

Movilidades subversivas en contexto de confianza

Los mototaxistas de la Favela Maré

Aruan Braga
João Felipe Brito

| Brasil |

traducido por Ana Rivas

Desde que la revolución industrial inauguró el paradigma del desplazamiento diario

entre hogar-trabajo y trabajo-hogar, las ciudades de las sociedades industriales comenzaron a experimentar en sus calles esta danza periódica y masiva de cuerpos en movimiento. En al menos dos grandes momentos cotidianos, cerca del amanecer y cerca del anochecer, dejamos de pensar en la ciudad como un conjunto de cuerpos fijos y se convierte en un torrente.

La ampliación y profundización del tejido urbano, especialmente en los actuales momentos, dan lugar a nuevos medios de movilidad cotidianos en las ciudades, dada la influencia del capital financiero y del Estado en la creación de centralidades sociopolíticas o en el fortalecimiento de las viejas ^[1]. Como consecuencia de estos procesos, emergen nuevas modalidades de transporte público y privado que rápidamente son sustituidos por otros más rápidos y eficientes, impactando sociabilidades e identidades que acompañan a los ciudadanos en sus movimientos rutinarios cada vez más prominentes y prolongados.

Como muchos autores han observado^[2], la movilidad no es sólo el centro entre dos polos en

el que se desarrolla la vida (hogar-trabajo; hogar-escuela; trabajo-amor, etc.). Es también la esencia, condición y escenario de las muchas posibilidades de ser y hacer en la vida contemporánea.

Frente a esta problemática, pensemos en las metrópolis brasileñas, situadas en la periferia del capitalismo y aún en proceso de urbanización, con sus extremas desigualdades y una distribución territorial desigual de puestos de trabajo, trabajo e ingresos, servicios públicos esenciales y por supuesto, centrales y estaciones de transporte eficiente. En esta coyuntura sociohistórica surge la favela, un territorio compuesto por sujetos innovadores por excelencia, de soluciones urbanas creativas, que nace y se expande buscando maximizar las oportunidades en la ciudad y construir un refugio para la vida comunitaria, familiar e individual.

Entre las ciudades brasileñas, Río de Janeiro cuenta con sus favelas, entre ellas, la Maré, un conjunto de 16 comunidades de favelas construidas a lo largo de décadas, tanto por el Estado que asignaba familias reubicadas de otros barrios de la ciudad, como por familias que llegaban por su propia cuenta. El grupo de favelas de la Maré está estratégicamente ubicado cerca de la bahía, el centro histórico y financiero de la ciudad y entre tres grandes autopistas de intenso tráfico: Avenida Brasil, Linha Vermelha y Linha Amarela. De esta forma, vivir en la Maré representa la posibilidad de tener acceso rápido a muchos barrios de Río y a las ciudades de la región metropolitana. La lógica inversa también funciona: la Maré es un conjunto de favelas con gran visibilidad y visitabilidad (Costa, 1999), un lugar de gran reconocimiento en la ciudad y objeto de muchas y conflictivas representaciones.

Entre las posibilidades de desplazamiento interno y externo para los habitantes de la Maré, se destaca un tipo de transporte muy característico de las favelas de Río: el mototaxi. Es un sistema endógeno de organizarse y pone a disposición los mototaxistas y sus motocicletas en lugares llamados "puntos", donde, identificados por chalecos con colores y nombres, se reúnen y esperan a los pasajeros, llevándolos a muchos destinos a precios previamente acordados o, a los destinos más frecuentes, a precios mostrados en tablas de precio con gran visibilidad.

Debido a que el *Observatório de Favelas* está situado junto a un concurrido punto de

mototaxis, forman parte de nuestros propios desplazamientos, y por la presencia de estos agentes de movilidad urbana en todos los tiempos y espacios de la Maré, decidimos iniciar una investigación sistemática sobre la movilidad de la población de las favelas en mototaxi. Este medio de transporte es una fuente de ingresos para miles de familias de Río de Janeiro y el único transporte posible en rutas, horarios y circunstancias muy específicas. La investigación comienza con entrevistas semiestructuradas y en profundidad con tres conductores de mototaxis de la Maré.

