

Carros globais, desigualdades transnacionais

Sobre a economia (in)formal de veículos

Bianca Freire-Medeiros*

<https://orcid.org/0000-0003-3121-7897>

Luana Motta**

<https://orcid.org/0000-0002-9758-7471>

Deborah Fromm***

<https://orcid.org/0000-0002-1152-8877>

Este dossiê apresenta os primeiros resultados do projeto temático *Carros globais: uma pesquisa urbana transnacional sobre a economia informal de veículos (Europa, África e América do Sul)*¹, em que se desdobram algumas questões teórico-analíticas e se amplia o escopo empírico da pesquisa que teve como resultado editorial o livro *Stolen Cars: A journey through São Paulo's urban conflict* (Feltran, 2022)². Coordenada por Gabriel Feltran e levada a cabo ao longo de cinco anos, tal pesquisa descortinou as engrenagens da reprodução da violência e das desigualdades urbanas na cadeia de valor do roubo de veículos no Brasil. A partir de 2021, graças ao financiamento conjunto da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) e da Agence Nationale de la Recherche (ANR), a equipe se internacionalizou e o repertório de temas, conceitos e metodologias assumiu escopo global. Assim é que voltamos

* Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

** Universidade Federal de São Carlos, São Paulo, Brasil.

*** Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, Brasil.

1. Projeto Temático Fapesp, processo número: 20/07160-7. As organizadoras deste dossiê, assim como as autoras e autores envolvidos, agradecem às agências financiadoras (Fapesp e ANR), a Alexandre Massella, editor da *Tempo Social*, a organização cuidadosa da publicação, e às/aos pareceristas anônimos cujos comentários, críticas e sugestões nos ajudaram a afinar os argumentos aqui compartilhados.
2. O livro convida o/a leitor/a a seguir as jornadas de cinco carros, desde o momento em que o roubo ou furto acontece, até o momento de seu descarte. Entra em cena uma série de atores que agem ora em aliança, ora em conflito, em torno da acumulação de riqueza gerada na economia (i)legal de veículos: ladrões, policiais, leiloeiros, desmanches, grandes companhias seguradoras, empresas de segurança privada, entre outros.

nossa atenção interrogativa a um fenômeno ainda pouco estudado, que oferece concretude empírica ao que se convencionou chamar de globalização: as dimensões informal, criminosa e ilegal do sistema de automobilidade.

O carro, como elemento sociotécnico definidor do século XX, movimenta mercados transnacionais, cadeias produtivas legais e ilegais, infraestruturas públicas e privadas, além de sistemas logísticos de alta complexidade (Dennis e Urry, 2009; Feltran, 2020; Fromm, 2022 e 2023; ver também dossiê “Automobilities”, organizado por Featherstone, 2004). Os impactos do sistema de automobilidade reverberam em práticas e espaços de consumo (os shopping centers com estacionamentos a perder de vista), formas de habitar (do subúrbio estadunidense aos condomínios fechados das elites brasileiras, passando pelo próprio veículo motorizado transmutado em moradia) e, até recentemente, de conceber o que poderíamos chamar de “a boa vida móvel”.

Em torno do carro gravita um vasto repertório de imagens, regulamentos, moralidades e investimentos estéticos sem o qual seria impossível compreender tanto a perenidade quanto a ubiquidade planetária do sistema de automobilidade (Urry, 2004). Como materialização de uma lógica de mobilidade hierárquica, que fomenta a individualidade, a competição, a agressividade e a dominação pela velocidade do movimento (Virilio, 1996), o carro criou uma relação ambígua entre liberdade e sujeição: ao mesmo tempo que fornece a flexibilidade necessária à expansão territorial da cidade, impõe modelos de ocupação do espaço em que outras formas de se locomover são inibidas, subordinadas ou hostilizadas (Sheller e Urry, 2000; Giucci, 2004; Rolnik e Klintowitz, 2011; Moraglio, 2018), provocando um número absurdo de mortes e ferimentos a cada ano e por toda parte (Culver, 2018).

