

## MOBILIDADE CRIMINAL: O QUE SABEMOS?

Fillipi Lúcio Nascimento

Universidade Federal de Pernambuco, Recife, PE, Brasil  
[fillipi.nascimento@ufpe.br](mailto:fillipi.nascimento@ufpe.br)

### RESUMO

Um dos objetos de estudo mais profícuos do campo da “geografia do crime” é o fenômeno da mobilidade criminal. Este objeto remonta a uma longa linhagem de estudos que correlacionam a disposição de contextos de oportunidade à manifestação de padrões espaciais da criminalidade. O eixo condutor deste extenso programa de pesquisa é a premissa de que a forma como o espaço é concebido, estruturado e ocupado propicia a ocorrência de determinadas práticas criminosas. O objetivo deste artigo é estabelecer as referências para um melhor entendimento do fenômeno da mobilidade criminal. Trata-se de uma extensa revisão de literatura, que busca sintetizar o estado da arte da área, ou seja, mapear como a literatura clássica e a mais recente, em nível global e local, tratam o tema. O que se pretende é oferecer uma ampla compreensão do processo de reconhecimento do fenômeno, de consolidação dos marcos conceituais e dos avanços teóricos e práticos, sobretudo no que diz respeito às implicações na condução de operações policiais com foco geográfico.

**Palavras-chave:** Mobilidade Criminal. Deslocamento do Crime. Geografia do Crime.

### CRIMINAL MOBILITY: WHAT WE KNOW?

#### ABSTRACT

One of the most fruitful objects of study in the field of “geography of crime” is the phenomenon of criminal mobility. This object goes back to a long line of studies that correlate the provision of contexts of opportunity with the manifestation of spatial patterns of criminality. The guiding principle of this extensive research program is the premise that the way space is conceived, structured and occupied allows certain criminal practices to occur. The purpose of this article is to establish references for a better understanding of the phenomenon of criminal mobility. It is an extensive literature review, which seeks to synthesize the state of the art in the area, that is, to map how classical and most recent literature, globally and locally, deal with the theme. The aim is to offer a broad understanding of the process of recognizing the phenomenon, consolidating conceptual frameworks and theoretical and practical advances, especially with regard to the implications for conducting police operations with a geographical focus.

**Keywords:** Criminal Mobility. Crime Displacement. Geography of Crime.

### INTRODUÇÃO

Um dos objetos de estudo mais profícuos do campo da “geografia do crime” é o fenômeno da mobilidade criminal. Este objeto remonta a uma longa linhagem de estudos que correlacionam a disposição de contextos de oportunidade à manifestação de padrões espaciais da criminalidade. O eixo condutor deste extenso programa de pesquisa é a premissa de que a forma como o espaço é concebido, estruturado e ocupado propicia a ocorrência de determinadas práticas criminosas (WEISBURD e ECK, 2017).

Johnson, Guerette e Bowers (2014) definem a mobilidade criminal como o deslocamento de crimes e criminosos sobre o espaço geográfico. Muito embora esta seja uma definição econômica, ela condiz objetivamente com os distintos níveis de análise sobre os quais o conceito é operacionalizado. São dois níveis, fundamentalmente: um macro, agregado, que verifica a mobilidade a partir da redefinição dos pontos quentes (ou *hot spots*), que são aquelas regiões que, em um recorte espaço-temporal específico, registram uma alta incidência de crimes; e um micro, desagregado, referente aos sentidos e à extensão das jornadas para o crime (ou *journey to crime*), isto é, os trajetos percorridos pelos

criminosos de suas residências aos locais do crime (WEISBURD, 2018a, 2018b; WEISBURD e ECK, 2017; BEAUREGARD e MARTINEAU, 2016; NEE, 2015; JOHNSON; GUERETTE; BOWERS, 2014; BEAUREGARD e BUSINA, 2013).

Esse modelo está pautado em um conjunto de teorias reconhecidas como “teorias da oportunidade para o crime”, a saber, a teoria das atividades rotineiras (COHEN e FELSON, 1979), a teoria da escolha racional (CORNISH e CLARKE, 1986) e a teoria dos padrões criminosos (BRANTINGHAM e BRANTINGHAM, 1984). Muito embora essas teorias disponham de instrumentais distintos para a análise dos processos de tomada de decisão e de ação do criminoso, conserva-se em cada uma delas o reconhecimento de que as estruturas de oportunidade servem como elemento precipitador dos eventos delitivos e que, portanto, a dinâmica da criminalidade estaria fortemente relacionada à disposição dessas estruturas sobre o tempo e o espaço.

A despeito de ser um fato há muito reconhecido na literatura especializada, ainda hoje existem limitações na forma como os estudos sobre mobilidade criminal informam o entendimento das possíveis formas do fenômeno. Historicamente, grande parte das avaliações em torno dos esforços de prevenção ao crime sequer reconheciam a possibilidade de mobilidade. Atualmente, sabe-se que essa possibilidade é factível, mas, em termos comparativos, outras formas de deslocamento do crime são menos estudadas e compreendidas. As pesquisas sobre deslocamento do crime, em sua maioria, se concentram nos padrões de deslocamento proximal, de modo que ainda é muito pouco aquilo que se sabe sobre os movimentos intermediário ou distal do crime e variações associadas ao tipo do crime.

O objetivo deste artigo é estabelecer as referências para essa iniciativa por meio de uma avaliação do corpo de pesquisa sobre o fenômeno da mobilidade criminal. Trata-se de extensa revisão de literatura, que parte dos primeiros estudos empíricos aplicados ao tratamento do tema, datadas da década de 1930 até os principais trabalhos desenvolvidos atualmente em nível global e local. O que se pretende é oferecer uma ampla compreensão do processo de reconhecimento do fenômeno, de consolidação dos marcos conceituais e dos avanços teóricos e práticos, sobretudo no que diz respeito às implicações na condução de operações policiais com foco geográfico.

O artigo está organizado em outras duas seções para além desta introdução e das considerações finais. Na primeira seção são revisitados os estudos “clássicos” sobre o tema. Essa seção encontra-se dividida em três subtópicos, ambos caracterizados pelos períodos de maior investimento no tratamento conceitual do fenômeno, décadas de 1970, 1980 e 1990. A segunda seção é reservada para a revisão das principais pesquisas sobre mobilidade criminal nas últimas duas décadas e consta dividida em cinco subtópicos, sendo os quatro primeiros destinados à descrição das principais perspectivas de análise do fenômeno atualmente e o quinto subtópico dedicado a uma síntese dos estudos sobre mobilidade criminal no Brasil. Por fim são tecidas algumas considerações em torno do objeto tratado neste artigo.

### **ESTUDOS “CLÁSSICOS” SOBRE MOBILIDADE CRIMINAL**

Os primeiros estudos empíricos sobre o fenômeno da mobilidade criminal datam da segunda metade da década de 1930. No ano de 1937, o sociólogo americano Stuart Lottier publicou o artigo intitulado *Regions of criminal mobility*, produto de ampla pesquisa realizada na cidade de Detroit entre os anos de 1931 e 1935. O objetivo geral do estudo consistia em identificar padrões na configuração espacial do crime. O autor sustentava a hipótese de que os crimes eram fenômenos espacialmente regulares e de abrangência regional, isto é, não se atinham aos limites de uma única cidade (LOTTIER, 1937). Cartas, telegramas e telefonemas feitos pelos criminosos e interceptados pelo Departamento de Polícia de Detroit, bem como registros sobre o local de prisão dos infratores e de apreensão de produtos de roubo recuperados, notadamente, veículos, compunham a base de dados da pesquisa.

Dentre as principais conclusões do estudo destacam-se: a caracterização da mobilidade criminal como um tipo de movimento migratório vinculado à mobilidade populacional decorrente da expansão da região metropolitana; e a verificação de três regiões de mobilidade criminal, a saber: I) a área de comutação de Detroit (os limites da cidade), com um raio de cerca de 54 quilômetros; II) a região metropolitana, situada em um raio de 80 a 643 quilômetros da cidade; e III) a região de migração interestadual, as divisas com os estados em torno de Michigan.

Para Lottier (1937, p. 660, tradução nossa), a mobilidade criminal compreendia tão somente “[...] o movimento [do criminoso] no espaço físico ou geográfico, temporário ou permanente”.

Em 1942, o criminologista Marshall Clinard publicou *The process of urbanization and criminal behavior*, estudo no qual descreveu a atuação de “delinquentes rurais” em pequenas cidades do interior dos Estados Unidos. Uma das pretensões de sua pesquisa era comparar a performance de criminosos que agiam nos grandes centros com a daqueles que atuavam nas cidades interioranas. Valendo-se de entrevistas e de ampla revisão de registros policiais, o autor verificou que uma parcela expressiva dos crimes que ocorriam nas pequenas cidades eram cometidos por indivíduos que residiam em fazendas ou em comunidades rurais relativamente distantes daquelas localidades, ou seja, eram criminosos que percorriam grandes trajetos para consumir o delito. Essa disposição para o deslocamento não se observava nos “delinquentes das grandes cidades”.

Segundo Clinard (1942), o delinquente rural não cometia crimes em sua comunidade por respeito às relações de afinidade que mantinha entre seus membros. Nas cidades, contudo, as motivações criminosas desses indivíduos encontravam terreno fértil.

Os infratores rurais parecem desenvolver uma concepção de si mesmos como não ligados a uma comunidade e uma concepção de outros que era impessoal. [...] Essa concepção de si é de suma importância para explicar seu comportamento em um mundo no qual a mobilidade está se tornando geral. A mobilidade, facilitada pelo automóvel, deu aos infratores rurais a participação em um mundo impessoal maior e, em certo sentido, os emancipou de suas comunidades de origem e os deixou insatisfeitos com eles. (CLINARD, 1942, p. 207, tradução nossa).

Para Clinard (1942), a dinâmica da vida nas cidades dificultaria o fortalecimento e a consolidação dos valores e normas comuns, implicando, em última instância, no esvaziamento das relações interpessoais. A assunção da conduta criminosa pelos delinquentes rurais estaria subordinada à impessoalidade das relações tecidas nas grandes cidades. “[...] No cotidiano dos que vivem na cidade, existe a oportunidade de um relacionamento impessoal ao cometer um crime, ao passo que nas comunidades de fazendas e aldeias ele deve ser procurado” (CLINARD, 1942, p. 208, tradução nossa). A mobilidade criminal serviria, portanto, a uma espécie de busca pela oportunidade para o crime.

Muito embora nos estudos pioneiros a definição de “mobilidade criminal” estivesse restrita ao deslocamento espacial do criminoso, tanto Lottier (1937) quanto Clinard (1942) reconheciam o fato enquanto dinâmica resultante do desenvolvimento urbano e das condições adjacentes a esse processo.

Por décadas, o interesse pela mobilidade criminal como objeto de pesquisa esteve arrefecido. Breves menções são observadas em poucos estudos realizados ao longo das décadas de 1950 e 1960 (MORRILL e PITTS, 1967; POKORNY, 1965; BOGGS, 1965). Autores como John Lowman (1986, p. 86) debitam essa “indiferença acadêmica” à qualidade dos dados disponíveis à época e, fundamentalmente, à precariedade das técnicas de mapeamento aplicadas na verificação do objeto em questão.

