

# Entre liberdades e (in)subordinações: experiências de cicloentregadoras urbanas

Between freedoms and (in)subordinations:  
experiences of female urban cycle delivery workers

Luiza Fleury de FREITAS [I]  
Leandro CARDOSO [II]

## Resumo

As cicloentregadoras estão localizadas na interseção entre uso de bicicleta, relações de gênero e atividade de entregas, podendo estar submetidas às relações de poder existentes em cada frente, de forma interligada. Este artigo investiga a influência dessas relações nas experiências de cicloentregadoras de Belo Horizonte e de São Paulo. Para tanto, foi realizada análise de conteúdo de entrevistas semiestruturadas com 14 entregadoras-ciclistas. Os resultados indicam a influência das relações de poder, em especial nas percepções de insegurança, e o aspecto provisório e complementar associado à atividade. Apesar disso, foi demonstrado, também, o potencial transformador da atividade, proporcionando uma experiência de grande valor no que diz respeito ao empoderamento feminino, à liberdade, à autonomia e à superação.

**Palavras-chave:** bicicleta; cicloentregadoras; gênero; relações de poder; (in)subordinação.

## Abstract

*Female cycle delivery workers are located at the intersection between bicycle use, gender relations, and delivery activities, and may be subject to the existing power relations in each sphere, interconnectedly. This article investigates the influence of these relationships on the experiences of female cycle delivery workers in the cities of Belo Horizonte and São Paulo. A content analysis of semi-structured interviews with fourteen cycle couriers was carried out. The results show the influence of power relations, especially on perceptions of insecurity, and the provisional and complementary aspect associated with the activity. Despite this, the transforming potential of the activity was also demonstrated, as it can provide an experience of great value in terms of female empowerment, freedom, autonomy, and resilience.*

**Keywords:** bicycle; female cycle delivery workers; gender; power relations; (in)subordination.

## Introdução

As cicloentregadoras estão localizadas na interseção entre o uso de bicicleta na mobilidade urbana, as relações de gênero e a atividade de entregas. De um lado, essas mulheres estão inseridas em uma estrutura urbana planejada a partir do privilégio da circulação automobilística, que controla e restringe os demais usos e modos de transporte. De outro, estão submetidas às relações de poder entre gêneros, que determinam os espaços que podem acessar e as atividades que podem exercer. Por fim, encontram-se subordinadas à masculinização do trabalho de entregas, que padroniza os corpos que podem, ou não, exercer a função.

Nesse sentido, a precarização à qual as mulheres estão submetidas no trabalho de cicloentregas extrapola os aspectos relacionados ao modelo de trabalho, estando elas sujeitas a uma realidade social que influencia a sua integridade mental, física e a sua dignidade (Soares, Araújo e Pereira, 2021). Entretanto, suportando a exposição aos assédios, à falta de segurança, à exclusão e à precarização (Ferguson, 2016; Soares, Araújo e Pereira, 2021), essas mulheres resistem.

Diante desse contexto, revelam-se os questionamentos que guiaram o desenvolvimento deste trabalho. Buscou-se compreender como são as experiências das cicloentregadoras das cidades de Belo Horizonte e de São Paulo e como essas experiências são afetadas pelas relações de poder às quais estão submetidas. Isso porque o estudo das cicloentregadoras permite identificar os conflitos experimentados e as necessidades dessas mulheres, que ultrapassam as experimentadas pelos homens em diversos aspectos, o que pode contribuir para

um (re)planejamento urbano que as atenda. Além disso, tendo em vista que essas mulheres estão sujeitas a três frentes de subordinação, a análise das suas necessidades tem potencial de abranger diferentes aspectos dessa sujeição.

Assim, este artigo tem como objetivo investigar a influência das relações de poder nas experiências de cicloentregadoras nas cidades de Belo Horizonte e de São Paulo. Para isso, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com 14 mulheres – sete de cada uma das cidades – que realizam ou já realizaram entregas de bicicleta. As entrevistas foram gravadas, transcritas e submetidas à análise de conteúdo indutiva.

Além disso, o trabalho se justifica não apenas em função do contexto ao qual estão submetidas as cicloentregadoras, mas também por preencher uma lacuna nos estudos focados nesse público-alvo. Em pesquisa realizada no Google Acadêmico, em 2023, a partir de diferentes termos que designam as mulheres que utilizam a bicicleta para realização de entregas, tanto em português quanto em inglês, apenas cinco estudos foram encontrados, abrangendo diferentes aspectos da atividade. Isso evidencia a necessidade de se estudar mais sobre o tema, mas também dificulta a comparação com estudos semelhantes.

## A bicicleta

A mobilidade urbana está sustentada em um dualismo que tem significativas consequências para a sociedade e os seus indivíduos, influenciando-os em grande medida. Por um lado, ela incide como necessidade para a qualidade de vida, o bem-estar e a saúde da população (Kent, 2021), sendo fundamental para o acesso

ao trabalho, à educação, ao lazer, aos sistemas de saúde, entre outros (Hansmann, Grabow e McAndrews, 2022). Por outro, ela pode exercer uma restrição, privando o acesso à cidade, aos equipamentos e às oportunidades, influenciando negativamente a população, ou parte dela (Kent, 2021).

Além dessa dualidade, abordar a mobilidade urbana no século XXI pressupõe salientar a preponderância da função do automóvel na urbanidade. Isso porque muitas cidades têm sido pensadas e planejadas a partir das demandas provenientes desse veículo. Dessa forma, o automóvel exerce um domínio estrutural, econômico, político e cultural na sociedade, sendo associado a um ideal de liberdade, status, confiabilidade e conforto (ibid.). Entretanto, constata-se que esses ideais individualistas, objetivados em automóveis, acumulados em excessiva quantidade, culminam em efeitos contrários a eles mesmos: os intensos congestionamentos; o aumento da poluição do ar, das colisões e lesões; a desumanização das cidades; o aumento de níveis de ansiedade e depressão; o aumento das desigualdades (Babb, 2021; Kent, 2021).

Esse aspecto surte efeitos não apenas nos usuários individuais, mas especialmente nos indivíduos para quem a cidade não é pensada, seja em função dos seus padrões de deslocamento, seja pelo modo de transporte utilizado (Hansmann, Grabow e McAndrews, 2022; Valdivia, 2018). Efetivamente, formam-se contradições entre ideais individualistas e práticas coletivas, que exigem análise e redimensionamento.

Distanciar-se dos prejuízos associados ao domínio do automóvel, garantindo o acesso equitativo à cidade e às oportunidades, focalizando as reais necessidades da população, deve ser um objetivo do planejamento urbano

e de transportes. Para isso, um maior equilíbrio da matriz modal de transportes, em especial dos modos ativos, comporta-se como importante ferramenta de mudança.

A bicicleta, assim como a caminhada, é classificada como um modo ativo de transporte, isto é, que utiliza a energia do corpo humano para produzir movimento, e pode ser associada a um potencial de influência para as cidades e para os indivíduos. Ela pode contribuir com benefícios à saúde, redução da emissão de gases de efeito estufa, estímulo a uma vida menos acelerada e estressada, aumento do senso de responsabilidade em relação a espaços urbanos, redução da poluição sonora, criação de espaços mais humanizados e facilitação de interações sociais, além de serem alternativas práticas, baratas e eficientes (Kent, 2021; Mizdrak et al., 2019; Stroope, 2021). Nesse contexto, a bicicleta se apresenta como uma possível ferramenta de mudança da cultura existente. Entretanto, o seu uso, em cidades construídas para os automóveis, se comporta como resistência e gera tensões (Kent, 2021).

## A ciclologística

O uso da bicicleta se dá, também, como resistência ao domínio de veículos automotores no setor da logística urbana. Apesar de ainda pouco representativa no contexto brasileiro, a ciclologística, como é chamado o uso da bicicleta em atividades de logística (Schliwa et al., 2015), pode ser usada como alternativa aos modos convencionais.

Apesar da utilização da bicicleta na logística urbana não ser, em si, um fenômeno recente, passou a ganhar ainda mais destaque

no debate econômico nos últimos anos. Isso se deve não só aos seus benefícios gerais para a cidade e os seus usuários, mas também à criação e disseminação de plataformas de micrologística e à pandemia da Covid-19 (Reck, 2022). Primeiramente, a flexibilidade, a rapidez, a facilidade e a comodidade associadas às plataformas de micrologística contribuíram para o crescimento e a visibilidade da atividade de entregas (Andrade, Bastos e Marino, 2023). Além disso, a pandemia da Covid-19 contribuiu para que as mudanças no setor fossem ainda mais significativas e evidentes devido às medidas e restrições impostas, visando à proteção da coletividade (Brasil, 2020). O desemprego e a redução de salários fizeram com que a atividade de entregas fosse vista como uma possibilidade para o suprimento das necessidades econômicas, de forma complementar ou principal (Minarelli, 2020).

