

## **Daniel e os “esquemas”: ilegalismos e transporte complementar no subúrbio do Rio de Janeiro<sup>12</sup>**

**Eduardo de Oliveira Rodrigues (Colégio Pedro II/RJ)**  
**Palavras chave: ilegalismos, transporte, polícia**

### **Primeiras palavras: a cidade, seus tempos e seus diferentes usos**

“Mano, pra quem trabalha na “pista”, tem que saber “ler a pista”. Tem que ficar ligado o tempo todo, se não tu se fode. Aqui na van mesmo: é o trânsito, o fiscal, o passageiro... é muita coisa pra dar conta. Se não fosse pela gente, a cidade ia parar mano, parar! A gente é que leva a cidade nas costas”.

O desabafo enérgico de Daniel contrasta com o ritmo lento daquela viagem de início de tarde. Chove, mas não muito. Isso não impede que o trânsito numa importante via de circulação do subúrbio carioca esteja praticamente parado. Sobre o para-brisa da sua van, repousa uma fina camada de chuva que faz os contornos da cidade perderem nitidez. A paisagem por detrás do vidro molhado se apresenta como uma espécie de tela impressionista dominada por tons de cinza e vermelho. Nela, o asfalto é animado por uma procissão vagarosa de três fileiras paralelas envolvendo diferentes arranjos de carros, vans, kombis e ônibus, cada qual com suas respectivas luzes de posição acesas. Volta e meia, motos passam pelos “corredores” deixados pelos veículos e conseguem, sem maior dificuldade, vencer a lentidão do trânsito. Daniel se mostra impaciente e lamenta: “Se eu tivesse com minha moto, não tinha isso. Engarrafamento é sempre prejuízo”. Pergunto a ele então se o trânsito livre é melhor para trabalhar. Ele responde convicto: “Lógico, pô! O trânsito tem que fluir. É mais fácil pra pegar e deixar passageiro. Não é nem pra gente correr, isso aí vai depender. Mas cada dia é um dia. Cada dia tem um ‘pique’ diferente”.

As linhas acima me parecem introduzir o caminho escolhido para a construção da narrativa de Daniel no seu trabalho com as vans<sup>3</sup>. Elas nos falam inicialmente sobre os

<sup>1</sup> Trabalho apresentado na 33ª Reunião Brasileira de Antropologia, realizada entre os dias 28 de agosto a 03 de setembro de 2022.

<sup>2</sup> O presente paper é uma versão sintética de artigo publicado originalmente em Rodrigues (2021).

<sup>3</sup> Diferentes linhas de vans e kombis ofertam serviço de transporte de passageiros por toda a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). Todavia, tal oferta não é homogênea. Como esclarece MAMANI (2004, p. 335), desde os anos 1990 ela é orientada pelos padrões de segregação sócio-espacial presentes na RMRJ, com maior concentração nos subúrbios cariocas e nos municípios do entorno do núcleo metropolitano. Parte dos veículos é legalizada pelas prefeituras locais e pelo governo fluminense (no caso das linhas intermunicipais), enquanto outros carros não tem permissão do Poder Público para circular. Somente na capital, os dados da prefeitura apontam 143 linhas e 2.279 vans licitadas na cidade em 2020 (SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES, 2020). A ausência de números confiáveis para quantificar os motoristas e veículos não-regulamentados sugere um acréscimo considerável aos dados

diferentes tempos que regem a cidade. É o uso desses diferentes tempos, em parte, que permite a ele e a outros motoristas “levar a cidade nas costas”. Numa outra ocasião, VIRÍLIO (1997, p. 22) sugeriu que o espetáculo da rua seria a circulação. As ruas seriam como locais de travessia, portos por onde transbordam ondas de diferentes grandezas e onde a *velocidade* assume o papel de protagonista nos processos de acumulação capitalista. Para SANTOS (1996, p. 220), a urgência desse mesmo tempo aparece ligada a processos hegemônicos que se operam a partir da escala do global em direção ao nosso cotidiano. Trata-se de um tempo que comprime o espaço através da técnica, da ciência e da informação e que aponta para uma “convergência dos momentos” (SANTOS, 1994, p. 49) na criação de uma racionalidade única na forma de manejo e gestão dos territórios. Na sua relação com os tempos do local, ele encontra, todavia, uma série de fricções e resistências que sugerem um compasso relativamente mais próximo à *lentidão*.

Na verdade, velocidade e lentidão estabelecem linhas de continuidade e ruptura se imaginarmos cidades distantes do “*Global North*” referenciado na obra viriliana. Do ponto de vista do transporte complementar<sup>4</sup>, uma metrópole como o Rio de Janeiro me parece um bom caso para pensar a dialética entre velocidade e lentidão pelas vans a reproduzirem ainda mais claramente, em especial pela necessidade de conjugação de uma série de *ilegalismos* (FOUCAULT, 2010, p. 261) na sua operação. Defendo que tal dialética seja considerada pois os tempos de um “esquema” de vans não acontecem somente a partir de uma lógica linear e cronológica, uma vez que as ruas podem não ser apenas entremeios, ou seja, vias que conectam dois ou mais pontos num plano urbano. De maneira distinta, a experiência da cidade se inscreve também num universo de múltiplos eventos e relações que se apresentam diante dos nossos olhos não apenas enquanto um caminho, mas também como um fim em si mesmas ou a própria chegada (VOGEL e MELLO, 2017).

Para sujeitos que trabalham e ficam a maior parte do dia nas ruas, elas se insinuam na qualidade de um manancial de *oportunidades* passíveis de serem desfrutadas. Para isso, o tempo que rege o cotidiano de tais sujeitos se aproxima da noção grega de *kairós*

oficiais. Sendo assim, o presente artigo explora parcialmente a pluralidade deste universo, uma vez que o referencial empírico da descrição se refere apenas ao cotidiano de um motorista das vans legalizadas.

<sup>4</sup> Com relação à cidade do Rio de Janeiro, MARCHIONE (2013, p. 39) aponta que, desde 2012, com a criação da “Coordenadoria Especial de Transporte Complementar”, a nomenclatura oficial do serviço de passageiros oferecido geralmente pelas vans passou oficialmente de transporte “alternativo” para “complementar”. No presente artigo, optei pelo uso da nomenclatura oficial uma vez que ambas as categorias, no discurso nativo, são mobilizadas sem grandes diferenças de significado (embora outros termos como transporte “informal” ou “pirata” sejam rechaçados pelo seu estigma). Sobre as disputas políticas que envolvem tais categorias, ver o trabalho de MAMANI (2004).

(o “tempo oportuno”). Segundo DÉTIENNE e VERNANT (1991, p. 20), eventos que envolvam o *kairós* se caracterizam pela sua multiplicidade e ambiguidade, por situações de grande fluidez que tendem a mudar constantemente. Saber empreender uma leitura correta das oportunidades do tempo – bem como saber usá-lo – é uma virtude fundamental para o domínio deste regime de circulação. Ao contrário da aceleração resultante da circularidade cronológica, nem sempre mobilidade e velocidade significarão poder sob os domínios do *kairós*. Quero dizer, em outras palavras, que ao dirigir uma van, mais do que sempre ser o mais rápido e pontual possível, Daniel precisa saber “ler a pista” oportunamente. Na visão nativa, isso significa ter pleno conhecimento do caminho a seguir na sua rota, do ritmo de demanda de passageiros, da dinâmica das propinas pagas à polícia, entre outras coisas.

