

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS  
CURSO DE MESTRADO EM GEOTECNIA E TRANSPORTES**

Luiza Fleury de Freitas

**ENTRE LIBERDADES E (IN)SUBORDINAÇÕES: experiências de cicloentregadoras  
das cidades de Belo Horizonte e São Paulo**

Belo Horizonte  
2023

Luiza Fleury de Freitas

**ENTRE LIBERDADES E (IN)SUBORDINAÇÕES: experiências de cicloentregadoras  
das cidades de Belo Horizonte e São Paulo**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado  
em Geotecnia e Transportes da Universidade  
Federal de Minas Gerais como requisito parcial  
à obtenção do título de Mestre em Geotecnia e  
Transportes.

Área de concentração: Transportes

Orientador: Prof. Dr. Leandro Cardoso

Belo Horizonte  
2023

F866e

Freitas, Luiza Fleury de.

Entre liberdades e (in)subordinações [recurso eletrônico] : experiências de cicloentregadoras das cidades de Belo Horizonte e São Paulo / Luiza Fleury de Freitas. - 2023.

1 recurso online (265 f. : il., color.) : pdf.

Orientador: Leandro Cardoso.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Engenharia.

Apêndices: f. 256-265.

Bibliografia: f. 245-255.

1. Transportes - Teses. 2. Bicicletas - Teses. 3. Ciclistas - Teses.  
4. Trabalho feminino - Teses. 5. Entrega de mercadorias - Teses.  
6. Subordinação - Teses. 7. Relações de gênero - Teses. I. Cardoso, Leandro. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de Engenharia.  
III. Título.

CDU: 656(043)



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS  
ESCOLA DE ENGENHARIA  
COLEGIADO DO CURSO DE MESTRADO EM GEOTECNIA E TRANSPORTES

### FOLHA DE APROVAÇÃO

**ENTRE LIBERDADES E (IN)SUBORDINAÇÕES: EXPERIÊNCIAS DE CICLOENTREGADORAS DAS CIDADES DE BELO HORIZONTE E SÃO PAULO**

**LUIZA FLEURY DE FREITAS**

Dissertação submetida à Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em GEOTECNIA E TRANSPORTES, como requisito para obtenção do grau de Mestre em GEOTECNIA E TRANSPORTES, área de concentração TRANSPORTES.

Aprovada em 25 de agosto de 2023, pela banca constituída pelos membros:

Prof. Leandro Cardoso - UFMG (Orientador)

Profa. Adriana Sansão Fontes - UFRJ

Profa. Daniela Antunes Lessa - UFOP

Helena Carvalho Coelho - Advogada na Manesco, Ramires, Perez, Azevedo Marques, Sociedade de Advogados



Documento assinado eletronicamente por **Helena Carvalho Coelho, Usuária Externa**, em 09/09/2023, às 20:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Daniela Antunes Lessa, Usuário Externo**, em 10/09/2023, às 12:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Adriana Sansão Fontes, Usuário Externo**, em 11/09/2023, às 12:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Franco Porto, Coordenador(a) de curso de pós-graduação**, em 14/09/2023, às 10:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Leandro Cardoso, Professor do Magistério Superior**, em 29/10/2023, às 17:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.ufmg.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.ufmg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **2611694** e o código CRC **F778526D**.

## **AGRADECIMENTOS**

Quantas mãos são necessárias para escrever uma dissertação? Não posso falar sobre todas, mas para essa foram usadas bem mais do que duas.

Primeiramente, e mais importante, agradeço à Deus. Agradeço àquele que é fiel, sábio, amoroso, e me ensinou sobre tudo isso ao longo desse mestrado. Agradeço a Ele por poder agradecer a todos os outros aqui presentes, pois foi Ele quem os colocou e os usou no desenvolvimento dessa dissertação. Não foi sempre fácil não andar ansiosa, mas Ele me carregou para que eu não precisasse andar.

Ao Pedro César, pelo amor, apoio, dedicação e paciência.

Ao Prof. Dr. Leandro Cardoso, pela confiança, disponibilidade e paciência. Por ser um exemplo de professor, orientador, profissional e pessoa.

Aos meus pais, pelo tanto que estiveram ao meu lado nesses vinte e sete anos, por terem me ensinado e me ajudado a trilhar os meus próprios caminhos.

Aos meus irmãos, Gustavo e Felipe, e minhas cunhadas, Carol e Louise, pelo apoio e carinho.

Ao Tunico, Ninha e Jãjão, por trazerem tanta alegria e perspectiva.

À Debs, por ser uma amiga, irmã, kioosso e pelo tanto que me ajudou, de tantas formas, ao longo dessa dissertação.

À Nanda, pelo carinho e presença de sempre, e por me ajudar a olhar para dentro e para Deus.

Às minhas tias Ângela Vorcaro, Cláudia Vorcaro e Solange De Marco, pela disposição e carinho de sempre, e por terem me ajudado, de diferentes formas, no desenvolvimento dessa dissertação.

Às minhas grandes amigas Angels, meninas do Loy, grupinho e Friend por terem feito parte desses dois anos.

À FAPEMIG pela concessão da bolsa durante o período de realização do mestrado.

Às cicloentregadoras entrevistadas, que se dispuseram a participar da pesquisa, e me inspiraram através de suas declarações.

À Prof. Dra. Adriana Sansão, à Prof. Dra. Daniela Antunes e à Dra. Helena Coelho por participarem das bancas de qualificação e defesa, e pelas contribuições e discussões que enriqueceram o trabalho.

A todos que de alguma forma contribuíram para o desenvolvimento desse trabalho, muito obrigada!

*"fazer entrega mudou completamente a minha forma de ver a minha vida, ver tudo, as minhas relações pessoais, tudo... tudo assim."*  
(Renata, cicloentregadora entrevistada)

## RESUMO

As cicloentregadoras podem ser 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 a circulação automobilística, o que controla e restringe os 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 contexto, essa pesquisa tem como objetivo geral investigar a influência das relações de poder vivenciadas nesses três âmbitos no trabalho de cicloentregas realizado por mulheres, a partir da investigação de experiências de cicloentregadoras nas cidades de Belo Horizonte e São Paulo. Além disso, a pesquisa buscou identificar os fatores que motivam essas mulheres a realizar entregas, mesmo diante de adversidades, e os desafios e potencialidades desse trabalho como instrumento de libertação e emancipação. Para tanto, utilizou-se da análise de conteúdo de entrevistas em profundidade realizadas com quatorze entregadoras-ciclistas atuantes, ou que já exerceram a atividade. Como resultado, foi observada a relevância das relações de poder a que as cicloentregadoras estão submetidas, influenciando, em especial, as percepções de segurança no desenvolvimento da atividade. Os resultados evidenciaram ainda o potencial das relações de amizade para a inserção dessas mulheres no trabalho e a sua permanência. Adicionalmente, foi observada a complexidade da análise dos potenciais da ciclologística para a saúde física e mental de entregadores, em função das longas jornadas e distâncias percorridas cotidianamente. Por fim, as entrevistas evidenciaram ainda o aspecto provisório e complementar associado à atividade de cicloentregas. Apesar disso, foi demonstrado também o potencial transformador da atividade, proporcionando uma experiência de grande valor no que diz respeito ao empoderamento, liberdade, autonomia e superação.

Palavras-chave: bicicleta; entregadoras-ciclistas; cicloentregadoras; gênero; relações de poder; subordinação.

## **ABSTRACT**

Female cyclodelivery workers are located at the intersection between bicycle use in urban mobility, gender relations and the delivery activity. On one hand, these women are inserted in an urban structure planned from the privilege of automobile circulation, which controls and restricts the uses and modes of transport. On the other hand, they are subject to power relations between genders, which determine the spaces they can access and the activities they can perform. Finally, they are subordinated to the masculinization of delivery work, which standardizes the bodies that may or may not perform the function. In this context, this research has the general objective of understanding the influence of the power relations experienced in these three areas on the cyclodelivery work carried out by women, based on the investigation of experiences of female cyclodeliveries in the cities of Belo Horizonte and São Paulo. In addition, the research sought to identify the factors that motivate these women to make deliveries, even in the face of adversity, and the challenges and potential of this work as an instrument of liberation and emancipation. For that, we used the content analysis of in-depth interviews carried out with fourteen active female bike couriers, or who have already exercised the activity. As a result, the relevance of the power relations to which cycle delivery companies are subjected was observed, influencing, in particular, the perceptions of safety in the development of the activity. The results also showed the potential of friendships for the inclusion of these women in work and their permanence. Additionally, the complexity of analyzing the potential of cyclelogistics for the physical and mental health of couriers was observed, due to the long journeys and distances covered on a daily basis. Finally, the interviews also highlighted the provisional and complementary aspect associated with the cyclodelivery activity. Despite this, the transforming potential of the activity was also demonstrated, providing an experience of great value in terms of empowerment, freedom, autonomy, and resilience.