No entanto, apesar de ter crescido e ganhado destaque nos últimos anos, os cicloentregadores e as cicloentregadoras estão diariamente submetidos a condições de vulnerabilidade, tanto em função da atividade exercida quanto ao uso da bicicleta nas cidades. Os trabalhadores envolvidos no setor da micrologística estão sujeitos a condições de precarização do trabalho, à ausência de garantias trabalhistas e de assistência (Abílio, 2020). Isso porque o novo tipo de gestão e controle da força de trabalho ao qual esses trabalhadores estão submetidos envolve a necessidade de um contingente de pessoas disponível para ser prontamente utilizado, quando necessário, sendo remunerado apenas pelo que produz, sem garantia relativa à remuneração ou à jornada, estando os riscos transferidos para o próprio trabalhador (ibid.).

Assim, apesar de a atividade ser “vendida” como ideal de empreendedorismo, de autonomia e de liberdade, os trabalhadores permanecem sujeitos às empresas que controlam as regras do jogo (Altheman, 2021). A vulnerabilidade e a precarização às quais estão submetidos os entregadores são ainda mais expressivas e evidentes, considerando os entregadores-ciclistas e as entregadoras-ciclistas, por se deslocarem de bicicleta em cidades planejadas, eminentemente, para os carros.

## As mulheres

Ao considerar a realização de cicloentregas por mulheres, observa-se a presença de mais uma forma de vulnerabilidade e subordinação. Isso porque as relações de poder às quais estão submetidas no espaço público ultrapassam, e muito, o domínio dos automóveis e o modelo de trabalho. As cidades, de forma geral, foram estruturadas considerando um indivíduo típico, sendo ele um homem adulto, branco e suas respectivas atividades (Greed, 2006; Valdivia, 2018). Como consequência, aqueles(as) para quem as cidades não são pensadas são colocados(as) em posição de desvantagem, gerando oportunidades desiguais. Além disso, as dinâmicas patriarcais controlam as funções e os usos do espaço, atribuindo às mulheres as atividades reprodutivas e de cuidado e restringindo o seu uso do espaço público.

Nesse contexto, desde a década de 1970, diversos estudos foram elaborados com foco na relação das mulheres com a mobilidade (Ravensbergen, Buliung e Laliberté, 2019). Muitos evidenciaram as especificidades de deslocamentos por motivo de trabalho, seja devido a

uma inibição para que mulheres ocupem determinados espaços públicos, seja devido à necessidade de realizar deslocamentos em rede (BID e MDR, 2021). Conforme Macêdo et al. (2020), os comportamentos de mobilidade do gênero feminino são mais complexos em comparação com os masculinos, em função da menor taxa de ocupação das mulheres, da necessidade de realização de trabalhos domésticos, assim como da necessidade de realizarem viagens para suprir as necessidades de outras pessoas, em atividades de cuidado.

No contexto brasileiro, Macêdo et al. (2020) realizaram pesquisa com foco nos padrões de deslocamento de mulheres a partir de dados das cidades de São Paulo, Salvador e Florianópolis. Os autores observaram maior imobilidade das mulheres, em comparação com os homens, o que pode estar relacionado à maior atribuição das tarefas de reprodução às mulheres, muitas sendo realizadas no espaço privado. Além disso, a análise da repartição modal teve como resultado maior tendência das mulheres a andar a pé e de ônibus, enquanto existe uma inversão para os modos bicicleta e motorizado individual. Nesse sentido, considerando que as cidades foram estruturadas com foco nos veículos motorizados individuais, pode-se concluir que aqueles que não utilizam tal meio de transporte estão em posição prejudicial – o que, por meio dessas análises, ao considerar os padrões de gênero, afetaria mais as mulheres.

Já nas análises do motivo de viagem, os autores observaram menor participação das mulheres nos deslocamentos por motivo trabalho e maior participação em viagens por motivo de servir passageiros. Por fim, Macêdo et al. (2020) observaram, também, a influência no padrão de deslocamentos das mulheres diante da presença de crianças na estrutura familiar.

Assim, foi observada uma taxa de mobilidade maior e um aumento das viagens para servir passageiros ao comparar mulheres com e sem crianças em casa.

Inserido nos estudos de mobilidade, tal análise a respeito do motivo das viagens é um aspecto de fundamental importância na maneira como os sistemas de transporte são planejados. Entretanto, esse aspecto é, muitas vezes, considerado a partir do androcentrismo e com foco em viagens relacionadas à atividade produtiva. Nesse contexto, Harkot, Lemos e Santoro (2021) afirmam que o planejamento de transporte seguiu a abordagem generalista do planejamento urbano, com políticas públicas focadas em deslocamentos por motivo de trabalho, deixando de lado a diversidade da mobilidade espacial nas cidades. Isso, conforme Levy (2013), acarreta o não reconhecimento das diferentes posições sociais e da multiplicidade de identidades dos usuários, da construção social dos espaços públicos e privados e da política de transporte no contexto das relações sociais.

Em função dos papéis e posições desiguais na sociedade, da maneira como as cidades são planejadas e do consequente controle e acesso desigual aos recursos disponíveis, as decisões relativas ao transporte acabam representando, na realidade, uma série de compensações com relação ao motivo do deslocamento, a quando e como o realizar e, no fim, se o realiza ou não. Essas decisões, então, não se comportam como pessoais e individuais, mas moldadas pelo contexto de relações de poder desiguais (ibid.). Dessa forma, as mulheres têm sua vida limitada por normas sociais construídas em nossas cidades e pela forma com a qual foram planejadas, atuando como limitações de escolhas, de poder e de oportunidades. Assim, o poder e os privilégios masculinos são mantidos (Kern, 2021).

A possibilidade, ou não, de ter escolhas relativas à mobilidade é também analisada por Hanson (2010) a partir de conclusões observadas em sua revisão da literatura sobre a relação entre mobilidade e gênero. Como uma primeira observação, a autora suscita a visão existente de que a mobilidade empodera, e, conseqüentemente, quanto mais mobilidade espacial, melhor para a mulher, sendo esta a visão mais adotada sobre como a mobilidade molda o gênero. Nesse contexto, para parte das pesquisadoras, o aspecto empoderador da mobilidade ocorre de maneira direta, ao permitir o acesso às oportunidades e aos destinos onde precisam e querem ir. Para outras autoras, a mobilidade empodera algumas mulheres simplesmente por permitir que saiam de casa e ocupem o espaço público.

Entretanto, Hanson (2010) destaca que, apesar de estudos evidenciarem que a mobilidade espacial pode trazer empoderamento para certas pessoas, em outras situações, a mobilidade pode ser vista de forma opressiva pelos indivíduos. A autora cita como exemplos: mulheres que precisam passar muitas horas levando terceiros para atividades diversas, pessoas que precisam percorrer longas distâncias para acessar empregos de baixa remuneração e pessoas para as quais se mover pode ir contra suas crenças religiosas. Dessa forma, afirma ser necessário compreender de maneira detalhada os aspectos de gênero e de relações de poder envolvidos na mobilidade ou na imobilidade espacial, em cada contexto social e geográfico, entendendo o que é escolha individual e o que é imposto culturalmente.

De maneira complementar, Levy (2013) relaciona os conceitos de direito à cidade de Lefebvre (2011) ao transporte urbano. A partir dos direitos de apropriação e de participação

implicados no direito à cidade (ibid.), a autora analisa as possibilidades dos sistemas de transportes para que esse direito atinja a todos. Com relação ao direito de apropriação, o transporte pode permitir o acesso dos indivíduos aos diferentes usos e recursos do espaço urbano, fundamentais para a qualidade de vida da população. Além disso, apenas estar no espaço urbano durante os deslocamentos já pode ser considerado uma forma de apropriação, tendo significado simbólico e material, principalmente para os que estão submetidos a uma restrição em função da sua posição social. O direito de apropriação está diretamente relacionado com as facetas do potencial empoderador detalhadas por Hanson (2010).

Entretanto, Levy (2013) destaca a importância de, ao estudar a apropriação das mulheres ao espaço urbano e aos recursos oferecidos por meio da mobilidade, reconhecer duas dimensões. Primeiramente, que a apropriação do espaço na esfera pública depende e é influenciada pelas decisões tomadas na esfera privada. Em segundo lugar, reconhecer que o transporte, atualmente, é um recurso monetizado, o que contribui e intensifica as desigualdades de acesso aos recursos. Destaca-se, também, a maneira como a percepção de segurança, de medo da violência e de usar o espaço público pode ser um obstáculo para o direito de se apropriar, uma vez que pode restringir a mobilidade, limitar as opções de deslocamento e dominar as decisões sobre onde realizar as atividades e quais serviços utilizar. Dessa forma, Soto Villagrán (2017) observou como isso pode influenciar o movimento das mulheres nas cidades, a partir de adaptações nos trajetos, escolha dos sistemas de transporte, maiores gastos com segurança e restrição do uso de determinados espaços.