Es a partir de estos datos que se estructura este breve y fluido artículo. Nuestra pregunta orientadora fue la siguiente: ¿pueden los mototaxistas ampliar la comprensión del fenómeno de la movilidad en las ciudades brasileñas contemporáneas, ampliando su significado y abriendo espacio para la innovación socioeconómica? En la hipótesis del "sí", todavía era necesario responder: ¿de qué manera, con qué elementos, aliados a qué procesos locales de producción urbana? En este contexto, sigue la entrevista en las siguientes paginas.

Movilidad urbana, inmovilidad y desigualdad: representaciones y disputas políticas para la circulación en la ciudad

[E]^[3]: "¿Cuántos puntos de mototaxi crees que tiene la Maré?"

[Mototaxista]: Espera. Voy a contar: Sem Terra; da Praça; BT; Rubem Vaz; Principal; Teixeira; 18; Mototáxi Rosa; Timbau; Fogo Cruzado; Pinheiro; Escola Bahia; da Vila e do Esperança. Son 14. De 1000 a 1500 mototaxistas."

Aún en los años 60, en medio de un París revolucionario, Henri Lefébvre (1969) anunció que el movimiento de transitar, cada vez más, se estaba volviendo tan importante como el de habitar. A partir de este autor, la movilidad, refiriéndose a ampliar el *derecho a la ciudad*, necesita promover el acceso a recursos, satisfacer las necesidades de las personas y estimular la convivencia de los ciudadanos en medio de la diferencia y la diversidad. En un diagnóstico similar, el geógrafo brasileño Milton Santos afirma que en el mundo contemporáneo, el movimiento se superpuso al descanso al hacer de los desplazamientos diarios de la fuerza de trabajo y del capital una esfera tan importante como la de la producción (SANTOS, 1996).

Llevando adelante este debate y analizando la condición urbana postmoderna, David Harvey (1994) afirma que estamos vivenciando un proceso franco de compresión espacio-tiempo (HARVEY, 1994) en la vida cotidiana de las ciudades. La persistente urbanización y sus resultados objetivos, como la fragmentación, la inestabilidad y la rapidez de los asentamientos humanos, son indicios empíricos de esta conclusión. Es en este contexto que surge la categoría "movilidad" para la comprensión de los fenómenos que conciernen a la circulación de personas, recursos e ideas en el orden social de la ciudad.

Georg Simmel (2005) demarcó a principios del siglo XX la noción de movilidad ampliamente difundida en la actualidad: movimiento -real o imaginario- constituido por intenciones, estrategias y opciones. La movilidad, desde esta perspectiva, no es sólo un fenómeno resultante de la formación o de la estructura social y material del mundo, sino que se presenta como uno de sus elementos constitutivos. A partir de trabajos recientes, un grupo de investigadores brasileños y extranjeros han vuelto a discutir el papel de la movilidad en nuestras vidas y ciudades. Lo piensan de manera sistémica, a través de su naturaleza creativa, su simbología, sus relaciones culturales y de poder.

"Partiendo de la premisa de que el movimiento juega un papel constitutivo en el funcionamiento de las instituciones y prácticas sociales, lo que aquí llamamos el paradigma de la movilidad se refiere a la organización de sistemas que, a diferentes escalas, gobiernan no sólo la movilidad y la inmovilidad de las personas y las cosas, las imágenes y los mensajes, sino que también interactúan con la infraestructura y las redes narrativas. Estos sistemas de movilidad responden a configuraciones culturales y regímenes de poder específicos que definen qué y quién puede -o no- circular, cuándo y bajo qué condiciones de seguridad y confort" (FREIRE-MEDEIROS, TELLES y ALLIS, 2018).