É a partir dos diferentes usos do tempo que Daniel e outros motoristas criam um conjunto de “táticas”, no sentido empregado por CERTEAU (2014, p. 45-46), nas formas específicas do seu fazer cotidiano. São precisamente essas “táticas” que tornam difusas as fronteiras do legal/extralegal para meus interlocutores. No entanto, quando pensada enquanto ações de resistência a um dado sistema de controle social num país como o Brasil, tal categoria merece uma ressalva importante pelo seu diálogo com a obra foucauldiana. Como mostra KANT DE LIMA (2019, p. 209), o poder disciplinar diz respeito ao processo de normalização que homogeniza progressivamente a conduta social pela doutrinação da sociedade. Trata-se de uma estratégia disciplinar não meramente repressiva, que não objetiva suprimir mas sim reproduzir um comportamento “normal” nos indivíduos. No caso brasileiro, o autor nos alerta que o processo de normalização se deu de maneira diferente, uma vez que nossas relações sociais se desenvolvem de maneira hierarquizada, autoritária e pautadas por enormes desigualdades de direitos entre diferentes segmentos sociais (KANT DE LIMA, 2008). Dessa forma, o emprego da categoria “tática” no texto deve ser compreendido enquanto ferramenta analítica de alcance bastante limitado, que se refere apenas aos usos específicos do tempo no tocante ao meu trabalho de campo.

Neste sentido, o presente artigo objetiva compreender um pouco melhor o universo do transporte complementar carioca na sua relação com os ilegalismos. De alguma maneira, outros trabalhos já tocaram parcialmente nesta problemática pela proximidade que principalmente as milícias estabeleceram com o transporte de vans e kombis no Rio de Janeiro (CANO e DUARTE, 2012; BRAMA, 2019; ALVES, 2020; entre outros). Desde pelo menos a Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) de 2008, é

muito clara a importância econômica que os transportes complementares possuem para diferentes grupos paramilitares atuantes na RMRJ (ALERJ, 2008, p. 111-126). Todavia, como procurarei mostrar, os ilegalismos inscritos na operação deste modal transbordam a relação com estes grupos – o que indica não só uma possível contribuição do presente artigo sobre o assunto, como também uma lacuna ainda pouco explorada na literatura acadêmica.

Sendo assim, sugiro abordar o problema através da descrição etnográfica dos diferentes usos do tempo por parte dos operadores de um “esquema” de vans no subúrbio carioca<sup>5</sup>. A estrutura do artigo se desenvolverá através do acompanhamento de uma tarde ao lado de Daniel, que me permitiu acompanhar, ao longo dos últimos meses, sua rotina de trabalho e estudo num “cursinho” preparatório para o próximo concurso de “soldado” da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro (PMERJ). Tal fato, para além do componente ligado ao funcionamento das vans, me parece permitir também apreender alguns significados sobre os ilegalismos na lógica de um possível futuro policial militar (PM).

### **O “esquema” das vans e a dialética entre velocidade e lentidão**

O trânsito lento fez a viagem de volta demorar mais do que o normal. Naquele horário, normalmente os carros levavam pouco mais de uma hora para completar todo o trajeto. Levamos quase duas. Chegando ao ponto final, saímos da van e encontramos outros colegas de Daniel numa esquina comendo. Era normal o almoço dos motoristas ocorrer fora do horário habitual do meio-dia, quando não eram substituídos por refeições rápidas feitas na rua a exemplo daquela tarde. Tudo dependeria do ritmo de trabalho, ou seja, se o dia estava sendo “correria” ou se era um dia “tranquilo”.

Na verdade, naquele momento os motoristas comiam com certa tranquilidade pois o movimento era muito pequeno. Havia poucos passageiros para embarcar na van, que geralmente só saía do ponto quando a maior parte da sua lotação de dezesseis lugares fosse preenchida. Isso não dava a ela um horário preciso de partida e chegada a exemplo dos ônibus que concorriam trajeto semelhante. Por vezes, com a van já saindo lotada do ponto final, ela percorria seu trajeto no menor tempo possível, tentando chegar

<sup>5</sup> O “esquema” trata de uma categoria nativa usada entre meus interlocutores, que fazia referência a qualquer arranjo de relações de caráter pessoal que envolviam indivíduos, grupos ou instituições, e que se articulavam em torno da operação de algum mercado ilegal ou parcialmente ilegal. Sobre a exploração analítica desta categoria, ver Rodrigues (2021a).

rapidamente aos destinos mais comuns dos passageiros para que o tempo de “giro” entre o embarque e desembarque fosse sensivelmente reduzido. Em outros momentos, com o veículo mais vazio, o trajeto era percorrido de maneira mais lenta, muitas vezes com a van a parar por mais tempo em cada ponto a espera de possíveis novos clientes. A passagem do tempo variava assim não de maneira exata, mas pelo ritmo das oportunidades que se apresentavam<sup>6</sup>.

Pelo ritmo mais lento daquela tarde, nos sentamos e pegamos pela metade uma conversa sobre o irmão mais novo de Daniel. O rapaz se chamava Guto e era também motorista e colega de todos eles. Sua van tinha sido apreendida naquela manhã numa *blitz* de fiscalização noutra região do subúrbio. Apesar de ser um veículo legalizado – assim como todas as outras vans da linha – ela não poderia estar circulando fora da sua área de jurisdição. Anteriormente, Daniel havia me explicado que a prefeitura do Rio estava a tentar regulamentar o transporte complementar. A implantação do “Sistema de Transporte Público Local” (STPL) permitiu cadastrar e regulamentar parcialmente as vans e motoristas. Como aponta MARCHIONE (2013, p. 39), a implementação ocorre de maneira mais consistente desde 2012 na esteira dos “megaeventos” esportivos que ocorreram na cidade. O STPL prevê um *layout* próprio de pintura que varia de acordo com cada região, além de placa do veículo de “chapa” vermelha, selo de vistoria anual, certificado de autorização da prefeitura e crachá de identificação do motorista. O problema da van em questão é que ela não só trafegava fora da sua área de jurisdição, como também era conduzida por um motorista que sequer tinha Carteira Nacional de Habilitação (CNH) válida.

Daniel estava desde cedo inquieto por conta desse assunto. Apesar da “terceirização” da van ser uma prática comum entre os motoristas, a circulação em outras áreas era algo bastante arriscado aos seus olhos. “Terceirizar” a van, até certo ponto, era permitido pela prefeitura. Cada motorista “permissionário” pode pedir a inclusão de um motorista auxiliar para operar o veículo registrado em seu nome. Daniel também faz isso. Como meu interlocutor usa a parte da manhã para ir ao “cursinho” ou fazer outras atividades, ele cobra informalmente cem reais de “diária” ao outro motorista pela posse da van entre seis da manhã e duas da tarde. Nesse período, o auxiliar é responsável pelo combustível gasto e, eventualmente, por qualquer infração de trânsito cometida. Todo o

<sup>6</sup> Durante o mês de abril de 2020, a título de exemplo, Daniel não trabalhou com a van apesar da autorização da prefeitura. Ele me explicou que o número baixo de passageiros não compensava colocá-la para circular, uma vez que os ônibus cobriram toda a demanda durante o primeiro mês da quarentena da COVID-19.

dinheiro acumulado após o pagamento das despesas é o seu lucro – algo em torno de trezentos reais num “bom” dia de trabalho.