O medo, então, comporta-se como uma ferramenta do patriarcado, criando um cenário de insegurança no espaço público, ameaçando e podendo impedir a liberdade e a independência das mulheres (Valentine, 1989). Sendo assim, o medo e o sentimento de insegurança trazem um custo oculto às mulheres, com resultados materiais, visto que as impedem de viver de forma plena, livre e independente nas cidades (Kern, 2021).

Nesse sentido, para as mulheres, apenas estar no espaço urbano já é uma forma de resistência (Lyra, 2017), dado que estão indo contra uma estrutura de cidade que não as considera, nem às suas atividades. Mesmo em posição de desvantagem (Greed, 2006), sujeitas aos deveres e às oportunidades desiguais em relação aos homens (Muxí Martínez e Ciocchetto, 2009) e aos preconceitos (Lyra, 2017), essas mulheres resistem. Conforme Kern (2021, p. 212), “[...] as mulheres desafiam constantemente seus medos e agem de maneira corajosa, empoderada e libertadora nas cidades”. A autora observou, ainda, o papel que a amizade feminina pode exercer nesse contexto, tendo o potencial de moldar o modo como as mulheres vivem e experimentam as cidades.

A partir dessas análises, é evidenciado o potencial do transporte de contribuir para um maior direito à cidade, em especial para pessoas que são colocadas em posições sociais inferiores, de menor poder e prestígio, como é o caso das mulheres na sociedade. Entretanto, para que isso seja atingido, é necessária a mudança de paradigmas, de planejamento e a realização de estudos que englobem tanto a maneira como o gênero molda a mobilidade quanto a maneira como a mobilidade molda o gênero – caso contrário, os sistemas de

transporte permanecerão contribuindo para uma distribuição desigual de acessibilidade e de mobilidade (Soto Villagrán, 2017).

Por fim, conclui-se que o uso da bicicleta por mulheres, como meio de transporte e de trabalho, em cidades com infraestrutura focada nas necessidades dos veículos automotores individuais tem complexidade superior ao uso por homens, pois, além de um controle sobre os seus corpos em função do modo de transporte utilizado, existe um controle em função do uso do espaço público, que não é tido como seu. Essas formas de controle têm sido debatidas e influenciado positivamente a redefinição do papel das mulheres na sociedade e sua presença no espaço público. Assim, muitas publicações foram elaboradas acerca da influência histórica da bicicleta na vida das mulheres e a maneira como ela representou uma ferramenta para a emancipação feminina (Fleming, 2015).

A partir do raciocínio aqui construído, é evidenciado que as cicloentregadoras estão sujeitas a uma tripla invisibilidade: como ciclistas em cidades pensadas para os carros; como mulheres em um mundo pensado para os homens; como entregadoras em uma atividade masculinizada. Entretanto, elas permanecem reivindicando e ocupando o espaço público, apoiando-se e apoiando outras mulheres, que fazem o mesmo (Bonham e Koth, 2022).

## Metodologia

Para investigar a influência das relações de poder nas experiências de cicloentregadoras das cidades de Belo Horizonte e de São Paulo, optou-se pela utilização de abordagem qualitativa, com intuito de se atentar às subjetividades.

Nesse sentido, o método adotado foi a realização de entrevistas semiestruturadas, provavelmente, o mais utilizado em pesquisas com essa abordagem, em função da sua flexibilidade tanto para o entrevistado quanto para o entrevistador (Duarte, 2005). A entrevista semiestruturada faz uso de questões previamente definidas, elaboradas com o intuito de responder as perguntas de pesquisa, sendo utilizadas como um roteiro para a conversa. Dessa forma, o roteiro da entrevista foi dividido em seis partes: 1) experiências anteriores ao trabalho como entregadora; 2) experiências como cicloentregadora; 3) renda e jornada de trabalho; 4) influência de fatores ambientais e sociais; 5) experiências relativas ao gênero; 6) experiências para além da entrega.

Foram selecionadas para as entrevistas mulheres das cidades de Belo Horizonte e de São Paulo que realizam ou já realizaram entregas de bicicleta. Dessa forma, a amostragem foi orientada a partir da busca por participantes que atendiam a tais critérios e poderiam representar o fenômeno estudado. A identificação das cicloentregadoras foi realizada de forma *on-line*, a partir de redes sociais e de reportagens. Além disso, durante o contato inicial, também realizado de maneira *on-line*, foi solicitado que, se possível, indicassem outras mulheres pertencentes à mesma população-alvo. Ao final, foram identificadas sete cicloentregadoras de Belo Horizonte que se dispuseram a participar do estudo e foi buscada igual quantidade em São Paulo, totalizando 14 entrevistadas.

A realização das entrevistas ocorreu em formato remoto, em dias e horários definidos pelas participantes. Previamente, foi apresentado o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), expondo e esclarecendo acerca da natureza, da justificativa, dos objetivos, dos

métodos e dos potenciais benefícios e riscos da pesquisa para que as cicloentregadoras consentissem, ou não, em participar. Todas aceitaram o TCLE, que foi novamente retomado ao início de cada entrevista, assim como a autorização para que áudios e vídeos fossem gravados.

As entrevistas foram realizadas entre 8/9/2022 e 4/2/2023 e tiveram duração variando entre 31 minutos e 2 horas e 13 minutos, sendo a mais rápida a de uma entrevistada de Belo Horizonte, e a mais extensa, uma de São Paulo. Após as entrevistas, as gravações foram transcritas, isto é, foram representadas em formato textual. De posse das transcrições, o software MAXQDA foi utilizado para auxiliar a análise. Os dados foram então inseridos e foi utilizada a técnica de análise de conteúdo indutiva, descrita por Bardin (2011). Assim, após as leituras dos dados, foram realizadas as fases de codificação e de categorização dos dados. A primeira consiste na transformação dos dados, com o intuito de representar o conteúdo ou a sua expressão. Já a categorização consiste na classificação dos códigos por diferenciação e reagrupamento, investigando o que eles têm em comum. Por ser uma análise de conteúdo indutiva, a codificação foi realizada de maneira livre, destacando, em cada entrevista, os pontos mais relevantes. As categorias foram definidas a partir dos próprios dados, pela união dos códigos.

## Cicloentregadoras de Belo Horizonte e de São Paulo

As características demográficas das participantes da pesquisa são apresentadas no Quadro 1. Destaca-se que os nomes foram alterados, visando preservar o anonimato das participantes.

Quadro 1 – Caracterização das cicloentregadoras entrevistadas

	Nome	Cidade	Idade	Cor	Escolaridade
1	Joana	BH	35	Branca	Pós-Graduação Completa
2	Deborah	BH	25	Branca	Ensino Médio Completo
3	Júlia	BH	36	Prefiro não declarar	Ensino Superior Completo
4	Gabriela	BH	39	Branca	Ensino Superior Incompleto
5	Carolina	BH	27	Branca	Pós-Graduação Incompleta
6	Ana	BH	31	Branca	Ensino Superior Completo
7	Fernanda	BH	34	Parda	Ensino Superior Completo
8	Renata	SP	27	Branca	Ensino Superior Incompleto
9	Larissa	SP	34	Branca	Ensino Superior Completo
10	Laura	SP	47	Preta	Ensino Superior Incompleto
11	Victória	SP	26	Branca	Ensino Superior Completo
12	Letícia	SP	54	Preta	Ensino Superior Completo
13	Andréia	SP	25	Branca	Ensino Superior Completo
14	Maria	SP	29	Amarela	Ensino Superior Completo

Fonte: elaborado pela autora.

A idade informada variou entre 25 e 54 anos, sendo a idade média de 33,5 anos. A maioria das participantes se identificou como brancas (nove), duas como pretas, uma como parda, uma como amarela, e uma preferiu não declarar a cor. No que diz respeito à escolaridade, todas as entrevistadas concluíram pelo menos o ensino médio, e uma afirmou ter uma pós-graduação completa e outra incompleta; oito concluíram o ensino superior e três iniciaram, mas não o concluíram; e uma afirmou ter ensino médio completo.

