

“Feitiços da rua”: os diferentes tempos dos ilegalismos e seus usos a partir da descrição de um “esquema” de transporte complementar no subúrbio carioca

“Street sorceries”: the different times of illegalisms and their uses through the description of a complimentary transportation “scheme” in a Rio de Janeiro’s poor suburb

Eduardo de Oliveira Rodrigues

Universidade Federal Fluminense, Niterói, Rio de Janeiro, Brasil

RESUMO

As cidades por todo o mundo possuem diferentes tempos que são articulados na construção do seu cotidiano. Essa dialética entre velocidade e lentidão pode ser percebida por vários caminhos, entre eles a observação atenta dos seus modais de transporte. Eles permitem a operação de diferentes regimes de circulação de pessoas e mercadorias que não podem ser compreendidos, no caso do Rio de Janeiro, sem a contribuição das vans e kombis para o seu sistema de transporte. Esses modais complementares reproduzem ainda mais claramente a dialética entre velocidade e lentidão, sobretudo por um elemento que conforma uma diferença: a conjugação de uma série de ilegalismos na sua operacionalização. Neste sentido, o presente artigo objetiva compreender as táticas que possibilitam o enredamento de um “esquema” de transporte complementar no subúrbio carioca. Busco descrever a operação deste mercado encravado nas fronteiras do legal/extralegal como forma de pensar os usos sobre os diferentes tempos que conformam os ilegalismos. A etnografia toma partes da história de Daniel – um motorista de van que objetiva ser policial militar – como exercício que permite não só compreender esse mercado como também apreender alguns significados sobre os ilegalismos na lógica de um possível futuro policial num contexto de precariedade e violência. A estrutura narrativa se desenvolve por meio do acompanhamento de uma tarde na van de Daniel, quando fui designado como seu “cobrador” de passagens por algumas horas.

Palavras-chave: Ilegalismos, Transportes, Polícia, Milícia, Esquemas.

Recebido em 14 de maio de 2020.

Avaliador A: 23 de junho de 2020.

Avaliador B: 14 de setembro de 2020.

Aceito em 14 de setembro de 2020.



ABSTRACT

Cities around the world have distinct time experiences articulated in the construction of their everyday lives. This dialectic between speed and slowness can be perceived in several ways, as by the careful observation of the urban transport system. It allows the operation of different circulation regimes of people and goods through the city. In the case of Rio de Janeiro, the transport system cannot be completely understood if the role played by vans is not considered. This complimentary transportation mode shows even more clearly the dialectic between speed and slowness due an element that highlights a difference: the management of several illegalisms in its operationalization. In this sense, this article aims to understand the tactics involved in the entanglement of a van transport “scheme” in a Rio de Janeiro’s poor suburb. I try to understand the different uses of time conforming the illegalisms throught the description of this market. The ethnography is based on parts of Daniel’s lifestory — a van driver who wants to become a military police officer. The analysis enables not only to understand how this market is shaped, but also to apprehend some meanings about illegalisms for a possible future cop living in a context of precarity and violence. The narrative structure is developed through the accompaniment of Daniel’s work routine, when I was designated as his “van assistant” during few hours.

Keywords: Illegalisms, Transports, Police, Militia, Schemes.

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 anteriores me parecem introduzir o caminho escolhido para a construção da narrativa de Daniel no seu trabalho com as vans¹. Elas nos falam inicialmente sobre os 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 (1996, 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 complementar², uma metrópole como o Rio de Janeiro me parece um bom caso

1 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 têm 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 acréscimo considerável aos dados 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.

2 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

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; 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* (o “tempo oportuno”). Segundo D tienne e Vernant (1991, p. 20), eventos que envolvam o *kairós* se caracterizam pela sua multiplicidade e ambiguidade, por situa es de grande fluidez que tendem a mudar constantemente. Saber empreender uma leitura correta das oportunidades do tempo – bem como saber us -lo –   uma virtude fundamental para o domínio deste regime de circula o.

Ao contrário da acelera o que resulta 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   polícia, entre outras coisas.

  a partir dos diferentes usos do tempo que Daniel e outros motoristas criam um conjunto de “táticas”, no sentido empregado por Certeau (2014, p. 45-6), 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 como a es 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 normaliza o que homogeniza progressivamente a conduta social pela doutrina o da sociedade. Trata-se de estratégia disciplinar não meramente repressiva, que não objetiva suprimir, mas sim reproduzir um comportamento “normal” nos indivíduos. No caso brasileiro, o autor

pelo seu estigma). Sobre as disputas políticas que envolvem tais categorias, ver o trabalho de Mamani (2004).