Em alguns casos, Daniel e seus colegas “terceirizam” a van mediante algum outro tipo de “esquema”. Ele pode envolver o pagamento de uma “diária” maior do que o valor padrão – a exemplo de Guto, que havia cobrado duzentos reais ao invés dos cem habituais do motorista pego na *blitz*. Além da sobretaxa de 100% cobrada pelo eventual risco, alugar a van naqueles termos talvez fosse a única possibilidade, em curto prazo, do irmão de Daniel reaver ao menos parte de uma dívida que o motorista tinha com ele. Além dele precisar do dinheiro rapidamente, o rapaz estava desempregado e não tinha recursos para fazer a renovação da CNH. Ele convenceu Guto não só a alugar a van durante uma semana, como também a permitir que ela circulasse fora da região determinada pela prefeitura. Os argumentos pareciam consistentes. Por ser uma área com menor movimento de vans e ônibus, ele supostamente poderia fazer mais dinheiro durante os dias trabalhados. Além disso, o motorista afirmou não só ter “desenrolado” a situação com a milícia local, como também sempre ter morado na área. Não haveria como dar problema.

Entretanto, nem Daniel e nem os outros motoristas souberam me dizer os motivos que levaram a empreitada a fracassar de fato. A manobra mal fadada gerou uma multa de aproximadamente dois mil reais a ser somada à dívida que o motorista já tinha com Guto. Isso tudo fez a irritação de Daniel ser ainda maior pois ele havia chamado a atenção do irmão sobre os riscos – em especial pela van ter circulado por outra área fora da jurisdição do seu STPL. A conclusão era que Guto e o motorista simplesmente “deram mole” e isso era suficiente para explicar o *infortúnio* dos dois. De modo geral, o “dar mole” evocava para os motoristas um conjunto de justificativas morais vislumbrado enquanto resultado prático do não saber “ler a pista” oportunamente<sup>7</sup>.

Nossa conversa teve que ser interrompida abruptamente. A fila de passageiros tinha crescido e alguns já se mostravam impacientes com a demora. Os motoristas terminaram sua refeição e um deles se levantou para iniciar nova viagem. As vans estavam dispostas numa fila de três carros com Daniel ocupando a última posição. Enquanto aguardava sua vez, nossa conversa prosseguiu dentro do veículo pois a chuva havia apertado. Ele ligou o rádio e começou a falar sobre alguns outros “esquemas” de sucesso que se contrapunham ao caso anterior. Eram diferentes formas de “uso”, no

7 Sobre a categoria “dar mole” e seu papel na explicação causal das consequências de uma ação, ver SILVA (2019, p. 153-158).

sentido inscrito em CERTEAU (2014, p. 87), que reempregavam uma simples van de transporte complementar noutros tipos de ações.

Ele começou pela vez quando seu veículo foi usado para transportar armas entre duas favelas de um mesmo grupo do varejo de drogas ilícitas. Dois fuzis foram desmontados e escondidos sob o forro de acabamento das portas e do banco traseiro. As “táticas” para realizar o frete foram descritas com orgulho: além da van poder circular legalmente por todo o trecho entre as favelas, ela ainda foi colocada sobre um pequeno “reboque” também regularizado para transportá-la com as armas dentro. A ação teve êxito total. Daniel recebeu dois mil reais pela empreitada, repassando apenas quinhentos para o dono do reboque com a condição de que ele seria inocentado caso as armas fossem descobertas. Diferentemente do seu irmão, ele disse que aceitou os riscos menos pelo dinheiro envolvido e mais por conta da *consideração* que ele tinha pelo ex-genro<sup>8</sup>. Ter aceitado a ajuda do ex-genro naquelas condições fez posteriormente aquela “dádiva” (MAUSS, 1974, p. 102) ter que ser obrigatoriamente retribuída. Em relações animadas por indivíduos liminares ao “mundo do crime” (FELTRAN, 2008, p. 93), retribuir daquela maneira seria agir “pelo certo”, ou seja, seguir o norte de uma moralidade criminal que se aprende ao longo da experiência com o próprio crime (GRILLO, 2014, p. 366). Naquela situação, tanto Daniel quanto o seu ex-genro se orientavam por uma bússola moral semelhante.

Na mesma toada, ele me conta de outra ocasião quando a van foi usada para levar um deputado estadual a uma favela durante as eleições. Em ano eleitoral, Daniel sempre é chamado para ser motorista da equipe de três candidatos (dois deputados e uma vereadora) no seu “corpo a corpo” com eleitores e outras lideranças locais. O trabalho é muito bem visto por Daniel, uma vez que lhe garante até três mil reais semanais e abre possibilidades para conhecer “gente importante”. Nessas ocasiões, a van geralmente circula com o próprio candidato, seus assessores e “seguranças” – em sua grande maioria PMs fazendo “bico” durante seus dias de folga do trabalho.

Quem o inseriu nesse outro “esquema” foi um amigo ex-motorista que trabalhava junto com ele e o irmão. O rapaz, desde 2014, é PM e atua também como “segurança” de

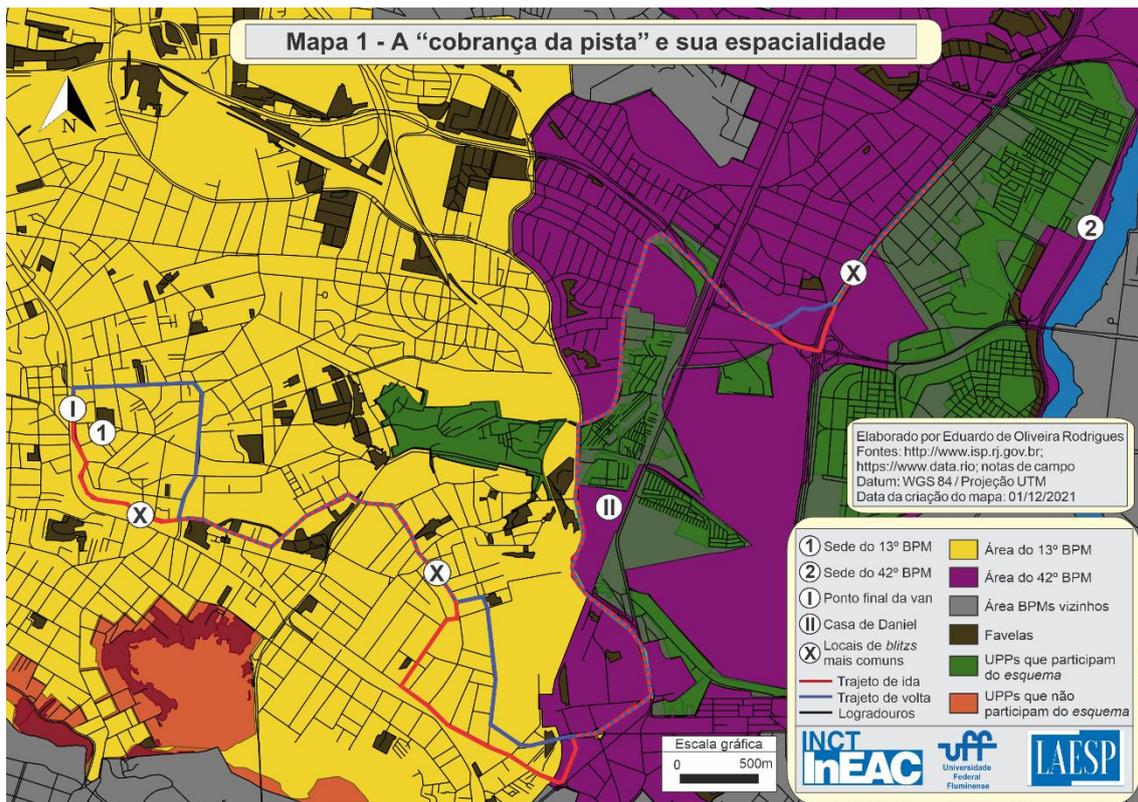
<sup>8</sup> A *consideração* é uma categoria que envolve valores ligados à “confiança” e à “honra”. O homem honrado, para BOURDIEU (2002, p. 20), é aquele que se define por uma fidelidade a si próprio, pela preocupação em ser digno de uma imagem que me parece se remeter, nesse caso, a um certo ideal de masculinidade. Retribuir tal favor recebido era um desafio de ordem moral. Daniel encarou a retribuição como uma “questão de homem” pois fora *impotente* em sustentar sua família enquanto esteve preso. O irmão de sua primeira mulher é varejista de drogas e ajudou financeiramente a irmã e seu filho durante tal período.

