A Geografia Econômica dos Mercados Ilegais: o controle miliciano do transporte por vans na cidade do Rio de Janeiro

The Economic Geography of Illegal Markets: Militia Control of Van Transportation in the City of Rio de Janeiro

Thiago Sardinha
thiagosarddinha@gmail.com
Doutor em Ciências Sociais no Programa de Pós de Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (PPGCS – UFRRJ).
Bolsista pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES)

Resumo

O presente artigo tem como objetivo analisar o processo de transformação do transporte por vans na cidade do Rio de Janeiro, que passou de uma atividade informal — exercida sobretudo por trabalhadores desempregados a partir da década de 1990 — para uma mercadoria ilegal e ilícita sob controle de milícias e outros grupos armados no espaço urbano carioca. Busca-se examinar de que modo o aumento do desemprego naquele período contribuiu para a inserção de parcela significativa da força de trabalho no mercado informal, tendo o transporte alternativo como uma de suas principais ocupações. Argumenta-se que a expansão e a consolidação dessa modalidade favoreceram sua apropriação por circuitos ilícitos de acumulação, convertendo-a em fonte ilegal e altamente lucrativa, especialmente no caso da milícia conhecida como Liga da Justiça, atuante na Zona Oeste da cidade.

Palavras-chave: Geografia Econômica, Mercados Ilegais, Milícias, Transporte por Vans, Território.

Este trabalho está licenciado com https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/

Abstract
This article aims to analyze the transformation of van transportation in the city of Rio de Janeiro, which evolved from an informal activity—carried out primarily by unemployed workers beginning in the 1990s —into an illegal and illicit trade controlled by militias and other armed groups in the urban landscape of Rio de Janeiro. It seeks to examine how rising unemployment during that period contributed to the entry of a significant portion of the workforce into the informal market, with alternative transportation serving as one of their primary occupations. It is argued that the expansion and consolidation of this mode of transport facilitated its appropriation by illicit accumulation networks, transforming it into an illegal and highly lucrative source of revenue, particularly in the case of the militia known as the Liga da Justiça, which operates in the city's West Zone.

Keywords: Economic Geography, Black Markets, Militias, Van Transportation – Territory.

A Geografia Econômica dos Mercados Ilegais

A Geografia Econômica constitui um campo fundamental para a análise das dinâmicas econômicas e políticas que estruturam o espaço. Seja por meio de abordagens teóricas, seja por investigações empíricas, essa área busca compreender como atividades produtivas, fluxos de capital, relações de poder e violência se organizam espacialmente. Nesse contexto, torna-se imprescindível atentar para uma dimensão frequentemente marginalizada nas análises tradicionais: os mercados ilegais, que desempenham papel significativo na configuração social, econômica e territorial do espaço urbano periférico. Busca-se nessa seção trazer para a ordem do dia a discussão dos mercados ilegais.

Misse (2006)[1], analisa os mercados ilegais como sistemas organizados de atividades econômicas que operam à margem da legalidade, mas que mantêm relações constantes com o Estado, agentes públicos e o mercado formal. Para o autor, essas práticas não devem ser compreendidas apenas como ações criminosas isoladas, mas como redes estruturadas, baseadas em trocas, hierarquias e formas específicas de regulação social. Ainda segundo Misse, os mercados ilegais se sustentam por meio da produção social da ilegalidade, isto é, pela forma como determinadas práticas passam a ser criminalizadas e associadas à repressão, enquanto outras permanecem toleradas ou invisibilizadas. Nesse processo, ocorre a mercantilização da violência e da proteção, na qual grupos armados e agentes corruptos passam a controlar territórios, serviços e fluxos econômicos. "Faz parte do jogo político diferenciar os ilegalismos para melhor administrá-los, sendo assim, alguns são tolerados e outros não" (Foucault, 2011. p. 258)

[1] Misse (2006) ainda irá explorar o conceito de "mercadorias políticas", que se refere a bens, serviços ou vantagens que circulam em mercados informais ou ilegais, cujo valor não é econômico no sentido estrito, mas deriva do controle de recursos de poder. Essas mercadorias são produzidas e negociadas a partir da capacidade de agentes (estatais ou não) de administrar ilegalidades, suspender a aplicação da lei, oferecer proteção, garantir impunidade ou impor coerção.

Telles (2010) analisa o mercado informal a partir da noção de um "limbo" entre o legal e o ilegal, no qual se situam práticas econômicas que não se enquadram plenamente nem na legalidade institucional nem na criminalidade explícita. Para a autora, essas atividades constituem formas de sobrevivência e inserção econômica que emergem em contextos marcados pela precarização do trabalho, pela desigualdade social e pela fragilidade das políticas públicas. Segundo Telles (2006), esse espaço híbrido é caracterizado pela convivência entre normas formais, regras informais e negociações cotidianas, produzindo uma zona cinzenta na qual o lícito, o ilícito e o marginal se entrelaçam. Nesse contexto, trabalhadores informais, pequenos comerciantes e intermediários constroem estratégias para garantir renda e proteção, frequentemente mediadas por redes locais de sociabilidade, favores e acordos.

Vera Telles (2010) ainda destaca que o Estado não está ausente desse processo, mas atua de forma ambígua, ora tolerando, ora reprimindo essas práticas, o que contribui para a instabilidade jurídica e social desses grupos. Essa atuação seletiva reforça a permanência do limbo legal-ilegal, ao mesmo tempo em que limita as possibilidades de formalização e mobilidade social. Além disso, Telles (2010) argumenta que o mercado informal não deve ser compreendido apenas como expressão de "atraso ou desorganização", mas como parte constitutiva do funcionamento contemporâneo das economias urbanas. Ele integra circuitos econômicos mais amplos, articulando-se com empresas formais, agentes públicos e mercados ilegais, revelando a porosidade entre diferentes esferas da vida social. Dessa forma, a autora evidencia que o informal, o ilícito e o marginal não são dimensões separadas, mas elementos interdependentes na produção das desigualdades urbanas e das formas precárias de inserção no trabalho. Este argumento se aproxima com o que Maricato (1995, p.31) vai dizer sobre periferias no capitalismo periférico, quando aponta que

> A evolução urbana no Brasil contrariou a expectativa de muitos, da superação do atraso, do arcaico e da marginalidade, pelo moderno capitalista. O processo de urbanização, acelerado e concentrado, marcado pelo "desenvolvimento

> moderno do atraso", cobrou, a partir dos anos 80, após poucas décadas de intenso crescimento econômico do país, um alto preço, através da predação ao meio ambiente, baixa qualidade de vida, gigantesca miséria social e seu corolário, a violência.

Segundo Veena Das e Deborah Poole (2004) acerca do papel do Estado nas margens, nessas áreas o Estado não opera exclusivamente por meio da legalidade formal, mas através de negociações, exceções, arbitrariedades e práticas informais. A lei, nesses contextos, é constantemente reinterpretada, suspensa ou aplicada de maneira seletiva, produzindo uma zona de "indeterminação entre o legal e o ilegal". As autoras destacam ainda que o Estado é produzido e reproduzido nas interações diárias entre agentes públicos e populações subalternizadas. Assim, a coerção e a precariedade tornam-se dimensões estruturantes da relação entre Estado, população e ilegalismos.

Atuar no mercado informal (esse limbo legal-ilegal, ilícito e marginal) é uma tarefa complexa e muitas vezes perigosa, pois envolve uma diversidade de atores urbanos cujas posições lhes garantem vantagens no jogo de poder. Nesse cenário, agentes do Estado, como fiscais, legisladores, forças policiais, guardas municipais e até mesmo o executivo, disputam influência na teia dos ilegalismos ao lado de trabalhadores informais, cooperativas e lideranças armadas locais[2]. A forma como determinada mercadoria circula será decisiva para os mecanismos de propagação da violência e, consequentemente, para a atuação das milícias e outros grupos armados na Zona Oeste. É junto a esse mercado e através dele que outros mercados ilegais se propagam ou surgem, daí a necessidade de dedicar maior atenção ao mercado das vans. Que serviu de importante vetor de expansão territorial da milícia Liga da Justiça.