O perfil geral das participantes do estudo foi discrepante ao de outras pesquisas realizadas com cicloentregadores brasileiros (Aliança Bike, 2019; Fundación Mapfre e Labmob, 2022; Labmob e Aliança Bike, 2020). As diferenças mais divergentes foram em relação à cor e à escolaridade. Em todas as outras pesquisas, o percentual de participantes negros, isto é, o somatório de autodeclarados como pretos e pardos, foi superior ao dos que se autodeclararam

como brancos. Além disso, o nível de escolaridade observado foi, de forma geral, superior ao observado nas outras três pesquisas, nas quais o percentual referente ao nível educacional a partir de ensino superior completo ficou sempre abaixo de 10%.

Outras características das participantes, relativas ao contexto de entrega, são apresentadas no Quadro 2. Foi observada maior representatividade de cicloentregadoras que recebem ou recebiam as suas demandas por meio de coletivos ou cooperativas, seguida pelas que recebiam diretamente do restaurante, empresa ou cliente. Esse perfil pode estar relacionado à forma como foi feita a identificação de possíveis participantes, por meio de redes sociais e entrevistas, sendo que, caso fosse realizada a partir da observação ativa nas ruas, poderia ser diferente. Além disso, destaca-se que as discrepâncias observadas, em comparação com outras pesquisas envolvendo cicloentregadores, podem estar relacionadas a esse recorte.

Quadro 2 – Caracterização das cicloentregadoras com relação à atividade

	Nome	Forma de trabalho	Permanece na atividade	Tempo na atividade	Quando parou
1	Joana	Plataformas de micrologística	Não	1 mês	2019
2	Deborah	Coletivo / Cooperativa	Sim	5 anos	–
3	Júlia	Coletivo / Cooperativa	Não	6 meses	2016
4	Gabriela	Coletivo / Cooperativa + Diretamente com restaurante/empresa/cliente	Não	1 ano	2017
5	Carolina	Coletivo / Cooperativa	Não	1 mês	2017
6	Ana	Coletivo / Cooperativa	Não	4 meses	2017
7	Fernanda	Coletivo / Cooperativa	Não	2 anos	Não especificou
8	Renata	Coletivo / Cooperativa + Diretamente com restaurante/empresa/cliente	Sim	8 anos	–
9	Larissa	Coletivo / Cooperativa + Empresa de ciclogística	Sim	3 anos	–
10	Laura	Empresa de ciclogística	Não	8 meses	2022
11	Victória	Coletivo / Cooperativa + Diretamente com restaurante/empresa/cliente	Não	2 anos	2021
12	Letícia	Coletivo / Cooperativa	Sim	2,5 anos	–
13	Andréia	Coletivo / Cooperativa	Sim	5 anos	–
14	Maria	Diretamente com restaurante/empresa/cliente	Sim	3 anos	–

Fonte: elaborado pela autora.

Entre as participantes, oito não realizam mais o trabalho de entregas, e seis ainda realizam. Ao avaliar tal informação por cidade, observou-se que apenas uma das participantes de Belo Horizonte permanece na atividade; enquanto, entre as participantes de São Paulo, cinco permanecem. Além disso, com relação ao tempo realizando cicloentregas, foi observada uma variação entre um mês e oito anos, sendo a média de 2,4 anos. Para as entrevistadas de Belo Horizonte, a média foi de 1,3 anos; enquanto, para as de São Paulo, de 3,5 anos. Assim, observa-se que, de forma geral, as entregadoras-ciclistas entrevistadas de São Paulo exerceram a

atividade por mais tempo. Tal avaliação é importante, posto que pode influenciar suas experiências.

Por um lado, destaca-se que, com exceção de Deborah, todas as entrevistadas de Belo Horizonte realizaram a atividade e pararam antes da pandemia da Covid-19, que teve início em 2020. Por outro lado, todas as entrevistadas de São Paulo realizaram entregas durante esse período, sendo que a pandemia se comportou como um motivador para várias delas. Essa informação é importante, uma vez que a pandemia da Covid-19 contribuiu para uma alteração nas atividades de entregas, principalmente nos grandes centros urbanos.

## Cicloentregadoras: experiências e percepções

Após os processos de seleção das participantes, realização das entrevistas, transcrições e análises dos dados, emergiram 18 temáticas, compreendendo um variado número de categorias. Neste artigo, os esforços serão concentrados em discutir as análises e resultados que permitem investigar a influência das relações de poder nas experiências das cicloentregadoras entrevistadas.

De maneira geral, a história da bicicleta na vida das cicloentregadoras é antiga, com início na infância, período em que era utilizada predominantemente para atividades de lazer. Entretanto, oito participantes afirmaram ter parado de utilizar a bicicleta entre a infância e a adolescência, até atingirem a vida adulta, quando retomaram o seu uso. Assim, a bicicleta aparenta não ter sido inserida no imaginário dessas mulheres, no período da infância e da adolescência, como uma opção de meio de transporte cotidiano, tendo sido necessárias outras experiências e outros motivadores para que passassem a considerá-la como tal.

As motivações para usar a bicicleta foram variadas entre as entrevistadas. A categoria mais abordada, por nove das entrevistadas, foi em relação a amizades e abrangeu respostas como: conhecer pessoas que pedalavam; ser incentivada por amigos, que mostravam ser possível realizar os trajetos de bicicleta; acompanhar o namorado; e participar de grupos de “pedal”. Dessa forma, é evidenciado o potencial de os relacionamentos moldarem a maneira como as mulheres ocupam o espaço público por meio do uso da bicicleta, conforme abordado por Kern (2021): “E aí eu conheci uma

*peessoa que, tipo, me apresentou assim esse mundo... esse universo da bicicleta em Belo Horizonte, que eu não conhecia”* (Entrevista 5 – Carolina).

A facilidade e a comodidade proporcionadas pela bicicleta foram as outras motivações mais abordadas, sendo, em geral, o modo de transporte apresentado como uma solução para problemas de mobilidade experimentados diariamente, principalmente no transporte público. Os problemas citados, como tempo despendido no trajeto e na espera do ônibus e percepções de insegurança durante a espera, podem ser, de maneira geral, relacionados ao planejamento para as cidades focado no automóvel:

*[...] ela [bicicleta] reapareceu na minha vida quando eu tinha acho que 18, 19 anos, é... quando eu percebi que eu tava com um problema de mobilidade. [...] E aí eu lembro até hoje assim o primeiro dia que eu fiz tipo tudo de bicicleta. [...] E aí é muito louco, porque eu falo que a bicicleta salvou minha vida assim [...].* (Entrevista 13 – Andréia)

As sensações provocadas nas participantes pelo uso da bicicleta também foram diversas. A mais abordada, por 11 das entrevistadas, foi a liberdade, para muitas relacionada também a sensações de autonomia, poder, conhecimento, emancipação, independência, empoderamento e controle, isto é, de sentir que pode escolher para onde ir, quando e da forma que desejar sem depender de outras pessoas. Essas sensações indicam que muito do que foi falado e estudado desde os anos 1890 (quando surgiram as primeiras publicações relatando a influência histórica da bicicleta na vida das mulheres e a maneira como ela representou uma ferramenta para a emancipação feminina) sobre gênero e bicicleta permanece presente nas cidades atuais. Os discursos

das entregadoras-ciclistas evidenciam o controle que é exercido sobre seus corpos no espaço público, influenciando a sua mobilidade, tanto pelos sistemas de transporte disponíveis quanto pelos papéis e pelas normas impostas, que determinam se e quando elas podem estar na rua, a força física que são capazes de despender, que dependem de outras pessoas para estarem na rua e que limitam seus movimentos por meio do medo. Essas concepções são desafiadas pelo uso da bicicleta, que concede sensações de liberdade, poder, autonomia, mostrando que “tudo é possível”:

*[...] acho que é meio empoderador, porque você ter a noção de que, sabe, você mesmo está se levando pra lugares distantes, assim... com o seu próprio corpo... ainda mais sendo mulher... e tipo, poder saber que eu posso chegar em qualquer lugar e eu dependo só de mim mesma. (Entrevista 5 – Carolina)*

Outras sensações abordadas foram: diversão e felicidade; viver a cidade de forma diferente; saúde; superação; independência; qualidade de vida; resistência; frustração. Destaca-se a frustração, mencionada por uma participante, para quem ela é gerada em função de não sentir que tem um espaço como ciclista na cidade, precisando se submeter a um espaço destinado aos veículos automotores, ou se deslocar utilizando outros modos de transporte para poder usar a bicicleta em um local seguro. Essa percepção, apesar de abordada por apenas uma das entrevistadas como resposta ao questionamento das sensações geradas pela bicicleta é importante por evidenciar a forma como a cultura dos automóveis existente, que molda a forma como as cidades são planejadas e construídas (Kent, 2021), pode ser internalizada pelos indivíduos.