Em termos teórico-analíticos, duas dimensões se destacam neste dossiê: as conexões entre “mercados marginais” e “mercados centrais” (ou estabelecidos); e o papel do crime como propulsor de mercados formais em escala global. Em diálogo com os já consagrados campos dos estudos urbanos e do crime, mas também incorporando contribuições da chamada virada das mobilidades (ver Sheller e Urry, 2006 e 2016; Freire-Medeiros, Telles e Allis, 2018), perseguimos a hipótese de que as práticas econômicas tidas por marginais, e administradas principalmente por operadores das classes mais baixas (formal e informal), compõem uma parte fundamental, porém pouco examinada, do sistema de automobilidade (Feltran e Fromm, 2020; Feltran, 2022; Fromm e Motta, 2022; Fromm, 2022 e 2023).

Partimos da premissa de que as desigualdades sociais, os conflitos e violências assumem configurações muito específicas, porém sempre relacionais e assimétricas, nos vários territórios que se encontram conectados pelos “carros globais”. Isso porque, por um lado, os mercados ligados a automóveis têm que lidar, onde quer que seja, com a realidade ou antecipação de dinâmicas ilegais – fraudes, golpes, roubos

e furtos –, o que posiciona o par risco/confiança como elemento constitutivo desses mercados (ver Onto, 2017; Fromm, 2022; e Motta *et al.* neste dossiê). Por outro, os mercados ilegais de autopeças e revenda veicular incidem sobre importantes cadeias ilegais de valor, ao mesmo tempo que são produzidos por elas: tráfico de drogas, contrabando de mercadorias e lavagem de dinheiro (Feltran, 2022). A opção por uma abordagem multissituada e multimétodos, com prevalência de etnografias móveis e relacionais, feitas a muitas mãos, tem nos permitido costurar essas duas pontas, como veremos adiante.

O crescente campo de estudos das mobilidades socioespaciais, embora revelando a interação de infraestruturas, discursos e práticas que constituem o movimento de várias entidades sociotécnicas, por vezes assume como universalmente aplicável um marco conceitual ligado sobretudo às experiências do rico Norte (Freire-Medeiros e Name, 2017). Nos estudos urbanos, a informalidade e as economias criminosas, não raro, são tomadas como exclusivas do “submundo” das “megacidades do Sul global” (Roy, 2011). Predomina, especialmente nas pesquisas sobre as cidades europeias, o entendimento de que a informalidade e a ilegalidade são práticas residuais ou específicas de certos grupos de migrantes ou imigrantes (Jacquot e Morelle, 2018). A contrapelo, abordamos as economias informal, ilegal e criminosa como elementos constitutivos dos sistemas econômicos e das mobilidades transnacionais, assim como das paisagens urbanas nos dois hemisférios.

O que a atenção heurística, que coloca no centro o crime – ou sua iminência –, nos permite dizer sobre as constituições mútuas entre o legal e o ilegal, o formal e o informal, o local e o global que perfazem o sistema de automobilidade? De que modo o mercado de veículos roubados e furtados impacta as cadeias globais de valor da indústria automobilística? Nos diferentes contextos nacionais, como operam a regulação ou sanção estatal e que outros arranjos institucionais arbitram sobre a (i) mobilidade dos diferentes atores e objetos, informações e resíduos que perfazem a economia (in)formal de veículos?