[2] Liderança armada local constitui o perfil violento territorial, nascida e criada na localidade onde exerce seu controle. Geralmente, possui prestígio e apoio social vinda dos moradores que não o vê como uma figura violenta, porém, necessária para manter a "segurança e a ordem local". Antes dos grupos armados, na Zona Oeste do Rio de Janeiro, era comum a presença de uma liderança armada nos loteamentos, favelas e bairros.

Para realizar este trabalho, analisamos jornais antigos de circulação regional e entrevistas com moradores novos e antigos dos bairros por onde essa trama ocorreu[3]. Análise que se encontra na próxima seção.

O transporte por vans e a saída informal para o desemprego

É impossível percorrer o Rio de Janeiro sem notar a presença marcante das vans circulando pelas ruas, avenidas ou estacionadas em diferentes pontos. Atualmente consolidadas como modalidade de transporte legalizado,[4] em itinerários específicos da capital e região metropolitana, essas vans carregam uma história complexa. Sua trajetória foi marcada por conflitos violentos, com grupos milicianos e lideranças armadas disputando o controle desse lucrativo mercado de transporte.

Paradoxalmente, representavam também uma alternativa crucial para trabalhadores desempregados que viam nesse serviço uma oportunidade imediata de subsistência. Enquanto isso, o poder público, prefeitura e governo estadual, aliado às empresas de ônibus, buscavam erradicar essa modalidade de transporte informal. Assim, o transporte que hoje é vital para favelas e periferias tornou-se palco de um triplo conflito: a luta por sobrevivência dos trabalhadores informais, a ganância dos grupos armados milicianos pelo controle do negócio e para fins de expansão territorial, e os interesses políticos e empresariais que privilegiavam um sistema de transporte coletivo ineficiente.

[3] Ainda sobre a consulta aos jornais antigos, foram feitas pesquisas nos jornais O Globo e Jornal Extra, cujo recorte temporal foi de 1990 a 2005. Na busca do acervo desses jornais foram utilizadas as palavras-chave: "transporte pirata", "Kombi pirata", "transporte alternativo", "transporte por vans" e "máfia das vans". Quanto às entrevistas, optamos por utilizar interlocutores e trechos que mais couberam no contexto analisado.

[4] A primeira regulamentação do uso de vans e kombis no município do Rio de Janeiro data de junho de 1996, quando foi autorizado o seu uso no transporte escolar, de deficientes, de turistas e de pessoas para espetáculos artísticos. Em março de 1997, estabelece-se um marco de negociação, no âmbito estadual, que permite a circulação, realizada neste tipo de veículos, com algum grau de legalidade (Mamani, 2004).

No decorrer desta pretende-se explorar o surgimento das linhas de transportes por vans passando por Topics, Towers e Kombis, até se tornarem objeto de expansão e exploração territorial do grupo miliciano conhecido como liga da justiça, que partia de Cosmos para outros bairros da Zona Oeste. Como que este grupo miliciano atingiu quase a totalidade do controle da circulação de vans na Zona Oeste do Rio de Janeiro?

No dia 19 maio de 1996 o jornal O Globo publica uma matéria sobre a ilegalidade das vans em Niterói. A matéria destaca que a legalização das vans só ocorreria em 1997. Durante a matéria é explicado que vans do tipo furglaine estão realizando o transporte de passageiros e escolar sem identificação. Ao todo seriam 800 carros circulando pela cidade[5]. Esta é uma das primeiras reportagens (senão a primeira) a documentar o surgimento das vans oferecendo o serviço público de transporte de passageiros. Em seguida, outras reportagens são registradas alertando para o problema do crescimento das vans oferecendo o serviço e disputando passageiros com as empresas de ônibus.

Esse período coincidiu com a intensa onda de privatizações de empresas estatais no Brasil realizada pelo Governo de Fernando Henrique (1994-2002), que resultou na dolorosa extinção de milhares de postos de trabalho e na perda da estabilidade empregatícia por parte dos trabalhadores. Diante do desemprego estrutural, muitos profissionais viram-se obrigados a migrar para a economia informal[6] como única alternativa para garantir sua subsistência e de suas famílias. Nesse contexto, o transporte por

[5] MELLO, Marcelo. Uma Ilegalidade com Prazo Determinado. Jornal O Globo, Rio de Janeiro, 19 de Maio de 1996. Disponível em: https://oglobo.globo.com/acervo/resultado/. Acesso em: 10 de março 2022.

[6] A volta à tona da informalidade, a partir de meados da década de 80, difere do antigo debate dividido em dois aspectos principais: a informalidade não seria mais, apenas, um problema típico do Terceiro Mundo, e as mudanças na estrutura produtiva, surgidas como consequência da crise de 70, adoção de novas tecnologias, terceirização, flexibilização, além da retração do Estado de Bem-estar Social, desregulamentando o mercado de trabalho, alçaram o trabalho informal como alternativa válida para a geração de renda (Mamani, 2004.p. 10).

vans emergiu como uma opção, embora restrita a apenas aqueles que já possuíam um veículo próprio, cujo valor, à época, representava uma barreira significativa.

No início, poucos conseguiam ingressar nessa atividade, algo que vai mudando até o início dos anos 2000. Conforme explica Mamani (2004), as transformações no mercado de trabalho, a partir de reformas na administração pública e a reestruturação produtiva, foi criado no governo Collor de Melo e também aplicado por FHC, os denominados Planos de Demissão voluntária (PDV's), que foram determinantes para o impulso da informalidade e o crescimento do mercados das vans: "As vans surgiram também numa brecha deixada pelo governo, que incentivou a demissão voluntária, estimulou milhares de trabalhadores a largarem seus empregos" (Mamani, 2004, p.8).

Quanto a isso Santos (2008), vai chamar de funcionamento dos circuitos superiores e inferiores da economia a partir de um processo de modernização. O discurso do período era que as privatizações seguiam o modelo global da economia de mercado, isto é, uma espécie de modernização em países da periferia do capitalismo (Terceiro Mundo). Com isso, são formados circuitos superiores e inferiores da economia. Sendo o superior àquele com contatos e utilização do que há de mais avançado tecnologicamente, enquanto o inferior tendo que se virar em uma economia subqualificada, com subemprego e precariedade. Ambas, porém possuem uma combinação necessária para o seu funcionamento. "No último circuito (o inferior), vai o da classe marginal (marginalizada) que procura sobreviver graças aos empregos não-qualificados, serviços domésticos, pequenos ofícios, assistência social e da caridade". (Santos, 2008, p. 49).

Circulavam na cidade nesse período três tipos de vans: Topic Full, Tower e Besta. A Topic e a Tower eram da fabricante Asia Motors, enquanto a Besta pertencia a Kia Motors. Em termos de capacidade a Topic era que possuía transportar mais passageiros, 15 no total. A Besta, 12 e Tower 8. O valor de cada uma era bem elevado para o período. A Topic custava 34 mil reais; a Tower 12, 700 mil reais e a Besta 29 mil reais[7]. Mesmo com os preços dificultando o acesso, o

[7] Jornal O Globo, 31 de Julho de 1997. Acessado em 14/05/2023.

que se viu no período era uma quantidade de trabalhadores que não possuíam habilitação para transporte de passeio e muito menos carteira de motorista. Consequentemente, acidentes com vans eram comuns, contribuindo ainda mais para que a pressão para sua proibição aumentasse.

É interessante destacar que os itinerários neste período eram os mais imprevisíveis possíveis, em alguns casos seguiam o trajeto dos ônibus, em outras nasciam do zero. Na Zona Oeste, por exemplo, havia uma linha que ia de Santa Cruz ao Castelo (centro do Rio) durante o dia. As estimativas publicadas na imprensa, era que havia ao todo no Rio de Janeiro e Região Metropolitana 8.500 vans realizando o transporte de passageiros.