**Keywords:** bicycle; female bike courier; female cyclodelivery workers; gender; power relations; subordination.

## LISTA DE FIGURAS

|                                                                                                                                       |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 1: Desenho esquemático da proposta da dissertação .....                                                                        | 22  |
| Figura 2: Exemplos de propostas para Ruas Completas.....                                                                              | 31  |
| Figura 3: Desenho esquemático de ciclorrotas, ciclofaixas e ciclovias.....                                                            | 39  |
| Figura 4: Exemplos de paraciclos.....                                                                                                 | 40  |
| Figura 5: Exemplo de bicicletário .....                                                                                               | 41  |
| Figura 6: Exemplos de estruturas para transposição de barreiras físicas .....                                                         | 43  |
| Figura 7: Desafios para implementação da ciclologística em São Paulo e Berlim .....                                                   | 62  |
| Figura 8: Percentual de pessoas da <i>gig economy</i> do setor de transportes conforme o gênero e cor .....                           | 69  |
| Figura 9: Distribuição dos profissionais da <i>gig economy</i> do setor de transportes – (a) etária e (b) de escolaridade (em %)..... | 70  |
| Figura 10: Percentual de entregadores de mercadorias via motocicletas (em %) .....                                                    | 71  |
| Figura 11: Gráfico com a taxa de participação na força de trabalho .....                                                              | 99  |
| Figura 12: Gráfico de nível de ocupação de pessoas com ou sem crianças de até 3 anos vivendo no domicílio.....                        | 100 |
| Figura 13: Gráfico de proporção de ocupados em trabalho por tempo parcial .....                                                       | 102 |
| Figura 14: Fluxograma da metodologia.....                                                                                             | 150 |
| Figura 15: Contato inicial com as participantes .....                                                                                 | 151 |
| Figura 16: Fluxograma do tratamento e análise dos dados .....                                                                         | 158 |

## LISTA DE GRÁFICOS

|                                                                                                                                             |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Gráfico 1: Principal motivação para utilizar a bicicleta como meio de transporte.....                                                       | 48 |
| Gráfico 2: O que faria utilizar a bicicleta com mais frequência? .....                                                                      | 49 |
| Gráfico 3: Principal problema enfrentado no uso da bicicleta como meio de transporte.....                                                   | 49 |
| Gráfico 4: A pandemia alterou os deslocamentos por bicicleta?.....                                                                          | 50 |
| Gráfico 5: A pandemia aumentou os deslocamentos por bicicleta?.....                                                                         | 51 |
| Gráfico 6: Gênero com o qual os entregadores-ciclistas se identificam.....                                                                  | 74 |
| Gráfico 7: Cor autodeclarada dos entregadores-ciclistas entrevistados .....                                                                 | 74 |
| Gráfico 8: Faixa etária dos entrevistados (a) LABMOB e Aliança Bike (2020a) e (b) Fundación MAPFRE e LABMOB (2022).....                     | 76 |
| Gráfico 9: Nível de escolaridade declarado pelos entregadores-ciclistas.....                                                                | 77 |
| Gráfico 10: Principal motivação para começar a usar a bicicleta como meio de transporte ....                                                | 78 |
| Gráfico 11: Principal problema enfrentado no uso da bicicleta como meio de transporte.....                                                  | 78 |
| Gráfico 12: Motivação para começar a fazer entregas .....                                                                                   | 79 |
| Gráfico 13: Motivação para utilizar bicicletas compartilhadas para entregas.....                                                            | 80 |
| Gráfico 14: Principal problema enfrentado pelos entregadores-ciclistas no dia a dia, conforme pesquisa da Aliança Bike (2019).....          | 81 |
| Gráfico 15: Três principais problemas enfrentados pelos entregadores-ciclistas, a partir da pesquisa do LABMOB e Aliança Bike (2020a) ..... | 82 |
| Gráfico 16: Dois principais problemas de fazer entregas por aplicativos .....                                                               | 83 |
| Gráfico 17: Principais medos enfrentados no dia a dia de trabalho como entregador-ciclista.                                                 | 83 |
| Gráfico 18: Opções que fariam a diferença para os entregadores-ciclistas .....                                                              | 84 |

|                                                                                                                                                                |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Gráfico 19: Ações que melhorariam as condições de trabalho dos entregadores-ciclistas .....                                                                    | 85  |
| Gráfico 20: Mudanças desejadas pelos entregadores-ciclistas em relação à cidade de São Paulo .....                                                             | 85  |
| Gráfico 21: Onde os entregadores-ciclistas de empresa de ciclogística preferem pedalar....                                                                     | 86  |
| Gráfico 22: Principais dificuldades enfrentadas pelas empresas de ciclogística.....                                                                            | 90  |
| Gráfico 23: Desafios a serem enfrentados para a utilização de bicicletas para entregas.....                                                                    | 91  |
| Gráfico 24: Faixa etária das mulheres entrevistadas pela Ciclocidade .....                                                                                     | 127 |
| Gráfico 25: Raça ou cor das mulheres entrevistadas pela Ciclocidade .....                                                                                      | 128 |
| Gráfico 26: Escolaridade das mulheres entrevistadas pela Ciclocidade .....                                                                                     | 128 |
| Gráfico 27: Entrevistadas pela Ciclocidade que tem ou não filhos.....                                                                                          | 129 |
| Gráfico 28: Modos de transporte utilizados com maior frequência entre as entrevistadas pela Ciclocidade que possuem carro ou moram com alguém que possui ..... | 130 |
| Gráfico 29: Prática da intermodalidade entre as entrevistadas pela Ciclocidade.....                                                                            | 131 |
| Gráfico 30: Comportamento (ou possível comportamento) as entrevistadas pela Ciclocidade ao utilizar a bicicleta na cidade .....                                | 132 |
| Gráfico 31: Comportamento das ciclistas entrevistadas pela Ciclocidade em relação ao tempo de uso da bicicleta.....                                            | 133 |
| Gráfico 32: Sensação de segurança enquanto pedala identificada pela Ciclocidade .....                                                                          | 134 |
| Gráfico 33: Principais motivações para as ciclistas entrevistadas pela Ciclocidade terem começado a usar a bicicleta como modo de transporte .....             | 135 |
| Gráfico 34: Principais desafios enfrentados pelas ciclistas entrevistadas pela Ciclocidade ao usar a bicicleta como modo de transporte .....                   | 136 |
| Gráfico 35: Principais motivos identificados pelas não ciclistas entrevistadas pela Ciclocidade para não usar a bicicleta.....                                 | 137 |

|                                                                                                                                |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Gráfico 36: Principais desafios enfrentados pelas não ciclistas entrevistadas pela Ciclocidade ao se deslocar pela cidade..... | 138 |
| Gráfico 37: História com a bicicleta.....                                                                                      | 167 |
| Gráfico 38: Motivações para usar a bicicleta .....                                                                             | 168 |
| Gráfico 39: Sensações provocadas pela bicicleta.....                                                                           | 171 |
| Gráfico 40: Vantagens da cicloentrega.....                                                                                     | 175 |
| Gráfico 41: Desvantagens da cicloentrega .....                                                                                 | 179 |
| Gráfico 42: Motivações das participantes para começarem a trabalhar com cicloentregas ...                                      | 187 |
| Gráfico 43: Retorno financeiro.....                                                                                            | 191 |
| Gráfico 44: Definição da jornada de trabalho .....                                                                             | 193 |
| Gráfico 45: Infraestrutura de apoio ao entregador.....                                                                         | 196 |
| Gráfico 46: Uso de mapas .....                                                                                                 | 200 |
| Gráfico 47: Acidentes.....                                                                                                     | 201 |
| Gráfico 48: Efeitos da realização de entregas .....                                                                            | 202 |
| Gráfico 49: Percepções de insegurança.....                                                                                     | 208 |
| Gráfico 50: Dificuldades do ser mulher no contexto das entregas .....                                                          | 221 |
| Gráfico 51: Motivações para sair ou questionar a saída das entregas .....                                                      | 225 |
| Gráfico 52: Sistemas de bicicleta compartilhada na ciclologística .....                                                        | 228 |
| Gráfico 53: Infraestrutura ciclovitária .....                                                                                  | 230 |
| Gráfico 54: Mudanças necessárias nas cidades .....                                                                             | 233 |