As vias que essas perguntas nos levam a percorrer são povoadas por operadores com diferentes perfis, ancorados em contextos urbanos diversos. No projeto de pesquisa mais amplo de que deriva este dossiê, interagimos com mecânicos de rua e comerciantes de autopeças; donos de grandes concessionárias, em Paris (França), Bruxelas (Bélgica), Acra (Gana) e Dubai (Emirados Árabes); funcionários de empresas importadoras e exportadoras que atuam em importantes regiões portuárias da Europa (Roterdã e Hamburgo), da América Latina (Santos) e da África Ocidental (Tema e Cotonou); ladrões de automóveis que vivem nas periferias de São Paulo; médios e grandes executivos ligados à indústria automobilística e aos leilões de carros no Brasil; executivos e reguladores do setor de seguros em Gana e no Brasil;

policiais e empreendedores legais-ilegais que atuam na fronteira Brasil-Bolívia. Também fazem parte do nosso cotidiano de pesquisa o mergulho nas plataformas *on-line* de venda de peças automotivas e leilões virtuais de carros do Brasil e dos Estados Unidos. Composta por estudantes de graduação, mestrado e doutorado, pós-doutorandos e professores dos campos da sociologia, antropologia e geografia, nossa equipe³, parcialmente representada neste dossiê, tem realizado trabalho de campo nessas diferentes partes do mundo *off-line* e *on-line*.

Desse vasto mapa de questões multidimensionais, os cinco artigos aqui reunidos iluminam certos relevos do fenômeno da (re)produção das desigualdades na economia (in)formal de veículos no Brasil, França e Gana. Começamos pelo artigo assinado por Gabriel Feltran, Rafael Rocha, Janaina Maldonado, Gregório Zambon e Fernanda de Gobbi, que indaga, a partir do Estado de São Paulo, sobre as possíveis relações entre as variações nas taxas de roubos de veículos e a regulação da violência e dos mercados ilegais de 2003 a 2021. A regulamentação do mercado de desmanches em São Paulo, as transformações recentes no universo das facções (com destaque para o Primeiro Comando da Capital) e os novos arranjos econômicos associados à indústria automobilística assumem, cada qual, o protagonismo em três hipóteses explicativas para essa oscilação.

Luana Motta, Luiz Gustavo Simão, Deborah Fromm e Juliana Alcantara abordam as disputas entre frações de elites econômicas em torno dos mercados populares de veículos no Brasil. Ao contrário do que se poderia imaginar, o mercado de veículos de segunda mão, comercializados em leilões e revendas, assim como os serviços de proteção patrimonial a ele associados não interessam apenas aos “pobres” e “marginalizados”. Os/as autores/as demonstram como grandes corporações multinacionais e parcelas das elites financeiras globais – representadas por grandes leiloeiras e seguradoras – concorrem, com elites locais tradicionais e emergentes, pela centralização dos recursos e acumulação proveniente de tais atividades. Nessas disputas, o crime, seja enquanto fato ou possibilidade, aparece como propulsor de mercados (i)legais, mas também de discursos em torno da regulação econômica de mercados informais,

3. Prof. Dr. Sebastien Jacquot (Universidade Paris 1 Panthéon-Sorbonne), Prof. Dr. Gabriel Feltran (CNRS/Sciences Po), Profa. Dra. Bianca Freire-Medeiros (USP), Profa. Dra. Luana Motta (UFSCar), Profa. Dra. Marie Morelle (Universidade Lumière Lyon 2), Profa. Dra. Vera da Silva Telles (USP), Prof. Dr. Daniel Hirata (UFF), Prof. Dr. Séverin Yao Kouamé (Universidade de Bouaké, Côte d’Ivoire) e Prof. Dr. Denis Giordano (EM Business School Lyon). Dr. Corentin Cohen (Oxford), Dra. Deborah Fromm (Unicamp/Cebrap), Dr. John Oti Amoah (Universidade de Cape Coast), Dra. Gayatri Rathore (Sciences Po), Dra. Carolina Grillo (UFF), Dr. Regis Minvielle (USP). Doutorandos: André Pimentel (Unicamp), Apoená Dias Mano (USP), Gregório Zambon (Unicamp), Isabela Pinho (UFSCar) e Janaina Maldonado (Universidade de Hamburgo). Mestrandos e graduandos: Anna Clara Soares (USP), Fernanda de Gobbi (UFSCar), Juliana Alcantara (USP) e Luiz Gustavo Simão (UFSCar).

da construção de um ambiente *confiável e seguro* para as transações econômicas e das balizas do que é uma *concorrência justa*.