[Mototaxista]: "Responsabilidad del mototaxista. Cuando hago una corrida para la escuela hay padres que acompañan al hijo(a), pero muchas veces no es sólo llegar allá y entregar el niño a la maestra. Supongamos, una carrera de aquí al *Parque União*, son tres reales. Ahora, para llevar el hijo de alguien, ya cobro cinco reales. "Pero todos cobran tres," "yo cobro cinco, porque no voy sólo a dejar a tu hijo, dar media vuelta e irme. Muchas veces tienes que esperar que abran el portón, tienes que ver si el maestro recibió al niño bien, porque la persona confió en ti."



Foto: Francisco Valdean

[E]: "¿La policia te há amenazado alguna vez?"

[Mototaxista]: "Si"

[E]: "¿Qué te dijo el tipo?"

[Mototaxista]: "Joven, todos son traficantes, todos son traficantes de motocicletas. "Los voy a agarrar y los voy a matar a todos.

[E]: ¿Aquí en la Maré?

[Mototaxista]: "En la calle. pero aquí también, en el punto. La policía cerró el punto. Hicieron una operación a las cinco de la mañana, llegaron y dijeron: "nadie se va, nadie se va". Dijeron: "Nadie se levante!, pueden venir para acá".

En medio de los debates actuales sobre el valor, la gestión y la transparencia de los pasajes de transporte público en Río ^[4], sobre las restricciones de acceso y circulación en la ciudad debido al territorio de origen ^[5], la raza, ^[6], el género, ^[7], la sexualidad, ^[8] y la edad ^[9], vemos el papel central de la inmovilidad en la reproducción de las desigualdades sociales. Así, la perspectiva técnica de la movilidad es limitada e incompleta, lo que reduce o ignora la dimensión política, conflictiva y creativa de este fenómeno social.

Dicho esto, afirmamos que el ordenamiento social urbano está formado por sistemas y estructuras que permiten o limitan la circulación en la ciudad. Después de todo, ¿quién y qué es móvil o inmovilizado en la ciudad? En otras palabras: son características de la ciudad desigual, tanto el estímulo como la restricción de desplazamientos, a tal o cual lugar, a tal o cual dirección, para tal o cual individuo o grupo.

Las experiencias significativas para la democratización de la ciudad en el campo de la

movilidad urbana se originan en los territorios populares y en las periferias urbanas, espacios más afectados por la desigualdad en el acceso y la circulación en toda la ciudad. Los residentes de estos territorios no se encuentran en una posición pasiva en esta dinámica urbana, sino que reaccionan y crean formas de subvertir estas restricciones. Este es el caso del mototaxi (modalidad) en el conjunto de favelas de la Maré: transforma las relaciones concretas y objetivas así como las relaciones subjetivas e inmateriales de los habitantes de Maré con la ciudad, ya sea en la convivencia y circulación en la propia favela e incluso en los demás barrios de la ciudad.

Desplazamientos y limitaciones en la ciudad desde la Maré: contexto urbano del barrio y su apropiación inventiva por mototaxi

La Maré es un barrio de Río de Janeiro que concentra uno de los mayores grupos de favelas de la ciudad. Hay más de 140.000 personas viviendo en 16 favelas. Su ubicación, al margen de la Avenida Brasil, es indicativa de su historia, ya que fue precisamente con la creación de esta autopista que las primeras familias construyeron sus casas. Hoy en día hay más de 40.000 viviendas distribuidas en comunidades con diferentes fachadas, entre ellas, urbanizaciones construidas por el Estado.

[E]¿Cómo llegaron tus padres a la Maré?

[Mototaxista]: Mi abuela me contó que era la favela del esqueleto, dijo eso, luego creo que el barrio acabó y las personas fueron reubicadas aquí. Ella se mudó para acá y se quedó aquí.

[E]: Se fueron quedando su abuela, sus padres.

[Mototaxista]: Mis padres, mis tíos y demás.

[E]: ¿Te gusta vivir en Maré?

[Mototaxista]: Adoro!

[E]: Por qué es buena la Maré?