## LISTA DE TABELAS

|                                                                                                                                                    |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabela 1: Benefícios potenciais da utilização da bicicleta .....                                                                                   | 36  |
| Tabela 2: Condições desfavoráveis do uso da bicicleta .....                                                                                        | 37  |
| Tabela 3: Benefícios do uso da bicicleta nas atividades de logística .....                                                                         | 52  |
| Tabela 4: Tipos de transporte para serviços de entregas, vendas ou distribuição de bens no setor da ciclogística .....                             | 53  |
| Tabela 5: Classificação dos trabalhadores da <i>gig economy</i> conforme a Nota de Conjuntura número 14 do Ipea .....                              | 67  |
| Tabela 6: Quantidade de trabalhadores na <i>gig economy</i> do setor de transporte por subgrupo, para o quarto trimestre de 2021 .....             | 68  |
| Tabela 7: Participação de cada subgrupo no total de pessoas da <i>gig economy</i> no setor de transportes para trimestres selecionados (em %)..... | 69  |
| Tabela 8: Estudos de caracterização da ciclogística analisados .....                                                                               | 71  |
| Tabela 9: Metodologias utilizadas nos estudos de ciclogística .....                                                                                | 72  |
| Tabela 10: Temas abordados e autores utilizados no capítulo .....                                                                                  | 93  |
| Tabela 11: Análise de publicações científicas a partir de termos utilizados para identificar mulheres que usam a bicicleta para entrega .....      | 142 |
| Tabela 12: Publicações identificadas na busca.....                                                                                                 | 143 |
| Tabela 13: Análise de publicações científicas a partir de termos utilizados para identificar indivíduos que usam a bicicleta para entrega .....    | 143 |
| Tabela 14: Temas abordados e autores utilizados no capítulo .....                                                                                  | 148 |
| Tabela 15: Caracterização das cicloentregadoras entrevistadas .....                                                                                | 162 |
| Tabela 16: Caracterização das cicloentregadoras com relação à atividade .....                                                                      | 164 |

Tabela 17: Blocos e temas de análise ..... 166

## **LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E SÍMBOLOS**

TCLE – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

TCP – Transporte Público Coletivo

# SUMÁRIO

|          |                                                                                       |           |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>INTRODUÇÃO.....</b>                                                                | <b>18</b> |
| 1.1      | OBJETIVOS DO TRABALHO.....                                                            | 23        |
| 1.2      | ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO .....                                                        | 24        |
| <b>2</b> | <b>MOBILIDADE POR BICICLETA .....</b>                                                 | <b>25</b> |
| 2.1      | FERRAMENTAS DE RESISTÊNCIA AO DOMÍNIO DOS AUTOMÓVEIS.....                             | 28        |
| 2.2      | A BICICLETA COMO INSTRUMENTO DE RESISTÊNCIA A UM SISTEMA QUE PRIVILEGIA OS AUTOMÓVEIS | 34        |
| 2.3      | CIDADES CICLOINCLUSIVAS .....                                                         | 38        |
| 2.4      | PERFIL DO CICLISTA BRASILEIRO.....                                                    | 46        |
| 2.5      | UTILIZAÇÃO DA BICICLETA NA LOGÍSTICA URBANA .....                                     | 51        |
| 2.5.1    | BREVE DISCUSSÃO SOBRE UBERIZAÇÃO E PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO.....                      | 57        |
| 2.5.2    | PROMOÇÃO DA CICLOGÍSTICA.....                                                         | 61        |
| 2.6      | A CICLOGÍSTICA NO CONTEXTO BRASILEIRO .....                                           | 67        |
| 2.6.1    | CARACTERIZAÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTES DA <i>GIG ECONOMY</i> .....                    | 67        |
| 2.6.2    | CARACTERIZAÇÃO DA CICLOGÍSTICA NO BRASIL.....                                         | 71        |
| 2.6.2.1  | PERFIL DO CICLOENTREGADOR.....                                                        | 73        |
| 2.6.2.2  | OUTROS ATORES ENVOLVIDOS NA CICLOGÍSTICA .....                                        | 87        |
| 2.7      | RESUMO DO CAPÍTULO .....                                                              | 92        |
| <b>3</b> | <b>A MULHER NA CIDADE CONTEMPORÂNEA OCIDENTAL.....</b>                                | <b>94</b> |
| 3.1      | CONSIDERAÇÕES SOBRE GÊNERO – CONCEITOS E DISCUSSÕES .....                             | 94        |
| 3.2      | A RELAÇÃO DAS MULHERES COM O ESPAÇO URBANO.....                                       | 97        |
| 3.3      | MULHERES E MOBILIDADE URBANA .....                                                    | 116       |
| 3.4      | MULHERES E BICICLETA.....                                                             | 123       |
| 3.5      | CICLOENTREGADORAS .....                                                               | 141       |

|          |                                                                                                                    |            |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 3.6      | RESUMO DO CAPÍTULO .....                                                                                           | 148        |
| <b>4</b> | <b>METODOLOGIA .....</b>                                                                                           | <b>149</b> |
| 4.1      | SELEÇÃO DAS PARTICIPANTES .....                                                                                    | 150        |
| 4.2      | ELABORAÇÃO DO INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS.....                                                                  | 152        |
| 4.3      | COLETA DE DADOS .....                                                                                              | 155        |
| 4.4      | TRATAMENTO E ANÁLISE DE DADOS .....                                                                                | 157        |
| <b>5</b> | <b>CICLOENTREGADORAS DE BELO HORIZONTE E SÃO PAULO: SUAS HISTÓRIAS, EXPERIÊNCIAS E RELAÇÕES COM A CIDADE .....</b> | <b>162</b> |
| 5.1      | PERFIL DAS CICLOENTREGADORAS ENTREVISTADAS .....                                                                   | 162        |
| 5.2      | ANÁLISE DAS ENTREVISTAS .....                                                                                      | 166        |
| 5.2.1    | BLOCO 1 – ANTES DAS ENTREGAS.....                                                                                  | 167        |
| 5.2.2    | BLOCO 2 – OPINIÕES SOBRE A CICLOGÍSTICA.....                                                                       | 174        |
| 5.2.3    | BLOCO 3 – EXPERIÊNCIAS PESSOAIS COM AS ENTREGAS .....                                                              | 186        |
| 5.2.4    | BLOCO 4 – A BICICLETA NA CIDADE.....                                                                               | 227        |
| <b>6</b> | <b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>                                                                                  | <b>243</b> |
|          | <b>REFERÊNCIAS .....</b>                                                                                           | <b>245</b> |
|          | <b>APÊNDICE A – ROTEIRO DAS ENTREVISTAS.....</b>                                                                   | <b>256</b> |
|          | <b>APÊNDICE B – FORMULÁRIO DE CARACTERIZAÇÃO DAS ENTREGADORAS-CICLISTAS ....</b>                                   | <b>259</b> |
|          | <b>APÊNDICE C – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - TCLE.....</b>                                         | <b>264</b> |

## 1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana está sustentada em um dualismo que tem significativas consequências para a sociedade e 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 *et al.*, 2022). Por outro, ela pode exercer uma restrição, privando o acesso à cidade, aos equipamentos e oportunidades, e influenciando negativamente a população, ou parte dela (Kent, 2021).

Além desta 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 destes veículos. Desta forma, eles exercem um domínio estrutural, econômico, político e cultural na sociedade, e são associados a um ideal de liberdade, status, confiabilidade e conforto (Kent, 2021). Entretanto, constata-se que estes 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; e aumento das desigualdades (Kleinert e Horton, 2016; Babb, 2021; Kent, 2021).

Este 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 ou do modo de transporte utilizado (Kallus e Churchman, 2004; Hanson, 2010; Ramon *et al.*, 2014; Valdivia, 2018; Hansmann *et al.*, 2022). Efetivamente, formam-se contradições entre ideais individualistas e práticas coletivas, que exigem análise e redimensionamento. O planejamento das cidades tem sido pensado a partir da circulação automobilística como parâmetro do deslocamento, cujo modelo estabelece a correspondência carro/indivíduo-tipo, não contemplando a todos os que habitam os grandes centros urbanos. Sendo planejada para uma parte da população e um estilo de atividade específico, aqueles que não estão inseridos acabam por ter suas vivências na cidade restringidas.

