

# Mobilidades subversivas em contexto de confiança

## *Os mototaxistas da Favela da Maré*

Aruan Braga  
João Felipe Brito

| Brasil |

**D**esde que a revolução industrial inaugurou o paradigma do deslocamento cotidiano

entre casa-trabalho e trabalho-casa, as cidades das sociedades industriais passaram a vivenciar em suas vias essa dança periódica e massificada de corpos moventes. Em pelo menos dois grandes momentos diários, perto da alvorada e próximo ao crepúsculo, a urbe deixa de ser imaginada como um conjunto de fixos e se transfigura num conjunto de fluxos.

O alargamento e o adensamento do tecido urbano, sobretudo nos tempos atuais, fazem surgir novas escalas para os deslocamentos cotidianos nas cidades, haja vista a influência do capital financeiro e do Estado na criação de centralidades sociopolíticas ou no

fortalecimento de antigas<sup>1</sup>O avanço da urbanização nos tempos atuais assume efeitos que conformam a metropolização do espaço(VELTZ, 2014; ASCHER 1998; LACOURT, 1999; PINSON, 2011; LENCIONI, 2013).. Imbricados nestes processos, novos modais para transportes públicos e privados despontam, se tornam obsoletos e logo são substituídos por outros mais velozes e eficientes, atravessando sociabilidades e identidades que acompanham os cidadãos nos seus movimentos rotineiros, cada vez mais proeminentes e prolongados.

Como muitos autores vêm observando<sup>2</sup>Como referência imediata, serve-nos o famoso

capítulo “Turistas e vagabundos” de Zigmunt Bauman em *Globalização: as consequências humanas*(1999). Também contribuiu em grande medida com as reflexões que aqui serão expostas o dossiê “Mobilidades” da revista *Tempo Social*(2018), da USP, iniciativa de Bianca Freire-Medeiros e Thiago Allis a partir do evento “SPMobilities”., a mobilidade não é só o meio entre dois polos em que a vida acontece (casa-trabalho; casa-escola; trabalho-lazer etc). Ela é também essência, condição e palco das muitas possibilidades de ser e fazer da vida contemporânea.

Diante desta problemática, pensemos nas metrópoles brasileiras, situadas na periferia do capitalismo e ainda em processo de urbanização, com suas desigualdades extremas e uma distribuição territorial nada equitativa dos postos de emprego, trabalho e renda, dos serviços públicos essenciais e, claro, dos eixos e estações de transporte eficiente. Nesta conjuntura sóciohistórica, emerge a *favela*, território composto por sujeitos inovadores por excelência, de soluções urbanísticas criativas, que nasce e se expande buscando maximizar as oportunidades na cidade e construir abrigo da vida comunitária, familiar e individual.

Entre as cidades brasileiras, o Rio de Janeiro; entre as favelas cariocas, a Maré, conjunto de 16 comunidades faveladas erguidas através de décadas, tanto pelo Estado que ali alocava famílias removidas de outros bairros da cidade, quanto por famílias que chegavam por conta própria. O conjunto de favelas da Maré está estrategicamente localizado perto da baía, do centro histórico e financeiro da urbe e entre três grandes vias de trânsito intenso: Avenida Brasil, Linha Vermelha e Linha Amarela. Logo, viver na Maré representa a possibilidade de ter rápido acesso para inúmeros bairros do Rio e dos municípios da região metropolitana. A lógica inversa também funciona: a Maré é um conjunto de favelas com grande *visibilidade e visitabilidade* (Costa, 1999), lugar de grande reconhecimento na cidade e objeto de muitas e conflitantes representações.

Das possibilidades de deslocamento interno e externo para os moradores da Maré, destaca-se um tipo de modal de transporte bastante característico das favelas cariocas: o *mototáxi*. Trata-se de um sistema endógeno de ordenamento e disponibilização de motociclistas e suas motocicletas em lugares chamados “pontos”, onde, identificados por coletes com cores e nomes, estes se reúnem e esperam os passageiros, levando-os a muitos destinos por preços previamente combinados ou, em relação aos destinos mais frequentes, preços expostos em

tabelas com grande visibilidade.