### **Estudos da década de 1970**

Somente na primeira metade da década de 1970, desenvolveu-se nos Estados Unidos um campo interdisciplinar de estudos denominado “geografia do crime”, que se propunha a analisar os reflexos da criminalidade sobre a interação da sociedade com os espaços urbanos. Esse campo assumiu para si a responsabilidade de estabelecer uma definição precisa ao fenômeno da mobilidade criminal. Segundo John McIver (1981, p. 22), os estudiosos da geografia do crime passaram a utilizar o termo “deslocamento do crime” (tradução aberta de *crime displacement*) e com este denominar “[...] não simplesmente o movimento geográfico do crime [...] [mas também] uma variedade de mudanças comportamentais resultantes da disposição de oportunidades criminais” (MCIVER, 1981, p. 37, tradução nossa). O relativo consenso adquirido em torno dessa definição, assim como o desenvolvimento dos primeiros Sistemas de Informação Geográfica (SIG) fomentaram a produção de estudos sobre o fenômeno do deslocamento do crime ao longo dos anos 1970 nos Estados Unidos e em países da Europa como Inglaterra, França e Alemanha (HARRIES, 1999; HESSELING, 1995; MCIVER, 1981).

Nos Estados Unidos, um dos trabalhos de grande destaque à época foi estudo desenvolvido pelos pesquisadores do Departamento de Polícia de Nova Iorque Jan Chaiken, Michael Lawless e Keith Stevenson (1974) intitulado *The impact of police activity on subway crime*. Os autores investigaram os reflexos da alocação do efetivo policial sobre a alta incidência de roubos em algumas estações do metrô de Nova Iorque. O estudo também alçava a pretensão de analisar as correlações possíveis entre a ampliação das linhas e o incremento dos assaltos a ônibus na região central da cidade.

Ao se debruçarem sobre dados dos anos de 1965 a 1971, Chaiken, Lawless e Stevenson verificaram que o posicionamento dos policiais, no período compreendido entre as oito horas da noite e as quatro horas da manhã (horários de pico), nas estações em que se registravam os roubos contribuiu significativamente para a redução desses crimes. Segundo os autores, a atuação dos criminosos estava estreitamente vinculada à desregulação do fluxo de pessoas naquelas estações, que então passaram a ser assistidas pela polícia.

Entretanto, tal como identificado pelos pesquisadores, ao passo que o redirecionamento das forças policiais serviu para a dispersão da atividade criminosa nas estações com intenso fluxo de pessoas, a expansão das linhas de metrô para regiões de bairros com altas taxas de criminalidade à época, como Harlem (no distrito de Manhattan), Coney Island (no Brooklyn) e Fordham Heights (no Bronx), contribuiu para o deslocamento de criminosos que atuavam ostensivamente naquelas regiões para outras, notadamente, o centro de Nova Iorque.

Segundo os autores, os programas anticrime instituídos em diversos setores do sistema de trânsito de Nova Iorque constituíram formas de subotimização ou de transferência da “carga de criminalidade” de um setor para outro: na medida que a polícia passou a atuar nas estações, os crimes no metrô diminuíram e aumentaram nos ônibus; da mesma forma, o aumento das fiscalizações nos ônibus contribuiu para a diminuição dos roubos no sistema viário e o incremento da criminalidade no sistema ferroviário (CHAIKEN; LAWLESS; STEVENSON, 1974).

Em 1976, o criminologista Thomas Reppetto publicou o estudo referencial *Crime prevention and the displacement phenomenon*. Partindo da ampla revisão bibliográfica e documental, Reppetto observou que o deslocamento do crime não era aleatório ou temporário tal como apregoado por outros estudiosos à época (PYLE et al., 1974; DOWNEY e HUNT, 1972; RUSHTON, 1971). Segundo o autor, o fenômeno do deslocamento era algo regular e dependente de fatores como o tempo, o espaço, o alvo, a tática do criminoso e a funcionalidade do tipo de crime.

Pode-se supor pelo menos cinco formas de deslocamento que podem ocorrer [...]: temporal, tático, alvo, territorial e funcional. Talvez o deslocamento mais simples para o ofensor seja continuar cometendo o mesmo tipo de crime, nos mesmos lugares, contra os mesmos alvos através das mesmas táticas, mas em um momento diferente. [...] Alternativamente, os infratores podem continuar a cometer o mesmo crime nos mesmos momentos e lugares e contra os mesmos alvos, mas podem alterar suas táticas. A instalação de alarmes em estabelecimentos comerciais, por exemplo, pode fazer com que os ladrões mudem de entrar e sair de uma loja para quebrar uma janela, apreender alguma coisa e fugir. Quando um alvo parece relativamente imune a qualquer tática criminal, os infratores podem simplesmente mudar para outro alvo. [...] Os infratores podem se mover não apenas da meta para o alvo, mas também de um lugar para outro. Um aumento substancial na mão-de-obra policial em um distrito de Manhattan aparentemente produziu uma redução no roubo de rua, mas também pode ter sido responsável por um aumento no mesmo crime em recintos adjacentes. Finalmente, os infratores podem simplesmente mudar funcionalmente de um tipo de crime para outro: ladrões podem se tornar assaltantes ou vice-versa, e assim por diante. Presumivelmente, isso constituiria um ganho líquido para a sociedade se os ladrões armados mudassem para roubar calotas, já que as consequências seriam muito menos assustadoras e perigosas, mas claramente o contrário negaria o valor de qualquer programa de controle do crime contra roubo de calota. (REPPETTO, 1976, p. 168-169, tradução nossa).

Reppetto (1976) reconhecia certos limites em relação a essas possibilidades de deslocamento: alguns crimes, a exemplo dos estupros, seriam tão oportunistas que sua prevenção em um determinado local seria capaz de dirimir sua ocorrência em outro. Nos casos com indivíduos altamente motivados e dispostos ao deslocamento, as chances de incidência do crime em outra localidade poderiam ser dissolvidas pelo aumento aparente dos custos dessa mobilidade (REPPETTO, 1976).

Segundo o autor, alguns tipos de crimes, de criminosos e de espaços possuiriam maior potencial de deslocamento. Seriam os casos dos crimes de roubo armado, de criminosos mais jovens (portanto, teoricamente, mais dispostos) e de locais com intenso fluxo de pessoas, notadamente, os distritos comerciais (REPPETTO, 1976). Do ponto de vista da ação policial estratégica, o reconhecimento desse potencial de deslocamento dos espaços auxiliaria o desenvolvimento de políticas preventivas mais efetivas.

A contribuição de Reppetto aos estudos sobre mobilidade criminal é notável. A despeito da pouca repercussão angariada ao longo da década de 1970, seus escritos se tornariam nos anos seguintes uma das principais referências de teorias e pesquisas aplicadas à compreensão do fenômeno. A concepção

inaugurada por Repetto quanto às regularidades do deslocamento do crime inscritas ao tempo, ao espaço, ao alvo, à tática e ao tipo de crime se estende até os dias atuais.

Ainda no ano de 1976, os criminologistas Donald Capone e Woodrow Nichols publicaram o estudo intitulado *Urban structure and criminal mobility*, no qual propuseram o conceito de “viagem do crime” (tradução aberta de *crime trip*) a fim de descrever as dimensões dos percursos traçados pelos criminosos desde suas residências até o local do crime.

Ao revisarem dados sobre os crimes de roubo ocorridos na cidade de Miami em 1971, Capone e Nichols (1976) afirmaram que o deslocamento do criminoso seria facilitado pela sua familiaridade com o espaço. Segundo os autores, quanto maior fosse a distância do criminoso em relação a seus “espaços de ação e atividade”, menores seriam as chances de ocorrência do delito. Essa relação se daria em função do desconhecimento do infrator sobre aquela localidade situada além de seus “espaços de consciência” (tradução aberta de *awareness space*). Esse desconhecimento elevaria o custo da conduta criminosa.

[...] ladrões não são diferentes de outros atores individuais que se movem pelo espaço urbano; isto é, eles tomam a decisão de cometer um roubo e avaliam oportunidades no âmbito de sua estrutura espacial particular. Essa estrutura é vista de maneira diferente por cada ofensor individual, dependendo de sua localização residencial em relação a um potencial local de roubo (estrutura espacial objetiva), seu ambiente familiar (espaço de ação) e a área com a qual ele tem contato direto diário (espaço de atividade). (CAPONE e NICHOLS, 1976, p. 200-201, tradução nossa).

Capone e Nichols (1976) também verificaram que a extensão do deslocamento entre roubos armados e desarmados variavam significativamente: roubos desarmados eram mais espontâneos e na grande maioria dos casos o deslocamento dos criminosos era feito a pé. Roubos armados, por sua vez, eram crimes previamente planejados e o uso comum de um veículo facilitava o deslocamento dos infratores, o que, em última instância, refletia no aumento da distância percorrida.

Os autores constataram que a distância média das “viagens de roubo” (ou *robbery trips*) variavam de acordo com o tipo de estabelecimento visado. Segundo os autores, “[...] Diferentes locais produzem retornos diferentes e apresentam riscos diferentes, influenciando o infrator a percorrer maiores distâncias se o retorno potencial é atraente e/ou a probabilidade de ser apreendido é minimizada” (CAPONE e NICHOLS, 1976, p. 202, tradução nossa). No caso da cidade de Miami, as lojas de conveniência, por reunirem um conjunto de atributos (a saber, horários “inapropriados” de funcionamento, poucos funcionários e muitos produtos e clientes à disposição), configuravam os alvos aparentemente mais atraentes para os criminosos.

Em 1978, o criminologista canadense Thomas Gabor publicou o livro intitulado *Crime displacement: the literature and strategies for its investigation*. Tratava-se da primeira revisão sistemática dos estudos até então realizados sobre o deslocamento do crime. Gabor asseverou a necessidade de programas de controle e prevenção da criminalidade que reconhecessem a mobilidade criminal como um problema concreto. Em verdade, esta sugestão já integrava a pauta de uma linha de pesquisa desenvolvida no âmbito do urbanismo na segunda metade dos anos 1960 denominada “prevenção do crime através do design ambiental” (tradução aberta de *Crime Prevention Through Environmental Design* ou CPTED). A CPTED baseava-se na afirmação de que o design adequado e o uso efetivo dos ambientes construídos poderiam levar a uma redução da sensação de insegurança e da incidência de crimes. A contribuição do arquiteto e urbanista americano Oscar Newman (1972; 1973) na forma da teoria dos espaços defensáveis é a principal referência da produção teórica da CPTED nos anos 1970.

Produto de uma análise minuciosa de projetos de habitação popular e de pesquisas de vitimização, a teoria dos espaços defensáveis percebia a intensificação do sentimento de responsabilidade dos residentes sobre os espaços privados e semi-públicos, bem como o aumento da vigilância natural mediante modificações na arquitetura, como mecanismos efetivos de redução da criminalidade. Estas estratégias serviriam à mudança no comportamento dos residentes, o que teria por consequência o aumento da vigilância por parte da comunidade e assim a redução das possibilidades para o delito. A teoria dos espaços defensáveis contribuiu diretamente na constituição da teoria das janelas quebradas (WILSON e KELLING, 1982), que interpretava a deterioração visível das vizinhanças (na forma de “janelas quebradas”, pichações, sujeira e abandono) como catalisadora da insegurança e da conduta delitiva.

O efeito da produção teórica lograda pela CPTED sobre o conceito de “deslocamento do crime” se restringiu ao fator espacial, sobretudo no reconhecimento de potencialidades reservadas ao desenho e à gestão dos espaços urbanos na dissolução das oportunidades fornecidas pelo ambiente aos eventos

delitivos. Essa concepção seria posteriormente mobilizada pelo criminologista John Eck (1993) em uma “complementação” da teoria das atividades rotineiras.

### **Estudos da década de 1980**

A década de 1980 foi um período profícuo em termos da produção teórica sobre o objeto da “mobilidade criminal” (expressão que voltou a ser utilizada), notadamente pela institucionalização dos campos da geografia do crime e da criminologia ambiental, sendo esta debitada ao reconhecimento dado à teoria das atividades rotineiras (COHEN e FELSON, 1979), à teoria dos padrões criminosos (BRANTINGHAM e BRANTINGHAM, 1984) e à concepção de “racionalidade limitada” aplicada por Cornish e Clarke (1986) sobre a teoria da escolha racional (JOHNSON; GUERETTE; BOWERS, 2014).