Em pouco tempo, as Vans de Lotada[8] tomaram conta da cidade, impulsionadas pelo desemprego galopante decorrente da política econômica de FHC. Esse fenômeno representava, na verdade, uma nova fase do neoliberalismo à brasileira. Logo, a imprensa passou a publicar matérias destacando os supostos perigos desse transporte, além de seu impacto no trânsito e na circulação dos ônibus, evidenciando assim, uma aliança entre o setor de comunicação com os interesses das empresas de ônibus.

Com a proliferação das vans, que paravam em pontos aleatórios e disputam passageiros com os ônibus, cresceu o descontentamento dos empresários, que pressionaram o poder

[8] Vans de Lotada foi uma das primeiras menções a atividade, porém, outras também foram utilizadas como 'transporte complementar" e "transporte alternativo" e "sistema suplementar de transportes". Estes termos eram utilizados com frequência em contrapartida do chamado "transporte de massa". No final das contas transporte alternativo prevaleceu. Segundo a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). O transporte clandestino - feito à margem da regulamentação - tem aumentado muito no Brasil. Ele é realizado geralmente por meio de veículos de pequeno porte - peruas ou vans - que transportam passageiros entre regiões periféricas e terminais de ônibus/trem/metrô, ou diretamente para destinos centrais. O aumento desta forma de transporte e sua aceitação pelo público estão ligados às deficiências do transporte regulamentado, no que tange à oferta espacial e temporal. Existe controvérsia a respeito de como encaminhar o problema, na medida em que este transporte se disseminou, ocupando fatia importante da demanda (ANTP, 1997. p. 145)

público por medidas regulatórias. Em resposta, a prefeitura do Rio de Janeiro intensificou as blitzes para coibir a circulação desses veículos, tarefa sob responsabilidade da Superintendência Municipal de Transportes Urbanos (SMTU), órgão encarregado da fiscalização do transporte irregular. Seguindo esta estratégia, empresários, poder público e meios de comunicação se esforçaram para empurrar os trabalhadores de vans de lotada para ilegalidade e marginalidade, embora tenha ocorrido tentativas de cooptação e legalização, boa parte do funcionamento deste setor de ocupação ficou mesmo na informalidade, ilegalidade e marginalidade. Mamani (2004) explora o fenômeno como sendo uma cruzada contra os transportes informais, e é encarada como uma luta contra a desregulação. A legalização e, até mesmo, a tolerância, significaria permitir a livre concorrência sobre um serviço que não se presta ao mesmo tratamento de uma "mercadoria comum".

Nesse contexto, o Poder Judiciário exerceu papel relevante nas disputas em torno da legalidade do transporte alternativo por vans, ao emitir decisões liminares que alternavam entre a proibição e a autorização de sua circulação, produzindo instabilidade jurídica e tensões entre trabalhadores e opositores do serviço. Muitos condutores já se encontravam organizados em cooperativas, que atuavam como instâncias de representação coletiva do setor informal, algumas originadas ainda no período em que esses veículos eram destinados predominantemente ao transporte escolar. Conforme aponta Mamani (2004), a formação de cooperativas, associações e sindicatos também atendia às diretrizes da Associação Nacional de Transportes Públicos, ao oferecer suporte jurídico diante de multas e apreensões, além de fortalecer a luta pela regulamentação da atividade. Paralelamente, estruturam-se redes de intercâmbio de favores políticos que asseguravam respaldo parlamentar aos trabalhadores do transporte alternativo.

Era inevitável que a população rapidamente aderisse a esse novo meio de transporte em substituição aos táxis. No Rio de Janeiro o fenômeno apenas adquiriu visibilidade (como problema) a partir de 1996, quando se tornou tema de debate na imprensa. No mês de abril do mesmo ano a questão foi posta em evidência a partir de mobilização do Sindicato de Motoristas de Táxi do Rio de Janeiro (Mamani, 2004). Além do preço mais acessível, os usuários

perceberam que as vans ofereciam rotas mais convenientes, passando próximas às suas residências.

No final da década de 1990, a disputa pelo transporte urbano no Rio de Janeiro havia se consolidado como um complexo jogo de forças. De um lado, vans, empresas de ônibus, a SMTU (poder público) e a imprensa travavam uma batalha não apenas pelo espaço físico nas ruas, mas pelo controle da narrativa, discutindo se as vans representavam um serviço legítimo ou uma atividade marginal. Nesse cenário, a prefeitura tentou mediar os interesses conflitantes implementando um sistema de cadastramento das vans através da SMTU[9]. No entanto, essa estratégia revelou-se ambígua: ao legalizar apenas uma parcela reduzida dos veículos, transformava automaticamente todas as demais em alvos da fiscalização. O objetivo era reduzir progressivamente o número de vans em circulação. O plano, contudo, fracassou. Paradoxalmente, enquanto a quantidade de vans só aumentava nas ruas cariocas, a imprensa as retratava cada vez mais como atividade marginal, o que, por sua vez, justificava o aumento da repressão.

O cenário do transporte informal no Rio de Janeiro apresentava distintas modalidades de veículos, cada qual com suas particularidades operacionais. Enquanto as vans do tipo Topic e Besta realizavam trajetos mais extensos, a Tower – menor e mais ágil - dedicava-se a percursos curtos. Curiosamente, esta última era frequentemente adaptada para o comércio ambulante, especialmente na venda de cachorro-quente em praças e pontos estratégicos. A situação, já complexa, tornou-se ainda mais intrincada na virada do século, quando a cidade testemunhou a ascensão de um novo protagonista no transporte informal: as kombis. Mais acessíveis financeiramente que as vans, esses veículos rapidamente se tornaram a opção preferencial dos trabalhadores impactados pelo desemprego crescente e pela expansão da economia informal durante esse período. Rapidamente as kombis se proliferam pela cidade, preferencialmente, nas periferias, favelas e bairros na Zona Oeste e Zona Norte. Realizavam trajetos menores, independente se havia ônibus circulando ou não. Muitas inauguram trajetos novos entre bairros, principalmente bairros cuja referência espacial

[9] Jornal O Globo, 21 de Setembro de 2003. Acessado em 14/05/2023.

permitia possuir seu próprio centro comercial. Era o novo paradigma de cidades descentralizadas e policêntricas. As cidades, onde tantas necessidades emergentes não podem ter resposta, está desse modo fadada a ser tanto o teatro dos conflitos crescentes como o lugar geográfico e político das soluções (Santos, 2020).

Apesar das diferenças técnicas entre vans e kombis, ambos os veículos eram igualmente estigmatizados pelo poder público e pela imprensa, processo que transformou progressivamente essa atividade de mera informalidade para condição marginal. Para os trabalhadores do setor, tratava-se de suprir uma demanda essencial, ou seja, oferecer transporte em áreas negligenciadas pelo Estado em que o sistema de serviços persistentemente ignorava[10]. Essa dinâmica exemplifica também como populações, abandonadas pelas políticas públicas, criam soluções próprias para necessidades básicas, desde segurança até mobilidade urbana[11].

Nos anos de 2000, segundo a SMTU, havia mais de 2.500 Kombis circulando só na região de Jacarepaguá. Este recorte demonstra um pouco da dimensão crescente do transporte alternativo na cidade do Rio. Entretanto, para o Estado e outros setores sociais, como empresários e imprensa, era mais fácil sujeitar criminalmente do que compreender o motivo para tantas pessoas ingressarem no ramo do transporte informal, que era o desemprego no país (Misse, 1999). A abertura econômica ao capital estrangeiro, flexibilização do mercado de trabalho e as privatizações são eixos esclarecedores para compreender o fenômeno da informalidade[12] em

[10] "Trabalhadores informais foram capazes de confrontar todos os recursos jurídicos, políticos e legais e descobrir carências e falhas nos serviços regulares de transporte urbano" (Mamani, 2004, p.325).