Com o intuito de iniciar a análise das experiências das cicloentregadoras no que tange à realização da atividade, as participantes foram questionadas a respeito dos fatores que exerceram algum papel para que começassem a realizar entregas por meio da bicicleta. Seis motivações principais emergiram das respostas: financeira; amizades; ativismo; gosto pela bicicleta; prática de atividade física; ocupar o tempo. A motivação financeira foi abordada por quase todas as cicloentregadoras, abrangendo declarações como estar desempregada ou envolvida em trabalhos informais e buscar uma fonte de renda principal para um gasto específico e como um complemento da fonte de renda principal. Entre os aspectos abordados nessa categoria, vale destacar, ainda, a influência da pandemia da Covid-19. Em cinco entrevistas, todas com participantes que realizam ou realizaram entregas na cidade de São Paulo, as necessidades financeiras em função das restrições aplicadas no período foram evidenciadas.

A motivação relacionada às amizades foi discutida por metade das participantes, abrangendo declarações como: ter amigos cicloentregadores que as chamaram para a realização da atividade; a vontade ajudar os amigos através da realização da cicloentrega; ser incentivada pelos amigos a utilizar a bicicleta para suprir uma necessidade financeira. Dessa forma, é possível observar que as amizades exerceram um papel fundamental, tanto para que participantes usassem a bicicleta cotidianamente quanto para que começassem a realizar entregas, corroborando o potencial dos relacionamentos abordado por Kern (2021) na maneira como as mulheres ocupam o espaço público.

Algumas das cicloentregadoras relataram, ainda, uma insegurança inicial para começarem a fazer entregas, sem saber se

conseguiriam, e como o apoio e o incentivo de amigos fizeram com que começassem. Essas declarações evidenciam as mensagens de medo existentes no imaginário das mulheres (Kern, 2021; Valentine, 1989), nesse caso, relacionadas aos riscos tidos como associados ao trabalho de entregas, que podem ser usados para restringir sua participação na atividade, mas que através de relacionamentos podem ser enfrentados.

Apesar do aspecto financeiro ter sido a motivação abordada pelo maior número de cicloentregadoras para que entrassem na atividade de entregas, quando questionadas se o retorno financeiro trouxe alguma independência financeira, apenas seis responderam positivamente. Mesmo assim, parte dessas participantes afirmou ter trazido independência apenas durante um período, além de afirmar se tratar de um valor restrito e instável.

A existência, ou não, de infraestrutura de apoio aos entregadores foi outro ponto questionado às participantes. Apenas três afirmaram que tiveram essa infraestrutura fornecida pelo local de trabalho. A mesma quantidade informou que o coletivo/a cooperativa de que participavam disponibilizou por um período, mas, posteriormente, foi interrompido. Destacam-se participantes que abordaram utilizar pontos de apoio informais: estabelecimentos parceiros do coletivo/da cooperativa; rede de apoio construída pela própria entregadora; residência de entregadoras; e espaços públicos. Parte das participantes destacou ainda o lado positivo de não ter um local fixo, por poder dividir a rede de apoio na cidade, uma vez que a atividade de entregas não ocorre de maneira estática, mas, sim, dispersa pela cidade.

As participantes foram questionadas também acerca dos efeitos da realização de entregas. A categoria mais observada foi a mudança na relação com a cidade, abordada por 11 participantes e englobando, de forma geral, duas declarações: proporcionou viver a cidade de uma forma diferente e proporcionou maior conhecimento da cidade. As declarações abarcadas na categoria materializam os potenciais do uso da bicicleta para fortalecer laços, aumentar o sentimento de pertencimento local, possibilitar interações e trocas entre indivíduos e promover o uso do espaço público (BID e MDR, 2021), também destacadas nas respostas sobre sensações de andar de bicicleta. Entretanto, esses benefícios potenciais são ainda mais relevantes ao considerar os entregadores e as entregadoras-ciclistas, em função do elevado número de horas dispendido no espaço público. Além disso, podem ser mais evidentes nas experiências de cicloentregadoras, visto que as relações de poder tendem a restringir o uso do espaço público pelas mulheres e as atividades a serem realizadas por elas: *“Mas tipo pô, melhor forma de conhecer São Paulo, sabe? Nesses três anos que eu moro aqui, eu acho que eu conheço mais São Paulo do que gente que morou aqui a vida inteira”* (Entrevista 8 – Renata).

Mudança na forma de se deslocar pela cidade foi o segundo efeito mais relevante da realização de entregas, tendo sido abordado por cinco participantes. Nessa categoria, foram abordados aspectos relativos à maior autonomia para os deslocamentos e à mudança na forma de se portar no trânsito. Essa categoria está em concordância com o potencial emancipatório e empoderador da bicicleta no que

tange a possibilitar o acesso às oportunidades e aos destinos desejados sem a necessidade de ser acompanhada por outros indivíduos, inse-ridos ou não no trabalho de entregas: “É, mu-dou essa questão da autonomia que eu te falei, né? De eu me sentir mais confortável de ir em determinados lugares que antes eu falava ‘ah, não vou’ ou ‘se eu não tenho uma companhia, eu não vou, né’” (Entrevista 12 – Leticia).

Com a finalidade de aprofundar a análise de como as relações de poder influenciam nas experiências das cicloentregadoras, elas foram questionadas quanto as percepções de insegurança durante a atividade. A relevância dessa temática está no potencial do medo e da percepção de insegurança para limitarem ou restringirem escolhas, poderes e oportuni-dades, sendo especialmente relevante para as mulheres em função das relações de poder e privilégios atribuídos (Kern, 2021; Levy, 2013; Soto Villagrán, 2017; Valentine, 1989). As cate-gorias que emergiram da análise das respostas foram: assédio e importunação sexual; trânsito; assalto/furto/roubo; hora do dia; local; infraes-trutura; dia da semana; não se sente insegura. Apesar dessa divisão em categorias, cabe des-tacar que, na maior parte das entrevistas, as categorias não foram consideradas de maneira isolada, sendo relacionadas com outras per-cepções. Essa observação evidencia as diversas formas de insegurança e de aspectos geradores de medo, que atuam de maneira conjunta e devem ser analisados de maneira relacionada, aos quais as mulheres estão sujeitas: “[...] e aí a gente como mulher tem medo de tudo, né? Tu-do pode acontecer assim” (Entrevista 6 — Ana).

A categoria assédio e importunação se-xual foi abordada por todas as participantes. Nela foram inseridas declarações relativas a comportamentos desagradáveis ou incômodos

vivenciados pelas cicloentregadoras contra a sua vontade, seja por meio de declarações, propostas, pretensões, seja por meio de ex-pressões não verbais. As experiências compar-tilhadas evidenciaram a relação entre tais com-portamentos e o gênero, incluindo situações em que a presença de um homem evitou situa-ções de assédio – comentário realizado pelos próprios homens – e percepções de que deter-minadas situações não aconteceriam com um entregador-ciclista. Essas experiências ilustram o aspecto identificado por Kern (2021): muitos homens não reconhecem o direito e o desejo de as mulheres estarem no espaço público – o que ocorre como fruto das relações de poder inseridas nas sociedades patriarcais – e as re-forçam, encorajando-as a buscarem um com-panheiro para garantir sua segurança.

*Tipo homem consegue transitar muito mais lugares do que nós mulheres assim... é... sentindo seguro. Não que nós não podemos transitar, mas só que assim, eles têm mais essa confiança, essa segurança assim sabe, de que ninguém vai fazer nada com eles.* (Entrevista 14 – Maria)

Contudo, destaca-se que parte das de-clarções indicou certo nível de normalização das interações de assédio e de importunação a partir de declarações como “assédio normal” e “a vida toda, todo dia que isso acontece”. Essa observação indica a maneira como as relações de poder estão arraigadas na sociedade e como o imaginário das mulheres é moldado ao longo da vida, às vezes de forma sutil, fazendo com que sejam vistos como algo normal e possível de se adequar.

O questionamento no que diz respei-to a capacidade e a competência de realizar a atividade e os comentários de surpresa ao ob-servarem que a entrega estava sendo realizada

por uma mulher, realizados principalmente por porteiros, clientes ou outras pessoas na rua foram narrados por grande parte das cicloentregadoras. Essas concepções, consideradas principalmente em função dos estereótipos existentes em relação à atividade de entregas e ao ser mulher, foram também identificadas por Ferguson (2016) e Cheron, Salvagni e Colomby (2022). Entretanto, assim como no estudo de Ferguson (2016), para algumas entregadoras-ciclistas a surpresa gerada ao perceberem que é uma mulher realizando a entrega não é visto como algo negativo: *“Mano, é cada coisa assim que eu ouço, que eu fico tipo desacreditada. O pessoal é muito machista assim, tipo, muito machista mesmo. No trânsito também, tipo... não entende o que eu tô fazendo, o meu corre, né”* (Entrevista 13 – Andréia).