diferentes parlamentares. Na ocasião narrada, ambos estavam na van se dirigindo para uma favela territorializada por milicianos quando foram parados numa *blitz* de fiscalização da prefeitura: “mano, foi só baixar o vidro. O [sic] ‘polícia’ mostrou a carteira e disse que era ‘Mike’<sup>9</sup>”. A van passou pelo bloqueio e continuou o seu caminho sem ser importunada, apesar da sua circulação ser *ilegal* naquela região. Perguntei a ele se os fiscais conheciam seu amigo PM para liberá-los daquele jeito. Daniel me explicou que quem estava fazendo a mediação entre o candidato e a comunidade era um sargento, amigo do seu amigo, lotado no Batalhão de Polícia Militar (BPM) da área e também integrante da milícia local. Ele é que garantia não só a livre circulação da van, como também o acesso do candidato às lideranças comunitárias. Foi curioso perceber que apesar da concessão das linhas ser regulamentada pelo STPL, nenhuma van transita naquela região da cidade sem autorização da milícia. Essa autorização não acontece sem o pagamento semanal de propina, o que reforça a importância econômica deste modal de transporte para tais grupos (ALERJ, 2008; CANO e DUARTE, 2012; BRAMA, 2019; ALVES, 2020; entre outros). O serviço regulamentado gera assim uma obrigação perversa aos motoristas. Eles são obrigados a pagar duas vezes pelo seu direito legal de trabalhar: tanto para a prefeitura quanto para os milicianos.

Essa situação era semelhante ao próprio “esquema” das vans de Daniel. O trajeto dos carros passa pela área de dois BPMs diferentes. Embora não seja uma área territorializada por milicianos, a circulação só é permitida mediante o pagamento semanal de propina ao comando dos dois batalhões. A “cobrança da pista”, como afirmam os motoristas, exige mil e oitocentos reais semanalmente somente de Daniel e seus colegas de trabalho. Além dos dois comandos, esse dinheiro é partilhado também entre diferentes agentes públicos que fiscalizam direta e indiretamente o trânsito como os guardas municipais, os PMs que trabalham no trânsito, entre outros. Nem mesmo a Unidade de Polícia Pacificadora (UPP) da área – localizada numa favela próxima ao ponto final da van – fica fora do “esquema”<sup>10</sup>. Abaixo, é possível visualizar um mapa que procura espacializar o “esquema” dos arregos pagos aos agentes de segurança:

9 “Mike” é a versão reduzida de “Papa Mike”, PM no universo policial. A PMERJ e outras forças de segurança pelo mundo adotam o alfabeto de soletração internacional da OTAN (Organização do Tratado do Atlântico Norte), onde a letra “P” se soletra “papa” e a letra “M” se soletra “mike”.

10 Dados trabalhados por BRAMA (2019, p. 90) apontam nesta mesma direção ao identificar dinâmica semelhante em outras localidades do STPL de Daniel. Isso nos mostra como tais ilegalismos não se limitam somente aos milicianos, englobando também outros agentes públicos que atuam nos órgãos de controle estatal.



Me impressionou o fato das extorsões serem praticadas não somente sobre motoristas de vans ilegais, mas também sobre trabalhadores que estão absolutamente legalizados pela prefeitura. Daniel me explicou que mesmo tratando-se de motoristas “permissionários”, o não pagamento da propina leva os agentes a praticar multas ou apreensões por qualquer motivo extralegal: um pneu supostamente “careca”, alguma luz de posição defeituosa, pequenos amassados, estacionamento em local proibido, etc. Se imaginarmos que somente o bairro onde ele trabalha é cortado por dezenas de linhas de transporte complementar, o “esquema” das extorsões se torna um lucrativo negócio.

A conversa teve que ser novamente interrompida. A vez de Daniel na fila chegara e ele seria o próximo motorista a receber passageiros. Ele abriu a van por um dispositivo hidráulico instalado na porta, acionado no próprio painel do veículo que facilitava o embarque e desembarque dos clientes. Por ser legalizada, o pagamento da tarifa de R\$ 4,05 pode ser feito em espécie ou através do sistema de bilhetagem eletrônica “RioCard Mais”. A maioria dos passageiros paga a passagem em dinheiro com cédulas de “dois” ou “cinco” reais. Em média, Daniel lucra R\$ 430,00 por uma jornada extenuante de até dez horas diárias de trabalho – geralmente divididos entre R\$ 230,00 em dinheiro e R\$ 200,00 no “RioCard”. Conforme os passageiros embarcam, Daniel recolhe o dinheiro e dá o troco. Ele guarda num compartimento no painel algumas cédulas de menor

valor e principalmente moedas aglutinadas num ímã. Por motivo de segurança, o dinheiro não usado no “fluxo de caixa” é colocado num compartimento mais reservado embaixo do banco. Ao final do dia ele é contabilizado e cuidadosamente amarrado por um elástico. Por se tratar de cédulas geralmente de pequeno valor, o volume do malote é significativo.

Com seu espírito fanfarrão, sou surpreendido diante de um desafio: “vou te mandar o papo: na minha van ninguém anda de graça não! Já que tu tá aqui, nessa viagem vou te colocar pra trabalhar, já é?”. Não há como não cairmos na gargalhada. Passo então a recolher o dinheiro com Daniel a me orientar. Me atrapalho de início mas, por sorte, naquela viagem, a maioria dos passageiros decide pagar com o “RioCard”. Isso me deixa mais a vontade para prosseguir nossa conversa.