Por estar a sede de Observatório de Favelas ao lado de um movimentado ponto de mototaxistas, por estes fazerem parte de nossos próprios deslocamentos, pela presença destes agentes da mobilidade citadina em todos os tempos e espaços da Maré, decidimos iniciar uma pesquisa sistemática sobre *mobilidade favelada* a partir do mototáxi. Esse meio de transporte é fonte de renda para milhares de famílias cariocas e único transporte possível em trajetos, horários e circunstâncias muito específicos.

A pesquisa se inicia com entrevistas semiestruturadas e em profundidade com três mototaxistas da Maré. É a partir desses dados que esse artigo breve e fluido se estrutura. Nossa questão norteadora era a seguinte: podem, os mototaxistas, ampliarem a compreensão do fenômeno da mobilidade nas cidades brasileiras contemporâneas, expandindo seu sentido e abrindo espaço à inovação socioeconômica? Na hipótese do “sim”, cabia ainda responder: de que forma, com quais elementos, aliando-se a quais processos locais de produção de cidade? Nessa carona, seguem as páginas seguintes.

Mobilidade urbana, imobilidade e desigualdade: representações e disputas políticas pela circulação na cidade

[E]<sup>3</sup>Recortes das entrevistas serão reproduzidos indicando os diálogos entre o entrevistador [E] e os mototaxistas, garantindo o sigilo absoluto dos entrevistados.: “Quantos pontos de mototáxi você acha que tem na Maré?”

[Mototaxista]: “Espera aí, deixa eu contar para você aqui: Sem Terra; da Praça; BT; Rubem Vaz; Principal; Teixeira; 18; Mototáxi Rosa; Timbau; Fogo Cruzado; Pinheiro; Escola Bahia; da Vila e do Esperança. São 14. De 1000 a 1500 mototaxistas.”

Ainda na década de 60, em meio a uma Paris revolucionária, Henri Lefévre (1969) anunciou que o movimento de transitar se tornava, cada vez mais, tão importante como o de habitar. A partir deste autor, a mobilidade, no sentido de ampliar o *direito à cidade*, precisa promover o acesso a recursos, atender às necessidades das pessoas e estimular a convivência dos cidadãos em meio aos diferentes e à diversidade. Em um diagnóstico semelhante, o geógrafo brasileiro Milton Santos afirma que no mundo contemporâneo o

movimento sobrepôs-se ao repouso ao fazer dos deslocamentos diários da força de trabalho e do capital uma esfera tão importante quanto à da produção (SANTOS, 1996).

Levando adiante este debate e analisando a condição urbana pós-moderna, David Harvey (1994) afirma que vivenciamos franco processo de *compressão do espaço-tempo* na vida cotidiana das cidades. A persistente urbanização e seus resultados objetivos, como a fragmentação, instabilidade e velocidade dos aglomerados humanos, são indícios empíricos dessa constatação. É neste contexto que a categoria “mobilidade” emerge para a compreensão de fenômenos que dizem respeito à circulação de pessoas, recursos e ideias no arranjo social citadino.

Georg Simmel (2005) demarcou no início do século XX a noção de *mobilidade* amplamente difundida nos tempos atuais: *movimento - real ou imaginado - constituído por intenções, estratégias e escolhas*. A mobilidade, nesta perspectiva, não é apenas um fenômeno resultante da formação ou da estrutura social e material do mundo, mas se apresenta como um de seus elementos constitutivos.

A partir de produções recentes, um conjunto de pesquisadores brasileiros e estrangeiros vêm discutindo o papel da mobilidade em nossas vidas e cidades. Pensam-na de forma sistêmica, através de seu sentido inventivo, seus signos, suas relações culturais e de poder.

Partindo da premissa de que o movimento cumpre um papel constitutivo no funcionamento das instituições e práticas sociais, o que aqui chamamos de paradigma das mobilidades volta-se para a organização de sistemas que, em diferentes escalas governam não apenas a mobilidade e a imobilidade de pessoas e coisas, imagens e mensagens, mas também fazem interagir redes infraestruturais e narrativas. Tais sistemas de mobilidade respondem a configurações culturais específicas e a regimes de poder que definem o que e quem pode - ou não - circular, quando e sob que condições de segurança e conforto (FREIRE-MEDEIROS, TELLES e ALLIS, 2018).