Entre as respostas englobadas na categoria assédio e importunação sexual, foi evidenciada também a posição inferior da bicicleta no imaginário da população em relação aos outros modos de transporte, como os automóveis e a motocicleta, e à desvalorização da atividade de entregas. Nesse caso, foram contadas experiências nas quais outras pessoas sugeriram às entregadoras-ciclistas comprarem uma motocicleta ou buscarem outro trabalho. Os relatos inseridos na categoria, dessa forma, indicam as três frentes das relações de poder às quais estão submetidas as cicloentregadoras: como ciclistas, como mulheres e como entregadoras.

Em contrapartida, destacam-se, também, as declarações de quatro entrevistadas que relataram se sentirem mais respeitadas por serem mulheres fazendo entregas de bicicleta. Esse sentimento foi relatado tanto em relação a entregadores homens, por sentirem que são

mais bem recebidas do que eles, quanto em relação às próprias experiências como ciclistas fora da realização de entregas.

O trânsito foi a segunda categoria mais abordada pelas cicloentregadoras como gerador de insegurança. A maior parte dos medos motivados pelo trânsito se relacionou com a forma como as cidades são construídas, com o domínio dos automóveis e sua posição de superioridade, fazendo com que seja necessário para os ciclistas competirem por um espaço na via, que os usuários de automóveis consideram ser deles. Apesar disso, em parte das declarações, esse medo foi também relacionado com questões de gênero e com o reflexo das visões existentes na sociedade, tanto através do assédio quanto da violência no trânsito contra as mulheres, que, muitas vezes, são normalizadas e aceitas: *“É... acho que de trânsito, tem uma questão... do motorista ver uma mulher na bicicleta assim, né? Assim... do tanto que um homem se sente à vontade em... em violentar uma mulher, né?”* (Entrevista 6 – Ana).

Dez cicloentregadoras abordaram a hora do dia como aspecto que influencia a percepção de insegurança, tratando, em especial, de como a realização da atividade à noite trazia maior insegurança, em conformidade com o exposto por Ortiz Escalante (2017): as dicotomias público/privado e mulher/homem são intensificadas no período noturno. Apenas uma das participantes comentou sobre o dia da semana, afirmando que tinha medo de fazer entregas aos sábados, notadamente em ruas residenciais, por ficarem mais vazias. Essa percepção está relacionada à maior sensação de segurança fornecida por ruas ocupadas, dado que a presença de outros indivíduos gera a

impressão de que alguém poderá intervir caso seja necessário: “*De noite eu não me sentia tão segura, mas não era... pelos rapazes. Era pela natureza do serviço e porque à noite... né? A escuridão traz aí a galera que quer... né? Fazer coisas*” (Entrevista 1 – Joana).

A terceira categoria mais abordada, por 11 participantes, foi assalto/furto/roubo. Nela foram incluídas declarações relacionadas à insegurança de quererem mexer na bicicleta, a experiências de terem o equipamento e os produtos roubados. Nesse contexto, as participantes abordaram algumas medidas tomadas com o intuito de aumentar a segurança, como mudar a rota ou mesmo deixar de fazer a entrega. Para que isso seja possível, devem ser usados os mapas mentais, criados de maneira direta ou indireta a partir de experiências próprias, compartilhadas ou de preconcepções, que englobam lugares onde as mulheres se sentem, ou não, seguras para evitarem aqueles onde se sentem inseguras. De maneira relacionada, é analisado o potencial gerador de insegurança associado ao local da cidade. A categoria reuniu respostas relativas a locais que a entrevistada conhece, mas onde não se sente segura, e a locais que a fazem se sentir insegura por serem desconhecidos, não sendo possível prever as condições que serão experimentadas.

A infraestrutura foi abordada como influência na percepção de insegurança por seis entrevistadas. Um destaque inicial é dado às sensações relacionadas a andar de bicicleta em pontes e viadutos, abordadas por cicloentregadoras de Belo Horizonte e de São Paulo. Tal insegurança é diretamente relacionada à forma como as cidades são pensadas. Com foco nos automóveis e visando melhorar a sua mobilidade, intervenções específicas, como o alargamento de vias e a construção de viadutos, colocam

em risco usuários que utilizam outros modos de transporte (WRI Brasil, 2021). Esse modelo de planejamento urbano faz com que as diversas sensações de insegurança associadas a diferentes rotas e locais presentes nos mapas mentais femininos, por vezes, precisem ser comparadas para decidir qual opção é a menos insegura em cada circunstância: “*Tem essas questões todas, de ficar avaliando, qual que é o lugar mais seguro, né?*” (Entrevista 2 – Deborah).

Relacionando os aspectos assédio e importunação sexual, trânsito, local e infraestrutura, destacam-se percepções abordadas acerca de insegurança nas ciclovias. Tais percepções corroboram o exposto por Harkot, Lemos e Santoro (2021): apesar de poderem contribuir para maior sensação de segurança, apenas a infraestrutura não é suficiente para a maior participação das mulheres no ciclismo. As ciclovias citadas pelas participantes neste estudo podem não atender às necessidades e às preferências das mulheres, como descrito na pesquisa de Garrard (2021), e, por conseguinte, não as fazerem superar os diferentes medos provenientes de questões sociais e culturais arraigadas, como exposto por Graystone, Mitra e Hess (2022). Destaca-se, assim, a necessidade de considerar, no planejamento cicloviário, como a infraestrutura pode influenciar a percepção de segurança das mulheres:

*E ainda pego [ciclovias na cidade de São Paulo], tipo contra a minha vontade, mas o medo é muito grande, sabe? Não, é, ninguém tá nem aí, tipo, poxa, se eu tô na... se eu tô na ciclovias, eu corro o risco de ser assaltada ou estuprada, se eu tô na avenida, corro o risco de perder a vida com atropelamento, de uma pessoa que não está nem aí, ela só quer saber se ela tá certa e eu tô errada, e ela vai passar por cima de mim pra provar que tá certo. Porque meu, a vida hoje em dia não vale nada, parece, sabe? (Entrevista 8 – Renata)*

Ainda com o intuito de analisar como as relações de poder influenciam nas experiências das cicloentregadoras, outros aspectos da relação entre gênero e ciclológica foram analisados. Oito participantes expuseram como dificultadores do exercício de cicloentregas por mulheres aspectos relacionados a banheiro e ciclo menstrual. As respostas compreendidas nessa categoria corroboram a pesquisa de Ferguson (2016) a respeito das condições de desvantagem às quais são submetidas as cicloentregadoras em função do (limitado) acesso às instalações sanitárias, também considerando os efeitos do ciclo menstrual, tanto no uso do banheiro quanto no desenvolvimento da atividade. Entretanto, Laura destacou que, para ela, este não é um dificultador, apenas necessitando um planejamento por parte da cicloentregadora.

A maior quantidade de homens na atividade de entregas do que de mulheres foi abordada espontaneamente por sete participantes, observação que corrobora a análise de Soares Araújo e Pereira (2021), compreendendo ser uma atividade predominantemente masculina, e os resultados das pesquisas da Aliança Bike (2019), do Labmob e Aliança Bike (2020) e da Fundación Mapfre e Labmob (2022): “[...] *não é normal você ver mulheres fazendo entregas, assim, é muito menos mulheres, né, do que homens, uma profissão muito mais comum de homens fazendo*” (Entrevista 8 – Renata).

Seis cicloentregadoras discutiram aspectos físicos da mulher e sua relação com o trabalho de entregas por bicicleta. Apesar de parte delas ter discorrido sobre a maior força física do corpo masculino, outra abordou a maneira como isso não é um impeditivo para que realize cicloentregas, sendo possível fazerem tudo

o que os homens fazem, tanto em relação ao peso quanto à distância, sendo o maior problema o machismo. Para duas entregadoras-ciclistas, essa discussão está mais relacionada com aspectos socioculturais do que com a maior aptidão física (ou não) por parte das mulheres.