Com um “bolo” de notas em minhas mãos, é inevitável que o assunto não recaia sobre o dinheiro. Pergunto se ele prefere que o pagamento seja feito em espécie ou pela bilhetagem eletrônica. “Dinheiro.” – ele responde. Questiono então se o pagamento no cartão não seria mais seguro, pois ele não andaria com todo o dinheiro do dia em espécie, ou ainda mesmo mais prático e eficiente, uma vez que ele não precisaria se dividir entre as funções de motorista/cobrador. Aquela opção me parecia muito mais “racional” naquele momento, em especial pelos meus “apuros” enfrentados enquanto “cobrador”. Ao ouvir minha pergunta, Daniel não conseguiu conter um sorriso irônico: “nada substitui a sensação do dinheiro na mão”. Sua resposta me fez pensar sobre as possibilidades do dinheiro ser usado também segundo “valores de troca” locais e específicos (PIRES, 2013, p. 155). Para meu interlocutor, a materialidade do dinheiro em mãos era importante não somente enquanto “valor de uso”, ou seja, como um meio para conseguir diferentes bens de consumo, mas também pela possibilidade de inserção diferenciada num mercado de relações de troca pautado no *status* – sobretudo com relação às mulheres.

Era comum Daniel postar muitas fotos e vídeos no seu “status” do “Whatsapp”. Os assuntos eram os mais variados possíveis e foge aos propósitos do artigo um escrutínio pormenorizado de cada um deles. Todavia, vale a pena dizer que uma parte significativa das imagens e vídeos tomava como protagonista das cenas o seu carro, a sua moto e o “malote grosso” de dinheiro que ele acumulava ao final de cada dia trabalhado. Volta e meia, geralmente às sextas-feiras ou aos finais de semana, tais imagens se embaralhavam numa composição cênica com o “malote grosso” sendo colocado sobre o capô do carro ao lado de outras cédulas de dinheiro (de cinquenta ou cem reais), acompanhado de garrafas de *whisky*, “energético” ou cerveja. Era uma composição que sugeria uma espécie de *potlach* (MAUSS, 1974, p. 175), isto é, uma demonstração de superioridade

de *status* através da celebração do consumo e da ostentação. Ele não escondia que aquilo era parte de uma performance cujo objetivo maior era “tirar uma onda com os amigos” e, principalmente, atrair a atenção do sexo oposto.

Em diferentes ocasiões, Daniel me contou histórias que reforçavam como a propriedade de um *sedan* confortável, uma moto possante ou ainda “dinheiro na mão” foram fundamentais no seu “desenrolo” com mulheres. Quando andávamos de carro, presenciei por diversas vezes ele abaixar os vidros “filmados” do veículo e colocar o som em volume mais alto ao nos aproximarmos do seu local de moradia. Era inevitável não chamarmos atenção de todo mundo – sobretudo, na visão dele, das mulheres. No próprio compartimento da van onde ele guardava o “malote grosso”, ficavam também vários pacotes de “camisinha” e “gel lubrificante”. O dinheiro no compartimento era um “dinheiro especial” (ZELIZER, 2013, p. 98) que funcionava como uma espécie de “artefato encantado” capaz de atrair mulheres. Aquela mesma disposição dos três objetos não era algo gratuito. Eles estavam ali articulados no exercício cotidiano da sua sexualidade em meio a um mercado de trocas simbólicas.

Por outro lado, a escolha pelo pagamento em dinheiro revelava também razões de outra ordem. A grande maioria dos motoristas eram indivíduos sem crédito no mercado financeiro convencional. Nenhum deles tinha renda fixa, nem tampouco bens ou propriedades significativos em seu nome. Não era raro também eles possuírem o “nome sujo” no “Serviço de Proteção ao Crédito” (SPC). Isso impossibilitava, a título de exemplo, a obtenção de um empréstimo junto a qualquer instituição financeira a juros razoáveis para financiar a compra de uma van ou o pagamento de multas atrasadas. Assim como outros motoristas, Daniel optou por financiar seu utilitário com a ajuda de Rodrigo – um homem que fornecia parte do crédito necessário para motoristas desacreditados junto aos bancos. Ele trabalhava majoritariamente com a compra, venda e reforma de vans obtidas em leilões, onde carros normalmente oriundos de algum sinistro ou apreensão eram vendidos a um preço mais baixo que no mercado convencional. Rodrigo abria linhas de financiamento a partir de uma entrada (de no mínimo 10% do valor do utilitário) mais prestações variáveis acrescidas de juros. O diferencial desse “esquema” era justamente a maneira como era feita a cobrança. Todos os motoristas beneficiados eram obrigados a cadastrar a conta corrente recebedora do pagamento das passagens do “RioCard” em nome de “laranjas” vinculados a Rodrigo. Ou seja, os pagamentos das parcelas eram diários, descontados diretamente da máquina de bilhetagem eletrônica de cada van. Quanto mais o motorista trabalhava, mais Rodrigo recebia. Se considerarmos

que o valor pago no cartão representava de 40-50% do lucro diário de cada motorista, a quantia paga por mês era altíssima. Para se ter uma ideia, Daniel desembolsava mensalmente entre quatro e cinco mil reais para financiar sua van, uma vez que ele não tinha acesso a linhas de crédito mais atrativas.

Tal organização nos permite perceber a existência de hierarquias dentro de um “esquema”. Rodrigo funciona como uma espécie de “financeira” dos motoristas. Todos dependem dele de alguma forma, o que faz o controle dos pagamentos ser feito pelos próprios motoristas que, em hipótese alguma, desejam ter a possibilidade de crédito negada<sup>11</sup>. Ele estava numa posição acima dos proprietários das vans – motoristas que podem ganhar dinheiro tanto ao dirigir seu próprio veículo quanto “terceirizando” os carros (como Daniel e o seu irmão). Abaixo deles se encontram os “diaristas”, que por não possuírem os “meios de produção” se sujeitam às possíveis (mas não certas) flutuações no valor da diária de acordo com o *status* do motorista. Por fim, mais abaixo ainda na hierarquia, se encontram os motoqueiros que servem de “olheiros” dos motoristas<sup>12</sup>. São eles que geralmente ditam o ritmo mais acelerado ou lento das vans, pois suas informações atualizam em tempo real a “leitura da pista” através do “Whatsapp”.

Tinha percebido a importância desse aplicativo assim que Daniel começou a viagem, pois durante todo o tempo ele dirigiu com a atenção simultânea no trânsito e no celular. De início, imaginei que se tratasse de algum *chat* de amigos e que ele fosse mais um motorista que dirige mexendo no telefone. Mas logo percebi que se tratava de algo ligado ao seu trabalho – não só pelo volume de mensagens de áudio, vídeo e texto trocadas, como principalmente pelo seu conteúdo. Na parte final da viagem, quando estava mais próximo do ponto onde desembarcaria, tive a oportunidade de conversar melhor com ele sobre o uso do aplicativo.

11 Além disso, por atuar no ramo da compra e venda de vans avariadas e apreendidas, Rodrigo parece ter algum conhecimento nos órgãos de fiscalização pública. Ele é um “nó” importante na articulação entre diferentes “esquemas” que funcionam nas “dobras” do legal/extralegal. Além de controlar a oferta de crédito, existe um certo temor entre os motoristas que a inadimplência leve Rodrigo a acionar suas “malhas” no Poder Público para fortalecer a fiscalização contra o grupo ou algum dos seus membros. Como podemos perceber, a violência simbólica aqui exerce um papel importante nos sistemas de regulação dos inadimplentes também.