Em estudo publicado no ano de 1980, o sociólogo Phillip Phillips, a partir da análise de mais de três mil registros de crimes, descreveu diversas tendências relacionadas à “jornada para o crime” (tradução aberta de *journey to crime*), uma outra terminologia adotada para descrever as viagens do crime. Segundo Phillips (1980), a jornada para o crime poderia variar em função da idade, da cor/etnia, do sexo e do tipo de crime fundamentalmente. Jovens tenderiam a se deslocar menos que sujeitos mais velhos por desconhecerem os espaços. Os deslocamentos de indivíduos negros ou hispânicos tenderiam a ser inferiores ao de indivíduos brancos pela delimitação socialmente imposta àqueles sobre seus espaços de ação e atividade. Mulheres tenderiam a se deslocar mais que homens por disporem de mais tempo para empreender no ato criminoso, mas a extensão desse deslocamento dependeria do tipo de crime a cometer. Crimes graves (como homicídios, estupros e roubos armados) tenderiam a ocorrer nas proximidades residência do criminoso em função da conveniência da fuga (diferentemente dos crimes de furtos ou porte de drogas que, teoricamente, se concentrariam em locais distantes do domicílio do infrator) (PHILLIPS, 1980).

Em 1981, o sociólogo Stephen Mehay propôs-se a identificar e explicar que outros possíveis elementos poderiam estar associados à dinâmica da criminalidade nos espaços urbanos. Partindo de uma extensa revisão dos registros das ocorrências de roubo notificadas na cidade de Los Angeles entre os anos de 1975 e 1980, o pesquisador identificou padrões de deslocamento associados à experiência do criminoso e ao seu método de abordagem: ladrões de “primeira viagem” (formalmente definidos como “primários”) se deslocavam por grandes distâncias para concretizar o roubo, diferentemente dos reincidentes, que se atinham às proximidades de suas residências, tal como sugerido por Capone e Nichols (1976).

Segundo Mehay (1981), criminosos reincidentes dispunham de um tipo de experiência que se refletia não apenas na extensão do deslocamento, mas também na forma de abordagem: agiam com senso estratégico, discrição e sutileza. Criminosos primários, do contrário, abordavam suas vítimas com oportunismo e violência. Estudo semelhante foi empreendido pelos criminologistas Lee McPheters e William Stronge (1981) na cidade de Boston. As conclusões logradas por estes pesquisadores foram muito semelhantes àquelas obtidas por Mehay (1981), indicando assim a possibilidade de uma regularidade.

No ano de 1984, os criminologistas canadenses Paul e Patricia Brantingham publicaram o livro *Patterns in crime*, no qual apresentaram a teoria dos padrões criminosos (tradução aberta de *crime pattern theory*), consolidando noções e conceitos amplamente difundidos pelos principais estudos realizados sobre a dinâmica espacial do crime à época. Como já foi dito, a teoria prestava-se a descrever a consciência espacial dos criminosos e seus padrões de atuação. Brantingham e Brantingham (1984) contribuíram expressivamente para a consolidação do conceito de mobilidade criminal, principalmente no que diz respeito ao reconhecimento de padrões associados ao tipo de crime cometido. Viu-se que, até a década de 1980, os principais estudos sobre o deslocamento do crime se atinham preponderantemente aos crimes contra o patrimônio, notadamente, os roubos. Muito embora fosse possível observar naquele período análises sobre padrões de mobilidade em casos de homicídio (RAND, 1986) e de estupro (RHODES e CONLY, 1981; GRAHAM et al., 1980), esses estudos possuíam pouca expressividade à época.

Em 1986, os criminologistas Derek Cornish e Ronald Clarke, em uma releitura da teoria da escolha racional, tal como concebida por Gary Becker (1968), propuseram a noção de “racionalidade limitada”. Cornish e Clarke, diferentemente de Becker, reconheciam os criminosos como agentes parcialmente racionais. Isso porque, segundo os autores, a formação da conduta criminosa pressuporia um trânsito de elementos diversos, condições estruturais e interpessoais, além do cálculo racional orientado para a

maximização dos benefícios e a minimização dos prejuízos, com vistas à supressão de necessidades imediatas (CORNISH e CLARKE, 2002; 1986).

Para Cornish e Clarke (1986), esse cálculo estaria limitado à situação, isto é, ao momento em que o criminoso se deparasse com a oportunidade para o crime. A decisão de cometer o delito seria constringida pelas disposições e habilidades cognitivas do criminoso (valores, experiências), pela avaliação premente de informações relevantes sobre o ambiente e pela pressão exercida pelo tempo. Em síntese, a proposta de Cornish e Clarke (1986) se atém ao processo de tomada de decisão e ao comportamento do criminoso em um nível situacional. Não se quer dizer que os autores interpretavam as oportunidades como definidoras da conduta criminosa (tal como a ideia difundida pelo senso comum de que “a oportunidade faz o ladrão”). Do contrário, por reconhecerem a anterioridade da “condição delinvente”, asseveravam como relevante a identificação dos elementos constitutivos da situação, pois estes seriam “precipitadores” da conduta criminosa (CORNISH e CLARKE, 1986). A principal diferença entre as concepções de racionalidade para Becker e para Cornish e Clarke é que enquanto o primeiro propõe um modelo formal de escolha, os últimos se utilizam da escolha racional como princípio para entender o porquê de os indivíduos escolherem certas alternativas criminosas em detrimento de outras (CORNISH; CLARKE, 1986 *apud* NEE, 2015).

No ano de 1987, Cornish e Clarke publicaram o estudo *Understanding crime displacement: an application of rational choice theory*, onde propuseram a noção de “propriedades estruturantes da escolha”. Com esta noção, os autores pretendiam explicar o fenômeno da mobilidade criminal em função das propriedades dos objetos situacionais. Para Cornish e Clarke (1987), sendo os criminosos atores racionais, o processo de execução do delito seria um processo estratégico baseado em uma série de atributos estruturantes inerentes à situação. Estes atributos seriam moldados em torno do esforço necessário para cometer o crime, do risco de apreensão e das possíveis recompensas do ato. Nesse sentido, o deslocamento do criminoso se daria de acordo com a disposição dessas propriedades em determinadas regiões do espaço urbano.

Em 1988, agentes do departamento de polícia da cidade de Minneapolis iniciaram um experimento visando estimar os efeitos da presença policial sobre a criminalidade. Diferentemente da experiência realizada em Kansas City no ano de 1972, que pretendia simular uma espécie de “onipresença” da polícia sobre a cidade (KELLING et al., 1974), o experimento de Minneapolis focou no posicionamento do efetivo policial em locais previamente definidos, quais sejam, aqueles que concentravam um grande número de ocorrências de crime. Esses espaços passaram a ser denominados como *hot spots*, ou em tradução aberta, “pontos quentes” (SHERMAN; GARTIN; BUERGER, 1989).

A premissa subjacente ao experimento de Minneapolis era a de que a ação empreendida em Kansas City desperdiçou a disponibilidade da presença policial ao distribuí-la sobre regiões que sequer registravam crimes. A experiência dos pontos quentes (tal como ficou conhecido o evento) corrigiu essa falha ao identificar os lugares onde a criminalidade se concentrava para ali situar os oficiais de polícia. O experimento de Minneapolis também superou deficiências outrora verificadas no estudo de Kansas City, a exemplo da precariedade no tratamento estatístico dos dados e da dificuldade para documentar os resultados do experimento quanto aos efeitos da atividade policial naqueles espaços (SHERMAN; GARTIN; BUERGER, 1989).

O estudo de Minneapolis integrou uma série de experimentos desenvolvidos por departamentos policiais em diversas cidades americanas do final dos anos 1970 até os primeiros anos da década de 1990. Verificou-se nesses experimentos que a presença policial não apenas compelia a mobilidade criminal como, indiretamente, servia à formação de novos pontos quentes em outras regiões das cidades analisadas (a depender do tipo de crime). Essa percepção mobilizou os estudiosos do campo da criminologia ambiental a identificarem os possíveis elementos que ensejariam a alta concentração de crimes em distintas regiões do espaço urbano.

### **Estudos da década de 1990**

No ano de 1993, Paul e Patricia Brantingham descreveram no texto intitulado *Environment, routine and situation: toward a pattern theory of crime* três tipos de pontos quentes, sendo cada um deles definidos por seus mecanismos causais implícitos, a saber: I) os geradores de crimes, ou *crime generators*, apreendidos em espaços que comportam um intenso fluxo de pessoas, a exemplo de áreas comerciais e centros de transporte. Segundo os autores, a oportunidade para o crime seria gerada pelas dinâmicas que se dão nesses espaços. Roubos e furtos seriam os tipos de crimes mais frequentes nessas regiões

(BRANTINGHAM e BRANTINGHAM, 1993, p. 279); II) os atratores de crimes, ou *crime attractors*, presentes nos “distritos de diversão” (bairros com casas noturnas, bares e motéis), zonas de prostituição e de consumo de drogas. Para Paul e Patricia Brantingham, a percepção popular agregada a esses espaços (como, por exemplo, a ideia de “lugar de bêbado”) atrairia os indivíduos com motivação criminosa. Estupros e tráfico de drogas (em pequena escala) tenderiam a se concentrar preponderantemente nesses locais; e III) os facilitadores de crimes, ou *crime enablers*, dispositivos observáveis nos espaços que não dispõem ou dispõem de baixa capacidade regulatória (BRANTINGHAM e BRANTINGHAM, 1993). Residências com baixa visibilidade sobre seu interior e ruas mal iluminadas, para além da ausência de câmeras e vigilantes, ou mesmo a falta de integração social entre vizinhos, seriam, segundo os autores, alguns facilitadores da conduta criminosa.

A noção de “facilidade” mobilizada por Brantingham e Brantingham também reserva íntimas relações com o conceito de “propriedades estruturantes da escolha”, proposto por Cornish e Clarke (1987). Ambos se referem ao processo de tomada de decisão do criminoso, no sentido de que certos elementos, tais quais os citados anteriormente, poderiam contribuir para a abordagem ou fuga do delinquente, portanto, auxiliar o curso da conduta delitiva. Pontos quentes estáveis, segundo Brantingham e Brantingham, seriam aqueles espaços que reunissem os três tipos de mecanismos causais.

No mesmo escrito, Paul e Patricia Brantingham também reconhecem “zonas neutras” em relação ao crime, isto é, áreas que não reservam qualquer tipo de atrativo aos indivíduos com motivação criminosa. Segundo os autores, a ocorrência de crimes nessas regiões tenderia a ser muito baixa (ou nula) e se dar de forma aleatória. Por essa razão, as zonas neutras raramente chamariam a atenção da polícia. Por outro lado, a verificação de zonas neutras seria importante para estabelecer uma comparação útil entre os outros tipos de áreas. Contrapor uma zona neutra a uma zona quente, por exemplo, poderia servir na identificação dos elementos que agregam os mecanismos geradores, atratores e facilitadores do crime.

O impacto da concepção dos “pontos quentes” sobre os estudos acerca da mobilidade criminal foi altamente significativo. A própria definição do conceito, que até então sustentava ambiguidades em relação à “jornada para o crime”, foi repensada e expandida para assumir os pontos quentes enquanto dimensão agregada do fenômeno. Assim o termo “mobilidade criminal” passou a descrever a dinâmica espacial do crime a partir de duas dimensões: uma macro, relativa à reconfiguração dos pontos quentes; e uma micro, referente à jornada para o crime, isto é, os marcos dos trajetos percorridos pelos criminosos desde suas residências aos locais do crime (BRANTINGHAM e BRANTINGHAM, 1995 *apud* MOIR et al., 2018). Muito embora econômica, essa definição do conceito de “mobilidade criminal” não dispensa a explicação dos processos que a produzem.