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, o maior equilíbrio da matriz

modal de transportes, em especial dos modos ativos, se comporta como uma 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 para à saúde, redução da emissão de gases de efeito estufa, estímulo à 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, facilitação de interações sociais, além de serem alternativas práticas, baratas e eficientes (Mizdrak, 2019; Dias, 2020; Kent, 2021; Stroope, 2021; Ribeiro e Gallo, 2022). Nesse contexto, a bicicleta ganha lugar, se apresentando como uma possível ferramenta de mudança da cultura existente. Entretanto, o seu uso em cidades construídas para os automóveis se comporta como uma resistência e um gerador de tensões (Rosin e Leite, 2019; Kent, 2021).

A bicicleta se comporta também como resistência ao predomínio de veículos automotores no setor da logística urbana. Apesar de ainda pouco representativa no contexto brasileiro, a ciclogística, como é chamado o uso da bicicleta em atividades de logística (Schliwa *et al.*, 2015), pode ser usada como alternativa para os modos convencionais, em especial para a última milha, trecho final da cadeia de suprimentos de entrega direta ao consumidor, etapa usualmente mais cara, ineficiente e poluidora (Gevaers *et al.*, 2009).

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 usuários, mas também à dois fatores principais: a criação e disseminação de plataformas de micrologística; e a pandemia da COVID-19 (Reck, 2019). Primeiramente, a flexibilidade, rapidez, facilidade e comodidade, associada às plataformas de micrologística, contribuíram para o crescimento e visibilidade da atividade de entregas (Nascimento e Reis, 2021; Andrade *et al.*, 2023).

Além disso, a pandemia da COVID-19 contribuiu para que as mudanças no setor fossem ainda mais significativas e evidentes, devido às restrições que foram impostas e ao desemprego. Frente à crise de saúde pública existente devido ao novo coronavírus, foram estabelecidas medidas e restrições, visando a proteção da coletividade (Brasil, 2020a). Uma das medidas foi a definição de serviços públicos e atividades essenciais, indispensáveis para atender as necessidades improrrogáveis da população (Brasil, 2020b), como os serviços de produção,

distribuição, comercialização e entrega de produtos, estando as entregas realizadas por cicloentregadores incluídas nesses (Brasil, 2020c). Devido a essas medidas, houve um rápido crescimento das entregas no país (Rabello, 2022).

Acrescenta-se que muitos indivíduos perderam seus empregos, ou sofreram uma redução do salário durante esse período. Em função disso, a atividade de entregas foi vista como uma possibilidade para o suprimento das necessidades econômicas, de forma complementar ou principal (Altheman, 2021), se apresentando como possibilidade de ocupação e fonte de renda (Minarelli, 2020).

Atinentes a estes fatores, Nascimento e Reis (2021) destacam a necessidade de se estudar e analisar os serviços de entrega de produtos em função do seu impacto nas relações socioeconômicas. Adicionalmente, os trabalhadores estão submetidos a condições de vulnerabilidade e precarização, em função das relações de controle e gestão presentes no modelo de trabalho associado (Altheman, 2021; Andrade *et al.*, 2023). Essa vulnerabilidade é ainda mais expressiva e evidente ao considerar os entregadores e entregadoras-ciclistas, por se deslocarem de bicicleta, em uma cidade que foi planejada para os carros.

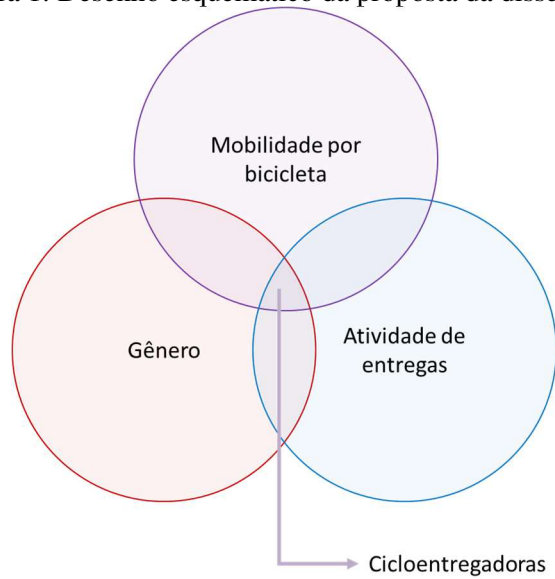
Ao considerar a realização de cicloentregas por mulheres, observa-se a presença de mais uma forma de vulnerabilidade e subordinação. Isso porque as relações de poder a que estão submetidas as mulheres no espaço público ultrapassam, e muito, o domínio dos automóveis e o modelo de trabalho. As cidades, de forma geral, foram estruturadas considerando um indivíduo típico, sendo ele um homem adulto branco, e em suas atividades (Bem, 1993; Calió, 1997; Greed, 2006; Valdivia, 2018; Cota, 2019). Como consequência, aqueles para quem as cidades não são pensadas são colocados em posição de desvantagem, gerando oportunidades desiguais.

Além disso, as dinâmicas patriarcais controlam as funções e usos do espaço, atribuindo às mulheres as atividades reprodutivas e de cuidado e restringindo o seu uso espaço público. As mulheres têm então sua vida limitada por normas sociais, que mantêm o privilégio masculino, impostas direta ou indiretamente ao longo de suas vidas. Nesse contexto, para as mulheres, apenas estar no espaço urbano já é uma forma de resistência (Lyra, 2017), uma vez 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 Ciocoletto, 2009) e aos preconceitos (Lyra, 2017), essas mulheres resistem.

Nestas circunstâncias, o uso feminino da bicicleta como meio de transporte e de trabalho em cidades com infraestrutura focada nas necessidades dos veículos automotores individuais, tem complexidade superior ao mesmo uso por homens, pois além de um controle sob os seus corpos em função do modo utilizado, existe um controle em função do uso do espaço público, que não é tido como seu. Essas formas de controle têm sido debatidas desde a década de 1890, tendo 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 (Melo e Schetino, 2009; Fleming, 2015). Entretanto, muitos dos trabalhos especificam o período de transição entre os séculos XIX e XX, salientando as transformações ocorridas nesse período. Apesar disso, conforme Muxí Martínez (2011), o gênero ainda se comporta como uma construção historicamente formada a partir de aspectos culturais e sociais ainda em curso, onde as mulheres permanecem sendo colocadas em posições de subordinação. Torna-se evidente, dessa maneira, que o processo de emancipação das mulheres não foi concluído, sendo fundamental a continuidade de estudos e debates sobre o tema.

Diante do exposto, as cicloentregadoras são localizadas na interseção entre o uso de bicicleta na mobilidade urbana, as relações de gênero e a atividade de entregas, Figura 1. De um lado, essas mulheres estão subordinadas à estrutura urbana planejada com um foco no automóvel, que controla os usos e modos de transporte. De outro, estão submetidas às relações de poder entre gêneros, que gere o acesso aos espaços e as atividades que podem exercer. Por fim, estão subordinadas à masculinização da atividade de entregas, que controla quais corpos podem exercer, ou não, a atividade. Nesse sentido, a precarização à qual as mulheres estão submetidas no trabalho de cicloentregas extrapola os aspectos relacionados ao modelo de trabalho. Entretanto, suportando a exposição aos assédios, falta de segurança, exclusão e precarização (Ferguson, 2016; Soares *et al.*, 2021), essas mulheres resistem.

Figura 1: Desenho esquemático da proposta da dissertação



Fonte: elaborado pela autora.

As desigualdades somente podem ser efetivamente combatidas e superadas através do planejamento urbano se as reais necessidades da população e os conflitos existentes forem considerados (Santos e Santos, 2022). Caso contrário, as inequidades são mantidas e intensificadas. Alertado por este contexto, 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 contribui para um 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 aspectos dos que estão sujeitos a cada uma delas.

A importância de se estudar cicloentregadoras reside também na condição descrita por Soares *et al.* (2021), de que as mulheres que realizam entregas estão sujeitas a uma realidade social que influencia a sua integridade mental, física e a sua dignidade. As autoras defendem que, além de serem reconhecidas como trabalhadoras, essas mulheres devem ser legitimadas como sujeitos de direito que, segundo Amaral (2003), são aqueles que podem integrar relações jurídicas, sendo possuidores de direitos e deveres. Essa proposição vai ao encontro dos objetivos do trabalho em relação às entregadoras-ciclistas.