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 como 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 e relatórios já tocaram nesta problemática a exemplo de Hirata (2011) com referência aos “perueiros” em São Paulo, mas, principalmente, pela proximidade que as milícias estabeleceram com o transporte de vans e kombis no Rio de Janeiro (ALERJ, 2008; CANO; DUARTE, 2012; BRAMA, 2019; ALVES, 2020). 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. 111-26). 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 por meio da descrição etnográfica dos diferentes usos do tempo por parte dos operadores de um “esquema” de vans no subúrbio carioca. A estrutura do artigo se desenvolverá por intermédio 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). Antes de adentrarmos na análise, é necessário, entretanto, uma delimitação conceitual um pouco mais precisa sobre a categoria que orienta a descrição sugerida. O que afinal os “esquemas” teriam a nos dizer?

O QUE É UM “ESQUEMA”?

Falar em “esquema” é falar inicialmente de uma categoria nativa mobilizada algumas vezes ao longo do meu trabalho de campo. Ela geralmente foi usada para explicar a dinâmica

de funcionamento de algum mercado – como o próprio mercado do transporte complementar no Rio de Janeiro. Num dos meus encontros com Daniel, quando estávamos, desta vez, em seu carro, entramos na rua do “cursinho” já atrasados para o início da aula da manhã. O trânsito estava parado por conta de um caminhão que manobrava para entrar num hospital. Diante de nós, além da fila de carros, estava um “guardador” tentando organizar o trânsito, uma vendedora ambulante de salgados e bolos, um funcionário do estacionamento local onde iríamos estacionar e, na esquina, um guarda municipal conversando com um PM. Os olhos de Daniel brilharam. Após um breve silêncio, ele chamou minha atenção enquanto o caminhão terminava sua manobra:

,Tá vendo essa rua aqui do curso? Pra isso funcionar assim tem muita gente levando “um” [dinheiro]. O estacionamento aqui que a gente vai parar... olha lá, o cara meteu um cone no meio da rua! Não pode! Tá vendo a van ali na frente? Tá parada no ponto de ônibus... os táxis ali perto da farmácia estão em fila dupla. Tem a porra do guardador de carro, tudo aí sem fiscalização. Nem esse caminhão podia passar aqui nessa hora da manhã. Aí tu acha [sic] que o PM ali na esquina não tá ganhando nada? E o guarda? É claro que tá! E isso aí é só na rua do curso. Meu parceiro, tá todo mundo aí num “esquema”!

Daniel percebeu logo de cara que aquela cena só poderia acontecer caso o território da rua fosse visto como um mercado. Por toda sua extensão, em diferentes horários e em diferentes dias da semana, comercializavam-se mercadorias de ordens distintas: comidas, bebidas, serviços de táxis e vans, a “proteção” oferecida aos donos das lojas, a banca do “jogo do bicho”, o “loteamento” da rua entre os guardadores de carro, a “permissão” para o uso da calçada por um restaurante, o funcionamento de um ponto de prostituição após às dez da noite etc.

Na leitura de Daniel, todas as práticas ilegais ali presentes são o resultado prático de uma série de relações enredadas pelos atores partícipes daquela e de outras cenas que acontecem na mesma rua. Para se realizar, tal mercado depende de um regime de troca capaz de arremeter não somente mercadorias de cunho econômico e político (MISSE, 2010, p. 96), mas também valores de ordem moral que se articulam com uma noção mais ampla de mercado encontrada em Mauss (1974, p. 45). A rua em questão certamente poderia ser considerada um vívido “local de mercado” com seus compradores e vendedores, embora os seus princípios reguladores não sejam regidos por forças tão claramente identificáveis às “sociedades de mercado” de uma economia liberal (BOHANNAN; DALTON, 1965, p. 1-9).

A compreensão do “esquema” como prática de mercado nos exige então um pouco de imaginação. Além do que já foi colocado, é necessário entender também que suas leis não são apreendidas segundo qualquer letra fria. Nenhum mercado desse tipo se organiza totalmente por intermédio da robustez de normas escritas. Elas não serão encontradas em sua completude

nas páginas de algum código, constituição ou alfarábico antigo. A lei de um “esquema”, pelo contrário, é uma lei mais quente, que geralmente encontra a chave para sua codificação na fluidez inerente às performances do discurso. Suas formas de apreensão estão fora do que Conquergood (2002, p. 146) identificou como “escritocentrismo” da cultura, ou seja, a capacidade de compreensão de uma dada sociedade apenas pelo seu domínio da escrita.