[11] Este transporte atenderia apenas áreas inacessíveis, sem linhas regulares ou com baixa demanda. Mas a partir de 1995-1996 este transporte se expande com vigor inusitado, conformando uma nova geração de serviços informais, que passaram a disputar passageiros com ônibus regulares e táxis, inclusive nos centros urbanos e nos bairros de classe média. Intensificaram-se os antigos "informais" da periferia e das favelas (Mamani, 2004, p.323).

[12] Apesar de o IBGE ainda utilizar a categoria "Trabalho Informal", atualmente ele possui outras subcategorias para precisar melhor a

ascendência e do aumento de pessoas ingressando no transporte informal sob vans e kombis. O mercado de trabalho metropolitano entra no século XXI com uma taxa de 51% de informalidade (IPEA, 2002).

No início dos anos 2000 a capital do Rio de Janeiro e a Região Metropolitana foi tomada pelas kombis. Primeiro a do tipo duas portas, em que correspondia também a pessoas que já possuíam o veículo para outras finalidades, mas que diante da crise econômica foram obrigados a transformar em instrumento de trabalho[13]. Enquanto se discutia a legitimidade do fenômeno, a fabricante Volkswagem lança no Brasil o modelo "Kombi 2000", cuja propaganda direcionada especificamente para trabalho com transporte de passageiros[14]. Consequentemente, mais Kombis circulavam pela cidade junto com a ambiguidade reinante: afinal kombis eram um transporte legal ou necessário? E aqui cabe referenciar a análise de Harvey (2003) a respeito da acumulação por despossessão. Em que a acumulação combina o funcionamento legal, informal e ilegal e violência territorial. O capitalismo, o autor, internaliza práticas tanto canibais como predatórias e fraudulentas.

Diante do aumento no número de kombis circulando pelas ruas, a SMTU implementou um plano de cadastramento de motoristas, que incluía a identificação dos veículos por meio de duas faixas adesivadas na carroceria, identificando o tipo de itinerário, se era intermunicipal e intramunicipal, por exemplo. Alguns municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro regulamentaram o crescente e mais recente tipo de transportes urbanos, embora não houvesse

complexidade do mundo do trabalho, como taxa de informalidade, setor informal etc.

[13] Um caso contemporâneo semelhante refere-se aos carros particulares que realiza transporte de passageiros através de aplicativos como Uber, por exemplo, e as motos que além de servir de transporte (Mototaxi), também são operadas para outras finalidades.

[14] "Além da formação deste "nicho de mercado", outros fatores são considerados importantes, tal como a ação da indústria automobilística nacional e estrangeira que incentiva o transporte "alternativo" mediante uma grande oferta de produtos e facilidades de pagamento" (Mamani, 2004, p.327).https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2026/07/20/rio-anuncia-medidas-de-prevencao-para-efeitos-do-el-nino.ghtml

padrões a serem seguidos, pois a responsabilidade era apenas do município que regulamenta. Assim, práticas desencontradas dificultam a compreensão da sua natureza e do seu alcance, impedindo também qualquer tipo de ação em conjunto objetivando uma integração metropolitana (Mamani, 2004).

No entanto, o processo se mostrou lento, burocrático e, em alguns casos, sujeito a interferências políticas. Essa ineficiência fez com que a imprensa passasse a enxergar esses veículos como "transporte pirata", uma categoria informal que, uma vez consolidada, levou o poder público a intensificar a repressão[15]. Diante do problema, a prefeitura e o governo do estado uniram forças, e a SMTU, em parceria com o Departamento de Transporte Rodoviário do Estado do Rio de Janeiro (Detro), passou a realizar operações conjuntas para retirar vans e kombis irregulares das ruas. Em agosto de 2005, uma extensa reportagem do Jornal O Globo estimou que o Rio já tinha mais de 18 mil vans e kombis piratas em circulação, contra apenas 7 mil regularizadas[16], enquanto o Sindicato dos Trabalhadores Autônomos em Transportes Alternativos do Estado (Sintral) afirmava ter 24 mil kombis e vans circulando. Mesmo que algumas medidas institucionais estivessem sendo tomadas, era incompatível com a velocidade de crescimento das vans e kombis.

No entanto, mesmo com as medidas de fiscalização, repressão e regularização, as vans e kombis continuavam na disputa por espaço no trânsito com os ônibus. Em alguns casos, certas empresas devolveram a concessão à prefeitura alegando que não conseguia

[15] "A estratégia dos empresários de ônibus tem sido dar ênfase aos aspectos técnico-racionais dos transportes. Estes empresários reforçaram os vínculos institucionais que lhes permite pronunciar o "discurso competente" através de um órgão legítimo: a Associação Nacional de Transporte Públicos (ANTP), que congrega instituições governamentais, entidades patronais e instituições de pesquisa da área da engenharia de transportes" (Mamani, 2004, p.324)

[16] SCHMIDT, Selma. *Fiscalização Montará 13 Barreiras para Reprimir vans e Kombis Piratas: objetivo é tirar de circulação a cada mês 2 mil veículos clandestinos*. **Jornal O Globo**. Rio de Janeiro 9 de Agos de 2005. Disponível em: https://oglobo.globo.com/acervo/resultado/. Acesso em: 14 de Maio de 2023.

manter-se na disputa por conta da quantidade de kombis e vans serem maior do que a quantidade de ônibus numa determinada linha.

A SMTU mantinha suas operações de fiscalização, apreendendo vans e kombis irregulares, mas novas frotas continuavam a surgir, oferecendo serviços em diferentes rotas. Em algumas linhas, era necessário estabelecer turnos de trabalho devido ao crescente número de trabalhadores desempregados que ingressavam nessa atividade informal e ilegal. Embora fosse uma solução emergencial para o desemprego, a imprensa persistia em estigmatizar essa atividade como ilegal e inconcebível.

Em setembro de 1997, representantes de 82 cooperativas do Estado do Rio de Janeiro, organizados na Confederação Nacional de Transporte Alternativo (Convan), elaboraram sua própria (auto) regulamentação[17]. Em seus princípios regulativos estavam a fixação de itinerários; pontos de parada; tarifa única; horários e, até mesmo, o uso de uniformes pelos motoristas. Além disso, constava no regulamento a contratação de 158 fiscais, além da fabricação de 12 mil placas de pontos de embarque e desembarque de passageiros. Exigiu-se, também, que os motoristas estivessem habilitados, com carteira de categoria D (profissional) e que todos os veículos tivessem tacógrafo (aparelho que registra a velocidade) e seguro de passageiros.

Nesse sentido e diante do crescimento desordenado da demanda por vans e kombis, os próprios trabalhadores do setor se organizaram para atender à necessidade em expansão, além de fortalecer a representação da categoria. Assim, surgiram cooperativas com o objetivo de estruturar o serviço e representar os profissionais do transporte alternativo em negociações com o poder público, seja municipal ou estadual. Na Zona Oeste, essas cooperativas geralmente adotavam o nome do bairro ou da linha de origem, ainda que operassem em outras rotas. A Cooperpedra, por exemplo, vinculava-se ao bairro Pedra de Guaratiba, mas também

[17]Jornal O Globo. ***Vans Fazem suas Próprias Leis no Rio: Sem regulamentação das autoridades, confederação cria pontos de parada e instala placas nas ruas. Rio de Janeiro***, Jornal o Globo, 9 de Set de 1997. Disponível em: https://oglobo.globo.com/acervo/resultado/. Acesso em: 16 de nov. de 2025.

atendia a bairros vizinhos. Outras, como CooperOuro, Cooperprata, Cooperoeste, Coopersete, Coopermith e a Coopervida, seguiam a mesma lógica, consolidando-se como referências no transporte informal. Para ingressar nesse sistema, um novo motorista precisava procurar uma cooperativa em busca de linhas disponíveis ou negociar a sublocação com um dono de rota já estabelecido, muita das vezes os donos dessas rotas eram policiais militares, algum valente local armado ou um simples trabalhador que para descansar em determinado período arrendava seu veículo e a linha.