Neste contexto, revelam-se quatro questionamentos que irão guiar o desenvolvimento do trabalho. A primeira consiste em “como é a experiência das cicloentregadoras das cidades de Belo Horizonte e São Paulo?”, considerando experiência como a transformação do que foi

vivido, a partir da reflexão, da análise acerca do que é observado, percebido e sentido cotidianamente (Josso, 2014). A segunda pergunta consiste em “quais fatores contribuem para o reduzido número de mulheres na atividade de cicloentregas?” e a terceira “quais motivadores contribuem para que mulheres realizem entregas de bicicleta, mesmo diante das adversidades existentes?”

Por fim, a quarta e última pergunta de pesquisa é “de qual maneira o uso da bicicleta como ferramenta de trabalho pelas mulheres pode contribuir para a continuidade de sua emancipação<sup>1</sup>?”. Desta maneira, a última pergunta retoma a história da relação entre as mulheres e a bicicleta. Conforme dito por Susan B. Anthony<sup>2</sup>:

Eu acredito que isso [andar de bicicleta] fez mais para emancipar as mulheres do que qualquer outra coisa no mundo. Fico de pé e me alegro toda vez que vejo uma mulher passar sobre rodas. Isso dá à mulher uma sensação de liberdade e autoconfiança (Anthony, 1896, p. 10, tradução nossa).<sup>3</sup>

## 1.1 Objetivos do trabalho

Diante do exposto, o objetivo geral desta pesquisa é investigar a influência das relações de poder nas experiências de cicloentregadoras nas cidades de Belo Horizonte e São Paulo.

Os objetivos específicos são:

- Identificar motivadores fundamentais para que as mulheres realizem cicloentregas, mesmo diante das adversidades existentes;
- Distinguir fatores ambientais e sociais que influenciam mulheres na participação e no abandono do trabalho de cicloentregas;
- Identificar fatores que fazem com que as mulheres se sintam inseguras e excluídas em espaços públicos;

---

<sup>1</sup> Continuidade de sua emancipação, nesse contexto, se refere não a um aspecto individual, mas aos processos de emancipação feminina.

<sup>2</sup> Susan Brownell Anthony foi uma ativista estadunidense que teve um papel fundamental na luta das mulheres pelo direito ao voto, tendo sido presidente da Associação Nacional Americana de Sufrágio Feminino (National American Women's Suffrage Association).

<sup>3</sup> “I think it [bicycling] has done more to emancipate women than anything else in the world. I stand and rejoice every time I see a woman ride by on a wheel. It gives woman a feeling of freedom and self-reliance.”

- Analisar como o gênero influencia na maneira de desenvolver o trabalho de entregas com bicicleta;

- Apontar desafios e potencialidades do trabalho de entregas por bicicleta como instrumento de libertação e emancipação feminina.

## 1.2 Estrutura da dissertação

A dissertação está dividida em seis capítulos. Neste primeiro capítulo, “Introdução”, foi feita uma breve contextualização do tema em estudo e foram apresentadas as perguntas de pesquisa, objetivos, justificativa e contribuições.

Os Capítulos 2 e 3, “Mobilidade por bicicleta” e “A mulher na cidade contemporânea ocidental”, apresentam a revisão da literatura, sendo o primeiro focado na mobilidade por bicicleta e a sua utilização na logística urbana, e o segundo em discussões sobre gênero e suas relações com a cidade e a mobilidade.

No Capítulo 4, “Metodologia”, é apresentada a metodologia proposta para o estudo, a partir de revisão da literatura. São descritas as etapas de seleção dos participantes, elaboração do instrumento de coleta, entrevistas semiestruturadas, coleta, tratamento e análise dos dados.

No Capítulo 5, “Cicloentregadoras de Belo Horizonte e São Paulo: suas histórias, experiências e relações com a cidade”, é feita uma breve apresentação dos resultados obtidos a partir do questionário aplicado, visando uma caracterização das participantes do estudo, seguido pela análise das entrevistas em profundidade, assim como sua discussão.

Por fim, no Capítulo 6, “Considerações finais”, são apresentadas as considerações finais do estudo, observando a coerência entre os objetivos da pesquisa e os resultados obtidos. Além disso, são apresentadas sugestões e recomendações para pesquisas futuras visando o aprofundamento do tema.

Complementam esse documento as Referências e os Apêndices.

## 2 MOBILIDADE POR BICICLETA

A mobilidade é fundamental para o bem-estar, a qualidade de vida e a saúde da população, entretanto, assim como os sistemas de transporte têm o poder de impactar positivamente os indivíduos e a sociedade, contribuindo para esses aspectos, a sua influência também pode ser negativa (Kent, 2021). Machado (2020) considera a mobilidade tanto como a conexão entre indivíduos, quanto entre estes e suas relações com o ambiente, englobando conexões materiais e imateriais, e os deslocamentos como símbolo de trocas entre os indivíduos, a partir das diferentes vivências da cidade. Porém, a autora afirma que a mobilidade

[...] também é capaz de expressar desconexões, conflitos e enfrentamentos, fruto de divisões e territorializações originárias das desigualdades sociais, carregadas não apenas pelos indivíduos, mas marcadas na interação entre estes e a qualidade e o alcance do deslocamento (Machado, 2020, p. 16).

Hansmann *et al.* (2022) citam segurança, exposição ambiental, oportunidade para prática de atividades físicas, oportunidade de acesso a trabalho, a sistemas de saúde e a relações sociais como influenciáveis pelos sistemas de transporte. Em concordância, Kleinert e Horton (2016) afirmam que os espaços urbanos têm sido cada vez mais reconhecidos como determinantes para a saúde mental e física dos indivíduos.

A forma como o sistema de transporte afeta as pessoas não ocorre de maneira equitativa para todos os indivíduos. Vasconcellos (2013) afirma que a maneira como os indivíduos utilizam as vias está diretamente relacionada com o respectivo perfil socioeconômico, sendo que, usualmente, quanto maior a renda, maior a mobilidade pessoal. Dessa forma, as populações em situação de vulnerabilidade são as que mais sofrem com questões de acesso à cidade e distribuição do território (BID e MDR, 2021).

De forma semelhante, Hansmann *et al.* (2022) afirmam que as pessoas e comunidades que sofrem de desvantagens estruturais, como privação socioeconômica e racismo sistêmico, são afetadas pelos efeitos dos sistemas de transporte seguindo padrões semelhantes de inequidade. Isso significa que, diante dos efeitos promotores da saúde, os que sofrem de desvantagens estruturais são menos beneficiados, enquanto diante dos efeitos prejudiciais, estes são mais prejudicados, evidenciando e intensificando as desigualdades.

De forma complementar, Psarikidou (2021) afirma que, apesar dos indivíduos se deslocarem de maneiras diferentes em uma cidade, seja em modo, velocidade ou motivo, enquanto alguns estão em movimento por sua própria vontade, a partir da maneira de sua preferência, outros não têm a oportunidade de escolha, ou mesmo não são capazes de se deslocar. Conforme o autor, nesse contexto, o poder do indivíduo de se deslocar é mais relevante do que o deslocamento efetivamente realizado.

Ao dialogar sobre mobilidade, sistemas de transporte e a sua influência, positiva ou negativa, para a cidade e a sociedade, o domínio do carro na vida urbana e nas cidades ao redor do mundo se torna evidente. Como descreve Kent (2021), esse domínio ocorre estrutural, econômica, política e culturalmente. Isso porque, para muitos indivíduos, o automóvel é associado ao ideal de liberdade, status social, confiabilidade e conforto e, em muitas sociedades, está intimamente ligado a noções de consumo individual, produção econômica e legitimação cultural. Adicionalmente, Santos e Santos (2022) destacam que os automóveis são vendidos pela indústria automobilística, e até mesmo pelo poder público, como a solução para os problemas de mobilidade nos centros urbanos, o que contribui para um contínuo crescimento da quantidade de veículos.

Essa percepção acerca dos automóveis não é restrita à população. Muitos dos próprios planejadores e formuladores de políticas públicas consideram o carro como objeto de desejo de todos os indivíduos e têm a convicção de que, dadas as condições, todos abandonariam o transporte público pelo individual. Nesse contexto, Boareto (2008) afirma que a atual conformação das cidades e os locais de destino dos investimentos na mobilidade não refletem uma visão deficitária dos problemas decorrentes ou uma falta de planejamento, mas sim a visão considerada de cidade.