[Mototaxista]: “Responsabilidade de mototáxi. Quando levo pra escola tem pais que vão junto, mas muitas vezes não é só chegar lá e dar na mão da professora. Então vamos supor, uma corrida daqui para o

Parque União, três reais. Para eu levar o filho de alguém, já cobro cinco. “Mas todo mundo cobra três”, “eu cobro cinco, eu não vou só deixar seu filho, dar as costas e vou embora”. Muitas vezes você tem que esperar o portão abrir, você tem que ver se a professora pegou ele direitinho, porque a pessoa confiou em você.”



Foto: Francisco Valdean

Portanto, a mobilidade se torna um campo fundamental de enfrentamento e disputa para democratização do espaço urbano. Um catalisador que promove sociabilidades de convivência plural e coexistência no espaço comum. Ao invés de estimular a homogeneização, fragmentação e hierarquização dos territórios intraurbanos, a mobilidade deve ser pensada, implementada e apropriada para romper as dicotomias centro/periferia, favela/cidade, casa/trabalho e construir formas urbanas integradas, policêntricas, capazes de superar as limitações de direitos para determinados corpos e territórios.

[E]: “Você já ouviu alguma ameaça de policial?”

[Mototaxista]: “Já.”

[E]: “O que o cara falou para você?”

[Mototaxista]: “Rapaz, vocês são tudo traficante, vocês são tudo moto tráfico”. “Vou pegar você e matar vocês todos”.

[E]: Aqui na Maré?

[Mototaxista]: “Na pista. Mas aqui também já, no ponto. A polícia fechou o ponto, operação cinco horas da manhã, chegaram e disse: “não sai ninguém, não sai ninguém”. Ele mandou: “não levanta ninguém, pode vir para cá”.

Em meio aos debates atuais acerca do valor, da gestão e da transparência do bilhete de transporte público no Rio<sup>4</sup> Famílias de origem popular gastam em média 20% da renda familiar com serviços de transporte de acordo com dados do último Censo (IBGE, 2011). , sobre as restrições ao acesso e à circulação na cidade em função do território de origem<sup>5</sup><http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/09/menores-sao-retirados-de-onibus-no-rio-e-colocados-em-outro-coletivo.html> , da raça<sup>6</sup><https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2018/10/26/mulher-denuncia-ter-sido-vitima-de-racismo-em-onibus-na-regiao-de-curitiba.gh.html> , do

gênero<sup>7</sup><https://www.brasildefato.com.br/2019/04/25/assedio-nos-onibus-jp-cerca-de-5357-da-s-mulheres-ja-foram-vitimas/> , da

sexualidade<sup>8</sup><https://oglobo.globo.com/sociedade/quando-entrei-num-onibus-alguem-atirou-p-edras-na-minha-direcao-diz-mulher-vitima-de-transfobia-23451487> e da

idade<sup>9</sup>[https://www.instagram.com/p/BxPcfBnlE54/?utm\\_source=ig\\_web\\_copy\\_link](https://www.instagram.com/p/BxPcfBnlE54/?utm_source=ig_web_copy_link)  
., flagramos o papel central da *imobilidade* na reprodução das desigualdades sociais. Desta forma, se mostra limitada e incompleta a perspectiva tecnicista sobre a mobilidade, a qual reduz ou desconsidera a dimensão política, conflitiva e criativa deste fenômeno social.

Isto posto, afirmamos que o arranjo social urbano se forma a partir de sistemas e estruturas que capacitam ou constroem a circulação na cidade. Afinal, quem e o que é móvel ou imobilizado na cidade? Noutros termos: são características da cidade desigual tanto o estímulo quanto a restrição de deslocamentos, para este ou aquele lugar, nesta ou naquela direção, para estes ou aqueles indivíduos ou grupos.

Experiências significativas para a democratização da cidade no campo da mobilidade urbana têm origem dentro dos territórios populares e periferias urbanas, espaços mais atingidos pela desigualdade no acesso à e na circulação pela cidade. Moradores destes territórios não estão em posição passiva nesta dinâmica urbana, mas reagem e criam formas de subverter essas restrições. Este é o caso do (modal) *mototáxi* no conjunto de favelas da Maré: transforma as relações concretas e objetivas tanto quanto as subjetivas e imateriais dos moradores da Maré com a cidade, seja na convivência e circulação na própria favela e até mesmo nos demais bairros da cidade.