De outro modo, os princípios norteadores de qualquer “esquema” estão situados dentro do que Thiong’O (1998, p. 111) chamou de “oratura”. Trata-se de uma forma de expressão que designa “todas as áreas do conhecimento que confiam em uma fonte oral, que englobam história oral, testemunho oral e literatura oral”. As leis de um “esquema” serem tributárias de uma tradição de oralidade não diminui em nada sua capacidade de imprimir certa normatividade aos sujeitos. Elas agem no intuito de engendrar relações de confiança – no sentido de *trust* elaborado por Luhmann (2000, p. 97) — quando nos remetemos à operação de algum mercado³.

Aos poucos, essa normatividade extralegal consegue penetrar em bares e bordéis, bem como nas igrejas, nos quartéis de polícia, nos tribunais de justiça e em muitos outros lugares. Sua relativa fluidez se constitui como espécie de “trunfo”, pois criam-se, assim, oportunidades para que os “esquemas” funcionem sob um outro regime de regulação. Eles dependem geralmente da ocorrência de um “desenrolo” (GRILLO; POLICARPO; VERÍSSIMO, 2011, p. 146), isto é, de uma forma de negociação informalmente sancionada e geralmente assimétrica que envolve, na maioria das vezes, práticas que fazem referência aos ilegalismos (FOUCAULT, 2010, p. 261). Isso acontece pela complexidade dos mercados urbanos transbordar as fronteiras da legalidade.

Os ilegalismos que atravessam os “esquemas” não indicam um tipo de “desvio”. Pelo contrário: eles são um recurso ou mesmo uma tática prevista pela própria sociedade na sua relação com a lei e os seus agentes. A gestão diferenciada dos ilegalismos ressalta uma dimensão política importante dos “esquemas”, pois eles estruturam, por um lado, não só “campos de força e jogos de poder” que marcam uma “dobra” nas fronteiras da lei e do extralegal, como também

3 O referido autor traça uma distinção entre as categorias “confidence” e “trust” para designar diferentes (porém fortemente interrelacionadas) formas de confiança. Para ele, enquanto as relações de confidence regulam situações mais gerais contingentes ao cotidiano (como nossa confiança de que o ônibus passará no horário previsto, ou ainda de que seremos atendidos num hospital), as relações de trust dizem respeito a um compromisso estabelecido de antemão entre sujeitos, que dependem fundamentalmente da escolha do indivíduo em confiar em outrem. As relações de confidence evocam um olhar mais sistêmico sobre o problema (como a confiança no funcionamento da economia, ou mesmo num dado sistema político), enquanto as relações de trust tratam da mesma questão noutra escala, isto é, no que toca as relações interpessoais (a exemplo da compra e venda de um automóvel entre dois sujeitos). Para o aprofundamento do debate, ver o referido trabalho de Luhmann (2000). Para um importante apanhado de diferentes abordagens sociológicas sobre a noção de confiança, ver a coletânea organizada por Gambetta (2000).

a possibilidade de uso da violência na função de instrumento de regulação e criação de mercados (TELLES; HIRATA, 2010, p. 41).

Um “esquema” pode assim ser criado entre um contador e o seu patrão, ou ainda entre um homem e suas amantes – dentro de uma dinâmica de trocas que não envolvam, necessariamente, “bens e riquezas, móveis e imóveis, coisas economicamente úteis” (MAUSS, 1974, p. 45). Ele pode servir para a organização de uma festa, ou mesmo na distribuição de bebidas ou drogas ilícitas num espetáculo de música. “Esquemas” podem envolver pessoas, grupos e instituições em diferentes situações. Eles podem ser identificados no cotidiano de vendedores ambulantes nos trens urbanos (PIRES, 2011, p. 97-105), na construção de mercados ligados ao varejo de drogas ilícitas (BARBOSA, 1998, p. 82-94) ou até mesmo nos projetos firmados entre grandes empresas de construção civil e o Estado brasileiro (BEZERRA, 2017, p. 101-4).