12 É importante esclarecer que essa hierarquia não é fixa. Existem possibilidades relativas de mobilidade vertical dentro de um “esquema” dado o seu dinamismo. Antes de ser “proprietário”, Daniel foi “olheiro” e depois “diarista”. Ele conheceu o “esquema” das vans ainda quando era assaltante de cargas. Pela sua perícia na moto, foi convidado a ser “olheiro” e logo se destacou no grupo pela capacidade de não perder de vista as equipes de fiscalização. Em pouco tempo, se habilitou como motorista de caminhões (Modalidade “D” da CNH) e ascendeu a “diarista” - embora ainda trabalhasse eventualmente como “olheiro” e assaltante. Com o dinheiro oriundo das vans e dos roubos, conseguiu finalmente financiar seu carro e ascender mais um degrau na hierarquia ao virar “proprietário”.

De modo geral, aquele grupo de “*Whatsapp*” estabelece o que novamente CERTEAU (2014, p. 89) chamou de “antidisciplina” – ou um “contrapanóptico” – se considerarmos o caso em descrição. Já falei anteriormente que um dos problemas enfrentados pelo “esquema” das vans são as fiscalizações e extorsões empreendidas por agentes públicos. Para tentar dificultar o controle, o grupo virtual foi criado enquanto “tática” defensiva que permite monitorar o andamento das fiscalizações pela cidade. Ele contém aproximadamente 250 membros (a maioria motoristas de vans legais e ilegais de toda a região do STPL de Daniel), dos quais os cinco motoqueiros fixos e eventualmente alguns temporários funcionam como os “olhos” de longo alcance dos motoristas. O número de motos em ação varia de acordo com o número de equipes de fiscalização nas ruas. Eles percorrem toda a região do referido STPL literalmente seguindo, monitorando e informando em tempo real a localização e os possíveis trajetos dos fiscais.

Os “donos” do grupo cobram semanalmente dos motoristas quarenta reais pelo serviço. É função deles monitorar o grupo pela mediação e organização das trocas de mensagens. Desse valor arrecadado, quinhentos reais “limpos” são pagos para cada moto por semana, ou seja, já com o desconto dos gastos de combustível, manutenção e infrações cometidas no trânsito<sup>13</sup>. Cada motocicleta carrega não só o “piloto” responsável por seguir e não perder de vista os agentes, como também um “garupa” que fica com um celular em mãos para repassar ao “dono” as informações pertinentes. Geralmente, os quinhentos reais são divididos igualmente entre os dois ocupantes da moto.

Quando os fiscais montam uma *blitz*, o trabalho se resume a parar e monitorá-los de uma distância segura. Já quando os carros estão em movimento, eles devem segui-los e informar em tempo real sua localização, uma vez que os agentes podem interceptar qualquer van ou kombi para realizar uma fiscalização surpresa. Como os carros não são identificados, uma cena curiosa acontece diariamente antes do amanhecer: os motoqueiros se concentram antes das cinco da manhã em frente ao batalhão de polícia de onde saem as equipes. O ponto de partida praticamente não muda. Mas qualquer eventual alteração é alertada por alguns agentes que recebem propina dos próprios “donos” do grupo para mantê-los informados.

Uma pergunta que logo me veio fora se os agentes não percebiam que estavam sendo seguidos. Daniel me respondeu que não só percebiam, como inclusive conheciam

13 Diferentemente do caso dos “diaristas” e “proprietários”, as multas cometidas pelos motoqueiros são integralmente pagas pelo grupo. Isso acontece porque durante o monitoramento, várias infrações de trânsito como “avanço de sinal” e “excesso de velocidade” tem que ser cometidas para que as equipes de fiscalização não desapareçam da vista dos “olheiros”.

os “olheiros”. Mas ele argumenta que, uma vez detidos, não havia como eles serem incriminados: “ah, já teve muito caso da PM prender os motoqueiros. Mas leva pra delegacia e aí? A moto tá toda legalizada, o cara tá com carteira [de motorista]. O que a polícia vai fazer? Acusar ele de andar de moto?”. A solução encontrada pelos agentes, ele conta, é tentar “despistar” as motos ao pegar caminhos diferentes do usual – como alguma contramão, retorno proibido ou mesmo ruas que passam por favelas com UPP. Nessas áreas, outros policiais podem ser acionados para interceptar os motoqueiros e realizar alguma verificação de rotina. Uma vez fora do campo de visão dos “olheiros”, as equipes voltam a circular livremente interrompendo momentaneamente o “contrapanóptico”. São nessas horas que as ruas ficam muito mais perigosas, pois os motoristas são obrigados a circular sem qualquer previsibilidade.

Como é possível perceber, trata-se de um trabalho extremamente perigoso que não raramente leva a acidentes graves e até fatais. As motocicletas realizam verdadeiras perseguições aos fiscais onde cada rua ou avenida do subúrbio carioca vira uma nova “trincheira” na batalha pela velocidade. Os “pilotos” devem ser mais velozes que os fiscais. Os “garupas” tem que não só “mapear” a circulação, como também prever, sempre que possível, para onde os fiscais irão. Os “donos” do grupo, por sua vez, precisam sistematizar rapidamente essa intrincada rede de “informação X contrainformação” para fornecer a melhor opção de rota evasiva. Na outra ponta do fluxo estão os motoristas, que devem usar as informações para calcular seus movimentos e refinar sua “leitura da pista”. Quando eventualmente em apuros, eles se aproveitam por conhecer melhor o território por onde transitam e “cortam” caminhos ou mesmo adentram favelas conhecidas onde os fiscais dificilmente se aventuram. Nesses locais, muitas bases de apoio do varejo das drogas acabam por servir enquanto “contenção” aos fiscais. Daniel me conta que assim como não são raros os acidentes envolvendo motoqueiros, também não são raras as equipes de fiscais serem ameaçadas ou mesmo terem o carro fuzilado por alguma invasão mal sucedida. É aqui onde explode a dimensão da *velocidade* do “esquema”, uma vez que parar pode significar literalmente morrer (VIRÍLIO, 1996, p. 28).

A convivência diária entre os “olheiros” e fiscais revela também outras diferenças importantes nos tempos dos ilegalismos. Por se tratarem de equipes móveis formadas por diferentes PMs, guardas municipais e agentes do DETRO (Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro), fica difícil organizar uma “cobrança da pista” como é feito com os agentes públicos que atuam relativamente fixos nas ruas e esquinas. Daniel me explica que a escala de trabalho das equipes ser móvel e articular três

instituições públicas diferentes é proposital, uma vez que isso dificulta o esticamento do “esquema” até eles. Isso não impede, entretanto, que outros tipos de relações de confiança sejam construídas. Pelos “olheiros” e fiscais estarem o tempo todo na rua, sob os olhos de toda a cidade, negociações que envolvam diretamente dinheiro a céu aberto não são bem vindas. Diferentemente do exemplo de Daniel com as mulheres, o mesmo dinheiro em espécie, nesse contexto, deixa de ser encantado para se transformar em algo maldito. Criam-se assim novas possibilidades de troca. Do ponto de vista econômico, algumas vezes as equipes se surpreendem ao final do almoço, quando pedem a conta e são avisadas que a fatura já foi paga. Ou ainda, em outras ocasiões, vendedores ambulantes oferecerem doces, balas, biscoitos, água, refrigerante e outras guloseimas aos agentes nas áreas onde normalmente se instalam as *blitz*. Ou até mesmo ingressos para jogos do Flamengo, oriundos do programa “sócio-torcedor”, são oferecidos aos adeptos rubro-negros das equipes. Tudo isso aceito com muita descrição e respeito pois, afinal, tratam-se de “presentes” que não se constituem enquanto uma prática de corrupção, uma vez que tal categoria está ligada a processos relativos de “classificação social” (BEZERRA, 2017, p. 126).