## **Deslocamentos e constrangimentos na cidade a partir da Maré: contexto urbano do bairro e sua apropriação inventiva pelo mototáxi**

A Maré é um bairro do Rio de Janeiro que agrega um dos maiores conjuntos de favelas da cidade. São mais de 140 mil pessoas vivendo em 16 favelas. Sua localização, às margens da

Avenida Brasil, é indicativa de sua história, pois foi justamente com a criação dessa via expressa que as primeiras famílias construíram suas moradas. Hoje são mais de 40 mil domicílios distribuídos em comunidades com fisionomias distintas - entre elas, conjuntos habitacionais construídos pelo Estado.

[E]: Como seus pais chegaram na Maré?

[Mototaxista]: Minha vó contou que era favela do esqueleto, ela falou isso aí, aí acho que se desfez lá, tiraram o pessoal de lá, aí botaram para cá e ela se mudou para cá e ficou.

[E]: Aí ficou desde a sua vó, os seus pais.

[Mototaxista]: Meus pais, meus tios e por aí vai.

[E]: Você gosta de viver na Maré?

[Mototaxista]: Amo.

[E]: Por que a Maré é bom?

[Mototaxista]: Se você for olhar entre outros bairros, outros lugares, não tem o que tem aqui. Aqui é um lugar alegre, tem tudo, o que estraga é muitos moradores que as vezes não sabem dar valor onde moram, muitos preferem ser taxados com favelados, bagunceiros, desordeiros, preferem a bagunça, a desordem. Mas se for olhar, aqui tem mercado, aqui tem várias lojas de roupa, aqui só falta um cinema, mais nada, não perde para lugar nenhum e a comunidade aqui é 24 horas no ar. Você chega aqui, todo mundo te trata bem, você é bem tratado por todo mundo, vai chegar em algum lugar hoje e vão te fazer algumas perguntas, mas você mostrou a que veio, a comunidade te abraçou.

[E]: Tua família na Maré?

[Mototaxista]: Moram na Maré, todos.

As 16 favelas que compõem a Maré estão localizadas entre as três principais vias expressas de conexão metropolitana do Rio de Janeiro: Avenida Brasil, Linha Vermelha e a Linha Amarela. Elas conectam as regiões centrais da cidade com a zona Oeste, região mais distante das centralidades políticas e econômica da cidade, bem como com outras cidades da Região Metropolitana do Rio. Alimentam também as estradas nacionais para o sul e o nordeste do país. Destas três vias, a mais importante do ponto de vista da oferta de transporte coletivo e possibilidades de conexão com outros bairros é a Avenida Brasil, onde é possível acessar muitos destinos da cidade. Em contrapartida, a Linha Vermelha e a Linha Amarela (com média de velocidade de 80-90 km/h) configuram barreiras de difícil

transposição e, embora passem nos limites do território, não se conectam de forma tão marcante com ele e seus moradores. Mais constroem a circulação do que a estimulam.

Davi Marcos - "Embarreirando"

Em pesquisa produzida e recentemente publicada pela organização Redes da Maré e pelo Observatório de Favelas (2015), 89% dos moradores entrevistados afirmaram que consideram a locomoção na cidade "muito importante" ou "importante" para o seu dia a dia. Para quase 50% dos entrevistados, a principal motivação para seus deslocamentos é o trabalho, seguido pelo acesso a serviços públicos, acesso ao comércio e para estudo. Estes dados explicam os dois picos de movimentação nesse território, entre 6 e 8 horas da manhã e entre 16 e 18 horas da tarde, demonstrando nitidamente o movimento pendular do deslocamento para ida e volta do trabalho.

Outro dado relevante destacado pela pesquisa indica que 11,2% dos entrevistados raramente ou quase nunca saem da Maré para outros bairros da cidade, sendo que 39% saem 3 ou menos vezes por semana. Conclui-se, então, por um lado, a restrição objetiva de acesso à cidade e, por outro, a disponibilidade de serviços e a vitalidade deste território popular. A grande extensão da Maré dá sentido a rotinas e complexidades da mobilidade e da circulação internas. No estudo citado, os principais motivos apontados para a circulação interna apontam o encontro com amigos e familiares, o acesso a mercado e lojas - as feiras de rua, em especial - o acesso a serviços públicos, o deslocamento para o trabalho e estudo, para a prática esportiva, para atividades religiosas e também como passagem ou caminho para acessar outros bairros ou regiões da cidade.