Si miras otros barrios, otros lugares, no tienes lo que tienes aquí. Este es un lugar feliz, lo tiene todo, lo que lo estropea es que muchos residentes a veces no saben valorar dónde viven, muchos prefieren ser llamados de *afavelados*, desordenados, alborotadores, prefieren el bochinche, el desorden. Pero si miras, aquí hay un mercado, aquí hay varias tiendas de ropa, aquí sólo falta un cine, más nada, no deja nada a desear, y la comunidad aquí está activada las 24 horas. Llegas aquí y todos te tratan bien, todos te tratan muy bien, de repente hoy vas a llegar a algún lugar y te harán algunas preguntas, pero tú mostraste lo que viniste a hacer y la comunidad te abrazó.

[E]: ¿Tu familia vive en la Maré?

[Mototaxista]: Todos viven en la Maré.

Las 16 favelas que componen la Maré están situadas entre las tres principales autopistas de conexión metropolitana de Río de Janeiro: Avenida Brasil, Linha Vermelha y Linha Amarela. Ellas conectan las regiones centrales de la ciudad con la zona oeste, que está más alejada del epicentro político y económico de la ciudad, así como con otras ciudades de la Región Metropolitana de Río. Esas autopistas principales también conectan con las carreteras nacionales hacia el sur y noreste del país. De estas tres vías, la más importante desde el punto de vista de oferta de transporte público y de las posibilidades de conexión con otros barrios es la Avenida Brasil, donde es posible acceder a muchos destinos de la ciudad. Por otro lado, la Linha Vermelha y la Linha Amarela (con una velocidad media de 80-90 km/h) constituyen barreras difíciles de traspasar, y aunque son limítrofes con el territorio, no se conectan tan marcadamente con él y sus habitantes. Limitan la circulación más de lo que la estimulan.

Davi Marcos - “Embarreirando” “Obstaculizando”

En una encuesta realizada y publicada recientemente por la organización *Redes da Maré*

el *Observatório de Favelas*(2015), el 89% de los residentes entrevistados afirmaron que consideran que la locomoción en la ciudad es "muy importante" o "importante" para su vida cotidiana. Para casi el 50% de los entrevistados, la principal motivación para desplazarse es el trabajo, seguido por el acceso a los servicios públicos, el acceso al comercio y al estudio. Estos datos explican los dos picos de movimiento en este territorio, entre las 6 y las 8 de la mañana y entre las 4 y las 6 de la tarde, lo que demuestra claramente el movimiento pendular de movilidad para ir y volver del trabajo.

Otro dato relevante destacado por la encuesta indica que el 11,2% de los encuestados raramente o casi nunca sale de la Maré hacia otros barrios de la ciudad, y el 39% lo hace 3 o menos veces por semana. Por un lado, se concluye la restricción objetiva de acceso a la ciudad y, por otro, la disponibilidad de servicios y la vitalidad de este territorio popular. La gran extensión de la Maré da sentido a las rutinas y complejidades de la movilidad interna y la circulación. En el citado estudio, los principales motivos de circulación interna apuntan encuentro con amigos y familiares, acceso al mercado y a las tiendas -en particular a las féricas al aire libre-, acceso a los servicios públicos, desplazamiento al trabajo, al estudio, al deporte, a las actividades religiosas y también como pasaje o vía de acceso a otros barrios o regiones de la ciudad.

No hay líneas de autobús en el interior de Maré, lo que impone a los residentes la necesidad de desarrollar estrategias para superar esta deficiencia en los servicios públicos. La mayoría de los residentes utilizan transporte alternativo^[10]para desplazarse dentro de Maré. Según el estudio de *Redes da Maré* el *Observatório de Favelas*, el 63% de los entrevistados declararon utilizar este tipo de transporte para movilizarse entre las diferentes favelas de la Maré. Además de la falta de transporte público regularizado, las dificultades de circulación en la Maré, también están motivadas por la mala urbanización de las calles (pavimentación, basura, drenaje), la violencia urbana, el tráfico excesivo y también por la ocupación privada y comercial de las calles. Frente a estas características territoriales y atentos a la sociabilidad y a los hábitos locales, surgen los mototaxistas y sus *puntos*. Sobre ellos, hay algunos elementos a destacar.