A precisão conceitual angariada, a consolidação da criminologia ambiental e o emprego dos SIG foram algumas das condições que contribuíram para a produção em larga escala de pesquisas sobre mobilidade criminal ao longo da década de 1990 em diversos países. Instituiu-se nesse período uma agenda de investigação orientada para a comprovação empírica da teoria dos padrões criminosos, aplicada na verificação de regularidades associadas aos tipos de crime (JOHNSON; GUERETTE; BOWERS, 2014).

No ano de 1996, a criminologista americana Lorraine Mazerolle publicou o livro *Policing places with drug problems*, no qual apresentou os resultados de um programa de policiamento implementado na cidade de Oakland entre os anos de 1990 e 1992, programa esse intitulado SMART (sigla para *Specialized Multi-Agency Response Team*). A iniciativa SMART compreendia uma proposta de ação integrada à comunidade com o objetivo de reduzir a incidência do tráfico e do consumo drogas em algumas regiões da cidade (MAZEROLLE, 1996).

Em capítulo reservado à descrição dos efeitos de deslocamento associados à atuação da SMART sobre os pontos quentes identificadas em Oakland, Mazerolle (1996) verificou que usuários e traficantes empreendiam deslocamentos distintos em extensão e sentido: enquanto usuários tendiam a se deslocar por pequenas distâncias e a retornarem para os marcos primários (os espaços que ocupavam antes da intervenção policial), traficantes tendiam a se distanciar continuamente em função da dificuldade para estabelecer novos pontos de venda da droga em outras regiões.

Uma pessoa disse: ‘por que você não se desloca a quatro quarteirões de distância? Há outro mercado de drogas com muitos clientes’. Ele disse ‘se eu for lá, eles vão me matar’. [...] Você simplesmente não pode se deslocar; Não é tão simples assim. Existem outros tipos de perigos além da chamada da polícia’ (MAZEROLLE, 1996 p. 36-37, tradução nossa).

Essa dinâmica gerava percentuais flutuantes quanto às chamadas relacionadas aos eventos de desordem provocados pelos usuários, acompanhados de uma queda expressiva do número de apreensões de



indivíduos pela venda de drogas. Na região central de Oakland, por exemplo, em três anos de atuação da SMART, os crimes relacionados ao tráfico diminuíram em aproximadamente 54% (MAZEROLLE, 1996).

Em 1997, o criminologista William Spelman e colaboradores desenvolveram uma das primeiras avaliações de impacto do programa Tolerância Zero implementado pelo prefeito da cidade de Nova Iorque à época, Rudolph Giuliani. O programa compreendia uma política de repressão às contravenções e comportamentos desordeiros a fim de refrear a criminalidade violenta na cidade.

No estudo, os autores dedicaram-se a aferir os resultados de uma tática desenvolvida pela polícia de Londres (TILLEY, 1994) replicada pelo departamento de polícia de Nova Iorque sobre o bairro do Brooklyn, que à época concentrava cerca de 30% dos crimes registrados em toda a cidade (SPELMAN et al., 1997). A tática, intitulada “ação de enclausuramento” (tradução aberta de *enclosing action*), consistia no posicionamento do efetivo policial sobre as regiões adjacentes aos pontos quentes criando uma espécie de faixa de contenção. Orientando a concentração da atividade criminosa em pontos previamente definidos, a tática evitava os efeitos de dispersão decorrentes da aplicação direta da ação policial sobre os pontos quentes, tal como descrito por Mazerolle (1996), e permitia intervenções mais precisas e efetivas.

Os resultados da replicação da *enclosing action* na cidade de Nova Iorque foram altamente significativos. Spelman et al. (1997) estimaram uma redução de 73% no número de ocorrências de roubo somente no bairro do Brooklyn entre 1995 e 1996.

A exemplo do que foi constatado por Mazerolle (1996), os autores também justificaram a diminuição dos crimes de tráfico em função do potencial de concorrência entre os mercados de drogas. Os cercos criados pela polícia forçaram traficantes a se deslocarem para regiões com mercados estabelecidos e gerenciados por outros traficantes, o que implicou não apenas na diminuição das ocorrências em função da concorrência comercial gerada (na medida em que a oferta concentrada em uma única região compelia a queda do preço da droga, descompensando os negócios), mas também uma série de homicídios nos primeiros meses de reprodução da tática, crimes que regrediram com a intensificação das batidas policiais (a apreensão de armas de fogo em larga escala repercutiu diretamente na queda das taxas homicídio) (SPELMAN et al., 1997, p. 55).

Experiências bem-sucedidas de reprodução da *enclosing action* foram relatadas no Canadá (MCKENNA, 1998; SEAGRAVE e SIMMONDS, 1997), na França (WADDINGTON, 1999; HORTON, 1995; BRODEUR, 1995), na Alemanha (ALDERSON, 1998; HEIDENSOHN, 1997), na Espanha (ROBLES, 1999; RECHEA, 1995) e na Austrália (BRYETT, 1999).

Outro estudo que adquiriu relativa notoriedade nos anos 1990 foi desenvolvido pelo sociólogo americano Richard White (1998). Sua pesquisa sustentava os objetivos de verificar o perfil das vítimas de criminosos sexuais e identificar possíveis padrões inscritos na atuação desses criminosos na cidade de Chicago. Partindo da análise de 374 mil registros de ocorrências de estupro notificadas entre os anos de 1993 e 1995, White observou que as vítimas de estupro eram preponderantemente do sexo feminino (78,3%), de cor branca, com idade média de 26 anos e formação universitária (WHITE, 1998). Cerca de 83% das vítimas enquadradas nesse perfil alegavam não possuir nenhum vínculo familiar (direto ou indireto) ou afetivo com os agressores. Estes, por sua vez, eram majoritariamente indivíduos do sexo masculino (98,4%), de cor branca, com 47 anos em média e formação colegial (equivalente ao ensino médio no Brasil).

Do mapeamento das ocorrências, White constatou que os pontos quentes de crimes de estupro se situavam em bairros periféricos de Chicago, a exemplo de Rogers Park e Forest Glen, na zona norte, e Riverdale, no extremo sul da cidade. Retomando os conceitos propostos por Brantingham e Brantingham (1993), White justificou essa tendência em função dos atratores dispostos naquelas localidades, notadamente a alta concentração de bares, motéis e prostíbulos (WHITE, 1998, p. 66)

Em Rogers Park, por exemplo, o autor observou que grande parte dos crimes de estupro sucedidos no bairro ocorriam nas proximidades das estações de BRT (sigla para *Bus Rapid Transit*). Ao descrever a jornada dos criminosos vinculados a essas ocorrências em específico, White verificou que muitos deles residiam em outras partes da cidade e que por não disporem de veículos próprios se utilizavam do transporte público para acessar o bairro. Segundo o autor, para esses criminosos havia certa “conveniência” em cometer o estupro nas proximidades das estações porque o fluxo contínuo de veículos também facilitava a fuga.

Outra tendência observada por White dizia respeito ao número de vítimas do criminoso sexual: o autor percebeu que os agressores que percorriam as maiores distâncias para consumir o ato tendiam a diversificar suas vítimas (estupradores em série), diferentemente daqueles que “optavam” por cometer os

delitos em suas próprias residências ou nas proximidades de suas residências, os quais estariam mais propensos a se concentrar em uma única vítima (WHITE, 1998, p. 71).

Outros importantes estudos foram desenvolvidos nos anos 1990, a exemplo daqueles que versavam sobre o deslocamento de assassinos em série (*serial killers*) (ROSSMO, 1995); sobre os impactos da intervenção policial em pontos quentes do crime (NOVAK et al., 1999; MAZEROLLE e TERRILL, 1997; WEISBURD e GREEN, 1995; BLOCK e BLOCK, 1995); e sobre os modelos matemáticos integrados aos SIG para a projeção dos espaços de ação e atividade do criminoso (GROFF e VIGNE, 1998; LEVINE, 1996; GROGGER e WEATHERFORD, 1995).

No tópico seguinte será revisada a produção acadêmica sobre o tema da mobilidade criminal das últimas duas décadas. O objetivo desta revisão é verificar os principais avanços teóricos e empíricos no tratamento do objeto de pesquisa em questão.

## ESTUDOS “CONTEMPORÂNEOS” SOBRE MOBILIDADE CRIMINAL

O interesse da comunidade científica pelo objeto da mobilidade criminal tem crescido ao longo das últimas décadas. Uma busca na base ScienceDirect revela que até o início dos anos 2000, publicavam-se em média 49 artigos por ano sobre o tema. Em dez anos, a quantidade de escritos aumentou significativamente, saltando, em 2010, para 227 artigos, chegando aos 473 escritos registrados ao final do ano de 2018.

Entende-se que, se de um lado, a inscrição de estudos sobre o tema em revistas de alto fator de impacto ilustra um aumento do interesse dos pesquisadores, por outro lado, ela demonstra que esse movimento ascendente nem sempre vem acompanhado de um esforço proporcional de sistematização. Nesse sentido, visando oferecer um arranjo das pesquisas sobre mobilidade criminal desenvolvidas nos últimos vinte anos, adotou-se neste tópico procedimentos derivados da combinação de duas formas de revisão de literatura: o método da revisão de escopo e o método da revisão integrativa.

A revisão de escopo compreende uma abordagem estruturada de coleta de informações a partir do mapeamento ou do recorte da literatura existente sobre um dado tema. Esse método prescinde da análise exaustiva de dados e da avaliação quantitativa ou qualitativa da publicação. Uma das vantagens da revisão de escopo está na capacidade de informar as pesquisas atuais ou futuras na área (ARMSTRONG et al., 2011). A revisão integrativa, por sua vez, subsidia o intercâmbio entre pesquisas teóricas e experimentais, permitindo ao pesquisador, a partir da definição de certos critérios, recuperá-las e articulá-las (SOUZA; SILVA; CARVALHO, 2010).

A presente revisão consistiu na busca de artigos em bases eletrônicas de periódicos (ScienceDirect, Scopus, JSTOR, Web of Science, Spell e Scielo) e no levantamento de livros e ensaios publicados sobre o tema da mobilidade criminal. Para a seleção dos escritos, utilizamos como critérios a data de publicação (artigos publicados entre os anos de 2000 e 2018), o número de citações (como indicador da permanência e da amplitude dos estudos) e a autoridade dos autores no tratamento do objeto em questão. Em nossas buscas, aplicamos como descritores os seguintes termos: *criminal mobility*, *crime displacement*, *studies*, *literature* e *research*.

A diversidade dos textos encontrados exigiu um cuidado adicional na seleção dos escritos, que foi orientada de modo a poder compor grupos temáticos. Observou-se que, nos últimos vinte anos, a produção acadêmica sobre o objeto da mobilidade criminal tem se situado basicamente em quatro grandes grupos, quais sejam, I) o de estudos sobre padrões de mobilidade em casos de estupro; II) sobre padrões de mobilidade em casos de homicídio; III) sobre padrões de mobilidade em casos de tráfico de drogas; e IV) difusão dos benefícios do controle do crime (tradução aberta para *diffusion of crime control benefits*).

A despeito da vasta produção de estudos sobre mobilidade criminal aplicados à avaliação de crimes contra o patrimônio (roubos e furtos), são poucos os avanços percebidos no tratamento da temática para além das conclusões alcançadas pelas pesquisas realizadas nos anos 1980 e 1990. Tratam-se em sua grande maioria de experimentos locais voltados à verificação das regularidades atestadas pela literatura clássica. Nesse sentido, pareceu-nos pouco frutífero enquadrar esses estudos em um grupo à parte para fins desta revisão.