Desse modo, a condição de uso do automóvel existente hoje foi construída a partir do incentivo direto e indireto a esse meio de transporte. Entre os incentivos diretos, Vasconcellos (2013) lista a implantação de infraestrutura, o apoio governamental à indústria automobilística e a facilitação da compra do veículo. Já entre os indiretos, são citados a liberdade de circulação, a oferta e gratuidade de estacionamento em vias públicas, baixos custos de licenciamento e a baixa fiscalização dos veículos e condutores.

Para melhor entender o domínio atual dos automóveis na vida urbana, é fundamental compreender como esse se deu historicamente, afinal, a situação atual não ocorreu de um dia

para o outro. Ela foi construída, seja por ação ou por omissão dos diversos atores. Nesse sentido, Vasconcellos (2013) destaca a importância do debate acerca de como as condições atuais foram atingidas.

Kleinert e Horton (2016) tratam de três grandes marcos tecnológicos para o desenvolvimento das cidades, que ocorreram nos últimos 200 anos, sendo eles a Revolução Industrial, a Revolução Elétrica e a Era dos Automóveis. Segundo os autores, tais marcos trouxeram tanto vantagens quanto prejuízos para a sociedade. Enquanto a Revolução Industrial permitiu a criação de meios de transporte mais eficientes e aumentou a oferta de trabalho, também acarretou o surgimento de cortiços e o aumento da poluição do ar. Já a eletricidade permitiu a existência de trens subterrâneos, veículos leves sobre trilhos e elevadores, mas fez com que as pessoas estivessem menos expostas à luz do Sol e passassem mais tempo em ambientes artificiais. Por fim, a Era do Automóvel, como os autores se referem, permitiu que as cidades se expandissem, gerou mais oportunidades de trabalho e a possibilidade de tempos de lazer em áreas rurais, mas, por outro lado, facilitou a expansão exagerada do território, gerou congestionamentos, elevou a poluição do ar, gerou a morte das áreas centrais e provocou uma desumanização das cidades.

Apesar de tais marcos terem ocorrido em momentos distintos em cada localidade, o cenário gerado pode ser encontrado em diversos países, incluindo, de forma geral, no Brasil. Conforme o WRI Brasil (2021), apesar de as cidades brasileiras serem diversas em características, o domínio dos carros sobre o espaço urbano é um traço compartilhado na grande maioria, em especial, nos grandes e médios centros urbanos.

Dias (2020) corrobora o exposto por Kleinert e Horton (2016), afirmando que, apesar de a modernização dos modos de transporte motorizados privados terem influenciado positivamente o desenvolvimento socioeconômico das cidades, sua supremacia em relação aos outros modos trouxe diversos problemas. Kent (2021) identifica problemas para a saúde e o bem-estar que ocorrem devido ao uso do automóvel, sendo eles: colisões e lesões relacionadas ao transporte; mudanças climáticas; poluição e problemas respiratórios; baixa taxa de atividade física; aumento dos níveis de ansiedade e depressão; diminuição do tempo disponível para cuidado pessoal; e aumento da desigualdade.

Adicionalmente, Babb (2021) afirma que os problemas gerados pela crescente relação de dependência do carro ameaçam a vitalidade e a acessibilidade aos lugares cotidianos da cidade.

Análise similar é realizada por Rabello (2022), afirmando que a convivência das pessoas em espaços públicos e a forma de viver a cidade foi afetada e prejudicada por essa dependência.

A rua deveria ser, como qualquer espaço público, local de permanência, mas há muito tempo, pela predominância da ocupação dos carros estacionados ou da alta velocidade dos automóveis em movimento, tornou-se ambiente inóspito e desconfortável para o encontro e aproveitamento das pessoas (Rabello, 2022, p. 174-175).

Entretanto, conforme Jacobs (2011), não são os automóveis em si que destroem as cidades, mas sim a quantidade excessiva de veículos, para os quais é dada prioridade, em detrimento dos pedestres e ciclistas, que têm suas necessidades sacrificadas. As medidas que visam melhorar a mobilidade dos automóveis, como alargamento de vias e construção de viadutos, põem em risco os que utilizam outros modos de transporte e os que utilizam o espaço público para convivência e lazer. Isso porque tais medidas aumentam as inequidades sociais, a velocidade dos veículos e as distâncias a serem percorridas, aumentando também as mortes no trânsito (WRI Brasil, 2021).

Na mesma linha, essas medidas de melhoria costumam ocupar grandes dimensões (GIZ e PROMOB-e, 2021), gerando áreas física e economicamente degradadas (Boareto, 2008). Adicionalmente, tal ocupação contribui para uma ineficiência dos sistemas de mobilidade das cidades, o que acaba por manter e aumentar as desigualdades socioespaciais (BID e MDR, 2021).

Portanto, em todo o mundo, a infraestrutura das cidades foi planejada e construída com um foco nos automóveis, e em suprir as necessidades desses veículos, garantindo um melhor fluxo e conforto, o que gerou uma redução nos espaços públicos destinados aos pedestres e bicicletas (Santos e Santos, 2022) e um aumento dos riscos de lesão para estes modos (Jordan e Ivey, 2021). Nesse sentido, o conflito poderia acontecer com qualquer tipo de veículo que existisse de forma predominante e em quantidade exacerbada, dominando o espaço público (Jacobs, 2011).

## 2.1 Ferramentas de resistência ao domínio dos automóveis

Se distanciar dos prejuízos decorrentes do uso exacerbado do carro, mas permitindo um acesso equitativo aos componentes fundamentais de uma vida feliz e saudável, é um objetivo

primordial do transporte ao redor do mundo, conforme destaca Kent (2021). Para essa mesma autora, um sistema de transporte que promova a saúde deve garantir o acesso equitativo às opções de transporte que supram as demandas complexas da vida moderna, mas minimizando os danos. Além disso, o sistema ideal deve ser avaliado para cada localidade, uma vez que as demandas e realidades são distintas.

Diversos dos problemas da mobilidade urbana são evidentes, tanto para usuários quanto para os planejadores, entretanto, o que ocorre é que eles tendem a ser tratados de forma fragmentada, isto é, sem levar em consideração os diversos fatores que estão agindo na geração de tais problemas. Boareto (2008) afirma haver uma separação técnica entre a circulação de veículos particulares, o sistema de transporte público e o uso do solo, sendo analisados em esferas e pontos de vista diferentes.

Aspecto complementar é abordado por Santos e Santos (2022), acerca da forma como o planejamento urbano, por diversas vezes ao longo da história, buscou transformações, mas sem, de fato, ter em vista as reais necessidades da população, desconsiderando, em cidades marcadas pela desigualdade, os conflitos existentes. Segundo os autores, deve ser exatamente com base nesses conflitos e nas necessidades daqueles que vivem os problemas cotidianos que as cidades devem ser pensadas se existe o objetivo de superar as desigualdades.

A rua, representando o local comum de contato e circulação de pessoas no meio urbano, é um espaço que reproduz visualmente as desigualdades sociais (Machado, 2020, p. 42).

Assim sendo, devem ser adotadas medidas que tenham como objetivo retomar o caráter público da rua, exercendo uma mudança e recuperação de foco e função, se distanciando da dominância dos automóveis. Nesse contexto, destaca-se o conceito de Ruas Completas, que são definidas como ruas que buscam integrar as necessidades de todos os usuários, independentemente do modo de transporte, da idade, das habilidades físicas ou da hora do dia. Dessa forma, as políticas e práticas envolvidas no conceito buscam tornar as vias locais seguros, confiáveis, confortáveis e acolhedores para todos (Transportation Association of Canada, 2016; Valença e Santos, 2021), buscando acesso equitativo, uma abordagem conjunta e suprir as reais necessidades cotidianas da população. As Ruas Completas são, portanto:

[...] um conceito de rua que proporciona acesso seguro, confortável e conveniente para todas as pessoas, independentemente das habilidades de

locomoção e do modo de transporte utilizado. Além de facilitar a mobilidade, as ruas completas também se caracterizam por proporcionar oportunidades de convivência entre todos que as utilizam (WRI Brasil, 2021, p. 19).

A rua deve ser um convite para que as pessoas permaneçam no espaço, e não apenas passem por ele (WRI Brasil, 2021, p. 107).