Mas são as moralidades também inscritas nesse “jogo” que conseguem consolidar tais trocas. Os “presentes” geralmente só são aceitos por membros das equipes mediante códigos de conduta que devem ser seguidos pelos “pilotos” e “garupas”. As recomendações versam sobre a obrigatoriedade dos ocupantes da moto em usar capacete, do uso do celular ser restrito ao “garupa”, ou ainda, quando não estão perseguindo algum fiscal, as motos não podem cometer infrações de trânsito. Em suma: os “olheiros” devem mostrar reconhecimento pelos agentes da lei. É uma exigência fundamental que seu *status* seja considerado, ou seja, que nenhum “insulto moral” (CARDOSO DE OLIVEIRA, 2002, p. 110) seja perpetrado pelas motos. A oferta desses bens econômicos e morais fornece aos “olheiros” a oportunidade de realizar o seu trabalho de monitoramento. Mas é mandatório também que não seja perdido de vista, por parte deles, que do outro lado da rua se encontram agentes públicos honrados que devem ser respeitados. Isso é uma forma de manter a honra dos agentes participantes do “esquema” não só em relação ao público, como também em relação aos colegas que não aceitam os “presentes”. Tal dinâmica é tolerada uma vez que as equipes ainda sim cumprem sua função de apreender ou multar as vans. O “esquema” funciona apenas enquanto condição para que esse “jogo de gato e rato” possa ser jogado.

A van de Daniel se aproximava novamente da linha férrea e percebo que é hora de desembarcar. Aproveito o trânsito parado e peço para ele me deixar próximo ao sinal. Antes de partir, agradeço a longa conversa que tivemos e me encaminho para a estação. Combinamos de nos encontrar na manhã seguinte no “cursinho”. Era o fim da nossa viagem.

### **Palavras finais: os usos *oportunos* do tempo e os “feitiços da rua”**

Ao descrever um “esquema” de vans no subúrbio carioca, o presente artigo procurou compreender melhor a relação entre o universo dos transportes complementares e os ilegalismos. Tal dinâmica, animada pela dialética entre velocidade e lentidão, revela uma série de usos do “tempo oportuno” que se entrelaçam com os próprios tempos da cidade. Como apontado anteriormente, a complexidade dos mercados urbanos transborda as fronteiras do legal. Os ilegalismos que atravessam os “esquemas” descritos não devem ser encarados enquanto um tipo de “desvio moral” dos seus operadores, mas sim como uma tática política construída no fazer cotidiano daqueles sujeitos na sua relação com a lei e seus agentes. Sem o uso dessas “táticas”, o dinamismo dos mercados urbanos não seria animado nos mesmos moldes percebidos numa metrópole brasileira como o Rio de Janeiro.

Por outro lado, o presente paper possui também limites analíticos, uma vez que toda a descrição foi embasada em apenas uma entre tantas outras linhas de vans que existem na RMRJ. É razoável inferir que existam especificidades noutros “esquemas” de vans se uma escala de análise mais ampla for considerada, em especial quanto às particularidades sobre o local, o caráter “permissionário” ou não dos motoristas, se o veículo é uma van ou kombi e, principalmente, as diferentes relações estabelecidas entre os seus operadores e outros atores locais. A título de exemplo, se considerarmos não somente a heterogeneidade das práticas e formas de organização entre os diferentes grupos de milícia no Rio de Janeiro (BRAMA, 2019), como ainda o alto grau de discricionariedade das ações por parte dos PMs na ponta do policiamento (MUNIZ, 1999; LEMGRUBER, MUSUMECI, CANO, 2003; entre outros), é razoável inferir novamente que cada arranjo político local agencie diferentes “esquemas” na operação dos transportes complementares. No entanto, um diagnóstico mais preciso sobre tais dinâmicas ainda está

por fazer, uma vez que tal problemática precisa ser melhor aprofundada pela literatura acadêmica especializada.

De qualquer forma, o que se pode afirmar com base na descrição realizada é que tais artes do “fazem com” CERTEAU (2014, p. 87) não se criam, se estabelecem ou se operam fora do Estado ou do mercado. Na verdade, os “esquemas” me parecem um dos desdobramentos possíveis dos próprios “efeitos” (MITCHELL, 2006, p.182-185) que o Estado traz consigo nos seus processos de formação. Os dados apresentados pela etnografia procuraram mostrar como esses processos formativos aparecem na construção do cotidiano dos operadores das vans, onde as fronteiras entre o legal e o extralegal, ou ainda entre Estado, mercado e sociedade são permanentemente renegociadas e atualizadas. Quando pensado na perspectiva de Daniel – um motorista de van que enxerga na carreira policial uma possibilidade de “ascensão social” – o desejo em se tornar PM acaba por fazer parte deste mesmo processo formativo do Estado desde o seu cotidiano. A “ascensão” em questão é vislumbrada através do porte legal de armas, do uso da farda e da posse da carteira funcional da polícia. Em conjunto, esses três objetos “abrem portas” – como Daniel e muitos outros interlocutores já me disseram no “cursinho” voltado para a preparação para a prova da PMERJ<sup>14</sup>. Tal assertiva significa, no discurso nativo, que o uso desses objetos no “tempo oportuno” pode abrir maiores possibilidades de inserção em diferentes “esquemas” ligados aos incontáveis mercados urbanos operados nas ruas e esquinas do Rio de Janeiro.

Para sujeitos como Daniel, o contato com policiais em diferentes situações mostra como a polícia se configura como um dos mais importantes “centros de poder” (GEERTZ, 1997) para a população urbana precarizada. Sua condição enquanto motorista permite apreender alguns significados sobre os ilegalismos e forjar expectativas para um possível futuro emprego sob a farda da PMERJ. Tornar-se policial, neste sentido, quiçá seja a realização de um desejo íntimo em dominar os “feitiços da rua”. Tal desejo é oriundo da consagração cotidiana dos policiais enquanto feiticeiros capazes de transformar as ruas, como vimos, em locais de oportunidade ou maldição. Esses feiticeiros, é importante dizer, fazem parte de uma casta capaz de reunir forças poderosas que influenciam os usos

<sup>14</sup> Entre julho de 2019 e março de 2020, realizei observação participante num curso preparatório para o próximo concurso de “soldado” da PMERJ. Através do contato presencial e virtual com os candidatos, busquei compreender não somente suas representações sociais acerca da polícia antes de qualquer contato formal com a instituição, como também as motivações que os levaram a tentar a carreira no círculo das “praças”.

oportunos dos tempos dos ilegalismos – inclusive num “esquema” de vans que acontece diariamente em algum lugar do subúrbio carioca.

### **Referências Bibliográficas**

ALERJ - ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Relatório final da Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a investigar a ação de milícias no âmbito do estado do Rio de Janeiro.** Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008. Disponível em: [http://www.nepp-dh.ufrj.br/relatorio\\_milicia.pdf](http://www.nepp-dh.ufrj.br/relatorio_milicia.pdf). Acesso em: 01/10/2020.