A classificação dos escritos selecionados nos grupos anteriormente descritos se deu a partir de alguns procedimentos, a saber, a leitura do título, do resumo e das palavras-chave, bem como a comparação do conteúdo com a temática previamente identificada. A despeito do número final de trabalhos apresentados

(que poderia ser maior), acredita-se ter acolhido na presente revisão aqueles que mais contribuem para o tratamento dos temas, em termos de inovação teórico-metodológica, e melhor se adequam aos critérios estabelecidos.

Diante do que foi exposto, serão apresentados nos subtópicos seguintes os resultados obtidos com a pesquisa e a classificação dos escritos.

### **Padrões de mobilidade criminal em casos de estupro**

Entre os textos que discutem os distintos padrões de mobilidade criminal sobre casos de estupro estão os de Beauregard, Proulx e Rossmo (2005), Tewksbury e Mustaine (2006), Leclerc e Tremblay (2007), Leclerc, Wortley e Smallbone (2010) e Lussier, Bouchard e Beauregard (2011).

Beauregard, Proulx e Rossmo (2005) enfatizam as principais diferenças na mobilidade de criminosos sexuais em relação a dos demais “tipos” de criminosos: segundo os autores, nos casos de crimes contra o patrimônio (roubos e furtos), a decisão sobre onde cometer o crime antecede a seleção do alvo, diferentemente do que ocorre nos crimes contra a pessoa (a exemplo dos estupros), quando a procura pelo local para executar o crime se dá após a seleção das vítimas (alvos). Para Beauregard, Proulx e Rossmo, esse *modus operandi* do criminoso serve ao propósito de obter gratificação sexual sem ser visto ou apreendido.

Tewksbury e Mustaine (2006), por sua vez, observam que a distância percorrida pelo criminoso sexual influi no tipo de “local para o crime”. No estudo, os autores demonstram que quanto maior é a distância percorrida pelo criminoso sexual, maiores são as chances de que este concretize o ato em locais abertos como terrenos baldios e vias públicas, dentre outros. Para Tewksbury e Mustaine, criminosos sexuais de “alta mobilidade” tentam compensar o custo da extensão do deslocamento atacando a primeira vítima disponível. Esse tipo de criminoso, segundo os autores, tende a ser extremamente oportunista.

Leclerc e Tremblay (2007) examinam a mobilidade de criminosos sexuais a partir da natureza dos vínculos entre estes e suas vítimas. Os autores verificaram que as maiores distâncias compreendidas entre a residência do criminoso e o local do crime foram percorridas por agressores que possuíam vínculo familiar direto com as vítimas (parentesco por consanguinidade: irmãos, pais, tios, avós, dentre outros). A explicação para esse tipo de tendência, muito próxima daquilo que foi constatado por Beauregard, Proulx e Rossmo (2005), baseava-se no risco de ser reconhecido pela vizinhança ou por outros familiares.

Leclerc, Wortley e Smallbone (2010) exploram a dimensão da redefinição dos trajetos de criminosos sexuais em função da disposição de um carro de passeio. Segundo os autores, o fato de possuir um carro permite ao agressor não somente fazer uso de múltiplas localizações para obter contato sexual com uma ou com várias vítimas, mas também perdurar esse contato, considerando que, ao perceber o risco de apreensão em determinado local, o agressor pode se deslocar para outro, mais oculto, onde no próprio carro poderia perpetrar o contato sexual.

Com a devida referência às conclusões alcançadas pelos estudos anteriores, Lussier, Bouchard e Beauregard (2011) desenvolvem modelos descritivos da atuação de criminosos sexuais. Estes modelos, denominados “roteiros”, são basicamente três, a saber: I) o roteiro agressivo ou coercitivo; II) o roteiro manipulador; e III) o roteiro não-persuasivo.

O roteiro agressivo compreende duas faixas de operação: a de “estupros em invasão domiciliar” e a de “estupros ao ar livre”. Segundo Lussier, Bouchard e Beauregard (2011), “faixas” são variantes de um roteiro mais genérico. Elas denominam estratégias distintas operadas em função de circunstâncias específicas. Ambas as faixas apresentam os mesmos métodos de busca e ataque, mas diferem em termos da extensão do trajeto percorrido e do local do crime. Os estupros em invasão domiciliar são, na grande maioria dos casos, cometidos por criminosos que residem próximos às vítimas. Portanto, tendem a ser crimes de “curta mobilidade” com ocorrência em locais reconhecidos tanto pelas vítimas (sua residência) quanto pelo criminoso. Agressores com esse perfil agem em função da análise das atividades rotineiras de seus alvos (*stalkers*) e a serem extremamente violentos. Essa abordagem é replicada por aqueles que cometem estupros ao ar livre. Essa “modalidade”, contudo, está comumente associada a deslocamentos de grande extensão, o que, segundo os autores, implica dizer que o local onde o crime ocorre é um local desconhecido pelo criminoso.

No roteiro manipulador também se observam duas faixas de atuação: a de “abordagem sofisticada” e a de “infiltrado na família”. A faixa de abordagem sofisticada é caracterizada pela grande quantidade de tempo investido pelos criminosos na preparação de seus crimes e na seleção de suas vítimas. Segundo os

autores, uma vez que esses criminosos encontram suas vítimas (em locais públicos, na grande maioria dos casos), tentam convencê-las a acompanhá-lo para um local privado (sua casa, seu veículo ou qualquer outro local reconhecido somente pelo criminoso), onde perpetra o ato criminoso. Esse “oportunismo premeditado” também caracteriza a atuação de agressores infiltrados na família. Esta faixa compreende indivíduos que se utilizam de sua ocupação para ter acesso às vítimas, infiltrando-se em suas famílias como um prestador de serviço, a exemplo das babás. Crianças e adolescentes constituem os alvos preferenciais desse tipo de criminoso. A afinidade que desenvolvem com suas vítimas os permite atraí-las para locais que são somente por eles reconhecidos. São criminosos de alta mobilidade, sendo esta facilitada pela disposição de um veículo.

O estupro de ação direta é a única faixa do roteiro denominado não-persuasivo. Esse tipo de crime é espontâneo. O processo de seleção das vítimas reflete um baixo ou nenhum investimento de tempo por parte do criminoso. Este tende a operar em função da visibilidade local. Segundo os autores, os crimes cometidos por indivíduos inscritos nessa faixa de atuação ocorrem com maior frequência em vias públicas. A abordagem, o ataque e a liberação da vítima acontecem em um único lugar.

Parte dos esforços de pesquisa sobre o tema da mobilidade criminal também está voltada à análise de padrões associados aos casos de homicídio, como será discutido no subtópico seguinte.

### ***Padrões de mobilidade criminal em casos de homicídio***

Em se tratando da discussão sobre regularidades inscritas no deslocamento de homicidas e na ocorrência de homicídios, destacam-se os estudos de Goetz (2003), Rossmo (2006), Ratcliffe (2012), Ainsworth (2013) e Summers e Rossmo (2015).

Goetz (2003) reconhece os homicídios como crimes fortemente associados à concentração de condições depreciadas de vida e convívio, a exemplo da baixa renda, da desocupação, da desconfiança e indisponibilidade cultivada entre vizinhos, etc.). Segundo o autor, a mobilidade criminal nos casos de homicídio se dá em função da conjugação e disposição desses elementos sobre segmentos da população situados em determinadas regiões da cidade. Seria por essa razão que os guetos congregariam altas taxas de homicídio. Nessa mesma perspectiva, a reconfiguração dos pontos quentes para esse tipo de crime estaria vinculada ao deslocamento das populações “subclassificadas”. Esse efeito pode ser apreendido, por exemplo, no curso da execução de projetos públicos de revitalização. Para Goetz (2003, p. 44), a alocação desses “habitantes subclassificados” em outras regiões da cidade tende a ser acompanhada pelo aumento das ocorrências de crime nestas últimas, sobretudo de homicídios.

Rossmo (2006) concorda com a tese de que existe uma correlação significativa entre a ocorrência de homicídios e as condições de vida de alguns segmentos da população. Mas mesmo que, segundo o autor, esses crimes tendam a se concentrar nas comunidades pauperizadas e “socialmente desorganizadas”, sua ocorrência não se dá de forma aleatória ou espontânea. Como outros crimes predatórios, os homicídios também pressupõem estratégias. Rossmo (2006) também define os homicídios como crimes de “baixa mobilidade”, ou seja, são crimes que tendem a ocorrer com maior frequência nas proximidades da residência do criminoso. Segundo o autor, a (curta) extensão dos trajetos entre o local do crime e o domicílio do assassino está relacionada com a possibilidade de fuga. Nos casos de baixa mobilidade, o criminoso também tenderia a esconder o corpo da vítima a fim de evitar atrair a presença da polícia. Esse tipo de preocupação, de acordo com Rossmo (2006), não assolaria os assassinos de alta mobilidade, o que justificaria uma tendência específica associada a essa “modalidade” de homicídio, qual seja, a de corpos expostos no local do crime.

Ratcliffe (2012) analisa a composição de pontos quentes de homicídios nas proximidades de bares. Segundo o autor, a alta frequência de assassinatos nos arredores desses estabelecimentos está ligada ao grande número de pessoas que se concentram nesses locais (muitas das quais não residentes do bairro ou da região) e ao consumo abusivo de álcool (que serviria tanto como inibidor do autocontrole dos indivíduos quanto para tornar a vítima mais vulnerável ao ataque do criminoso). Ratcliffe (2012) também observa que a distribuição de bares contribui para o aumento da insegurança dos residentes dessa região, considerando não apenas a frequência de homicídios ocorridos em função dos fatores anteriormente descritos, mas dos distúrbios sociais que também decorrem desses fatores.

Ainsworth (2013), por sua vez, verifica que parcela expressiva dos assassinatos também tendem a ocorrer próximos a instituições de ensino, sobretudo de escolas de ensino médio. Segundo o autor, esses crimes reservam estreitas relações com o tráfico de drogas. Os pontos quentes para esses tipos de homicídios

tendem a se configurar preponderantemente nos arredores de escolas públicas. Tendência contrária pode ser apreendida em relação às escolas privadas ou religiosas.

Dentre outros aspectos da atuação de assassinos em série (ou *serial killers*), Summers e Rossmo (2015) reservam uma descrição da mobilidade criminal. Os autores verificam esse perfil criminoso como um perfil de alta mobilidade, ou seja, são indivíduos que tendem a percorrer longos trajetos de suas residências até o local do crime. Estes, por sua vez, costumam ser espaços reconhecidos somente pelos criminosos. Tendem a ser locais abertos (florestas e bosques) ou fechados (galpões ou prédios abandonados) a depender das pretensões do assassino. Quando o homicídio é precedido de tortura (como o é em grande parte dos casos que envolvem assassinos seriais), ocorrem em locais fechados. A dimensão dos espaços de atuação de *serial killers* é transregional, ou seja, não se atém aos limites de uma única cidade ou mesmo um estado. Diversos casos notificados nos Estados Unidos ao longo dos anos 1990 e 2000 denunciam assassinos seriais que fizeram vítimas em um estado e foram capturados em outro em razão do cometimento de novos assassinatos. De acordo com Summers e Rossmo (2015), casos de homicídio que envolvem *serial killers* compreendem discrepâncias significativas nos intervalos espaço-temporais entre as ocorrências, o que, em última instância, condiciona a configuração de pontos quentes. Para esses casos, segundo os autores, o perfilamento geográfico das ocorrências seria mais profícuo em termos da orientação da atividade policial.

Os padrões de mobilidade inscritos nos crimes de tráfico de drogas têm sido discutidos sob distintas perspectivas. Algumas delas serão abordadas no subtópico a seguir.

### **Padrões de mobilidade criminal em casos de tráfico de drogas**

Um dos temas mais cativos surgidos nas últimas décadas e que dá forma a outro segmento da pesquisa sobre mobilidade criminal é o do tráfico de drogas. Sobre esse tema, três estudos merecem destaque, a saber, o de Hagedorn e Rauch (2007), o de Jacobs (2017) e o de Rengert (2018).