Confianza e identidad territorial: El mototaxi de la Maré como experiencia de movilidad subversiva

en la ciudad de Río de Janeiro

En la ciudad de Río de Janeiro, la profesión de conductor de mototaxi fue oficialmente autorizada en 2017 por la ley complementaria del poder legislativo municipal y en 2018 fue regulada por decreto del ejecutivo municipal que aprovechó el texto anterior^[11]. Sin embargo, debido a las numerosas obligaciones que impone la legislación vigente (como el plazo máximo de 5 años para la motocicleta, la matriculación en la notaría, la posesión definitiva del vehículo, seguro, el CNPJ para la cooperativa o asociación y muchas otras limitaciones), la gran mayoría de los conductores de mototaxis trabajan al margen de la normativa. La posesión de la motocicleta, por ejemplo, es un factor limitante para estos trabajadores: muchos de ellos alquilan motocicletas para trabajar, a veces en el mismo punto en el que prestarán el servicio, y con el dinero adquirido del trabajo diario pueden finalmente financiar su propia motocicleta.

[E]: ¿Pero hay gente aquí que alquila motocicletas?

[Mototaxista]: Lo hay. Es un negocio también. La gente piensa: "Sólo uso mi motocicleta los fines de semana, los días de semana alquilo para que alguien haga mototaxi".

[E]: ¿Y quién alquila las motocicletas?

[Mototaxista]: Varios residentes, algunos de ellos compran la motocicleta y no tienen tiempo para usarla, o no tienen dinero para pagar la cuota de la motocicleta, prefieren alquilarla, 100 a la semana dan 400 al mes y así él paga la cuota.

Las normas oficiales para la prestación de este servicio se elaboran en los puntos de mototaxi: número máximo de mototaxis por punto, escala de salidas por orden de llegada de las motocicletas al lugar, exigencia de uso de chalecos normalizados, contribución semanal o mensual para el permiso de circulación y para el mantenimiento de los espacios y equipamientos de uso colectivo del grupo (cubierta contra lluvia, chalecos, sofás, sillas, televisión, fliperamas, una especie de ayuda para emergencias y accidentes que funciona casi como un seguro).

Fuera de la Maré, las reglas son las establecidas [por las autoridades] para cada motociclista: uso de cascos para los que conducen y los pasajeros, documentación válida del vehículo y del motociclista, motocicleta inspeccionada por el Departamento de Tránsito. Irregularidades como las paradas en lugares prohibidos, la falta de mantenimiento y transitar por áreas prohibidas en la búsqueda de caminos más cortos (dirigir por aceras o pasarelas peatonales, por ejemplo) pueden ser castigadas por los agentes de la policía y de tránsito y en general, son motivos para que los agentes realicen extorsiones y amenazas contra los conductores de mototaxis.

[Mototaxista]: Cuando sales de la Maré, tienes que cumplir las reglas para facilitar. ¿Cuál es la ley de tránsito? Tienes que usar casco, un casco con visera, tienes que usar zapatos. El mototaxista que no está calificado paga la diaria. Él paga la diaria y hace lo que quiere. Si la motocicleta no tiene los papeles en regla, es su responsabilidad. Supongamos que va a la ciudad y su motocicleta es incautada. Perdió la carrera, ese pasajero ya no querrá usar más sus servicios, causó atraso al pasajero y él perdió la moto.

Nos parece que hay, dentro de la Maré, una flexibilidad extrema para el trabajo del mototaxi. Por un lado, esta flexibilidad revela una perversa precariedad de esta actividad: la inmensa cantidad de horas de trabajo diario y semanal por un salario que permita una vida digna, la insalubridad debido a la gran cantidad de humo que respiran, la vulnerabilidad del cuerpo y de los equipos de protección en el intenso y conflictivo tránsito dentro y fuera de la favela. Por otro lado, esta flexibilidad los transforma en agentes económicos locales de un tipo muy diferente: sin jefes, con capacidad para negociar nuevas estrategias e innovaciones con el grupo, con tiempo libre cuando sea necesario, con la posibilidad de resolver problemas personales, familiares o de amigos incluso durante el período de trabajo.