Regulação econômica e alianças políticas também estão no centro do artigo de Corentin Cohen sobre o papel e a posição de Gana na cadeia de valor global dos automóveis usados. Gana, assim como outros países da África Ocidental, é um grande consumidor do “lixo” ou, mais precisamente, dos carros considerados velhos o suficiente para serem proibidos de circular em países da Europa e da América do Norte. Atento à geopolítica da cadeia global de automóveis e, simultaneamente, ao cotidiano das negociações econômicas de comerciantes de autopeças usadas no mercado de Abossey Okai, localizado em Acra, Cohen discute como o valor de um carro é moldado tanto por práticas e categorias locais quanto por redes transnacionais de comércio, assim como por estruturas desiguais de condições de trabalho e de informalidade.

Sébastien Jacquot e Marie Morelle, por sua vez, nos ensinam que “carros velhos” não servem de recurso e fonte de acumulação apenas nos países do chamado Sul Global. A partir do caso francês, os autores discutem como o regime de automobidade, em um contexto de transição ecológica, cada vez mais transforma seus restos e resíduos em lucrativas mercadorias. Inscrevendo ferros-velhos e desmanches nas economias globalizadas e no centro das disputas regulatórias da União Europeia sobre mudança climática, sustentabilidade e transporte, os autores chamam a atenção para os automóveis em fim de vida útil (e suas peças) como elementos a partir dos quais vai sendo afinado o léxico da dita economia verde. A defesa da incorporação gradual dos carros elétricos (ou de tecnologia híbrida) é exemplar: sem que seja preciso romper de forma definitiva com as engrenagens mais perversas do sistema de automobidade, vende-se a promessa de um mundo pós-carbono ecologicamente correto⁴.

Para fechar o conjunto de cinco artigos, André Pimentel, Isabela Pinho, Apoena Mano e Anna Clara Soares desvelam, de maneira criativa, as transformações mais recentes na cadeia automotiva global e suas consequências para o setor automobilístico brasileiro. Levando a sério a agência do “mundo microscópico” e as mobilidades características do que Caroline Knowles (2017) chama de “as vias secundárias da globalização”, os autores e autoras chamam a atenção para as fricções que são inevitáveis aos fluxos globais. Enquanto o minúsculo Sars-CoV-2 causava disrupções no regime de mobilidade mundo afora, os semicondutores – *microchips* essenciais

4. No dia 14 de fevereiro, enquanto redigimos este texto, nos vem a notícia de que o Parlamento Europeu aprovou uma proposta que proibirá, a partir de 2035, a venda de novos carros e vans movidos à combustão interna.

a diversas mercadorias eletrônicas, de carros a celulares – protagonizavam, por sua escassez, uma crise nas cadeias produtivas, com repercussões nos arranjos geopolíticos entre Estados Unidos e China que ainda estão por conhecer. A partir de uma análise relacional, conectam-se, assim, as pequenas coisas a grandes processos transnacionais, a gigante infraestrutura portuária de Santos a um pequeno desmanche paulistano.

Essa diversidade de temas e abordagens demonstra a complexidade adquirida pelo mercado global de carros e de autopeças (novos e usados) quando examinado, por um lado, do ponto de vista das categorias “crime” e “confiança”; e, por outro, como fenômeno cujas articulações entre mobilidades físicas, imaginativas e comunicacionais revelam, de maneira exemplar, a relação complexa, instável e situacional entre o “centro” e a “periferia” do capitalismo globalizado. Evidencia-se, igualmente, a rentabilidade de empreendimentos coletivos e internacionais de pesquisa – foi exatamente esse caráter coletivo que nos permitiu, mesmo diante de tanta diversidade entre os artigos, colocar as discussões em conjunto e decantar questões comuns que os atravessam.