No entanto, a dificuldade em definir claramente o transporte de passageiros por vans e kombis perpetuava uma relação ambígua entre informalidade, marginalidade e ilegalidade. A dificuldade em regulamentar criava um cenário propício para o surgimento de mercados ilegais entre outros ilegalismos, muitas vezes controlados por grupos armados, lideranças locais violentas e até mesmo policiais militares[18]. Aos poucos a circulação deste mercado vai se transformando no que Telles (2010) chama personagem urbano, cada vez mais comum nas cidades brasileiras, que transita nas fronteiras borradas entre o informal e o ilegal ao longo de percursos descontínuos entre o trabalho incerto e os expedientes de sobrevivência mobilizados conforme o momento e as circunstâncias. Nesse sentido, um traço das mudanças que vinham ocorrendo no capitalismo global, mas que chegava ao Brasil com forte densidade, marcando a economia política brasileira e, portanto, os mercados legais, ilegais e até ilícitos. Estruturam-se como verdadeiras economias que se beneficiam das mutações do capitalismo contemporâneo, produção flexível e financeirização da economia (Harvey, 1978) nas condições de ultraliberalismo e redefinições das regulações estatais (Telles, 2010).

[18] "Se há porosidade nos âmbitos formal-informal, legal-ilegal, lícito-ilícito, isso não quer dizer indiferenciação entre uns e outros, pois é justamente nas suas dobras que se dão os agenciamentos políticos (corrupção, extorsão, repressão, violência e as várias modulações dos mercados de proteção, entre outros) que condicionam essa ampla circulação de bens, mercadorias, pessoas e populações itinerantes (Telles, 2010, p. 181).

A passagem de um serviço informal para uma mercadoria ilícita da milícia Liga da Justiça[19]

A cidade do Rio de Janeiro é marcada pela presença de lideranças armadas locais e grupos armados de diferentes espectros, mas que exercem práticas bastantes parecidas. Ao longo do tempo existiram diferentes grupos armados, como grupos de extermínio da Baixada Fluminense; a polícia mineira de Jacarepaguá, especialmente em Rio das Pedras; as lideranças armadas da Zona Oeste do Rio; e aos Esquadrões da Morte das décadas de 1960 e 1970 (Bicudo 1976; Burgos, 2002; Manso, 2020; Mello Neto, 2014; Brama, 2019; Hirata, Rocha e Santos Júnior, 2024; Alves, 2020; Burgos, 2002; Cano e Duarte, 2012; 2014; Sardinha, 2025; Huggins, 1998). É nesse contexto que na passagem dos anos de 1990 para 2000 surge um "novo" grupo armado denominado como "milícia[20]".

Essa milícia é uma síntese dos grupos armados citados acima, amalgamando práticas associadas a cada um deles. Por exemplo, a extorsão de comerciantes e moradores, que era uma prática comum da chamada polícia mineira que operava na favela do Rio das Pedras; o controle do mercado de segurança privada e o mercado do transporte por vans. Os grupos milicianos, em geral, demonstram influências de outros grupos armados, que por sua vez têm origens geográficas específicas antes de assumirem sua forma atual.

Nesse mesmo recorte temporal (1999-2000), na Zona Oeste do Rio de Janeiro, no bairro de Cosmos, surge uma milícia chamada Liga da Justiça. Esse grupo miliciano tinha como principais integrantes Aldemar Almeida dos Santos, ou Ademar, que foi

[19] Nesta seção será mobilizada a parte mais etnográfica da pesquisa em que foram coletadas informações através de entrevistas e interações com diferentes interlocutores sobre o objeto que analisamos para este trabalho. Além disso, é importante ressaltar que, nem tudo que é informal segue o caminho para o ilegal. Há nuances complexas entre essas fronteiras.

[20] ARAÚJO, Vera. ***Milícias de PM's Expulsam o Tráfico: Grupos de policiais assumem o controle em 42 favelas, mas há denúncias de abuso***. *O Globo*, Rio de Janeiro, edição de 20 de março de 2005, pp. 18. Disponível em: https://acervo.oglobo.globo.com/ consulta-ao-acervo/?navegacaoPorData=200020050320. Acesso em: 3 jan. 2022.

apelidado pelos moradores de "Batman"; além de Ademar havia o ex-policial Ricardo Teixeira, apelidado de "Robin". Após a morte de Ademar, Ricardo assume a alcunha de Batman, passando a se chamar de Ricardo Batman, sendo o principal responsável pela expansão do grupo para outros bairros. Tanto Ademar quanto Ricardo se aliam aos irmãos policiais Jerominho e Natalino, cujo interesse era explorar os territórios controlados por lideranças e grupos armados para exploração eleitoral. Em uma entrevista concedida ao Jornal El País, em 2018[21], ao serem soltos da prisão, Jerominho reafirma sua estratégia política: "*"A gente dizia 'olha, a área lá tem um fulano [policial e miliciano] que não deixa vagabundo [traficante] entrar'. A gente ia fazer campanha política lá e era bem recebido"*

Durante muitos anos essa foi a fórmula de expansão territorial da liga da justiça pela região da Zona Oeste. Contudo, a mercadoria mais lucrativa foi o transporte por vans. Como examinaremos nesta seção.

As atividades de transportes de vans, empurrada para informalidade na disputa pela regulamentação entre os setores do poder público e os que tentavam sobreviver diante de uma economia em passos largos para fragmentação, será um vetor de transformações sociais na Zona Oeste do Rio de Janeiro. Pois conforme Telles (2010), ilegalismos redefinem as tramas urbanas, as relações sociais e relações de poder em situações variadas. Este, em linhas gerais, foi o papel cumprido pelas vans para a trama da milícia Liga da Justiça.

No dia doze de dezembro de dois mil o jornal O Globo publica uma longa reportagem com características de reportagem policial e investigativa sobre "as máfias das vans". Nela Bottari (2000) aponta para um amplo mercado ilegal e ilícito de linhas de vans controlado por policiais militares.[22] Ao que ele chama de "máfia com práticas de extorsão por quem deveria combater o transporte clandestino". Dessa forma, antes de torna-se uma mercadoria lucrativa de grupos

[21] LANDAU, Lucas; ALESSI, Gil. ***Os Fundadores da Milícia Liga da Justiça Querem Reerguer seu Império Político (e cuidar dos netos)***. Jornal El País. 8 de Maio de 2019. Acesso em: 25 jun 2022.

[22] É importante observar que neste momento não havia reconhecidamente o termo milícia. Que terá sua primeira menção em uma reportagem em 2005.

armados e da milícia liga da justiça, o mercado de vans era explorado por policiais que em pouco tempo seriam integrantes de grupos milicianos.

Essa participação policial na disputa pelo mercado com outros atores denota uma particularidade interessante. O controle exercido pelo policial militar expressa a ambiguidade acerca de qual segmento ele representa nesta trama. Sendo ele agente do poder público e este participa diretamente da disputa, até então através da Detro e da SMTU, ou seus interesses privados convergindo em facções dentro da própria polícia. Aqui, é possível notar o braço legal-ilegal que a Telles (2010) discute sobre a gestão dos mercados ilegais e ilegalismos. O secretário de Segurança Pública da época, Coronel Paulo Alonso, destaca não apenas o controle territorial, mas também a extorsão e as mortes causadas pelos impactos da movimentação de um mercado em disputa:

> "Esses policiais são Xerifes dos negócios, a maioria nem sequer possui frota. Apenas cobram taxas para que os topiqueiros (motoristas de van tipo topic) possam operar na área. Muita gente vem sendo assassinada por conta da disputa por linhas. Estamos vivendo a mesma situação de quando o bicho disputava pontos na cidade". (Bottari, 2000)

O comentário do secretário deixa claro de forma enfática o controle territorial realizado por policiais militares seguindo interesses privados e menos o Estado. Conforme o mercado ilegal de transporte por vans e kombis ia se estabelecendo como um mercado ilegal, ao mesmo tempo um mercado de proteção e segurança crescia em paralelo, principalmente organizado e controlado por policiais militares. Portanto, começa a circular um importante mercado ilegal que aos poucos vai impactando em outros mercados, como o da proteção e segurança. Antes, porém, além das linhas de van serem uma mercadoria primordial, outras começam a operar de forma lucrativa, como adulteração de placas, extorsão de cooperativas e de motoristas, suborno de policiais responsáveis pelo trânsito.