Hagedorn e Rauch (2007) examinam os elementos que contribuem para o deslocamento de pequenos traficantes. Os autores verificam que a localização dos clientes e o fácil acesso a esses locais serviriam à mobilidade desses tipos de criminosos. Esses elementos, de acordo com Hagedorn e Rauch (2007), permitiriam compreender o número de prisões pelo porte de drogas efetuadas em regiões diversas da cidade, sobretudo em bairros de classe alta e média-alta. Os autores também identificam um grande número de homicídios associados à atividade de pequenos traficantes. Nesses casos, os traficantes eram as vítimas. Tal como descrito por Mazerolle (1996), Spelman et al. (1997) e outros autores, por vezes o desconhecimento sobre determinadas regiões da cidade fazia com que esses traficantes se deslocassem para locais com mercados de drogas previamente estabelecidos, o que era percebido pelos “gerentes” locais como uma espécie de invasão ou afronta.

Jacobs (2017), por sua vez, explora a dimensão territorial dos mercados de drogas e a atividade de traficantes em função da delimitação imposta por esses mercados. Segundo o autor, muito embora os mercados de drogas ilícitas sejam estabelecidos próximos uns dos outros (como os “mercados comuns”, estabelecendo entre si uma espécie de concorrência informal), eles têm limites muito bem definidos, por vezes relacionados à natureza das atividades que são desenvolvidas e dos tipos de drogas que ofertam. Ao examinar registros e entrevistar indivíduos que foram presos mais de uma vez pela venda de drogas em diversas cidades americanas, o autor observa que raramente um traficante seria preso atuando dentro dos limites de mercados de drogas adjacentes. Para Jacobs (2017), se por um lado o alto grau de territorialidade desses crimes restringia a ação dos traficantes às fronteiras estabelecidas pelas instâncias do tráfico (ou para regiões “sem domínio”), por outro lado também serviria à atuação da polícia: segundo o autor, na medida em que as intervenções policiais são aplicadas visando o controle dos espaços, elas desarticulam cadeias de relações (de clientes com fornecedores, por exemplo) sobre ele estabelecidas. O reestabelecimento dessas relações é altamente custoso aos traficantes, que tendem a encerrar suas atividades (o que, do ponto de vista da projeção dos resultados da ação policial, é tido como signo de efetividade) ou a se concentrar em outras regiões.

Jacobs (2017) também descreve os locais preferenciais para a instalação de pontos de venda de drogas: bairros periféricos; em regiões com intenso fluxo de pessoas a exemplo dos distritos comerciais (essa característica estaria ligada a possibilidade de fuga, na medida em que, ao se perceber sob o risco da apreensão o traficante poderia tentar se “esconder na multidão”); nas proximidades com instituições de ensino (escolas de nível médio ou universidades); prédios abandonados, distritos industriais e cemitérios (no caso destes três últimos, Jacobs observa um tipo de “clientela precária”, isto é, de viciados).

Rengert (2018) discute o fenômeno da mobilidade criminal como algo que se estende para além das fronteiras nacionais. Nessa linha de raciocínio, o autor reconhece que o sentido da “mobilidade” deve ser expandido para também descrever os trajetos percorridos pelos produtos criminosos. Apesar do tipo de mapeamento feito pelas instâncias de segurança nacional e internacional, Rengert (2018) observa que não há, no âmbito da teoria especializada, base conceitual para descrever esse tipo de “fluxo”. A noção de fluxo criminal (que em alguns estudos é mobilizada para descrever a jornada para o crime) reserva, segundo o autor, uma série de ambiguidades que não contribuem para o tratamento do fato analisado. Rengert (2018) também percebe uma ampla demanda por estudos que explorem as dimensões transnacionais do tráfico de drogas descrevendo os trajetos da droga, seus pontos de produção, processamento, distribuição e recepção para além do rastreamento das transações financeiras que permeiam essas operações. O autor verifica que a produção deveras escassa sobre o tema encontra como principal obstáculo a indisposição de dados sobre esses “crimes de grande monta”. De acordo com Rengert, isso se daria em função do caráter sigiloso das informações relativas a esses tipos de ocorrência.

Uma outra “linha de produção” de estudos sobre mobilidade criminal se dedica a analisar distintas dimensões dos efeitos da atividade policial. No subtópico seguinte serão apresentadas as conclusões dos trabalhos mais representativos dessa vertente.

### ***Difusão dos benefícios do controle do crime***

Os estudos sobre a difusão dos benefícios do controle do crime (ou *diffusion of crime control benefits*) também têm se desenvolvido largamente nos últimos anos. Em síntese, essa perspectiva concebe a mobilidade criminal como uma das consequências possíveis da intervenção policial sobre os alvos primários. A ênfase, contudo, é atribuída ao efeito contrário ao do deslocamento, qual seja, o da difusão do controle do crime.

Entre os estudos que se dedicam a analisar o efeito de difusão do controle do crime, destacam-se o de Eck, Clarke e Guerette (2007), o de Bowers et al. (2011) e os de Weisburd (2018a; 2018b).

Eck, Clarke e Guerette (2007) questionam a hipótese da mobilidade criminal para os casos de tráfico de drogas e de prostituição. Os autores perceberam que a alocação do efetivo policial sobre as áreas com alta incidência desses crimes não apenas reduziu o número de apreensões pelo porte de drogas ou por prostituição nessas regiões como também reduziu a incidência desses crimes nas regiões adjacentes. Retomando as teorias das atividades rotineiras e da escolha racional, os autores creditaram este efeito à alteração das rotinas, a partir da disposição de guardiões capazes de dirimir as possibilidades para o delito (ou para a desordem) e, diante disto, do incremento dos custos da conduta delitiva. Estabelecer-se em outros locais (por vezes, não muito propícios ao tipo de serviço ou produto a ofertar), acionar ou desenvolver novos clientes (ou fornecedores, no caso do tráfico) eram operações custosas aos infratores, que tendiam a desistir de cometer o crime. Os autores identificam dois elementos que contribuiriam para sua continuidade do efeito de difusão, a saber, a dissuasão (mesmo que os criminosos não estejam mais sob ameaça de identificação e prisão, muitos deles continuam acreditando que podem ser presos) e a frustração (quando o custo da operação aumenta e não traz consigo qualquer perspectiva de retorno que o compense, não há razão que justifique sua ocorrência).

Bowers et al. (2011) esboçam uma análise sobre o efeito de difusão do controle do crime sobre os pontos quentes de roubos e furtos. Segundo os autores, o tipo de efeito secundário que resulta da intervenção policial sobre as áreas com alta incidência de roubos é o de mobilidade “maligna”, isto é, do aumento do número de ocorrências nas regiões próximas ao alvo primário. Isso se daria em função do baixo grau de territorialidade desses crimes. Roubos e furtos possuem uma natureza dinâmica, seja na disposição das condições que propiciam esses crimes (são crimes comumente associados ao fluxo de pessoas e mercadorias), seja na disposição do infrator para o deslocamento (a literatura especializada descreve os crimes contra o patrimônio como crimes de alta mobilidade, ou seja, denotam o percurso de longos trajetos desde a residência do criminoso até o local do crime). Para os autores, o efeito de difusão do controle do crime sobre as regiões com alta incidência de roubos e furtos é pouco significativo em razão da “fluidez” que caracteriza a ocorrência desses crimes. Por exemplo, se uma região de comércio (que tende a congrega um grande número de pessoas) que é reconhecida pela alta incidência de roubos passa a ser assistida pela presença da polícia, os criminosos tentarão compensar o custo do deslocamento cometendo o crime nas proximidades do alvo primário a partir do reconhecimento de condições oportunas para tal. Nesses casos, segundo Bowers et al. (2011), as paradas de ônibus tendem a ser os alvos preferenciais.

Weisburd (2018a), por sua vez, reserva uma descrição do efeito de difusão dos benefícios do controle do crime sobre os casos de homicídio. O autor identifica dois tipos de difusão sobre as áreas com alto índice de homicídios, quais sejam, a difusão de relocação e a difusão de expansão. A difusão de realocação é um tipo de efeito que parte do alvo primário e se espalha para fora a partir desse ponto. Um incêndio florestal exemplifica esse tipo de difusão: o incêndio se move ao longo da paisagem em direção a novas fontes de combustível abandonando as áreas anteriormente afetadas à medida que o combustível para a chama ali se esgota. Na análise da configuração espacial dos homicídios, o “fogo” representaria o impacto da presença policial, que surtiria um efeito temporário sobre os pontos quentes com reflexos progressivos (mas igualmente temporários) sobre as regiões adjacentes. A difusão de expansão, por sua vez, caracteriza uma tendência de extensão do efeito da presença policial que se espalha a partir do alvo primário, muito embora este continue a apresentar altas taxas de homicídio. Esse efeito é apreendido nos casos de homicídios associados às atividades do tráfico de drogas. Nessas situações, as quedas dos números de homicídios na região tendem a ser flutuantes e acompanhadas por retaliações (assassinatos em pontos diversos com autoria reivindicada pelas instâncias criminosas, roubos, etc.).

Após revisar as principais conclusões da literatura especializada sobre a difusão do controle do crime sobre os casos de homicídio, Weisburd (2018b) reconheceu outras duas tendências, sendo a primeira delas vinculada ao modelo de policiamento aplicado: o policiamento comunitário tende a gerar um efeito de difusão mais efetivo e duradouro sobre as regiões com alta incidência de homicídios, diferentemente do tipo de efeito gerado pelas intervenções baseadas no controle dos espaços (ou *place-based*). A segunda tendência verificada pelo autor diz respeito à melhoria das condições de vida e convívio da população. Quando uma ação de policiamento integra um conjunto de projetos voltados aos segmentos “subclassificados” da população, seja com a garantia de acesso a serviços básicos, com investimentos aplicados na revitalização de espaços públicos ou em empreendimentos que geram empregos e renda (ocupação e potencial de consumo), dentre outras possibilidades, naquelas localidades assoladas pela criminalidade, a incidência desses eventos, em específico, os crimes de homicídio, tende a diminuir expressivamente.

### ***Pesquisas sobre mobilidade criminal no Brasil***

Revisados os principais achados da literatura especializada recente sobre “mobilidade criminal”, caberia perguntar quais particularidades a produção brasileira possui sobre o tema. A primeira particularidade sobre os estudos realizados por autores brasileiros está no fato de que, ao contrário daquilo que se observa em nível internacional, as pesquisas sobre tema são deveras recentes. A despeito das breves menções feitas em trabalhos do final da década de 1990 (SANTOS, 1999; BEATO, 1998), não se apreende nesses estudos a preocupação em descrever os fatores associados a ocorrência do fenômeno, tampouco os padrões nele inscritos. Deve-se contudo, reconhecer que é a geografia que assume a direção dessa tímida agenda de pesquisa sobre o objeto em questão. Muito embora nos campos da sociologia e do urbanismo transbordassem pesquisas sobre o desenvolvimento das cidades e dos efeitos decorrentes desse processo, muito pouca atenção se atribuía à dinâmica do crime nos espaços urbanos, sobretudo a um tema tão específico quanto a mobilidade criminal.

No Brasil, os primeiros estudos aplicados à observação desse fenômeno datam dos últimos cinco anos. Destacam-se entre eles os trabalhos de Melo, Matias e Andresen (2015), de Pereira, Mota e Andresen (2017) e de Ruediger et al. (2018). Os dois primeiros exploram a dimensão agregada dos homicídios a partir de distintas unidades analíticas, quais sejam, bairros, setores censitários e segmentos de rua: Melo, Matias e Andresen (2015) discutem as variações da descrição da mobilidade criminal nos casos de homicídio notificados da cidade de Campinas (SP) a partir daquelas três unidades espaciais. Pereira, Mota e Andresen (2017), por sua vez, demonstram que no Recife (PE) cerca de 2,4% dos segmentos de rua comportavam aproximadamente 30% das ocorrências homicídio registradas na cidade. Já Ruediger e colaboradores (2018) dedicam-se a descrever a jornada para o crime de infratores presos pelo tráfico de drogas e pelos crimes de roubo na cidade do Rio de Janeiro (RJ).