*Não, eu acho que, no geral, pra mulher, é isso... Já é mais difícil, por questões mais profundas também, né? É, homem geralmente já é estimulado a, a fazer mais coisas com o corpo [...]. Pra mim já foi um trem “nossa, eu tô me colocando em perigo, tô insegura”. Então é um... uma coisa a dar atenção mesmo, porque eu acho que pra mulher é mais difícil andar de bicicleta no geral, e trabalhar de bicicleta mais ainda, né. (Entrevista 2 – Deborah)*

Ao analisar a relação das mulheres com a bicicleta de uma forma mais complexa, para além de uma aptidão física ou não, ponderando que a maneira como os homens utilizam a bicicleta está relacionada ao estímulo que receberam desde a infância – enquanto muitas das mulheres, apesar de começarem a utilizá-la na infância, são de diversas formas desestimuladas ao longo da vida –, os depoimentos se relacionaram com as análises de Young (1980). A autora observou que o comportamento de cada gênero em atividades que necessitam do movimento e do envolvimento do corpo extrapola diferenças biológicas e se relaciona com a posição das mulheres nas sociedades patriarcais e machistas. No contexto do ciclismo, as imposições e desestímulos exercidos sobre as mulheres podem ser relacionados também ao caráter público da atividade. Isso foi motivo de crítica desde os primórdios do uso da bicicleta como se conhece hoje (Fleming, 2015) e permanece presente na sociedade em função dos papéis e dos espaços atribuídos às mulheres,

bem como pela domesticação dos corpos femininos (Harkot, 2019). *“Eu acho que... ser ciclista e ser mulher assim, eu acho que tem o desafio na cidade. É... tem um... não sei, acho que tem um esforço a mais assim, sabe, pra gente estar na rua”* (Entrevista 6 – Ana).

Tais declarações novamente evidenciam que o aumento da participação das mulheres no ciclismo, seja por lazer, para deslocamento ou como ferramenta de trabalho, não é simples e envolve aspectos sociais e relações de poder aos quais estão sujeitas. Portanto, são necessárias profundas mudanças culturais e sociais, atingindo questões arraigadas nos indivíduos e nas sociedades.

Para além de analisar as motivações das entregadoras-ciclistas entrevistadas para que usassem a bicicleta e se inserissem na ciclogística, foram analisadas as motivações para que saíssem ou questionassem a saída. A saúde foi a motivação abordada pelo maior número de cicloentregadoras, sendo mencionada em seis entrevistas, englobando tanto aspectos físicos quanto mentais. Destaca-se que essa categoria foi citada também como motivadora e vantajosa para a ciclogística em função da possibilidade de conciliar a realização de exercício físico com o ganho financeiro. Entretanto, as participantes abordaram que, muitas vezes, essa é uma visão romantizada da atividade, que não condiz com a realidade em sua totalidade. Segundo as entrevistadas, a relação entre a saúde e as cicloentregas é complexa, e envolve diversos fatores, como: se a utilização da bicicleta para entregas é, ou não, uma escolha; a necessidade de condicionamento físico; a demanda física da atividade; a necessidade de transportar grandes cargas; a necessidade de alimentação balanceada em função do gasto

energético, que, muitas vezes, não é possível devido ao formato do trabalho; as longas distâncias, entre outros.

Assim, a identificação, pelas entregadoras-ciclistas, da saúde como um motivador para o abandono da cicloentrega evidencia a insalubridade do exercício da atividade a longo prazo e a romantização, não raro, atribuída a conciliar o retorno financeiro com a prática de atividades físicas:

*É, eu fiquei um... exaurida, né? [...] Mas depois comecei a cansar, não tinha... É... pique pra fazer mais nada. Fim de semana ficava... quando eu saía assim... nossa, mal mal, porque, muito cansada. Não conseguia sair, não conseguia estudar, não conseguia fazer nada... (Entrevista 9 – Larissa)*

A segunda categoria mais identificada como motivadora para sair ou questionar a saída para entregas foi a de percepções de insegurança, abordadas por cinco cicloentregadoras. Conforme abordado, tais sensações, apesar de poderem atingir todos os cicloentregadores, independentemente do gênero, são experimentadas de diversas maneiras e envolvem fatores diferentes para cada um, podendo, assim, serem mais restritivas e limitantes para as mulheres, o que restringe ainda mais sua participação na ciclogística. Dessa maneira, as declarações das entregadoras evidenciam o custo oculto gerado pelo medo: *“Bom, acho que pra mim essa [sentimento de insegurança] é a questão que mais me faz... É... pensar todos os dias se eu quero continuar”* (Entrevista 9 – Larissa).

Também abordado por cinco cicloentregadoras, o modelo de trabalho foi identificado como motivador para não mais realizar entregas de bicicleta. Foram citados, principalmente, aspectos relativos às plataformas de

micrologística e ao retorno financeiro. As discussões das entrevistadas expõem a precarização das atividades inseridas na uberização e a subordinação às empresas, que permanece existindo mesmo diante dos alardeados discursos sobre empreendedorismo e autonomia do indivíduo.

## Considerações finais

Este artigo se propôs a apresentar a influência das relações de poder nas experiências de cicloentregadoras urbanas. Tais relações se conectam ao uso da bicicleta em cidades dominadas pelo automóvel, às relações de poder entre gêneros que determinam espaços que podem acessar e atividades que podem exercer e à realização de uma atividade instituída como masculina. Contudo, a distinção dessas modalidades não se oferece explicitamente, pois está imbricada em razões ideológicas que se retroalimentam, estando as cicloentregadoras, em geral, submetidas às três modalidades de exercício de relações de poder.

As entrevistas evidenciaram o aspecto provisório e complementar da atividade. Foi evidenciado, então, que as cicloentregas, usualmente, não chegam a configurar uma prática profissional a longo prazo, tendo em vista os limites econômicos, o desgaste físico, o modelo de trabalho e a coação psicológica ainda implicada nessa prática. Entretanto, ressalta-se que, apesar de muitas vezes provisória, as participantes evidenciaram que a atividade é capaz de proporcionar uma experiência de grande valor no que diz respeito ao empoderamento,

à liberdade, à autonomia, à destreza e à superação, sendo um potencial transformador da relação consigo mesmas, com os outros e com a cidade.

As relações de amizade também foram evidenciadas ao longo da pesquisa, tanto para começar a andar de bicicleta quanto para iniciar a atividade e se manter nela. A partir do referencial teórico e das entrevistas, foi discernido que essas relações podem exercer papel fundamental no enfrentamento do medo experimentado pelas mulheres no espaço público e no apoio à realização da atividade. Entretanto, destaca-se que foram entrevistadas neste estudo, majoritariamente, entregadoras-ciclistas que receberam demanda através de coletivos/cooperativas, o que pode ter influenciado os resultados obtidos acerca das experiências dessas mulheres e restringido o estudo, uma vez que os resultados encontrados com cicloentregadoras que recebem demanda por aplicativo talvez impliquem outros aspectos, não podendo as análises obtidas serem generalizadas para todas as trabalhadoras deste segmento. Nesse sentido, sugere-se a realização de estudos futuros, que considerem maior abrangência de formas de receber demanda, visando melhor e mais abrangente análise da atividade e uma comparação entre a viabilidade das diferentes formas.

Por fim, conclui-se que as dificuldades da cicloentrega não são restritas ao gênero, mas são intensificadas por ele. Esta conclusão é evidenciada nas análises das motivações para iniciarem a atividade, das percepções de insegurança, do difícil acesso ao banheiro (o que pode ser agravado pelo ciclo menstrual), da relação com aspectos físicos e das motivações

para abandonar a atividade. Contudo, o potencial transformador da atividade também é intensificado pelo gênero, em função de se comportar como resistência às relações de poder às quais estão submetidas as mulheres. Nessa

perspectiva, destaca-se a importância de continuar realizando estudos sobre o tema, incluindo entregadores e entregadoras-ciclistas para que a atividade possa, futuramente, ser viável para os que dela se ocupam.

**[I] <https://orcid.org/0009-0007-0677-0304>**

Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Engenharia, Programa de Pós-Graduação em Geotecnia e Transportes. Belo Horizonte, MG/Brasil.

luizavfleury@gmail.com

**[II] <https://orcid.org/0000-0001-7133-5033>**

Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Engenharia, Departamento de Engenharia de Transportes e Geotecnia, Programa de Pós-Graduação em Geotecnia e Transportes, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Belo Horizonte, MG/Brasil.

leandro@etg.ufmg.br

## Nota de agradecimento

Este trabalho foi financiado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais e pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Código de Financiamento 001).