Desta forma estava exposta o que ficou sendo retratado na imprensa do período como a "máfia das vans". Ou seja, tratava-se de

um mercado ilegal bastante lucrativo sendo assegurado por policiais com projeção de expansão territorial e controle. Fica claro, nesse contexto, a trajetória de uma atividade econômica desenvolvida no espaço urbano: as vans, que inicialmente surgiram como uma solução emergencial para o desemprego e a crise econômica, transformaram-se em uma ocupação informal. Posteriormente, tornaram-se objeto de disputa entre o poder público e os trabalhadores que dependiam dessa atividade para subsistência e, por fim, converteram-se em uma mercadoria rentável, circulando em um mercado ilegal e, muitas vezes, ilícito.

E onde há relações sociais mediadas por disputas de poder, emergem conflitos individuais e coletivos. No caso das vans, a competição por rotas e pela manutenção da circulação dependia da capacidade de cada agente em mobilizar os recursos necessários nesse jogo.

Nas disputas envolvendo representantes do poder público, em especial a SMTU, um diretor foi assassinado em 2003. O caso ganhou relativa repercussão devido à participação de um grupo de policiais no crime. Em 2000, no bairro de Bangu, quatros pessoas haviam sido assassinadas por conta das disputas violentas. Evidentemente, o principal motivo dos assassinatos estava ligado aos conflitos pelo controle do transporte de vans. É importante ressaltar que esses policiais não eram classificados como milicianos na época, embora suas ações apresentassem características que, posteriormente, serviriam para enquadrá-los nesse conceito. Entre essas práticas estavam a execução sumária, o controle de um mercado ilegal com defesa territorial e a extorsão sistemática de cooperativas de vans e motoristas.

Sobre a proteção, neste caso, não se tratava contra algum grupo armado rival, mas a proteção contra outros policiais que tentavam exercer sua função e, portanto, coibir a circulação de vans, principalmente em pontos clandestinos.

A proteção funcionava na prática pela capacidade de diálogo corporativo em negociar com o "colega" de profissão para evitar repressão aos seus protegidos. Muitas das vezes a mercadoria de troca era a propina, que curiosamente, acontecia de policial para policial. Este tipo de relação, é interessante observar, ocorria também quando algum policial com certo prestígio corporativo entre

os membros do grupo podia ter seu próprio negócio com a segurança de que nem o policial oficialmente poderia intervir e nem o grupo miliciano praticando pilhagem econômica. O conceito de pilhagem social, formulado por Franz Schandl (2015), refere-se a práticas de apropriação de recursos econômicos e sociais que ocorrem de maneira predatória em contextos de crise estrutural do capitalismo. Para o autor, a pilhagem não deve ser entendida apenas como crime comum ou desvio moral, mas como um sintoma de desagregação social mediadas pelo trabalho e pelo mercado formal. Essas dinâmicas não são externas ao capitalismo, mas expressões de sua própria crise, marcada pelo desemprego estrutural, precarização do trabalho e enfraquecimento das políticas de proteção social.

Esses homicídios constituíam apenas um prenúncio da escalada de violência que marcaria as disputas pelo controle das linhas de vans, tornando assassinatos cada vez mais frequentes no cotidiano dos moradores dos territórios em conflito. No caso da liga da justiça, a violência operava como instrumento estratégico de expansão de seus negócios ilícitos para outros bairros. Nesse contexto, a Avenida Cesário de Melo passou a ser conhecida como "via da morte", em razão dos recorrentes assassinatos de motoristas, a via era um eixo central da circulação do transporte alternativo por conectar bairros e favelas entre Campo Grande e Santa Cruz. As linhas de vans, assim como as de ônibus, convergem sobretudo para o centro comercial de Campo Grande, especialmente para o terminal rodoviário local, em cujo entorno há grandes estacionamentos que funcionavam como terminais informais para vans e kombis[23](Sardinha, 2026).

Para além dos serviços que já controlava no bairro de Cosmos e da notoriedade conquistada em outros locais, Ricardo Batman identificou no mercado de vans uma lucrativa oportunidade de expansão de seus negócios ilegais. Essa percepção estratégica o levou a reorientar tanto seus interesses quanto a atuação de seu grupo, passando a disputar o controle desse promissor mercado

[23] Sardinha, Thiago. ***Das lideranças locais armadas aos grupos armados na Zona Oeste do Rio de Janeiro: como nasceu a chamada milícia "Liga da Justiça"***. 2026. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2026.

ilícito. Cabe observar aquilo que Feltram (2018) afirma sobre os mercados ilegais, ou seja, para todo mercado ilegal também será mobilizado mercados de proteção e regulação. E quando Ricardo Batman direciona sua atenção para as vans a observação de Feltram se torna eficaz e pertinente.

> "O que dava muito dinheiro de longe era as vans. Não tinha gatonet, nem nada. Bagulho era as vans. Ricardo cresceu o olho e geral foi com ele. Abraçaram a ideia...Toni, todo mundo." (Entrevistado - Ronaldo[24], 2024).

Cabe adentrar como estava configurada a regulação e proteção do funcionamento das vans neste momento. A maioria das linhas eram de propriedade de policiais militares e algumas lideranças armadas de bairro. A Liga da Justiça era integrada por uma porcentagem significativa de policiais além de possuir esquemas de propina e proteção com outros policiais que não participavam diretamente do mercado.

Normalmente, o policial dono da linha de van não trabalhava fazendo lotação e transporte de passageiros, a linha era arrendada a outro interessado que pagava uma taxa diária pela utilização do trajeto. Em alguns casos, o veículo (van ou kombi) era incluído na alocação, em outros, o motorista quem já possuía o veículo para "rodar" (termo usado que significava trabalhar com transporte alternativo). Para se ter uma ideia de como o mercado se ampliava, nesse contexto, em determinadas situações, o dono do veículo arrendava para uma terceira pessoa. Não havia problemas desde que os valores combinados fossem assegurados, principalmente o correspondente ao policial dono da linha. Este caso demonstra como que policiais no Rio de Janeiro são agentes operadores de mercados ilegais (Misse, 2007), ainda que haja uma defesa ou limitação territorial como fazem outros grupos armados.

As linhas de vans nesse período possuíam uma dificuldade para institucionalização de regras. Algumas até conseguiam via cooperativa, contudo, dependia muito mais das relações de poder e

[24] Nome fictício.

da demonstração de força do que do diálogo. Para se definir um trajeto exclusivo, por exemplo, a dificuldade se dava quando outras linhas precisavam utilizar deste mesmo trajeto, principalmente quando não tinha opção. Era o caso da Avenida Cesário de Melo, em que muitas linhas a utilizavam para perfazer seu trajeto, independente se fosse inaugurado pela linha de ônibus ou pelas vans.

A linha que simbolicamente possuía exclusividade no trajeto da Avenida Cesário de Melo era a de Santa Cruz que passa praticamente por toda sua extensão. Portanto, por causa do trajeto, os donos das linhas acreditavam possuir exclusividade na hora de parar nos pontos para o embarque de passageiros. No entanto, outras linhas dividem parte de seu trajeto com as vans de Santa Cruz porque 1) não havia opção, e depois 2) era a oportunidade de transportar mais passageiros, o que significava mais dinheiro para todos envolvidos no arrendamento. As vans que partiam de bairros cortados por importante via, em algum momento teriam que passar pela Cesário de Melo, daí que parece a questão para o mercado das vans: quem tinha a prioridade no embarque dos passageiros na parte em comum da Avenida Cesário de Melo? Hoje os trajetos estão mais claros e definidos, entretanto, para que chegasse a este ponto muitas brigas, discussões e mortes ocorreram. Pois, interferir no trajeto de alguém significava envolver, em partes, no negócio que não lhe pertencia, portanto, nas regras de convívio ainda não institucionais era motivo para a violência ser mobilizada como recurso de mediação de questões sociais.