Não há linhas de ônibus no interior da Maré, fato que impõe aos moradores a necessidade de desenvolverem estratégias para suprir essa deficiência dos serviços públicos. A maior parte dos moradores utiliza o transporte alternativo<sup>10</sup> Modos de transporte individual ou coletivo que distinguem dos tradicionais pela não-regulamentação oficial ou informalidade, muito embora sejam respostas diretas à incapacidade do setor público sobre esta demanda



para os deslocamentos dentro da Maré. De acordo com o estudo da Redes da Maré e do Observatório de Favelas, 63% dos entrevistados relataram utilizar esse tipo de transporte para a locomoção entre as diferentes favelas da Maré. Para além da falta de transporte público regularizado, as dificuldades de circulação na Maré também são motivadas pela deficiente urbanização das vias (pavimentação, lixo, drenagem), pela violência urbana, pelo trânsito excessivo e também pela ocupação privada e comercial das ruas. Diante dessas características territoriais e atentos às sociabilidades e hábitos locais, surgem os *mototaxistas* e seus *pontos*. Sobre eles, cabem alguns elementos a destacar.

## **Confiança e identidade territorial: o mototáxi da Maré como experiência de mobilidade subversiva na cidade do Rio de Janeiro**

Na cidade do Rio de Janeiro, a profissão de mototaxista foi autorizada oficialmente em 2017 por lei complementar do poder legislativo municipal e, em 2018, regulamentada por decreto do executivo municipal que aproveitara o texto anterior<sup>11</sup> Lei Complementar nº 181, de 5 de dezembro de 2017. Disponível em:

<https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/lei-complementar/2017/18/181/lei-organica-rio-de-janeiro-rj> Decreto 44289, de 9 de março de 2018. Disponível em:

<https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/decreto/2018/4428/44289/decreto-n-44289-2018-dispoe-sobre-a-regulamentacao-do-servico-de-transporte-de-passageiros-por-motocicleta-mototaxi-no-ambito-do-municipio-do-rio-de-janeiro> Acesso em julho de 2019 . No entanto, por conta das inúmeras obrigações que a legislação vigente impõe (como tempo máximo de 5 anos para a motocicleta, registros em cartório, posse definitiva do veículo, seguro, CNPJ para cooperativa ou associação e tantas outras limitações) a imensa maioria dos mototaxistas trabalha de forma alheia à regulamentação. A posse da motocicleta, por exemplo, é fator limitador para esses trabalhadores: muitos deles alugam motocicletas para o trabalho, por vezes no próprio ponto onde prestarão serviço, e com uma poupança adquirida a partir do trabalho diário conseguem, por fim, financiar sua própria motocicleta.

[E]: Mas tem gente aqui que aluga moto?

[Mototaxista]: Tem. É um negócio também. Pessoas pensam: “só uso minha moto fim de semana, dia de

semana eu alugo para alguém fazer mototáxi”.

[E]: E quem é que aluga as motos?

[Mototaxista]: Vários moradores, alguns deles compram a moto e não tem tempo de andar, ou não tem dinheiro para pagar a prestação da moto, preferem alugar, 100 por semana dá 400 no mês e ele paga a prestação.

As normas para prestação desse serviço são elaboradas e legitimadas nos pontos: número máximo de mototaxistas por ponto, escalas de saídas por ordem de chegada das motocicletas ao lugar, exigência de uso dos coletes padronizados, contribuição semanal ou mensal para permissão de circulação e para a manutenção dos espaços e equipamentos de uso coletivo do grupo (cobertura de telhado contra chuva, coletes, sofás, cadeiras, televisão, fliperamas, água, um tipo de ajuda para emergências e acidentes que funciona quase como um seguro).

Fora da Maré, as normas são aquelas regulares a todo motociclista: uso de capacetes para quem guia e quem é guiado, documentação válida para o veículo e para o motociclista, motocicleta vistoriada pelo Departamento de Trânsito. Irregularidades como paradas em locais proibidos, falta de manutenção e excessos na busca por caminhos mais curtos (passagem por calçadas ou passarelas de pedestres, por exemplo) podem ser punidas por policiais e agentes de trânsito e, no geral, são motivos para que estes cometam extorsões e ameaças sobre os mototaxistas.