Complementando a definição, Jordan e Ivey (2021) descrevem que as Ruas Completas buscam se distanciar da valorização excessiva da relação entre o custo e a redução dos tempos de viagem dos usuários de automóveis, e considerar as melhorias de qualidade de vida de todos os usuários da rua. Adicionalmente, os autores afirmam que as Ruas Completas podem gerar benefícios para a segurança, a mobilidade, a equidade, o meio ambiente, a qualidade de vida e a economia.

Conforme abordado, no Brasil, as vias urbanas são vistas por muitos como locais exclusivamente dos carros, devendo ser projetadas para melhor atender às suas necessidades. Nesse contexto, possuir um automóvel se torna uma necessidade, conforme Jordan e Ivey (2021). Entretanto, conforme o conceito de Ruas Completas, uma via não precisa estar restrita a apenas uma função, mas ser um local que cumpre tanto as necessidades de movimentação segura de todos os indivíduos da sociedade, quanto de fornecimento de espaços públicos de lazer e convivência. Nessa perspectiva, em uma Rua Completa, os diferentes modos de transporte devem ser levados em consideração, buscando uma distribuição justa e igualitária, com o foco no potencial para a coletividade. Entretanto, tendo em vista que os que mais sofrem com a mobilidade em cidades onde o automóvel é colocado em posição de primazia são os pedestres, ciclistas e usuários do transporte público, o cuidado principal no planejamento de uma Rua Completa deve ser com estes, apesar de estar em busca por beneficiar todos os usuários da via (WRI Brasil, 2021). Na Figura 2 são apresentados exemplos de propostas para Ruas Completas, que evidenciam a mudança de foco dos automóveis para todos os usuários da via.

Figura 2: Exemplos de propostas para Ruas Completas



Fonte: WRI Brasil (2021).

Por se tratar de uma abordagem multimodal e interdisciplinar, as Ruas Completas exigem um olhar sistêmico da cidade, envolvendo um engajamento dos diferentes atores em todas as etapas, em especial, dos que efetivamente serão afetados pelas mudanças, além de um olhar atento a cada localidade e o respectivo contexto urbano e social (WRI Brasil, 2021). Essa visão está de acordo com as necessidades do planejamento urbano apontadas por Boareto (2008) e Santos e Santos (2022), de tratar os diversos fatores contribuintes para a geração dos problemas observados de maneira integrada, assim como considerar as necessidades da população e os conflitos existentes.

Na mesma linha do conceito de Ruas Completas, que busca unir as múltiplas funções da rua, segundo Dias (2020), para reverter a questão da supremacia dos automóveis é necessário reconhecer a importância de uma matriz de modos de transporte mais equilibrada, principalmente no que tange os modos ativos. Estes são, conforme o ITDP Brasil (2017), modos que utilizam da energia muscular do próprio corpo humano para produzir movimento. Dias (2020) cita caminhada, bicicleta, cadeira de rodas, *skate*, patins, patinete e triciclo como exemplos de transporte ativo. De forma complementar a essa definição, Berrigan *et al.* (2021) destacam o contraste existente entre o transporte ativo e atividades de lazer que podem envolver o mesmo tipo de atividade física, uma vez que estas não necessariamente envolvem o

deslocamento com uma origem e destino específicos, o que é uma característica importante dos modos de transporte.

Alguns autores consideram também o transporte público como modo de transporte ativo (Kent, 2021; Vale, 2021; Hansmann *et al.*, 2022). Essa consideração decorre da importância do modo a pé na realização de viagens utilizando o transporte público (Vale, 2021), uma vez que tanto o acesso quanto o egresso deste modo requerem, inevitavelmente, um componente ativo (Kent, 2021). Entretanto, no presente trabalho, serão considerados como modos ativos de transporte os que utilizam para locomoção apenas de meios físicos dos indivíduos (Dias, 2020), não incluindo os que destes dependem, mas são realizados de forma motorizada.

A utilização de modos ativos de transporte está associada a um potencial benéfico, tanto para as cidades, quanto para os seus indivíduos (Stroope, 2021). Dentre os benefícios dos modos ativos de transporte, podem ser citados: benefícios à saúde (ITDP Brasil, 2017; Mizdrak, 2019); aumento da realização de atividades físicas (Kent, 2021); redução da emissão de gases estufa (ITDP Brasil, 2017; Mizdrak, 2019); redução de custos com cuidados de saúde (Mizdrak, 2019); e estímulo à vida menos acelerada e estressada (Kent, 2021).

Para além dos benefícios do transporte ativo para a saúde física e mental do indivíduo, Stroope (2021) identificou uma relação direta entre estes modos e a participação na comunidade. A autora afirma que as redes comunitárias que são formadas por meio da utilização de bicicletas ou do modo a pé podem trazer a atenção para necessidades da comunidade e evidenciar oportunidades de participação. Os modos ativos podem, então, aumentar o senso de responsabilidade com relação a espaços que o indivíduo usa para se deslocar (Stroope, 2021), enquanto o carro possui a característica de transformar ruas em espaços sem personalidade, de barulho e pressa (Kent, 2021).

Nessa perspectiva, enquanto as ruas são vistas pelos usuários de automóveis como um obstáculo a ser percorrido e atravessado, para os usuários de modos ativos são locais a serem vivenciados e experimentados. Assim, tem-se que os modos ativos permitem a vivência da cidade de maneira mais próxima e com uma lógica temporal das pessoas, possibilitando a criação de espaços urbanos mais humanizados (Ribeiro e Gallo, 2022), facilitando as interações sociais (Kent, 2021). De forma complementar, Salas (2018) afirma que a promoção de transportes ativos pode ainda contribuir para uma maior igualdade e inclusão, em especial para mulheres,

crianças, idosos e pessoas de baixa renda, que enfrentam variadas formas de discriminação na sociedade.

Além dos benefícios destacados, é fundamental evidenciar o papel da mobilidade ativa no contexto da pandemia da COVID-19. O fato de promover os deslocamentos ao ar livre contribui para o distanciamento social, e a consequente redução dos riscos da transmissão do vírus (GIZ e PROMOB-e, 2021). Como resultado, a busca por modos ativos de transporte durante o período foi intensificada (Rabello, 2022).

A mobilidade ativa pode, dessa forma, gerar melhores condições de deslocamento nas cidades, além de serem alternativas práticas, baratas e eficientes, principalmente em se tratando de deslocamentos mais curtos. Entretanto, conforme Dias (2020), a utilização dos modos ativos muitas vezes está associada a uma impossibilidade de adquirir um veículo particular motorizado, e não a uma escolha do usuário. Assim, tem-se que muitos dos usuários de transporte ativo não estão efetivamente escolhendo pela sua utilização, tendo em vista seus benefícios, individuais ou coletivos, mas os utilizando por não conseguirem escolher por outros modos. Nesse contexto, seu uso é uma limitação, não uma opção.

Além disso, apesar de todos possíveis benefícios do transporte ativo, quando o planejamento e a execução de intervenções ocorrem sem levar em consideração os diferentes grupos populacionais, suas experiências e demandas, as vantagens provenientes podem não ocorrer de maneira equitativa, conforme abordado por Hansmann *et al.* (2022). Essa não consideração ao longo das etapas de planejamento, implementação e avaliação da necessidade de medidas de transporte ativo que beneficiem as pessoas em equidade, pode acarretar um aumento nas disparidades, por exemplo, beneficiando de maneira mais acentuada indivíduos e comunidades com maior acesso a recursos, e tendo menos impacto positivo sobre aqueles que estão em posição de desvantagem.

Dessa forma, segundo os autores, a priorização de intervenções que atendam às necessidades de grupos da população sujeitos às desvantagens estruturais pode ser uma maneira de mitigar ou corrigir desigualdades. Esse aspecto se relaciona com o abordado por Santos e Santos (2022) acerca da necessidade de se considerar aqueles que vivem os conflitos e problemas cotidianos, para então poder superar as desigualdades.

Para entender maneiras mais equitativas de se promover o uso de transporte ativo e de seus benefícios, Cusack (2021) afirma ser importante compreender a interação complexa entre a decisão individual pelo meio de transporte utilizado e o contexto social e espacial. Em seu estudo, o autor conclui que explorar fatores individuais, sociais e ambientais de forma conjunta permite um maior entendimento das escolhas relacionadas ao transporte ativo. Além disso afirma que, na promoção do transporte ativo, devem ser considerados investimentos tanto estruturais quanto sociais, para que a utilização do modo cresça através da infraestrutura e do engajamento da comunidade.