Vans de outros bairros, como Paciência, Inhoaíba, Sepetiba etc. Precisavam passar por esses trajetos para que os passageiros tivessem a confiança tanto no trajeto quanto nos pontos de parada. A dúvida era se nos trajetos comuns as vans de diferentes linhas respeitavam quem tinha a prioridade. Daí que aparece uma atividade geradora de muitos conflitos e problemas: as "vassouradas".

As "vassouradas" eram manobras realizadas pelos motoristas de van que consistiam em duas práticas principais: embarcar passageiros em pontos ou trajetos não autorizados em sua rota, ou interromper o percurso antes do destino. Como a maioria das linhas não era circular, ou seja, não retornava a um terminal central, cada rota possui pontos de início e fim específicos. A linha de Santa Cruz, por exemplo, tinha como terminal um estacionamento no centro do

bairro, enquanto na extremidade oposta, na Rodoviária de Campo Grande, as vans param em locais estratégicos para captar passageiros. Essa dinâmica gerava conflitos, pois motoristas com pontos fixos próximos à rodoviária, especialmente aqueles com estacionamento exclusivo, obtinham vantagem sobre os concorrentes que compartilham trechos do trajeto. Com o aumento de novas linhas, multiplicaram-se as vans estacionadas aleatoriamente ao redor da rodoviária, causando, em horários de pico, congestionamentos nas vias de acesso e nas proximidades do principal terminal do bairro. Valia tudo para garantir passageiros.

Para resolver os conflitos e regularizar as rotas, cooperativas e donos de linhas organizaram um sistema de fiscalização nos pontos estratégicos dos trajetos. Inicialmente, jovens ou adultos desempregados eram recrutados para monitorar as vans que burlam as regras acordadas, como a vassourada, por exemplo. Função que, com o tempo, foi sendo formalizada. Atualmente, o fiscal atua não apenas no controle das paradas, mas também na cobrança das tarifas, organização de horários e avisos de algum policial de trânsito não subornado multando quem para em local indevido. Além disso, quase sempre cada fiscal atuava representando o grupo armado ou policial que dominava a operação, portanto, nenhum dos motoristas podia desobedecer ao fiscal. Esse fiscal, era também responsável por negociar o valor do suborno caso algum policial fora do esquema estruturado fosse escalado para organizar o trânsito já muito congestionado.

Em uma das entrevistas Ronaldo revela que em Campo Grande havia um policial que era escalado para operar como guarda de trânsito, sempre em um local estratégico. Este policial estava ali não apenas para administrar o trânsito, mas também para multar aquele que descumprisse as leis de trânsito e as vans eram que mais descumpriam, fazendo de ponto de desembarque qualquer lugar que bem entendesse e neste caso se fizesse no plantão deste policial a multa seria aplicada. Para os donos e motoristas das vans seria um prejuízo enorme. Com isso, a solução que encontraram foi estabelecer um valor fixo por van para ser o valor do suborno. Nesta época em que Ronaldo relata o valor deste policial específico (com o passar do tempo os policiais iam sendo substituído por outro) era de 30 reais por van enquanto o policial estivesse exercendo o controle

do trânsito. O interessante, nesse sentido, era que os 30 reais eram por van de uma linha. Havia linhas que somente no turno da manhã eram entre 40 e 50 vans circulando.

> "Eu lembro daquele polícia. Aquele ali filho, hã, ganhou muito, mas muito dinheiro! Era muita Van na época. Santa Cruz, Gouveia, lá no Rio da Prata...Esse cara ganhou muito dinheiro, na moral." (Entrevistado – Ronaldo, 2024).

Para iniciar sua empreitada no mercado de vans, a liga da justiça criou uma linha própria, que tinha um duplo caráter: primeiro, estabelecia um novo trajeto ligando Cosmos a Cascadura, sob o número 875; segundo, complementava outras linhas que já faziam um percurso semelhante, como a que saía de Sepetiba até Cascadura. Ambas seguiam o itinerário de uma antiga linha de ônibus, que também operava com o mesmo número. Isto gerou um grande problema com outros operadores por conta do trajeto parecido com outras linhas e por não ter filiação com nenhuma cooperativa. Contudo, a linha do grupo do Batman permaneceu e, pior, ao invés de tentar regularizar a linha sob sua responsabilidade, Ricardo Batman tratou de iniciar a tomada do mercado de vans, começando por Santa Cruz, a mais lucrativa.

> O papo que rolava na época foi que os caras foram lá no estacionamento, geral armado e deram o papo: "a segurança das vans aqui agora é nossa". (Entrevistado - Valdecir, 2021).

E aqui cabe uma observação sobre o significado de "segurança" mencionado acima. Segurança contra a possibilidade de algum outro grupo ou policial tentar tomar alguma linha (paradoxalmente era exatamente o que estavam fazendo); segurança para que o funcionamento das regras não fossem descumpridas e segurança contra operação da prefeitura para coibir o transporte alternativo ou quando policiais trabalhando no trânsito e não aceitavam suborno.

Em Santa Cruz, Batman encontrou uma breve resistência de um outro grupo armado com participação policial, a liderança era de

Delson, que controlava as linhas de kombis e algumas topics[25]. Depois de algumas mortes de alguns membros do grupo, rapidamente a principal linha de van da Zona Oeste pertencia ao grupo armado Liga da Justiça. E neste caso o benefício era maior para Batman do que para Jerominho, já que, o trajeto não adentrava aos circuitos de moradia do bairro, pelo contrário, apenas no centro comercial. Todavia, não alterava em nada a possibilidade de lucro. E assim foi o movimento de tomada de outras linhas pelo grupo armado. E neste caso algumas delas beneficiam os interesses eleitorais de Jerominho.

A expansão territorial do grupo armado de Cosmos teve início com Aldemar, o primeiro "Batman". Posteriormente, o ex-policial Ricardo Teixeira Cruz aliou-se a ele, formando a dupla "Batman e Robin". Ambos compartilhavam o objetivo de controlar a segurança e os mercados ilegais, o que os levou a convergir interesses com Jerominho, político de Campo Grande cujo projeto eleitoral incluía a expansão de sua política de segurança. Juntos, formaram um grupo armado conhecido localmente como "Grupo do Ricardo Batman" ou "Os Caras do Posto" (Sardinha, 2025). Fora do território, ganhou notoriedade como a "Milícia Liga da Justiça", sendo apontada pela imprensa como a "maior milícia do Rio de Janeiro". Jerominho tinha a experiência de formar um grupo de policiais para fazer a segurança e expulsar o tráfico em parte de Campo Grande.

Considerações Finais

A trajetória do transporte de vans, passando de mercado informal para uma mercadoria ilícita, objeto de controle, exploração e expansão territorial, exemplifica o funcionamento de uma geografia econômica importante para o espaço urbano periférico da cidade do Rio de Janeiro. Contudo, essa transformação não a torna intrinsecamente ilícita, uma vez que a atividade preserva dimensões formais e legais Nessa trama complexa, grupos armados e neste caso, os milicianos são destacados operadores dessa mercadoria.

[25] Nenhum dos interlocutores conseguiu confirmar se Delson era policial ou apenas um civil atuando como liderança local armada com controle de mercado ilegal.