[Mototaxista]: Quando você vai para fora [da Maré] você tem que facilitar também. Qual é a lei de trânsito? Você tem que estar de capacete, capacete com viseira, você tem que estar calçado. O mototáxi que não é habilitado paga a diária para você, ele paga uma diária e faz o que ele quiser, a moto dele está atrasada, é responsabilidade é dele. Vamos supor que ele vai para a cidade e a moto dele é apreendida. Ele perdeu a corrida, aquele passageiro não vai mais querer porque ele atrasou o passageiro e ele perdeu a moto.

Parece-nos que há, dentro da Maré, uma extrema flexibilidade para o trabalho de mototáxi. Por um lado, essa flexibilidade revela uma perversa precarização dessa atividade: pela imensa quantidade de horas de trabalho diário e semanal para uma remuneração que permita uma vida digna, pela insalubridade por tanta fumaça respirada, pela vulnerabilidade de corpo e equipamento no trânsito intenso e conflituoso dentro e fora da

favela. Por outro lado, tamanha flexibilidade os transforma em agentes econômicos locais de tipo muito distinto: sem patrões, com capacidade de negociar novas estratégias e inovações com o grupo, com folgas sempre que for preciso, com possibilidade de resolver assuntos pessoais, familiares ou de amigos mesmo durante o período de trabalho.

Para a cidade, os mototaxistas são agentes políticos de tipo muito especial. Com plena e constante circulação por muitos lugares da urbe, lugares estes que a pé ou sem a identificação dos coletes, talvez lhe fossem negados. Eles desfazem fronteiras, burlam controles e urbanidades que promovem segregação. Expandem, assim, o horizonte citadino que outrora estava limitado. Sua mobilidade é tão subversiva quanto integradora: avança, para, percebe, desvia e vai.

[Mototaxista]: Tem uns [passageiros] que pegam [no trabalho] oito horas, tem uns que pegam nove e tem uns que pegam dez horas. Eu acabo de levar as crianças 08:10, 08:20 e esse de nove horas tem que estar pronto, me esperando. Aí eu mando mensagem: “estou levando a última criança, me espera na porta”.

Pego ele, saio aqui na linha vermelha e é um pulo para cidade. Dez para as nove já está lá. A outra também, tem uma 09:20, que é aqui de Bonsucesso. Uma eu levo em Benfica, na Rua do Lustre e volto, já vou na Cohab, aí pego a menina e trago para cá. 09:40, 09:45 deixo a de Benfica.

Para os moradores da Maré, os mototaxistas propiciam deslocamentos pelo tecido urbano impossíveis com outros modais. Primeiramente, porque o acesso é extremamente facilitado, pela proximidade física, pelo reconhecimento pessoal e pela inovação tecnológica do Whatsapp: é só mandar mensagem para o grupo de um determinado ponto que alguém sai à sua busca, dentro ou fora do território, na porta de casa, no ponto de ônibus, na porta do supermercado com sacolas de compras e tudo. A mensagem também pode ser individualizada, caso o passageiro goste do serviço prestado por um mototaxista específico. Em segundo lugar, os trajetos são também flexíveis e resolvidos *ad hoc*. *Just in time*, na linguagem empresarial. Por vezes, passam em vias só possíveis às motocicletas, como os becos, vielas e até escadarias, muito comuns na urbe favelada. Terceiro, os horários são extensos. Cada ponto costuma criar escalas de trabalho nas madrugadas, e não são raros os casos de mototaxistas que saem de dentro de suas casas para buscarem fregueses recorrentes em algum canto da cidade.

[Mototaxista]: As pessoas muitas vezes vêm no meu privado, eu já coloco no grupo. Então quando eu não puder atender, eu boto dois minutos de tolerância porque a preferência é minha, mas não tem como eu abraçar todo mundo. Então, dois minutos não respondi, aí é a maior briga. Quem colocar primeiro pode ir.

Não é apenas com o transporte de passageiros que vive o mototaxista. Sua fluidez pelo território o transforma em peça-chave para muitos negócios locais. Restaurantes, lanchonetes, padarias, lojas de roupas: todos os pontos comerciais da Maré utilizam a agilidade e o amplo conhecimento das entradas e saídas da favela que os mototaxistas possuem. São entregas internas e externas, de dia e de noite. O contato pode ser direto com o comerciante ou mesmo com o mototaxista, caso o freguês possua com ele uma relação mais aproximada.

[E]: Qual favela você acha que tem mais vai e vem de morador e de trocas? Qual favela que a Maré mais troca?