## Referências

- ABÍLIO, L. C. (2020). Uberização: a era do trabalhador just-in-time? *Estudos Avançados*, v. 34, n. 98. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/s0103-4014.2020.3498.008>.
- ALIANÇA BIKE (2019). Pesquisa de perfil dos entregadores ciclistas de aplicativo. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/pesquisa-de-perfil-dos-entregadores-ciclistas-de-aplicativo/>. Acesso em: 21 ago 2021.
- ALTHEMAN, E. (2021). “Empreendedorismo de si no capitalismo de plataforma: um estudo com entregadores ciclistas em São Paulo”. In: CALLIL, V.; COSTANZO, D. (org.). *Desafio: estudos de mobilidade por bicicleta 4*. São Paulo, Centro Brasileiro de Análise e Planejamento – Cebrap.
- ANDRADE, V.; BASTOS, P.; MARINO, F. (2023). “Cyclelogistics and uberization”. In: NOGUEIRA, M. A. F. (ed.). *Alternative (Im)Mobilities*. Londres, Routledge.
- BABB, C. (2021). “Making place in the car-dependent city”. In: MULLEY, C.; NELSON, J. D. (ed.). *Urban Form and Accessibility*. Amsterdã, Elsevier.
- BARDIN, L. (2011). *Análise de conteúdo*. São Paulo, Edições 70.
- BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento; MDR – Ministério do Desenvolvimento Regional (2021). *Mobilidade por bicicleta*. Brasília, Editora IABS.
- BONHAM, J.; KOTH, B. (2022). “Walking, Cycling and Gendered Journeys of Working Lives”. In: WRIGHT, T.; BUDD, L.; ISON, S. (ed.) *Women, Work and Transport*. Bingley, Emerald Publishing Limited.
- BRASIL (2020). Decreto n. 10.329, de 28 de abril. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/decreto/D10329.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10329.htm). Acesso em: 16 ago 2021.
- CHERON, C.; SALVAGNI, J.; COLOMBY, R. K. (2022). “Homem só respeita homem”: quando o machismo invisibiliza duplamente o trabalho das entregadoras por plataformas. In: XLVI ENCONTRO DA ANPAD, 2022, on-line. *Anais eletrônicos [...]*. Maringá: Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração, 2022, pp. 2177-2576. Disponível em: <https://anpad.com.br/uploads/articles/120/approved/df308fd90635b28d82558cf580c73ed9.pdf>. Acesso em: 19 jan 2025.
- DUARTE, J. (2005). “Entrevista em profundidade”. In: DUARTE, J.; BARROS, A. (ed.). *Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação*. São Paulo, Atlas.
- FERGUSON, J. M. (2016). Discreet to excrete in the concrete jungle: women bike messengers and their inventive urban strategies in three US cities. *Gender, Place & Culture*. DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/0966369X.2016.1263602>.
- FLEMING, J. E. (2015). The bicycle boom and women’s rights. *The Gettysburg Historical Journal*, v. 14, n. 3, pp. 13-26.
- FUNDACIÓN MAPFRE; LABMOB (2021). *Segurança viária e ciclológica: desafios e oportunidades no Brasil*. Disponível em: <https://documentacion.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/es/media/group/1113978.do>. Acesso em: 19 abr 2023.
- GARRARD, J. (2021). “Women and Cycling: Addressing the Gender Gap”. In: BUEHLER, R.; PUCHER, J. (ed.). *Cycling for sustainable cities*. Cambridge, Massachusetts, The MIT Press.

- GRAYSTONE, M.; MITRA, R.; HESS, P. M. (2022). Gendered perceptions of cycling safety and on-street bicycle infrastructure: bridging the gap. *Transportation Research Part D*, v. 105. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103237>.
- GREED, C. H. (2006). Making the divided city whole: Maistreaming gender into planning in the United Kingdom. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, v. 97, n. 3, pp. 267-280. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2006.00519.x>.
- HANSMANN, K. J.; GRABOW, M.; MCANDREWS, C. (2022). Health equity and active transportation: a scoping review of active transportation interventions and their impacts on health equity. *Journal of Transport & Health*, v. 25. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jth.2022.101346>.
- HANSON, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, v. 17, n. 1, pp. 5-23. DOI: <https://doi.org/10.1080/09663690903498225>.
- HARKOT, M. K. (2019). Mulheres e bicicletas em São Paulo: reflexões sobre gênero, mobilidade ativa e desigualdades no uso do espaço urbano. In: XVIII ENANPUR, Natal.
- HARKOT, M. K.; LEMOS, L. L.; SANTORO, P. F. (2021). "Can a safe cycling city be an inclusive cycling city? Findings on gendered cycling from São Paulo, Brazil". In: ZUEV, D.; PSARIKIDOU, K.; POPAN, C. (ed.). *Cycling Societies: Innovations, Inequalities and Governance*. Oxon; Nova York, Routledge.
- KENT, J. (2021). "Transport, access, and health". In: MULLEY, C.; NELSON, J. D. (ed.). *Urban form and accessibility*. Amsterdã, Elsevier.
- KERN, L. (2021). *Cidade feminista: a luta pelo espaço em um mundo desenhado por homens*. Rio de Janeiro, Oficina Raquel.
- LABMOB; ALIANÇA BIKE (2020). *Ciclogística no Brasil – Relatório técnico*. Disponível em: <https://bit.ly/3DbH49a>. Acesso em: 21 ago 2021.
- LEFEBVRE, H. (2011). *O direito à cidade*. São Paulo, Centauro.
- LEVY, C. (2013). Travel choice reframed: "deep distribution" and gender in urban transport. *Environment & Urbanization*, v. 25, n. 1, pp. 47-63. DOI: <https://doi.org/10.1177/0956247813477810>.
- LYRA, L. E. G. (2017). Por onde caminham as mulheres? Apontamentos sobre gênero e justiça socioespacial na Região Metropolitana de Belo Horizonte. In: 2<sup>nd</sup> LATIN AMERICA DIVISION CONFERENCE – Urbanisation in Latin America, São Paulo.
- MACÊDO, B. et al. (2020). Caracterização das diferenças no padrão de mobilidade de mulheres e homens em grandes cidades brasileiras. *Transportes*, v. 28, n. 4. DOI: <https://doi.org/10.14295/transportes.v28i4.2410>.
- MINARELLI, G. N. (2020). "Entrega por bicicleta em São Paulo: mercado, trabalho e práticas ciclísticas". In: CALLIL, V.; COSTANZO, D. (org.). *Desafio: estudos de mobilidade por bicicleta 3*. São Paulo, Centro Brasileiro de Análise e Planejamento – Cebrap.
- MIZDRAK, A. et al. (2019). Potential of active transport to improve health, reduce healthcare costs, and reduce greenhouse gas emissions: a modelling study. *PLoS ONE*, v. 14, n. 7. DOI: <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0219316>.
- MUXÍ MARTÍNEZ, Z.; CIOCOLETTO, A. (2009). Catalonian neighbourhood development law: the gender perspective as a planning tool. In: 4<sup>th</sup> INTERNATIONAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL FORUM ON URBANISM (IFoU), pp. 1331-1338, Amsterdam.

- ORTIZ ESCALANTE, S. (2017). El lado nocturno de la vida cotidiana: un análisis feminista de la planificación urbana nocturna. *Kult-Ur*, v. 4, n. 7, pp. 55-78. DOI: <http://dx.doi.org/10.6035/Kult-ur.2017.4.7.2>.
- RAVENSBERGEN, L.; BULIUNG, R.; LALIBERTÉ, N. (2019). Toward feminist geographies of cycling. *Geography Compass*. DOI: <https://doi.org/10.1111/gec3.12461>.
- RECK, Y. (2022). “Mulheres e cicloentregas: um estudo de caso sobre o coletivo Señoritas Courier”. In: CALLIL, V.; COSTANZO, D. (org.). *Desafio: estudos de mobilidade por bicicleta 5*. São Paulo, Centro Brasileiro de Análise e Planejamento – Cebrap.
- SCHLIWA, G.; ARMITAGE, R.; AZIZ, S.; EVANS, J.; RHOADES, J. (2015). Sustainable city logistics – Making cargo cycles viable for urban freight transport. *Research in Transportation Business & Management*. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.rtbm.2015.02.001>.
- SOARES, P. E.; ARAÚJO, A. C. M.; PEREIRA, E. F. S. F. (2021). A invisibilidade das entregadoras de aplicativo: a uberização como elemento de precarização da divisão sexual do trabalho. *Brazilian Journal of Development*, v. 7, n. 5. DOI: <https://doi.org/10.34117/bjdv7n5-519>.
- SOTO VILLAGRÁN, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, n. 16, pp. 127-146. Disponível em: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3606/3301>.
- STROOPE, J. (2021). Active transportation and social capital: The association between walking or biking for transportation and community participation. *Preventive Medicine*, v. 150. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2021.106666>.
- VALDIVIA, B. G. (2018). Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora. *Hábitat y Sociedad*, n. 11, pp. 65-84. DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/HabitatySociedad.2018.i11.05>.
- VALENTINE, G. (1989). The Geography of Women’s Fear. *Area*, v. 21, n. 4, pp. 385-390.
- WRI Brasil (2021). *Ruas completas no Brasil: promovendo uma mudança de paradigma*. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/publicacoes/ruas-completas-no-brasil>. Acesso em: 5 abr 2023.
- YOUNG, I. M. (1980). Throwing like a girl: a phenomenology of feminine body comportment, motility, and spatiality. *Human Studies*, n. 3, pp. 137-156.

Texto recebido em 14/ago/2023

Texto aprovado em 3/nov/2023