A noção de “malha” inscrita em Kant de Lima (2019, p. 123) permite compreender um outro aspecto da sua forma de organização. Um “esquema” se estrutura na função de “malha” por ele sempre ser operado a partir de uma dinâmica de grupo. Ele não diz respeito a uma única ação, mas sim a um conjunto de ações que lhe imprimem certa plasticidade. Ele nunca pode ser apreendido como entidade solitária. Se ampliarmos a escala de análise de um dado fenômeno, será possível percebê-lo apenas como mais um “nó” dentro de uma rede mais ampla de “esquemas” articulados entre si.

Os “nós” que orientam os fluxos dos seus regimes de circulação não são fixos, embora estabeleçam hierarquia na sua forma de atuação. Por ser uma “malha”, por vezes sua trama é “esticada” para se abrir à incorporação de novos membros e até mesmo de outros “esquemas”. Já em outras ocasiões, sua trama é “contraída” para que ele se feche e assuma uma feição mais defensiva voltada para a proteção dos seus membros. Tal plasticidade faz referência à dialética entre diferentes temporalidades exposta na sessão anterior, uma vez que o seu ritmo de operação – mediante seus “esticamentos” e “contrações” – dependerá da possibilidade de leitura das oportunidades surgidas de acordo com cada situação vivida. Em suma: o tempo dos “esquemas” geralmente se encerra no “tempo oportuno”, ou seja, na temporalidade inscrita no *kairós* que ora evoca a velocidade, ora evoca a lentidão.

Sendo assim, numa primeira tentativa de definição geral e introdutória, penso que a noção de “esquema” se refere a um arranjo de relações de confiança entre pessoas, grupos e instituições que se articulam por intermédio de diferentes “malhas” com o objetivo de operação de algum mercado. Tal mercado, é importante ressaltar novamente, diz respeito a um espaço de trocas não somente de ordem econômica ou política mas também de ordem moral por meio de relações de honra e status. No caso do trabalho de campo que embasa o artigo, os “esquemas”

são identificados basicamente de duas maneiras: na vitalidade do “empresariado” popular das vans que visa a garantir (ou mesmo ampliar) seu lucro, como também na sua relação com os agentes públicos no oferecimento de soluções extralegais para o controle estatal. Vejamos então como tudo isso funciona na prática.

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 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 parando 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 apresentavam⁴.

Pelo ritmo mais lento daquela tarde, nós 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

4 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.

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 tentando 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 de a “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 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 em vez 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, de o irmão de Daniel reaver ao menos parte de uma dívida que o motorista tinha com ele. Além de ele precisar do dinheiro rapidamente, o rapaz estava desempregado e não tinha recursos para fazer a renovação da CNH. Ele convenceu Guto a alugar a van durante uma semana e 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 ter “desenrolado” a situação com a milícia local e sempre ter morado na área. Não haveria como dar problema.

Entretanto, nem Daniel nem os outros motoristas souberam me dizer os motivos que levaram a empreitada a fracassar de fato. A manobra mal fadada gerou 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 como resultado prático do não saber “ler a pista” oportunamente⁵.

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 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 de a 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-genro⁶. Ter aceitado a ajuda do ex-genro naquelas condições fez posteriormente aquela “dádiva” (MAUSS, 1974, p. 102) ter que ser obrigatoriamente retribuída. Em relações

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

6 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.

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 2015, é PM e atua também como “segurança” de 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’⁷”. A van passou pelo bloqueio e continuou o seu caminho sem ser importunada, apesar de a 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 de a 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; DUARTE, 2012; BRAMA, 2019; ALVES, 2020). 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

7 “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”.

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”⁸.

Impressionou-me o fato de as 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 mediante 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 um

8 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, englobam também outros agentes públicos que atuam nos órgãos de controle estatal.

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 me orientando. Atrapalho-me de início; mas, por sorte, naquela viagem, a maioria dos passageiros decide pagar com o “*RioCard*”. Isso me deixa mais à 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 de o 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 na qualidade de “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* por meio 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, 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 em 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 em bancos. Ele trabalhava majoritariamente com a compra, venda e reforma de vans obtidas em leilões, em que 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 receptora 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 nenhuma, desejam ter a possibilidade de crédito negada⁹. 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 motoristas¹⁰. São eles que geralmente ditam o ritmo mais acelerado ou lento das vans, pois suas informações atualizam em tempo real a “leitura da pista” por meio do “WhatsApp”.

Percebi 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.

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 na função de “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,

9 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.

10 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, habilitou-se 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”.

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 trânsito¹¹. 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 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 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 nenhuma previsibilidade.