Para la ciudad, los conductores de mototaxis son agentes políticos de un tipo muy especial. Con una circulación plena y constante en muchos lugares de la ciudad, lugares que a pie o sin identificación de los chalecos, tal vez les sea negado. Ellos atraviesan fronteras, eluden controles y urbanidades que promueven la segregación. De esta manera, amplían el horizonte de la ciudad que antes era limitado. Su movilidad es tan subversiva como integradora: avanzan, perciben, se desvían y siguen.

[Conductor de Mototaxi]: Hay algunos[pasajeros] que comienzan a trabajar a las 8am, otros a las 9am y otros a las 10am. Acabo de llevar unos niños a las 08:10, 08:20 y este de las 9:00am tiene que estar listo, esperándome. Le envió un mensaje: "Estoy llevando al último niño, espérame en la puerta". Lo recojo, salgo aquí por la Linha Vermelha y es un saltico a la ciudad. A la 8:50 ya está ahí. La otra también, tengo una a las 9:20, que es de Bonsucesso. Tengo otra que va a Benfica, en la Rua do Lustre, vuelvo y voy al Cohab, allí recojo a la niña y la traigo para acá. A las 09:40am , 09:45 dejo la de Benfica.

Para los residentes de la Maré, los mototaxistas facilitan desplazamientos a través del tejido urbano imposibles con otros medios de transporte. En primer lugar, porque el acceso se ve facilitado en gran medida por la proximidad física, el reconocimiento personal y la innovación tecnológica de WhatsApp: basta con enviar un mensaje al grupo de un determinado punto que alguien sale a buscarlo, dentro o fuera del territorio, en la puerta de la casa, en la parada del autobús, en la puerta del supermercado con bolsas de compra y todo. El mensaje también puede ser individualizado si al pasajero le gusta el servicio proporcionado por un conductor de mototaxi específico. En segundo lugar, las rutas también son flexibles y ad hoc, Justo a Tiempo, en lenguaje de negocios. A veces, pasan por espacios sólo posibles para las motocicletas, como callejones, veredas, escaleras, muy comunes en la favela. Tercero, la disponibilidad de horarios . Cada punto generalmente crea turnos para trabajar en las madrugadas y no es raro que los conductores de mototaxis dejen sus casas para buscar clientes recurrentes en algún rincón de la ciudad.

[Mototaxista]: La gente a menudo me envía mensaje por privado y yo los pongo en el grupo. Doy dos minutos de tolerancia para responder porque la preferencia es mía, pero no hay manera de que pueda abrazar a todo el mundo. Así que cuando no puedo responder y no contesto en dos minutos, ahí la pelea es grande. Quien responde primero hace la corrida.

No es sólo con el transporte de pasajeros que el conductor del mototaxi vive. Su fluidez en el territorio lo convierte en una pieza clave para muchos negocios locales. Restaurantes, cafeterías, panaderías, panaderías, tiendas de ropa: todos los comercios de la Maré aprovechan la agilidad y el amplio conocimiento de las entradas y salidas de la favela que tienen los conductores de mototaxis. Son entregas internas y externas, día y noche. El contacto puede ser directo con el comerciante o incluso con el conductor del mototaxi, si el

cliente tiene una relación más cercana con él.

[E]: ¿Qué favela cree que tiene más movimiento de residentes y de intercambio? ¿Cuál es la favela con la que la Maré más intercambia?

Jacaré, Mangueiras. Todas las favelas. Me explico: ella[la tienda de ropa] posta em el Facebook, la gente mira allí y dice: "la ropa allí es bonita, voy a ver", luego [la tienda] explica: "trabajamos así y el mototaxi se la lleva". El mercado quebró esos límites, el mototaxi hace eso.