[Mototaxista]: Jacaré, Manguinhos. Todas as favelas. Porque assim: ela [loja de roupas] posta no Face, o pessoal olha lá: “as roupas lá são bonitas, vou ver”, aí ela explica: “a gente trabalha assim e o mototáxi leva”. O mercado quebrou essas fronteiras, o mototáxi faz isso.

[E]: Então uma série de empecilhos que os moradores têm, o mototáxi resolve?

[Mototaxista]: Resolve sim.

No que se refere aos *bailes funk*, grandes eventos culturais e de entretenimento tão característicos das favelas cariocas, é a presença de pontos de mototáxi nas entradas dessas localidades que permite a entrada segura de *outsiders* receosos, ou de pessoas que sem receio algum que apenas desconhecem os caminhos internos do lugar.

Por conta da intensa movimentação de pessoas durante todo o dia, é comum que ao redor dos pontos se estabeleçam alguns comércios e serviços muito específicos, que buscam atender tanto aos mototaxistas quanto ao público que eles atraem. São os vendedores de água, refrigerantes, doces, biscoitos e salgados, alugando pequenas lojas ali perto ou mesmo ocupando as calçadas com mesas tipo camelô e isopores ao chão. Outro típico negócio paralelo ao mototáxi é formado pelos pequenos e improvisados salões de cabeleireiro, que por vezes se organizam com um mínimo de objetos: cadeira, espelho, um ponto de eletricidade, uma máquina de cortar cabelo e lâminas de barbear. Com cortes

modernos e estilosos, tocando funk ou pagode, o salão de cabeleireiro está para o mototáxi como a venda de pipoca está para os cinemas. São partes constitutivas do mesmo cenário, da mesma representação de entrada ou centralidade de uma favela. Na Maré, articulam-se tanto por afinidades econômicas quanto por estética. Procure por um e encontrará o outro.

Como se não bastassem todas as iniciativas já citadas, os mototaxistas da Maré ainda são responsáveis pelo transporte escolar de inúmeras crianças daquelas favelas. São muitas as mães e os pais que saem muito cedo de casa para o trabalho e combinam, previamente, com os mototaxistas para que estes busquem seus filhos em casa e os levem à escola. Ao final do turno escolar, lá vão eles buscar as crianças para entrega-las em seus lares. Em dias de operação policial, é comum que mototaxistas retirem crianças com uniforme escolar do caminho dos tiroteios, deixando-as protegidas até que tudo se resolva, ou até que cheguem os responsáveis.

[Mototaxista]: Em dia de operação eu vejo como que está e ligo para os pais: “está tendo operação”. Aí eles: “o que você fizer, está feito”, porque eles já sabem e confiam. Então, eu faço o que? Dou uma volta e vejo como que está. Dá para passar? Não está dando tiro? Eu pego as crianças e ligo: “deixa fulano esperando na porta”. Vou deixando de porta em porta.

[E]: Já presenciou alguma situação difícil?

[Mototaxista]: Já.

[E]: Conta um aí para a gente.

[Mototaxista]: Uma vez na principal o caveirão apareceu. Acho que era quatro e pouco da tarde. O caveirão saiu da João Araújo e veio para a rua principal. Fiquei sem ação. Mas devido a gente já saber que é um caveirão, eu recolhi para o canto. Meu medo era de esperar ali? Por sorte os caras passaram, correu todo mundo e eu com criança, parei. Graças a Deus não teve tiroteio. Ele [o caveirão] passou, parou ali na ponte, foi para rua de trás e foi embora. É uma responsabilidade absurda, porque você lida com o bem mais precioso, que é o filho.

Todas essas tarefas só são possíveis porque, para além da eficiência enquanto provedores de mobilidade urbana, os mototaxistas da Maré possuem a *confiança* de suas comunidades de origem e de vivência. Confiança, essa entidade que nos guia por tantas abstrações e sistemas complexos na modernidade tardia<sup>12</sup> Para um debate mais aprofundado sobre “confiança” e “modernidade”, ver: GIDDENS, A. As Consequências da Modernidade. São

Paulo: UNESP, 1991. Confiança, a mãe da convivência. Se subversivos e produtores de uma cidade mais aberta e integrada num extremo, são dignos de confiança por um contato mais íntimo noutra ponta. Os mototaxistas reinventam a cidade todos os dias porque de suas contradições eles fazem seus caminhos.

---