A julgar pelo que foi exposto, a produção científica sobre a mobilidade criminal precisa ser incrementada, não apenas no que diz respeito à amplitude temática para acolher outras discussões, como, por exemplo, os efeitos decorrentes da intervenção policial, mas também em relação à natureza das abordagens, que deve visar o intercâmbio das dimensões micro (desagregada) e macro (agregada).

Por fim, a segunda particularidade que se observa nos estudos brasileiros sobre mobilidade criminal é a de que muito embora eles tenham se desenvolvido ao longo dos últimos cinco anos e desde então venham angariando relativo interesse da comunidade científica, uma parte significativa da produção

acadêmica local se constitui a partir de um referencial teórico estrangeiro. Nesse sentido, embora o avanço dos estudos mais gerais sobre o tema no Brasil seja creditado a uma literatura internacional, faz-se necessário desenvolver uma agenda de pesquisa aplicada à compreensão e explicação das particularidades locais, especialmente no campo da sociologia, onde os estudos são atualmente escassos.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste artigo descreveram-se sucintamente as conclusões dos principais estudos aplicados à observação da mobilidade criminal desde a segunda metade dos anos 1930 aos anos finais da década de 2010. Viu-se que o fenômeno foi inicialmente concebido como uma dinâmica resultante da disposição de oportunidades produzidas pelo desenvolvimento urbano. Observou-se ainda que a mobilidade criminal é um fato não aleatório, portanto, regular e estreitamente associado a fatores como o tempo, o espaço, o alvo, a tática do criminoso e o tipo de crime.

Também reconhecido como “deslocamento do crime”, esse objeto de pesquisa caracteriza duas dimensões da dinâmica espacial do crime: uma desagregada, micro, referente à jornada para o crime (conceito que descreve o traçado do percurso empreendido pelo criminoso desde sua residência ao local do crime); e outra agregada, macro, relativa à reconfiguração dos pontos quentes (que seriam aquelas unidades espaciais que concentram um grande número de ocorrências de crime).

A mobilidade criminal consolidou-se ao longo dos anos como um objeto de caráter interdisciplinar com raízes na sociologia, na psicologia, na economia, na geografia, no urbanismo e na criminologia, notadamente, na criminologia ambiental.

Revisitaram-se os principais achados das pesquisas recentes sobre o tema da mobilidade criminal. Viu-se que essas conclusões podem ser enquadradas em quatro grandes grupos, quais sejam, o de padrões associados a estupros, a homicídios, ao tráfico de drogas e sobre a difusão dos benefícios do controle proveniente da intervenção policial. Sobre os casos de estupro, a literatura aponta diversas tendências associadas ao local do crime, à extensão do deslocamento, aos vínculos entre vítima e agressor, à disposição de um veículo e ao tipo de abordagem do criminoso.

Quanto aos homicídios, observou-se que uma das principais conclusões das pesquisas recentes é a de que existe uma forte associação entre a ocorrência desses crimes e as condições depreciadas de vida e de convívio. Outros estudos sobre a temática reconhecem o homicídio como um fato estrategicamente fundamentado (os criminosos não matam em qualquer hora e em qualquer lugar). As pesquisas recentes também apontam uma alta concentração desses crimes nas proximidades com bares e escolas públicas. Nesses casos a motivação dos crimes (seja pelo consumo abusivo de álcool, seja pelo envolvimento com o tráfico de drogas) é significativa.

Viu-se ainda que os crimes de tráfico de drogas possuem um alto grau de territorialidade e que esse fator contribui para a delimitação dos espaços de atividades dos traficantes. Estes, por sua vez, podem se deslocar em função da acessibilidade e proximidade com os clientes. Uma outra conclusão da literatura especializada é a de que o estabelecimento de pontos de venda de droga não obedece a critérios específicos, de modo que é possível encontrar traficantes desde os pontos com intenso fluxo de pessoas, a exemplo dos distritos comerciais, a locais ermos como prédios abandonados, distritos industriais e cemitérios.

Os últimos estudos sobre mobilidade criminal também exploram um efeito específico da intervenção policial sobre as regiões assoladas pela criminalidade: a difusão dos benefícios do controle do crime. Observou-se que esse efeito tende a ser duradouro em crimes com bases consolidadas sobre o espaço (a exemplo dos crimes de tráfico). Percebeu-se que esse tipo de reflexo da ação policial é pouco significativo nos casos de roubos e furtos em razão da natureza dinâmica desses crimes. Para homicídios a “efetividade” da difusão depende do modelo de policiamento a ser aplicado e da integração da ação policial com outras ações de ordem pública.

Viu-se também que os estudos realizados sobre a mobilidade criminal no Brasil são escassos em decorrência do interesse recente da comunidade acadêmica sobre o tema. A necessidade de uma agenda de pesquisa aplicada ao tratamento desse objeto com o devido reconhecimento das particularidades locais se soma a outras demandas que, no âmbito da análise sobre as configurações da criminalidade no Brasil, carecem de maior atenção.



Muito embora sintética (pois a devida apresentação dos estudos sobre a temática também ultrapassa os limites deste artigo), acredita-se que esta revisão expôs coerentemente as principais discussões em torno da mobilidade criminal.

Diante do que foi exposto, e, fundamentalmente, diante do engajamento da comunidade acadêmica em nível global na produção de pesquisas aplicadas à compreensão desse fenômeno e da escassez de estudos sobre o tema no país (a despeito do interesse recente dos pesquisadores brasileiros), este escrito adquire maior relevância.

### AGRADECIMENTOS

Agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela bolsa concedida para a realização da pesquisa de mestrado da qual resultou este artigo.

### REFERÊNCIAS

AINSWORTH, P. Offender profiling and crime analysis. Devon: Willan Publishing, 2013. <https://doi.org/10.4324/9781843924630>

ALDERSON, J. Principled policing: protecting the public with integrity. [s. l.]: Waterside Press, 1998.

ARMSTRONG, R. et al. 'Scoping the scope' of a cochrane review. Journal of Public Health, v. 33, n. 1, p. 147-150, 2011. <https://doi.org/10.1093/pubmed/fdr015>

BEATO, C. Determinantes da criminalidade em Minas Gerais. Revista Brasileira de Ciências Sociais, v. 13, n. 37, p. 74-87, 1998. <https://doi.org/10.1590/S0102-69091998000200004>

BEAUREGARD, E.; MARTINEAU, M. The sexual murderer: offender behavior and implications for practice. New Jersey: Routledge, 2016. <https://doi.org/10.4324/9781315683768>

\_\_\_\_\_; BUSINA, I. Journey "during" crime: predicting criminal mobility patterns in sexual assaults. Journal of interpersonal violence, v. 28, n. 10, p. 2052-2067, 2013. <https://doi.org/10.1177/0886260512471084>

\_\_\_\_\_; PROULX, J.; ROSSMO, D. K. Spatial patterns of sex offenders: theoretical, empirical, and practical issues. Aggression and Violent Behavior, v. 10, n. 5, p. 579-603, 2005. <https://doi.org/10.1016/j.avb.2004.12.003>

BECKER, G. Crime and punishment: an economic approach. In: FIELDING, N. et al. (Eds.). The economic dimensions of crime. London: Palgrave Macmillan, 1968, p. 13-68. [https://doi.org/10.1007/978-1-349-62853-7\\_2](https://doi.org/10.1007/978-1-349-62853-7_2)

BLOCK, R. L.; BLOCK, C. R. Space, place and crime: hot spot areas and hot places of liquor-related crime. Crime and Place, v. 4, n. 2, p. 145-184, 1995.

BOGGS, S. Urban crime patterns. American Sociological Review, v. 30, p. 899-908, 1965. <https://doi.org/10.2307/2090968>

BOWERS, K. et al. Spatial displacement and diffusion of benefits among geographically focused policing interventions. Journal of Experimental Criminology, v. 7, p. 347-374, 2011. <https://doi.org/10.1007/s11292-011-9134-8>

BRANTINGHAM, P.; BRANTINGHAM, P. Patterns in crime. New York: Macmillan, 1984.

\_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_. Environment, routine, and situation: toward a patterns theory of crime. In: CLARKE, R.; FELSON, M. (Eds.). Routine activity and rational choice: advances in criminological theory. New Jersey: Transaction Publishers, 1993, v. 5, p. 259-294.

\_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_. Criminality of place. European Journal on Criminal Policy and Research, v. 3, n. 3, p. 5-26, 1995. <https://doi.org/10.1007/BF02242925>

BRODEUR, J. P. Comparisons in policing: an international perspective. Aldershot, UK: Avebury,

1995.

BRYETT, K. The policing dynamic. *Policing: An International Journal of Police Strategies & Management*, v. 22, n. 1, p. 30-45, 1999. <https://doi.org/10.1108/13639519910256866>

CAPONE, D. L.; NICHOLS, W. W. Urban structure and criminal mobility. *American Behavioral Scientist*, v. 20, n. 2, p. 199-213, 1976. <https://doi.org/10.1177/000276427602000203>

CHAIKEN, J. M.; LAWLESS, M.; STEVENSON, K. A. The impact of police activity on subway crime. Washington, DC: U.S. Department of Justice, National Institute of Justice, 1974.

CLINARD, M. B. The process of urbanization and criminal behavior. *American Journal of Sociology*, v. 48, n. 2, p. 202-213, 1942. <https://doi.org/10.1086/219122>

COHEN, L.; FELSON, M. Social change and crime rate trends: routine activities approach. *American Sociological Review*, v. 44, n. 4, p. 588-607, 1979. <https://doi.org/10.2307/2094589>

CORNISH, D.; CLARKE, R. Understanding crime displacement: an application of rational choice theory. *Criminology*, v. 25, p. 933-947, 1987. <https://doi.org/10.1111/j.1745-9125.1987.tb00826.x>

\_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_. Analyzing organized crimes. In: PIQUERO, A. R; TIBBETTS, S. (Eds.). *Rational choice and criminal behavior: recent research and future challenges*. New York: Routledge, 2002, p. 41-63.

\_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_. Opportunities, precipitators and criminal decisions: a reply to Wortley's critique of situational crime prevention. In: SMITH, M. J.; CORNISH, D. (Eds.). *Crime prevention studies: theory for practice in situational crime prevention*. Monsey, NY: Criminal Justice Press, 1986, p. 41-96.

DOWNEY, G.; HUNT, R. The spatial structure of intraurban criminal behavior. Kansas City: Association of American Geographers, 1972.

ECK, J. The threat of crime displacement. In: ECK, J. et al. (Eds.). *Criminal Justice Abstracts*. [s. l.]: [s. n.], 1993. p. 527-546.

ECK, J.; CLARKE, R.; GUERETTE, R. Risky facilities: Crime concentration in homogeneous sets of establishments and facilities. *Crime Prevention Studies*, v. 21, p. 225-264, 2007.

GABOR, T. *Crime displacement: the literature and strategies for its investigation*. Ottawa: University of Ottawa Press, 1978.

GOETZ, E. *Clearing the way: de-concentrating the poor*. Washington, DC: The Urban Institute Press, 2003.

GRAHAM, K. et al. Aggression and barroom environments. *Journal of Studies on Alcohol*, v. 41, p. 277-292, 1980. <https://doi.org/10.15288/jsa.1980.41.277>

GROFF, E.; VIGNE, N. The use of geographic information systems (GIS) for state and local crime analysis. In: *Conference of European Statisticians*. Ottawa, 1998, p. 5-7.