O caráter coletivo da pesquisa que resultou no livro *Stolen cars: A journey through São Paulo's urban conflict*, organizado por Gabriel Feltran, é ressaltado na resenha elaborada por Ludmila Ribeiro. Intitulado “Dissecando um ‘novo’ mercado ilegal?”, o texto reconhece a originalidade do livro, que se volta para um fenômeno ainda pouco presente nas pesquisas acadêmicas das ciências sociais, apesar de extremamente midiaticizado e entranhado no cotidiano de grandes cidades brasileiras. A autora ressalta a metodologia escolhida pela equipe, centrada em desvelar as *jornadas* (Knowles, 2017) de cinco carros roubados ou furtados na capital paulista. No que Ribeiro chama de “uma narrativa cativante”, são conectados atores normalmente pensados como oriundos de mundos sociais muito diferentes e apartados, tal como jovens negros e pobres operadores do “mundo do crime” e ricos homens brancos empreendedores dos mercados de desmanche, de leilões ou da segurança privada. A socióloga chama atenção para as possibilidades inscritas nessa perspectiva analítica e metodológica, inclusive a de uma longa agenda de pesquisa transnacional, como a que temos buscado desenvolver em nosso atual projeto, cujos primeiros resultados compartilhamos aqui.

Essa avaliação positiva dos empreendimentos coletivos de trabalho também é reforçada na entrevista que nos foi gentilmente concedida por Finn Stepputat, professor do Instituto Dinamarquês de Estudos Internacionais (DIIS). Conduzida por Isabela Pinho, Janaína Maldonado e Apoena Mano, a instigante conversa nos leva a conhecer a trajetória acadêmica de Stepputat, assim como a sua original abordagem sobre temas centrais ao debate sociológico contemporâneo e que reverberam nos artigos que compõem este dossiê, a saber: as relações entre políticas e mercados,

cadeias logísticas e infraestrutura; políticas de circulação e formação dos Estados; reprodução da desigualdade e da violência. Trata-se de uma entrevista que descortina, de maneira franca e inspiradora, o que poderíamos chamar de “a cozinha da pesquisa”. Passando tanto por discussões teóricas de fôlego quanto por situações empíricas vivenciadas em campo, a conversa oferece a possibilidade de aprendermos e nos emocionarmos com os percalços do ofício etnográfico e com o sofisticado quadro analítico de Stepputat.

Parece-nos pertinente encerrar este convite à leitura com algumas notas metodológicas. Como se pode depreender do conjunto de artigos, mais do que investir em esquemas comparativos entre territórios, atores ou situações autocontidos, nossa abordagem relacional e multiescalar volta-se para sua coprodução e os conflitos dela derivados. Dito de outro modo: se o que nos interessa são as conexões empíricas entre elementos diversos (humanos e não humanos) inscritos na economia (in)formal de veículos, não cabe assumir de antemão uma oposição essencialista Norte *versus* Sul (ver especialmente Cohen neste dossiê). Mas como operacionalizar, quando tratamos da mobilidade transnacional de autopeças e carros (novos e usados), essa reflexão simultânea sobre distintos lugares ou nós, escalas e temas, que exige a contínua montagem de uma espécie de quebra-cabeça feito de pecinhas espalhadas pelo planeta?

Os fluxos do que aqui chamamos de carros globais não podem ser tomados como autoevidentes, pois são justamente as mobilidades, as infraestruturas que as sustentam e os regimes normativos aí implicados que precisam ser explicados e descritos em cada caso empírico. Como bem adverte Marcus (1995), pesquisas multissituadas não são feitas de arranjos lineares ou sucessivos de múltiplos “casos”, tomados como “campos” circunscritos e autocontidos. Ao contrário: enfatiza-se menos a pluralidade de territórios, objetos ou atores do que as conexões processuais entre eles. Descartando dicotomias tais como local *versus* global, a etnografia multissituada e multiescalar busca “seguir empiricamente o fio do processo cultural” (*Idem*, p. 97). Defende-se, por consequência, o rompimento do elo de necessidade entre o “estar lá” e a experiência etnográfica (ver também Appadurai, 1986; Knowles, 2017).