ALVES, José Cláudio de Souza. **Dos barões ao extermínio: uma história da violência na Baixada Fluminense.** Rio de Janeiro: Consequência, 2ª ed., 2020.

BARBOSA, Antônio Rafael: **Um Abraço para todos os amigos: algumas considerações sobre o tráfico de drogas no Rio de Janeiro.** Niterói: EdUFF, 1998.

BEZERRA, Marcos Otávio. Corrupção e produção do Estado. **Revista Pós Ciências Sociais**, v. 14, n. 27, 2017. p. 99-130.

BOHANNAN, Paul e DANTON, George. Introduction. In: BOHANNAN, Paul e DANTON, George (orgs.). **Markets in África – Eight subsistence economics in transition.** S.I.: Evanston, Illinois: Northwestern University Press, 1965. p. 1-26

BOURDIEU, Pierre. O sentido da honra. In: BOURDIEU, Pierre. **Esboço de uma Teoria da Prática: Precedido de três estudos de Etnologia Cabila.** Oeiras: Celta Editora, 2002. p. 5-35.

BRAMA, Leonardo. **As diversas milícias do Rio de Janeiro: entre expansões práticas e semânticas.** Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019.

CANO, Ignácio e DUARTE, Thaís (orgs.). **“No sapatinho”: a evolução das milícias no Rio de Janeiro [2008 – 2011].** Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2012.

CARDOSO DE OLIVEIRA, Luís R. Direitos republicanos, identidades coletivas e esfera pública no Brasil e no Quebec. In: CARDOSO DE OLIVEIRA, Luís R. **Direito Legal e Insulto Moral: dilemas da cidadania no Brasil, Quebec e EUA.** Rio de Janeiro: Relume Dumará: Núcleo de Antropologia Política, 2002. p. 95-128.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: Artes de fazer.** 22ª ed. Petrópolis: Vozes, 2014.

CONQUERGOOD, Dwight. Performance Studies: Intrevention and Radical Research. **The Drama Review** 46, 2 (T174), 2002. p. 145-156

DÉTIENNE, Marcel e VERNANT, Jean-Pierre. **Cunning Intelligence in Greek Culture and Society.** Chicago: University of Chicago Press, 1991.

FELTRAN, Gabriel. O legítimo em disputa: As fronteiras do “mundo do crime” nas periferias de São Paulo. **Dilemas – Revista de Estudos de Conflito e Controle Social** (1), 2008, p. 93-126.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. 38ª ed. Petrópolis: Vozes, 2010.

GEERTZ, Clifford. Centros, reis e carisma: reflexões sobre o simbolismo do poder. In: GEERTZ, Clifford. **O saber local**. Petrópolis: Vozes, 1996. p. 182-219.

GRILLO, Carolina Christoph Grillo; POLICARPO, Frederico; VERÍSSIMO, Marcos. A dura e o desenrola: efeitos práticos da nova lei de drogas no Rio de Janeiro. **Revista de Sociologia e Política**, 19(40), 2011. p. 135-148.

GRILLO, Carolina Christoph. Pelo certo: o direito informal do tráfico em favelas cariocas. In: WERNECK, Alexandre e CARDOSO DE OLIVEIRA, Luis Roberto (orgs.) **Pensando bem: estudos e sociologia e antropologia da moral**. 1ª ed. Rio de Janeiro, Casa da Palavra, 2014. p. 337-366.

KANT DE LIMA, Roberto. Tradição Inquisitorial no Brasil, da Colônia à República: da devassa ao inquérito policial. In: KANT DE LIMA, Roberto. **Ensaio de Antropologia e Direito: acesso à justiça e processos institucionais de administração de conflitos e produção de verdade jurídica em uma perspectiva comparada**. Rio de Janeiro: Lumens Juris, 2008. p. 127-160.

\_\_\_\_\_. **A polícia na cidade do Rio de Janeiro: seus dilemas e paradoxos**. 3ª ed. rev. Rio de Janeiro, 2019.

LEMBRUGER, Julita; MUSUMECI, Leonarda; CANO, Ignacio. **Quem vigia os vigias? Um estudo sobre controle externo da polícia no Brasil**. Rio de Janeiro: Record, 2003.

MAMANI, Hernán Armando. Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos. **El Rostro Urbano de América Latina**. Buenos Aires: Clacso, v. 1, 2004. p. 321-346.

MARCHIONE, Allan Gomes. **A formalização do informal: o transporte alternativo de kombis e vans na Ilha do Governador**. Monografia (Especialização em Política e Planejamento Urbano do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

MISSE, Michel. Trocas ilícitas e mercadorias políticas: para uma interpretação de trocas ilícitas e moralmente reprováveis cuja persistência e abrangência no Brasil nos causam incômodos também teóricos. **Anuário Antropológico [Online]**, II, 2010. p. 89-107.

MITCHELL, T. State, Economy, and the State Effect. In: SHARMA, A.; GUPTA, A. **The Anthropology of the State: a Reader**. Oxford: Blackwell, 2006. p.169-186.

MUNIZ, Jaqueline de O. **Ser policial é, sobretudo, uma razão de ser: cultura e cotidiano da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro**. Tese (Doutorado em Ciência Política) – Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1999.

PIRES, Lenin dos S. **Esculhamba, mas não esculacha! – Uma etnografia dos usos urbanos dos trens da Central do Brasil**. Niterói: EdUFF, 2011.

\_\_\_\_\_. Entre notas e moedas: trocas e circulação de valores entre negociantes em Constituição. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, ano 19, n. 39, Jan./Jun. 2013. p. 149-178.

RODRIGUES, Eduardo de Oliveira. “‘Feitiços da rua’: os diferentes tempos dos ilegalismos e seus usos a partir da descrição de um ‘esquema’ de transporte complementar no subúrbio carioca”. **Antropolítica - Revista Contemporânea De Antropologia**, (53), 2021. p. 347-370.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.

\_\_\_\_\_. **A Natureza do espaço: técnica e tempo; razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES. Município renova contrato de 179 permissionários de vans até 2022. **Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, 06 de fevereiro de 2020. Cidade. Disponível em: <https://prefeitura.rio/cidade/municipio-renova-contrato-de-179-permissionarios-de-vans-ate-2022/>. Acesso em 29/09/2020.

SILVA, Gabriel Borges da. **“Quantos ainda vão morrer eu não sei”: o regime do arbítrio, curtição, morte e a vida em um lugar chamado de favela**. Tese (Doutorado em Ciências Sociais e Jurídicas) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Direito, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019.

TELLES, Vera da Silva; HIRATA, Daniel Veloso. Ilegalismos e jogos de poder em São Paulo. **Tempo soc.**, São Paulo, v. 22, n. 2, 2010. p. 39-59.

VIRÍLIO, Paul. **Velocidade e Política**. São Paulo, Estação Liberdade, 1996.

VOGEL, Arno e MELLO, Marco Antonio da Silva. **Quando a rua vira casa**. 4ª ed. Niterói: EdUFF, 2017.

ZELIZER, Viviana A. The Social Meaning of Money: “Special Monies”. In: ZELIZER, Viviana A. **Economic lives: how culture shapes the economy**. 3ª ed. Princeton: Princeton University Press, 2013. p. 93-127.