, 1980.

CUNHA, Manuela Ivone. "O bairro e a prisão: A erosão de uma fronteira". In: BRANCO, Jorge Freitas; AFONSO, Ana Isabel (orgs). **Retóricas sem fronteiras**. Lisboa: Celta, 2003, pp. 101-109.

DUARTE, Mario Sérgio de Brito (coord). **Pesquisa de condições de vida e vitimização de 2007**. Rio de Janeiro: Riosegurança, 2008.

FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir: Nascimento da prisão*. Petrópolis: Vozes, 2004.

FELTRAN, Gabriel. *Fronteiras de tensão: Política e violência nas periferias de São Paulo*. São Paulo: Unesp, 2011.

GODOI, Rafael. "Vasos comunicantes, fluxos penitenciários: Entre dentro e fora das prisões de São Paulo". *Vivências: Revista de Antropologia*, n. 64, pp. 131-142, 2015.

GODOI, Rafael; GRILLO, Carolina Christoph; TONCHE, Juliana; MALLART, Fábio; RAMACHIOTTI, Bruna; DE BRAUD, Paula Pagliari. "Letalidade policial e respaldo institucional: perfil e processamento dos casos de 'resistência seguida de morte' na cidade de São Paulo". *Revista de Estudios Sociales*, n. 73, pp. 58-72, 2020.

GOFFMAN, Erving. *Relations in Public*. Nova York: Basic Books, 1971.

GOFFMAN, Erving. *Manicômios, prisões e conventos*. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GRILLO, Carolina Christoph. *Coisas da vida no crime: Tráfico e roubo em favelas cariocas*. Tese (Doutorado em Antropologia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

GRILLO, Carolina Christoph. "Fronteiras tácitas: Confronto e acordo em favelas do Rio de Janeiro". *Confins: Revista Franco-Brasileira de Geografia* (on-line), n. 28, 2016. Disponível em: <https://confins.revues.org/11246>

HIRATA, Daniel. *Sobreviver na adversidade: Mercados e formas de vida*. São Carlos: EdUFSCar, 2018.

HIRATA, Daniel; GRILLO, Carolina. *Roubos, proteção patrimonial e letalidade no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2019.

HIRATA, Daniel; GRILLO, Carolina. "Crime, guerra e paz: Disenso político-cognitivo em tempos de extermínio". *Novos Estudos*, vol. 38, n. 3, pp. 553-571, 2019.

KATZ, Jack. *Seductions of Crime: Moral and Sensual Attractions in Doing Evil*. Nova York: Basic Books, 1988.

LYRA, Diogo. *República dos meninos: Juventude, tráfico e virtude*. Rio de Janeiro: Mauad, 2013.

MACHADO DA SILVA, Luiz Antônio. "Sociabilidade violenta: Por uma interpretação da criminalidade contemporânea no Brasil urbano". *Sociedade e Estado*, vol. 19, n. 1, pp. 53-84, 2004.

MACHADO DA SILVA, Luiz Antônio. "Polícia e violência urbana em uma cidade brasileira". *Etnográfica*, vol. 15, n. 1, pp. 67-82, 2011.

MALLART, Fábio. *Cadeias dominadas: A Fundação Casa, suas dinâmicas e as trajetórias de jovens internos*. São Paulo: Terceiro Nome, 2014.

MARQUES, Adalton. *Crime e proceder: Um experimento*. São Paulo: Alameda, 2014.

MARTINS, Luana. *Entre a pista e a cadeia: Uma etnografia sobre a experiência da internação provisória em uma unidade socioeducativa no Rio de Janeiro*. Dissertação (Mestrado em Sociologia e Direito) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017.

MISSE, Michel. "Crime, sujeito e sujeição criminal: Aspectos de uma contribuição analítica sobre a categoria 'bandido'". *Lua Nova*, n. 79, pp. 15-38, 2010.

MISSE, Michel. *Malandros, marginais e vagabundos e a acumulação social da violência no Rio de Janeiro*. Tese (Doutorado em Sociologia) – Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1999.

MUSUMECI, Leonarda; CONCEIÇÃO, Greice da. *Geografia dos roubos de veículos na cidade do Rio de Janeiro: Análise das ocorrências registradas pela Polícia Civil e das denúncias feitas ao Disque-Denúncia no período 2002-2005*. Relatório final de pesquisa. Rio de Janeiro: IE/UFRJ, agosto de 2007.

NERI, Natasha Elbas. *"Tirando a cadeia dimenor": A experiência da internação e as narrativas de jovens em conflito com a lei no Rio de Janeiro*. Dissertação (Mestrado em Sociologia e Antropologia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

NOTAS

[1] Segundo os dados da Pesquisa de Condições de Vida e Vitimização – 2007 (DUARTE, 2008), 11,9% da população do Rio de Janeiro foi vítima de roubo ou tentativa de roubo durante os cinco anos que antecederam a pesquisa e somente 34,8% notificaram o caso à polícia.

- [2] Ver (on-line) em: <http://www.isp.rj.gov.br/Conteudo.asp?ident=70> (acesso em 03/02/2020).
- [3] Todos os nomes dos entrevistados neste artigo são fictícios.
- [4] Modo como se referem a cobrar explicações, chamar a atenção e/ou punir, dependendo do desfecho dos *desenrollos*. Ver Grillo (2013).
- [5] Uma violação das prescrições de conduta compartilhadas.
- [6] A categoria nativa “consideração” refere-se ao prestígio, o respeito e a estima de que goza uma determinada pessoa.
- [7] Aqui, optamos por concentrar a descrição de um trajeto específico de uma linha de ônibus, porque ela foi bastante mencionada pelos adolescentes. Além disso, por circular entre a Zona Norte e a Zona Sul, passando por algumas favelas conhecidas na cidade, ela é bastante representativa das questões que tratamos aqui.
- [8] Caio: "Vou com meu dinheiro, com meu documento, pra mim poder curtir a praia, sem precisar pedir nada a ninguém, sem roubar ninguém. Então, tipo, vou com meu dinheiro da passagem, volto com meu dinheiro da passagem."
- [9] Alexandre: "Quando o 474 vinha, os *cana* já vai seguindo o ônibus de moto. Aí os *cana* ia seguindo o ônibus até a Cidade Nova e voltava. Toda hora eu era revistado, mas aí eu ia de *identidade*. Quem não tinha *identidade*, ficava. Ficava lá de *dura*. Aí os cara puxa assim no celular, e pergunta se tem ficha."

INFORMAÇÃO ADICIONAL

Colaboradores: CCG trabalhou na pesquisa bibliográfica e empírica, na análise de dados e na concepção e redação final do artigo. LAM trabalhou na pesquisa bibliográfica e empírica, na análise de dados e na concepção e redação final do artigo.