Como é possível perceber, trata-se de um trabalho extremamente perigoso que não rara-

¹¹ 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”.

mente 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” têm 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 estão 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 como “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 tratar 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*. Até mesmo ingressos para jogos do Flamengo, oriundos do programa “sócio-torcedor”, são oferecidos aos adeptos rubro-negros das equipes. Tudo isso é aceito com muita descrição e respeito; pois, afinal, trata-se de “presentes” que não se constituem como 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 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 na qualidade de 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 como 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 artigo 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 discricionabilidade das ações por parte dos PMs na ponta do policiamento (MUNIZ, 1999; LEMBRUGER; MUSUMECI; CANO, 2003), 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 mais bem 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. 182-5) 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 por meio 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” para a prova

da PMERJ¹². 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, 1996) para a população urbana precarizada. Sua condição de 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 na qualidade de 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 oportunos dos tempos dos ilegalismos – inclusive num “esquema” de vans que acontece diariamente em algum lugar do subúrbio carioca.

REFERÊNCIAS

1. 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**. Rio de Janeiro: ALERJ, 2008. Disponível em: http://www.nepp-dh.ufrj.br/relatorio_milicia.pdf. Acesso em: 01 out. 2020.
2. ALVES, José Cláudio de Souza. **Dos barões ao extermínio: uma história da violência na Baixada Fluminense**. 2. ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2020.
3. BARBOSA, Antônio Rafael. **Um abraço para todos os amigos: algumas considerações sobre o tráfico de drogas no Rio de Janeiro**. Niterói, RJ: EdUFF, 1998.
4. BEZERRA, Marcos Otávio. Corrupção e produção do Estado. **Revista Pós Ciências Sociais**, v. 14, n. 27, p. 99-130, 2017.
5. BOHANNAN, Paul; DANTON, George. Introduction. *In*: BOHANNAN, Paul; DANTON, Geroge (orgs.). **Markets in África: eight subsistence economics in transition**.

12 Desde julho de 2019, realizo observação participante num curso preparatório para o próximo concurso de “soldado” da PMERJ. Mediante contato presencial e virtual com os candidatos, busco 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”.

- Evanston, Illinois: Northwestern University Press, p. 01-26, 1965.
6. 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.
 7. BRAMA, Leonardo. **As diversas milícias do Rio de Janeiro**: entre expansões práticas e semânticas. 2019. Dissertação (Mestrado em Sociologia) — Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019.
 8. CANO, Ignácio; DUARTE, Thaís. (org.). **“No sapatinho”**: a evolução das milícias no Rio de Janeiro [2008–2011]. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2012. Disponível em: <https://br.boell.org/sites/default/files/downloads/NoSapatinhoResumoExecutivoIgnacioCanoThaisDuarte.pdf>. Acesso em: 25 out. 2020.
 9. CARDOSO DE OLIVEIRA, Luís Roberto. Direitos republicanos, identidades coletivas e esfera pública no Brasil e no Quebec. *In*: CARDOSO DE OLIVEIRA, Luís Roberto. **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.
 10. CERTEAU, Marcel de. **A invenção do cotidiano**: artes de fazer. 22. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014.
 11. CONQUERGOOD, Dwight. Performance studies: intervention and radical research. **The Drama Review**, v. 46, n. 2 (T174), p. 145-156, 2002.
 12. DÉTIENNE, Marcel; VERNANT, Jean-Pierre. **Cunning intelligence in Greek culture and society**. Chicago: University of Chicago Press, 1991.
 13. 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**, n. 1, p. 93-126, 2008.
 14. FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir**: nascimento da prisão. 38. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.
 15. GAMBETTA, Diego. (ed.). **Trust**: making and breaking cooperative relations. Oxford: Basil Beckwell, 2000.
 16. GEERTZ, Clifford. Centros, reis e carisma: reflexões sobre o simbolismo do poder. *In*: GEERTZ, Clifford. **O saber local**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1996. p. 182-219.
 17. GRILLO, Carolina Christoph; POLICARPO, Frederico; VERÍSSIMO, Marcos. A dura e o desenrolo: efeitos práticos da nova lei de drogas no Rio de Janeiro. **Revista de Sociologia e Política**, v. 19, n. 40, p. 135-148, 2011.
 18. GRILLO, Carolina Christoph. Pelo certo: o direito informal do tráfico em favelas cariocas. *In*: WERNECK, Alexandre; CARDOSO DE OLIVEIRA, Luís Roberto (org.). **Pensando bem**: estudos e sociologia e antropologia da moral. Rio de Janeiro: Casa da