Há uma afinidade evidente entre o que sugere o protocolo da pesquisa multissituada e o que a virada das mobilidades traz sob o guarda-chuva dos chamados métodos móveis (Buscher, Urry e Witchger, 2010; Fincham, McGuinness e Murray, 2010; Buscher e Veloso, 2018)⁵. Em ambos os casos, ainda que por caminhos teóricos

5. As quase duas décadas de “virada das mobilidades” na teoria social foram especialmente prolíficas na análise e proposição de arcabouços metodológicos. Mas é fato que, muito antes da institucionalização da virada das mobilidades, vários dos procedimentos e sensibilidades mencionados aqui já se faziam presentes nas ciências sociais, ainda que de forma não hegemônica, assim como há inúmeras pesquisadoras que, sem reivindicar filiação ao giro móvel, contribuem para uma ciência não sedentária (Freire-Medeiros, 2022).

distintos, recorre-se a um conjunto de abordagens e técnicas cujo propósito comum é acompanhar, documentar, compreender e explicar as mobilidades físicas, imaginativas e virtuais que moldam e são moldadas por padrões de sociabilidade e interações sociotécnicas, dinâmicas de poder, gerando e sendo impactadas por desigualdades socioespaciais (Freire-Medeiros, 2022; Segura e Jirón, 2023).

Ressaltamos que os esforços de nossa equipe têm buscado superar os limites impostos pelas hegemônicas visões que categorizam o “mundo do crime” como “submundo”, “desordem”, ou como um conjunto de condutas individuais imorais, de modo a perder de vista seus ordenamentos. Ao contrário, ressaltamos os regimes normativos (Feltran e Fromm, 2020; Feltran, 2022) operantes e em disputa na economia (in)formal de veículos e seus processos de reprodução das desigualdades e da violência. A atenção investigativa é desafiada, assim, a colocar em relação unidades espacialmente dispersas e/ou em movimento por diferentes escalas de tempo. Como exemplificam os artigos presentes neste dossiê, essa perspectiva pode ser construída por diferentes técnicas de rastreamento (*tracking*) de pessoas e coisas, informações e *policies*, assim como pela composição de *trajetórias típicas* (ver também Feltran, 2022). Como exemplificam os artigos de Motta *et al.*, Jacquot e Morelle, Pimentel *et al.* neste dossiê, assume o mesmo valor heurístico o acompanhamento sistemático tanto das interações em copresença quanto daquelas que são telemediadas.

D’Andrea, Ciolfi e Gray (2011) destacam que, apesar da predominância das abordagens microssociológicas e fenomenológicas nas pesquisas alinhadas com o giro móvel, tem se expandido o acionamento de métodos mistos. Acerta Manderscheid (2016) quando propõe que etnografias móveis dialoguem com os métodos quantitativos, valendo-se do “poder de convencimento dos números”, especialmente bem-vindos quando pretendemos informar as políticas públicas. Essa disposição para ultrapassar a suposta divisão quantitativa-qualitativa atravessa o nosso projeto de pesquisa e é particularmente exemplar no caso do artigo de Feltran *et al.* neste dossiê.

Métodos não são móveis apenas porque servem para coletar dados sobre o movimento, mas principalmente por capturar as pausas e turbulências por que passam os entes moventes em situações específicas. Ao colocar acento nas conectividades e nas conexões, as autoras e autores aqui reunidos refutam o “congelar para analisar”, tão comum às pesquisas interessadas em inspecionar, registrar e definir atributos capazes de isolar analiticamente os fenômenos sociais. É da observação multissituada e multiescalar dos fixos, fluxos e fricções que perfazem o mercado de veículos motorizados e de autopeças, em diferentes partes do globo, que emergem os *carros globais* em sua qualidade sistêmica, complexa e conflitiva.