GROGGER, J.; WEATHERFORD, M. S. Crime, policing and the perception of neighborhood safety. *Political Geography*, v. 14, n. 6-7, p. 521-541, 1995. [https://doi.org/10.1016/0962-6298\(95\)00053-D](https://doi.org/10.1016/0962-6298(95)00053-D)

HAGEDORN, J.; RAUCH, B. Housing, gangs, and homicide: what we can learn from Chicago. *Urban Affairs Review*, v. 42, n. 4, p. 435-456, 2007. <https://doi.org/10.1177/1078087406294435>

HARRIES, K. *Mapping crime: principles and practice*. Washington, DC: National Institute of Justice, U.S. Department of Justice, 1999.

HEIDENSOHN, F. Crime and policing. In: *The future of Europe*. Palgrave Macmillan, London, 1997, p. 81-103. [https://doi.org/10.1007/978-1-349-25379-1\\_5](https://doi.org/10.1007/978-1-349-25379-1_5)

- HESSELING, R. Displacement: a review of the empirical literature. In: CLARKE, R. (Ed.). *Crime Prevention Studies*. Monsey, NY: Criminal Justice Press, 1995, v. 2. p. 197-230.
- HORTON, C. *Policing policy in France*. London: Policy Studies Institute, 1995.
- JACOBS, B. *Robbing drug dealers: violence beyond the law*. New York: Routledge, 2017. <https://doi.org/10.4324/9781315128696>
- JOHNSON, S. D.; GUERETTE, R. T.; BOWERS, K. Crime displacement: what we know, what we don't know, and what it means for crime reduction. *Journal of Experimental Criminology*, v. 10, n. 4, p. 549-571, 2014. <https://doi.org/10.1007/s11292-014-9209-4>
- KELLING, G., et al. *The Kansas City Preventive Patrol Experiment: a summary report*. Washington, DC: Police Foundation, 1974.
- LECLERC, B.; TREMBLAY, P. Strategic behavior in adolescent sexual offenses against children: Linking modus operandi to sexual behaviors. *Sexual Abuse*, v. 19, n. 1, p. 23-41, 2007. <https://doi.org/10.1177/107906320701900104>
- \_\_\_\_\_; WORTLEY, R.; SMALLBONE, S. Investigating mobility patterns for repetitive sexual contact in adult child sex offending. *Journal of Criminal Justice*, v. 38, n. 4, p. 648-656, 2010. <https://doi.org/10.1016/j.jcrimjus.2010.04.038>
- LEVINE, N. Spatial statistics and GIS: software tools to quantify spatial patterns. *Journal of the American Planning Association*, v. 62, n. 3, p. 381-391, 1996. <https://doi.org/10.1080/01944369608975702>
- LOTTIER, S. Regions of criminal mobility: introduction to a Detroit Study. *Journal of Criminal Law & Criminology*, v. 28, p. 657-673, 1937. <https://doi.org/10.2307/1137670>
- LOWMAN, J. Conceptual issues in the geography of crime: toward a geography of social control. *Annals of the Association of American Geographers*, v. 76, n. 1, p. 81-94, 1986. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1986.tb00105.x>
- LUSSIER, P.; BOUCHARD, M.; BEAUREGARD, E. Patterns of criminal achievement in sexual offending: unravelling the 'successful' sex offender. *Journal of Criminal Justice*, v. 39, n. 5, p. 433-444, 2011. <https://doi.org/10.1016/j.jcrimjus.2011.08.001>
- MAZEROLLE, L. G. *Policing places with drug problems*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications, 1996.
- MAZEROLLE, L.; TERRILL, W. Problem-oriented policing in public housing: identifying the distribution of problem places. *Policing: An International Journal of Police Strategies & Management*, v. 20, n. 2, p. 235-255, 1997. <https://doi.org/10.1108/13639519710169117>
- MCIVER, J. Criminal mobility: a review of empirical studies. In: HAKIM, S.; RENGERT, G. (Eds.). *Crime spillover*. Beverly Hills: Sage Publications, 1981, p. 20-47.
- MCKENNA, P. F. *Foundations of policing in Canada*. [s. l.]: Prentice Hall Canada, Career & Technology, 1998.
- MCPHETERS, L. R.; STRONGE, W. *Crime spillover in the Boston area*. Boston: [s.n.], 1981.
- MEHAY, S. L. The expenditure effects of municipal annexation. *Public Choice*, v. 36, n. 1, p. 53-62, 1981. <https://doi.org/10.1007/BF00163770>
- MELO, S. N.; MATIAS, L. F.; ANDRESEN, M. A. Crime concentrations and similarities in spatial crime patterns in a Brazilian context. *Applied Geography*, v. 62, p. 314-324, 2015. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2015.05.012>
- MOIR, E. et al. Typologies of suburban guardians: understanding the role of responsibility,

opportunities, and routine activities in facilitating surveillance. *Crime Prevention and Community Safety*, p. 1-21, 2018. <https://doi.org/10.1057/s41300-018-0057-4>

MORRILL, R. L.; PITTS, F. R. Marriage, migration, and the mean information field: a study of uniqueness and generality. *Annals of the Association of American Geographers*, n. 57, p. 401-422, 1967. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1967.tb00612.x>

NEE, C. Understanding expertise in burglars: from pre-conscious scanning to action and beyond. *Aggression and Violent Behavior*, v. 20, p. 53-61, 2015. <https://doi.org/10.1016/j.avb.2014.12.006>

NEWMAN, O. Architectural design for crime prevention. Washington, DC: National Institute of Law Enforcement and Criminal Justice, 1973.

\_\_\_\_\_. *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design*. New York: Macmillan, 1972.

NOVAK, K. et al. The effects of aggressive policing of disorder on serious crime. *Policing: An International Journal of Police Strategies & Management*, v. 22, n. 2, p. 171-194, 1999. <https://doi.org/10.1108/13639519910271229>

PEREIRA, D.; MOTA, C.; ANDRESEN, M. A. The homicide drop in Recife, Brazil: a study of crime concentrations and spatial patterns. *Homicide Studies*, v. 21, n. 1, p. 21-38, 2017. <https://doi.org/10.1177/1088767916634405>

PHILLIPS, P. Characteristics and typology of the journey to crime. In: GEORGES-ABEYIE, D.; HARRIES, K. (Eds.). *Crime: a spatial perspective*. New York: Columbia University Press, 1980, p. 167-180. <https://doi.org/10.7312/geor90788-017>

POKORNY, A. D. A comparison of homicide in two cities. *Journal of Criminal Law, Criminology, and Police Science*, v. 56, p. 479-487, 1965. <https://doi.org/10.2307/1141677>

PYLE, G. F. et al. *The spatial dynamics of crime*. Chicago: [s.n], 1974.

RAND, A. Mobility triangles. In: FINIGAN, M. W.; HAKIM, S.; RENGERT, G. (Eds.). *Metropolitan crime patterns*. Monsey, NY: Criminal Justice Press, 1986, p. 117-126.

RATCLIFFE, J. The spatial extent of criminogenic places: a changepoint regression of violence around bars. *Geographical Analysis*, v. 44, p. 302-320, 2012. <https://doi.org/10.1111/j.1538-4632.2012.00856.x>

RECHEA, C. *La delincuencia juvenil en España: autoinforme de los jóvenes*. Madrid: Ministerio de Justicia, 1995.

RENGERT, G. *The geography of illegal drugs*. New York: Routledge, 2018. <https://doi.org/10.4324/9780429496523>

REPPETTO, T. Crime prevention and the displacement phenomenon. *Crime & Delinquency*, v. 22, n. 2, p. 166-177, 1976. <https://doi.org/10.1177/001112877602200204>

RHODES, W.; CONLY, C. Crime and mobility: an empirical study. In: BRANTINGHAM, P.; BRANTINGHAM, P. (Eds.). *Environmental criminology*. Prospect Heights, IL: Waveland Press, 1981, p. 167-188.

ROBLES, D. T. Prevención del delito y futuro de la Policía. *Reis*, p. 85-94, 1999. <https://doi.org/10.2307/40184100>

ROSSMO, K. Geographic profiling in cold case investigations. In: WALTON, Richard. (Ed.). *Cold case homicides: practical investigative techniques*, Boca Raton, FL: CRC Press, 2006, p. 537-560.

\_\_\_\_\_. *Geographic profiling: target patterns of serial murderers*. 1995. Thesis (PhD in Criminology) - Simon Fraser University, Burnaby, 1995.

RUEDIGER, M. A. et al. Os deslocamentos do crime: relações entre espaço e práticas ilegais. Rio de Janeiro: FGV, 2018.

RUSHTON, G. Behavioral correlates of urban spatial structure. *Economic Geography*, v. 47, n. 1, p. 49-58, 1971. <https://doi.org/10.2307/143225>

SANTOS, S. M. Homicídios em Porto Alegre, 1996: análise ecológica de sua distribuição e contexto socioespacial. 1999. Tese (Doutorado em Sociologia) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

SEAGRAVE, J.; SIMMONDS, B. Introduction to policing in Canada. Scarborough, ON: Prentice Hall Canada, 1997.

SHERMAN, L.; GARTIN, P.; BUERGER, M. Hot spots of predatory crime: routine activities and the criminology of place. *Criminology*, v. 27, p. 27-55, 1989. <https://doi.org/10.1111/j.1745-9125.1989.tb00862.x>

SOUZA, M. T.; SILVA, M. D.; CARVALHO, R. Revisão integrativa: o que é e como fazer. *Einstein*, v. 8, n. 1, p. 102-106, 2010. <https://doi.org/10.1590/s1679-45082010rw1134>

SPELMAN, W. et al. Zero tolerance: a first review. Washington, DC: U.S. Department of Justice, National Institute of Justice, 1997.

SUMMERS, L.; ROSSMO, D. K. Aplicaciones prácticas de la teoría de las actividades rutinarias a la investigación criminal. In: LLINARES, F. M. et al. (Eds.). *Crímen, oportunidad y vida diaria. Libro homenaje al Profesor Dr. Marcus Felson*. Madrid: Dykinson, 2015, p. 171-186.

TEWKSBURY, R.; MUSTAINE, E. Where to find sex offenders: an examination of residential locations and neighborhood conditions. *Criminal Justice Studies*, v. 19, n. 1, p. 61-75, 2006. <https://doi.org/10.1080/14786010600615991>

TILLEY, N. After Kirkholt: theory, method and results of replication evaluations. London: Home Office, 1994.

WADDINGTON, P. Policing citizens: authority and rights. [s.l.]: Psychology Press, 1999.

WEISBURD, D. Hot spots of crime and place-based prevention. *Criminology & Public Policy*, v. 17, n. 1, p. 5-25, 2018a. <https://doi.org/10.1111/1745-9133.12350>

\_\_\_\_\_. From criminals to criminal contexts: reorienting crime prevention research and policy. In: WARING, E.; WEISBURD, D. (Eds.). *Crime and social organization*. New York: Routledge, 2018b, p. 215-234.

\_\_\_\_\_; GREEN, L. Policing drug hot spots: the Jersey City drug market analysis experiment. *Justice Quarterly*, v. 12, n. 4, p. 711-735, 1995. <https://doi.org/10.1080/07418829500096261>

\_\_\_\_\_; ECK, J. (Eds.). *Unraveling the crime-place connection: new directions in theory and policy*. New York: Routledge, 2017, v. 22.

WHITE, R. *Violent offenders and their paths*. Chicago: University of Chicago Press, 1998.

WILSON, J. Q.; KELLING, G. L. Broken windows. *Atlantic Monthly*, v. 249, n. 3, p. 29-38, 1982.

---

Recebido em: 31/03/2020

Aceito para publicação em: 07/07/2020