- Palavra, 2014. p. 337-366.
19. HIRATA, Daniel Veloso. Produção da desordem e gestão da ordem: Notas para uma história recente do transporte clandestino em São Paulo. **Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social**, vol.4 n. 3, p. 441-465, 2008.
 20. KANT DE LIMA, Roberto. **A polícia na cidade do Rio de Janeiro: seus dilemas e paradoxos**. 3. ed. rev. Rio de Janeiro, 2019.
 21. 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.
 22. LEMBRUGER, Julita; MUSUMECI, Leonarda; CANO, Ignacio. **Quem vigia os vigias? Um estudo sobre controle externo da polícia no Brasil**. Rio de Janeiro: Record, 2003.
 23. LUHMANN, Niklas. Familiarity, confidence, trust: problems and alternatives. *In*: GAMBETTA, Diego (ed.). **Trust: making and breaking cooperative relations**. Oxford: Basil Beckwell, 2000. p. 94-107.
 24. MAMANI, Hernán Armando. Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos. *In*: RIBEIRO, Ana Clara Torres (comp.). **El rostro urbano de América Latina**. Buenos Aires: Clacso, 2004. p. 321-46.
 25. MARCHIONE, Allan Gomes. **A formalização do informal: o transporte alternativo de kombis e vans na Ilha do Governador**. 2013. 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.
 26. MAUSS, Marcel. Ensaio sobre a dádiva. Forma e razão da troca nas sociedades arcaicas. *In*: MAUSS, Marcel. **Sociologia e Antropologia**. Vol. 2. São Paulo, EPU, 1974. p. 37-184.
 27. 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**, v. 2, p. 89-107, 2010.
 28. MITCHELL, Timothy. State, economy, and the State effect. *In*: SHARMA, Aradhana; GUPTA, Akhil. **The anthropology of the State: a reader**. Oxford: Blackwell, 2006. p. 169-186.
 29. MUNIZ, Jaqueline. **Ser policial é, sobretudo, uma razão de ser: cultura e cotidiano da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro**. 1999. Tese (Doutorado em Ciência Política) — Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1999.
 30. PIRES, Lenin dos Santos. Entre notas e moedas: trocas e circulação de valores entre negociantes em Constitución. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, RS, ano 19,

- n. 39, p. 149-178, jan./jun. 2013.
31. PIRES, Lenin dos Santos. **Esculhamba, mas não esculacha!**: uma etnografia dos usos urbanos dos trens da Central do Brasil. Niterói, RJ: EdUFF, 2011.
 32. SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo; razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.
 33. SANTOS, Milton. **Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.
 34. SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES. Município renova contrato de 179 permissionários de vans até 2022. **Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro**, 6 fev. 2020. Disponível em: <https://prefeitura.rio/cidade/municipio-renova-contrato-de-179-permissionarios-de-vans-ate-2022/>. Acesso em: 29 set. 2020.
 35. 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. 2019. Tese (Doutorado em Ciências Sociais e Jurídicas) — Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019.
 36. TELLES, Vera da Silva; HIRATA, Daniel Veloso. V. Ilegalismos e jogos de poder em São Paulo. **Tempo soc.**, São Paulo, v. 22, n. 2, p. 39-59, 2010.
 37. THIONG’O, Ngũgĩ wa. Oral power and europhone glory: orature, literature and stolen legacies. *In*: THIONG’O, Ngũgĩ wa. **Penpoints, gunpoints, and dreams: towards a critical theory of the arts and the State in Africa**. Oxford: Oxford University Press, 1998. p. 103-128.
 38. VIRÍLIO, Paul. **Velocidade e política**. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.
 39. VOGEL, Arno; MELLO, Marco Antonio da Silva. **Quando a rua vira casa**. 4. ed. Niterói: EdUFF, 2017.
 40. ZELIZER, Viviana. The social meaning of money: “special monies”. *In*: ZELIZER, Viviana. **Economic lives: how culture shapes the economy**. 3. ed. Princeton: Princeton University Press, 2013. p. 93-127.

Eduardo de Oliveira Rodrigues

Professor efetivo de geografia do Colégio Pedro II. Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Antropologia da Universidade Federal Fluminense. Membro do Laboratório de Estudos sobre Conflitos, Cidadania e Segurança Pública da Universidade Federal Fluminense, e pesquisador do Instituto de Estudos Comparados em Administração de Conflitos. ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9246-6462>. E-mail: eorodrigues@gmail.com