Se por um lado o transporte por vans conseguiu ser uma saída de emergência (informal porque ainda era incipiente) para uma força de trabalho que perdia seu emprego e suas garantias trabalhistas por conta das privatizações, por outro, aos poucos, a demanda pelo serviço foi objeto de exploração informal por policiais agindo na ilegalidade. Com o aumento do desemprego, mais trabalhadores desempregados ingressaram, ao mesmo tempo, mais policiais e lideranças armadas entram na disputa pelo seu controle. Até que a lucrativa mercadoria se torna hegemonicamente marginalizada, sendo que agora, objeto de grupos armados, como a Liga da Justiça, grupo miliciano atuante na Zona Oeste do Rio de Janeiro.

O que Jerominho e Natalino fizeram (importantes membros da Liga da Justiça), em linhas gerais, foi trazer um novo método de domínio territorial para a Zona Oeste, tentando superar a forma anterior, que era baseada em uma liderança local armada, fosse civil ou policial. Começando com Ademar, o Batman de Cosmos. Jerominho não via problema no seu método de realizar controle social. Pelo contrário, percebeu uma oportunidade para suas pretensões eleitoreiras. Com isso, negocia mercadorias ilícitas com Aldemar e Ricardo. Essas são duas chaves importantes para compreender a expansão territorial da Liga da Justiça: voto e transporte por van. Enquanto Batman pretendia a pilhagem social através do controle mercado de vans, Jerominho via uma forma de fincar sua política para receber votos. Esta "fórmula" funcionou por muitos anos.

REFERÊNCIAS

ALVES, José Cláudio. ***Dos Barões ao Extermínio: uma história da violência na Baixada Fluminense.*** Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2020.

ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos. ***Transporte humano: cidades com qualidade de vida***. São Paulo: ANTP, 1997.

ARAÚJO, Vera. ***Milícias de PM's Expulsam o Tráfico: Grupos de policiais assumem o controle em 42 favelas, mas há denúncias de abuso***. *O Globo*, Rio de Janeiro, edição de 20 de março de 2005, pp. 18. Disponível em: https://acervo.oglobo.globo.com/ consulta-ao-acervo/?navegacaoPorData=200020050320. Acesso em: 3 jan. 2022.

BICUDO, Hélio Pereira. ***Meu Depoimento Sobre os Esquadrões da Morte***. Editora Pontes. São Paulo, 1976.
BOTARRI, Elenilce. ***"Máfia de Policiais Controlam Vans".*** Jornal O Globo. Rio de Janeiro, 12 de dezembro de 2000. Acessado em: 20 de julho de 2023.
BRAMA, Leonardo. ***As Diversas Milícias do Rio de Janeiro: entre expansões, práticas e semânticas.*** 2019. Mestrado acadêmico (Dissertação em Sociologia). Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019.
BURGOS, M. B. (Org.). (2002). ***A Utopia da Comunidade: Rio das Pedras, uma favela carioca.*** Rio de Janeiro: PUC-Rio; Loyola.
CANO, Ignacio. ***Seis por meia dúzia? um estudo exploratório do fenômeno das chamadas milícias no Rio de Janeiro***. IN: CARVALHO, Sandra, et al. ONG Justiça Global: Segurança, Tráfico e Milícia no Rio de Janeiro.
CANO, Ignacio; DUARTE, Thais. Milícias, pp. 325-333, In: Renato Sérgio de LIMA, José Luiz RATTON, Rodrigo GHIRINGHELLI DE AZEVEDO (orgs.), ***Crime, polícia e justiça no Brasil***, Contexto, v. 1, São Paulo, 2014.
CANO, Ignácio; DUARTE, Thais. ***No Sapatinho: a evolução das milícias no Rio de Janeiro [2008-2011].*** Fundação Heinrich Boll, Rio de Janeiro, 2012.
DAS, Veena; POOLE, Deborah. ***El Estado y Sus Márgenes. Etnografías Comparadas***.
DIAS DE ANTÔNIO, Mariana. ***"Outro Fuzilado Pelo Esquadrão": o Esquadrão da Morte no Última Hora Carioca (1968-1969).*** Aedos, Porto Alegre, v. 10, n. 23, p. 170-193, Dez. 2018.
FELTRAN, Gabriel. ***Irmãos: uma história do PCC***. Editora Companhia das Letras. São Paulo, 2018.
FOUCAULT, Michel. ***Vigiar e Punir.*** Petrópolis: Editora Vozes, 2011.
HUGGINS, Martha K. ***Polícia e Política: relações Estados Unidos/América Latina***. São Paulo.
LANDAU, Lucas; ALESSI, Gil. "***Os Fundadores da Milícia Liga da Justiça Querem Reerguer seu Império Político (e cuidar dos netos)***". Jornal El País. 8 de Maio de 2019. Acessado em: 25 de jun. 2022.
MAMANI, Hernán Armando. ***Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos.*** In: RIBEIRO,

Ana Clara Torres (org.). **El rostro urbano de América Latina / O rosto urbano da América Latina**. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO), 2004. p. 304–321.
MANSO, Bruno Paes. ***A República das Milícias: dos esquadrões da morte à era Bolsonaro.*** São Paulo: Todavia, 2020.
MARICATO, Ermínia. ***Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência.*** São Paulo: Hucitec, 1995.
MELLO NETO, David Maciel de. ***Esquadrão da Morte: genealogia de uma categoria da violência urbana no Rio de Janeiro (1957 – 1987)***. 2014. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2014.
MELLO, Marcelo. ***Uma Ilegalidade com Prazo Determinado.*** Jornal O Globo, Rio de Janeiro, 19 de Maio de 1996. Disponível em: https://oglobo.globo.com/acervo/resultado/. Acessado em: 10 de março 2022.
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".*** Brasília. Anuário Antropológico. v.35, n.2: 89-107. 2010.
MISSE, Michel. ***Malandros, Marginais e Vagabundos e a acumulação social da violência no Rio de Janeiro.*** Universidade Federal do Rio de Janeiro. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro, 1999.
MISSE, Michel. ***Mercados ilegais, redes de proteção e organização local do crime no Rio de Janeiro.*** Revista Brasileira de Ciências Sociais, São Paulo, v. 21, n. 61, p. 19–37, 2006. Paulo: Cortez, 1998.
SANTOS, Milton. ***A Urbanização Brasileira***. Editora Unesp. São Paulo, 2020.
SANTOS, Milton. ***O Espaço Divido***. 7. ed. São Paulo: Edusp, 2008.
SARDINHA, Thiago. ***De um Termo Jornalístico a uma Categoria Sociológica: como nasceu o termo milícia e o caso da chamada Liga da Justiça.*** *Contemporânea – Revista de Sociologia da UFSCar*, v.15, p. 1-27, e151331, 2025. Doi: https://doi.org/10.14244/.
SARDINHA, Thiago. ***Das lideranças locais armadas aos grupos armados na Zona Oeste do Rio de Janeiro: como nasceu a chamada milícia "Liga da Justiça"***. 2026. Tese (Doutorado em

Ciências Sociais) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2026. Disponível em: https://ppgcs.ufrrj.br/dissertacoes-defendidas/

SCHMIDT, Selma. ***Fiscalização Montará 13 Barreiras para Reprimir vans e Kombis Piratas: objetivo é tirar de circulação a cada mês 2 mil veículos clandestinos.*** Jornal O Globo. Rio de Janeiro 9 de Agos de 2005. Disponível em: https://oglobo.globo.com/acervo/resultado/. Acessado em: 14 Maio de 2023.

SCHNDI, Franz. ***Pilhagem Social: Mosaico de uma desintegração feito com pedras desordenadas.*** Disponível em: https://www.krisis.org/2015/pilhagem-social-mosaico-de-uma-desintegrao-feito-com-pedras-desordenadas/. Visitado em: 20/06/2022.

TELLES, Vera da Silva. ***A cidade nas fronteiras do legal e ilegal***. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2006.

TELLES, Vera da Silva. ***Nas tramas da cidade: trajetórias urbanas e seus territórios***. São Paulo: Humanitas, 2015.

TELLES, Vera da Silva. ***Trabalho, informalidade e cidadania***. São Paulo: Editora 34, 2010.