[E]: Quiere decir que la serie de obstáculos que los residentes tienen, ¿el mototaxi ayuda a resolver?

M2: Sí, así es.

En cuanto a los bailes funk, grandes eventos culturales y de entretenimiento tan característicos de las favelas de Río, es la presencia de puntos de mototaxi en las entradas de estos lugares lo que permite la entrada segura de los visitantes temerosos, o de las personas, que no tienen ningún temor, sólo que ignoran los caminos internos del lugar.

Debido al intenso movimiento de personas a lo largo del día, es común que se establezcan tiendas y servicios muy específicos alrededor de los puntos, que buscan servir tanto a los conductores de mototaxis como a los clientes de los mototaxis. Son los vendedores de agua, refrescos, dulces, galletas y meriendas, alquilando pequeñas tiendas cercanas o incluso ocupando las aceras con mesas como vendedores ambulantes y cavas de anime en el suelo. Otro negocio típico paralelo al mototaxi son las pequeñas peluquerías improvisadas, que a veces se organizan con un mínimo de objetos: una silla, un espejo, un punto de electricidad, una máquina de cortar el pelo y laminas de afeitar. Con cortes modernos y elegantes, tocando *funko pagode*, la peluquería es para el mototaxi como la venta de palomitas de maíz es para los cines. Son partes constitutivas del mismo escenario, de la misma representación o centralidad de una favela. En la Maré, se articulan tanto por afinidades económicas como por estética. Busca uno y encontrarás el otro.

Como si todas las iniciativas ya mencionadas no fueran suficientes, los mototaxis de la Maré son responsables del transporte escolar de innumerables niños de esas favelas. Muchas madres y padres salen temprano de casa para ir a trabajar y previamente se ponen de acuerdo con los conductores de mototaxis para recoger a sus hijos en casa y llevarlos a la escuela. Al final del turno escolar, recogen a los niños y los llevan a sus casas. En los días de operación policial, es común que los conductores de mototaxis saquen a los niños con uniforme escolar del camino de los tiroteos, dejándolos protegidos hasta que todo se resuelva, o hasta que lleguen los responsables.

[Mototaxista]: En un día de operación veo cómo está la situación y llamo a los padres: "está teniendo una operación". Entonces ellos dicen: "lo que tu decidas, esta bien", porque ya te conocen y confían en ti. Entonces, ¿qué hago? Doy una vuelta y veo cómo está el panorama. ¿Puedo pasar? ¿Hay tiroteo? Recojo a los niños y llamo por teléfono: "Dejen a alguien esperando en la puerta". Los voy dejando de puerta en puerta.

I]: ¿Ha confrontado alguna vez una situación difícil?

[Mototaxista]: Sí

E]: Cuéntenos.

Una vez en la calle principal, apareció el *caveirão* [tanque blindado de la policía] Creo que eran las cuatro y media de la tarde. El *caveirão* salió de la calle João Araújo y llegó a la calle principal. Me quedé sin acción. Pero como ya sabemos que es un *caveirão*, me hize a un lado. Tenía miedo de esperar allí. Por suerte los tipos pasaron, todos corrieron y yo paré. Gracias a Dios que no hubo disparos. El *caveirão* pasó, se detuvo en el puente, fue por la calle de atrás y se fue. Es una responsabilidad absurda, porque se trata del bien máspreciado, que es un hijo.

Todas estas tareas sólo son posibles porque, además de ser eficientes como proveedores de movilidad urbana, los conductores de mototaxis en la Maré tienen la confianza de sus comunidades de origen y de vida. La confianza, esta entidad que nos guía a través de tantas

abstracciones y sistemas complejos de la modernidad tardía^[12]. La confianza, la madre de la convivencia. En un extremo, son subversivos y productores de una ciudad más abierta e integrada, en el otro extremo son dignos de confianza por gozar de un contacto más íntimo. Los conductores de motocicletas y taxis reinventan la ciudad todos los días porque de sus contradicciones ellos hacen sus caminos.