Referências Bibliográficas

- APPADURAI, A. (org.). (1986), *The social life of things. Commodities in cultural perspective*. Cambridge, CUP.
- CULVER, Gregg. (2018), “Death and the car: On (Auto)mobility, violence, and injustice”. *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 17 (1): 144-170.
- DENNIS, Kingsley & URRY, John. (2009), *After the car*. Cambridge, Polity Press.
- FEATHERSTONE, Michael. (2004), “Automobilities”. *Theory, Culture & Society*, 21 (4-5): 1-24.
- FELTRAN, Gabriel de Santis. (ed.). (2022), *Stolen cars: A journey through São Paulo’s urban conflict*. Nova Jersey, John Wiley & Sons.
- FELTRAN, Gabriel & FROMM, Deborah. (2020), “Ladrões e caçadores: sobre um carro roubado em São Paulo”. *Antropolítica: Revista Contemporânea de Antropologia*, 50: 139-161. DOI: <https://doi.org/10.22409/antropolitica2020.i50.a43304>.
- FREIRE-MEDEIROS, Bianca. (2022), *“A aventura de uns é a miséria de outros”: mobilidades socioespaciais e pobreza turística*. São Paulo, tese de livre-docência em Sociologia das Mobilidades. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.
- FREIRE-MEDEIROS, Bianca & NAME, Leo. (2017), “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*, 42: 1-16.
- FREIRE-MEDEIROS, Bianca; TELLES, Vera da Silva & ALLIS, Thiago. (2018). “Por uma teoria social ‘on the move’”. *Tempo Social*, 30 (2): 1-16. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142654>.
- FREIRE-MEDEIROS, Bianca & LAGES, Maurício Piatti. (2020), “A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções”. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 123: 121-142, dezembro.
- FROMM, Deborah. (2022), *A indústria da proteção: sobre as interfaces entre seguros, segurança e seguridade*. Campinas, tese de doutorado em Antropologia Social, Universidade Estadual de Campinas.
- FROMM, Deborah. (2023), “Insurance technopolitics: Car theft, recovery, and tracking systems in São Paulo”. *Security Dialogue*, 54 (1). DOI: <https://doi.org/10.1177/09670106221141355>.
- FROMM, Deborah & MOTTA, Luana. (2022), “Not outlaw, legislators”. In: FELTRAN, Gabriel de Santis (ed.). *Stolen cars: A journey through São Paulo’s urban conflict*. Nova Jersey, John Wiley & Sons.
- GIUCCI, Guillermo. (2004), *A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira.
- JACQUOT, Sébastien & MORELLE, Marie. (2018), “Comment penser l’informalité dans les villes ‘du Nord’, à partir des théories urbaines ‘du Sud’?”. *Métropoles*, 22.
- KNOWLES, Caroline. (2017), *Nas trilhas de um chinelo: uma jornada pelas vias secundárias da globalização*. São Paulo, Annablume Editora.

- MARCUS, George. (1995), "Ethnography in/of the world system: the emergence of multi-sited ethnography". *Annual Review of Anthropology*, 24: 95-117.
- MORAGLIO, Massimo. (2018), "Peripheral mobilities. Looking at dormant, delegitimized and forgotten transport regimes". *Tempo Social*, 30 (2): 73-85. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142229>.
- ONTO, Gustavo. (2017), "Dispositivos da concorrência: como e em que medida a política antitruste faz mercados". *Revista Tomo*, 30: 45-67.
- ROLNIK, Raquel & KLINTOWITZ, Danielle. (2011). "(I)Mobilidade na cidade de São Paulo". *Estudos Avançados*, 25 (71): 89-108. <https://doi.org/10.1590/S0103-40142011000100007>.
- ROY, Ananya. (2011), "Slumdog cities: rethinking subaltern urbanism". *International Journal of Urban and Regional Research*, 2 (35): 223-238.
- SEGURA, R. & JIRÓN, P. "Métodos móviles". In: ZUNINO SINGH, D.; JIRÓN, P. & GIUCCI, G. *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Teseo, 2023, pp. 167-183.
- SHELLER, Mimi & URRY, John. (2000), "The city and the car". *International Journal of Urban and Regional Research*, 24: 737-757.
- SHELLER, Mimi & URRY, John. (2006). "The new mobilities paradigm". *Environment & Planning A*, 38 (2).
- SHELLER, Mimi & URRY, John. (2016). "Mobilizing the new mobilities paradigm". *Applies Mobilities*, 1 (1).
- URRY, John (2004). "The 'system' of automobility". *Theory, Culture & Society*, 21: 25-39. [10.1177/0263276404046059](https://doi.org/10.1177/0263276404046059).
- VIRILIO, Paul. (1996), *Velocidade e política*. São Paulo, Estação Liberdade.

Texto recebido em 06/03/2023 e aprovado em 09/03/2023.

DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2023.208976

BIANCA FREIRE-MEDEIROS é professora livre-docente do Departamento de Sociologia da Universidade de São Paulo e dos Programas de Pós-Graduação em Sociologia (FFLCH/USP) e Turismo (EACH/USP). Pesquisadora Associada ao Centro de Estudos da Metrópole, onde coordena o *UrbanData – Brasil/CEM: banco de dados bibliográficos sobre o Brasil urbano*. Lidera o grupo de pesquisa *Mobilidades: teorias, temas e métodos* (MTTM), vinculado ao CNPq e ao CEMORE (Center for Mobilities Research, Lancaster University). Foi Tinker Visiting Professor na Universidade do Texas em Austin (2016) e ocupou as Cátedras Florestan Fernandes no Colégio de México (2014) e Ruth Cardoso em Georgetown University (Fulbright/Fapesp, 2021). Está vinculada ao Núcleo de Etnografias Urbanas do Cebrap, onde participa, como uma das pesquisadoras principais, do Projeto Temático Fapesp-ANR *Carros globais: uma pesquisa urbana*

transnacional sobre economia informal de veículos (Europa, África e América do Sul). Faz parte da diretoria da Sociedade Brasileira de Sociologia (2021-2023) e é Pesquisadora 1D do CNPq. E-mail: bfreiremedeiros@usp.br.

LUANA MOTTA é professora adjunta do Departamento de Sociologia e do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal de São Carlos. Lidera o grupo de pesquisa *Núcleo de Pesquisas Urbanas – NaMargem/UFScar*, vinculado ao CNPq. Realizou pós-doutorado na Universidade de Chicago junto ao Center for Latin American Studies. É pesquisadora associada dos projetos de pesquisa *Impactos da pandemia Covid-19 no cotidiano de adolescentes brasileiros em situação de vulnerabilidade social* (CNPq); *Carros globais: uma pesquisa urbana transnacional sobre a economia informal de veículos (Europa, África e América do Sul)* (Fapesp/ANR); *Writing on violence: Statistics, ethnography, and research accessibility* (British Academy). E-mail: luanadiasmotta@ufscar.br.

DEBORAH FROMM é doutora em Antropologia Social pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) com estágio de pesquisa no exterior na Goldsmiths College, Universidade de Londres (2019). Mestre em Antropologia Social pela Unicamp com estágio de pesquisa no exterior no Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (Ciesas-DF/México, 2016). Formada, em 2013, no curso de Bacharelado em Ciências Sociais pela Universidade Federal de São Carlos (UFScar). É pesquisadora do Núcleo de Etnografias Urbanas (NEU/Cebrap) e faz parte da equipe brasileira do Projeto Temático Fapesp-ANR *Carros globais: uma pesquisa urbana transnacional sobre economia informal de veículos (Europa, África e América do Sul)*. E-mail: deborahfromm@gmail.com.