Kent (2021) afirma que a infraestrutura e os sistemas de transporte baseados no automóvel desprivilegiam o transporte ativo de diferentes formas. Conforme a autora, em concordância com o exposto por Jacobs (2011) e abordado anteriormente, ao dominar os espaços urbanos, os automóveis tornam o ciclismo e o modo a pé desagradáveis e perigosos, uma vez que dificultam as oportunidades para os que prefeririam fazer os deslocamentos utilizando outros modos, além de gerar poluição sonora e atmosférica. Isso está relacionado também com o fato de a infraestrutura com foco na mobilidade dos automóveis aumentar as velocidades, as distâncias e a inequidade social (WRI Brasil, 2021), conforme exposto anteriormente. Kent (2021) também aborda as longas distâncias entre usos que são criadas em cidades estruturadas em torno dos automóveis, e que dificultam a utilização de modos ativos de transporte. Desse modo, a soberania do automóvel nas cidades, e todas as condições desfavoráveis resultantes, acaba por depreciar os outros modos de transporte.

## 2.2 A bicicleta como instrumento de resistência a um sistema que privilegia os automóveis

Diante da cultura existente do automóvel como a solução para os problemas de mobilidade e seu domínio nas cidades atuais, medidas que tenham como foco a bicicleta, ou outros modos de transporte, sofrem com diversas barreiras (Fontes e Andrade, 2022), como fortes críticas e resistências (Rabello, 2022). Dessa forma, a utilização da bicicleta e sua inserção no sistema de transportes, é uma resistência nessas cidades, e um gerador de tensão (Rosin e Leite, 2019). É também um ataque aos que se beneficiam economicamente diante da desordem causada pela supremacia dos automóveis, como é o caso da indústria automobilística e os empresários de transporte que lucram com o fornecimento de transporte coletivo caro e de má qualidade, exigindo mudanças e a reinvenção (Santos e Santos, 2022).

Andar de bicicleta se configura, para além de uma prática de locomoção, seja por motivos de trabalho/estudo ou de esporte/lazer, como um engajamento político, social e ambiental, justamente por ir na contramão do que é estabelecido como regra nas vias brasileiras, cujo carro é o elemento protagonista. Ou seja, adotar a bicicleta como principal modal de mobilidade no Brasil é um ato de resistência, portanto, ser ciclista no Brasil é, de certo modo, ser resistência ao sistema (Santos e Santos, 2022, p. 127).

A bicicleta é um eficiente meio de transporte, sendo o mais apropriado para distâncias curtas (ITDP Brasil, 2017; BID e MDR, 2021). Diversos são os benefícios da sua promoção e utilização que podem ser citados, tanto para o indivíduo quanto para a coletividade. Relacionado ao conceito de Ruas Completas abordado, vale destacar que, conforme o ITDP Brasil (2017), a bicicleta tem o potencial de “fortalecer laços de solidariedade e a sensação de pertencimento local, facilitando os encontros, estimulando a cidadania e possibilitando trocas e interações entre as pessoas” (ITDP Brasil, 2017, p. 6). De forma semelhante, a publicação do Banco Nacional de Desenvolvimento - BID - e o Ministério do Desenvolvimento Regional - MDR – (2021) traz que a bicicleta pode ser uma potência de urbanidade, isto é, de impulsionar as qualidades e atributos relacionados ao convívio urbano de determinada cidade.

Diante dos benefícios individuais, se destaca que:

Através do poder de se locomover que a bicicleta democratiza, permitir desfrutar do espaço urbano com mais qualidade, liberdade e autonomia e, portanto, tomá-lo como seu de direito [...] (Santos e Santos, 2022, p. 127, grifo da autora).

Os principais frutos da promoção e utilização da bicicleta, em especial se comparado aos automóveis, foram sistematizados na Tabela 1. Foi adotada uma separação a partir dos possíveis beneficiários, sendo eles: o indivíduo e a coletividade.

Tabela 1: Benefícios potenciais da utilização da bicicleta

|                       | <b>Benefício</b>                                                        | <b>Autores</b>                                   |
|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Usuários da bicicleta | Maior rapidez em viagens curtas                                         | Brasil, 2007; BID e MDR, 2021                    |
|                       | Maior flexibilidade                                                     | Brasil, 2007; BID e MDR, 2021                    |
|                       | Melhoria da qualidade de vida                                           | BID e MDR, 2021                                  |
|                       | Contribuição para a saúde física e mental                               | Brasil, 2007                                     |
|                       | Possibilidade de realização de exercício físico associada ao transporte | Steinbach <i>et al.</i> (2011)                   |
|                       | Baixo custo operacional, quando comparada aos outros modos              | Brasil, 2007; ITDP, 2017; BID e MDR, 2021        |
|                       | Maior eficiência energética                                             | Brasil, 2007                                     |
|                       | Maior equidade e acessibilidade a atividades e serviços                 | Brasil, 2007; BID e MDR, 2021                    |
|                       | Melhoria de acesso a outros modos de transporte                         | BID e MDR, 2021                                  |
| Cidade e população    | Potencial de redução de congestionamentos                               | ITDP Brasil, 2017; BID e MDR, 2021               |
|                       | Economia na saúde pública                                               | BID e MDR, 2021                                  |
|                       | Estímulo ao desenvolvimento econômico                                   | Brasil, 2007; ITDP Brasil, 2017; BID e MDR, 2021 |
|                       | Redução de custos                                                       | ITDP Brasil, 2017;                               |
|                       | Requer um menor espaço público (de circulação e estacionamento)         | Brasil, 2007; ITDP Brasil, 2017; BID e MDR, 2021 |
|                       | Melhoria da qualidade do ar                                             | ITDP Brasil, 2017; BID e MDR, 2021               |
|                       | Baixa perturbação ambiental                                             | Brasil, 2007; ITDP Brasil, 2017                  |
|                       | Melhoria da acessibilidade geral                                        | ITDP Brasil, 2017;                               |
|                       | Aumento do alcance dos sistemas de transporte público                   | Brasil, 2007; ITDP Brasil, 2017; Rabello, 2022   |
|                       | Ajuda a promover o uso do espaço urbano                                 | BID e MDR, 2021                                  |
|                       | Maior acolhimento aos indivíduos                                        | ITDP Brasil, 2017;                               |
|                       | Aumenta o sentimento de pertencimento local                             | ITDP Brasil, 2017                                |

Fonte: elaborado pela autora.

Apesar dos diversos benefícios potenciais, os aspectos já abordados relativos à supremacia dos automóveis contribuem para a existência de condições desfavoráveis do uso da bicicleta. Estas foram sintetizadas na Tabela 2.

Tabela 2: Condições desfavoráveis do uso da bicicleta

| <b>Condição desfavorável</b>              | <b>Autores</b>                |
|-------------------------------------------|-------------------------------|
| Raio de ação limitado                     | Brasil, 2007; BID e MDR, 2021 |
| Sensibilidade à topografia da região      | Brasil, 2007; BID e MDR, 2021 |
| Exposição às intempéries                  | Brasil, 2007; BID e MDR, 2021 |
| Exposição à poluição                      | Brasil, 2007                  |
| Vulnerabilidade física em meio ao tráfego | Brasil, 2007                  |
| Vulnerabilidade ao furto                  | Brasil, 2007                  |
| Medo e sensação de insegurança            | Brasil, 2007                  |

Fonte: elaborado pela autora.

Apesar das condições desfavoráveis apresentadas, a presença de um ou mais itens em uma cidade não precisa ser tida como problema, nem impeditora, para o uso da bicicleta. É necessário que todas estas sejam mapeadas, e sejam adotados estratégias e equipamentos que minimizem ou eliminem tais condições. Isso é de fundamental importância, em especial, para potenciais usuários, que podem deixar de usar a bicicleta em função dessas questões, sem saber que podem ser reduzidas com o devido tratamento.

Além disso, a Lei nº 12.587/2012 (Brasil, 2012a) institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), que define um prazo para que os municípios com população acima de 20 mil habitantes, assim como todos os obrigados pela Lei, elaborem seu Plano Municipal de Mobilidade. A PNMU tem como uma de suas diretrizes a “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado” (Brasil, 2012a, Art. 6º, inciso II).

Nesse contexto, é importante que as cidades sejam planejadas buscando minimizar ou eliminar as condições desfavoráveis e se tornarem mais atrativas para os ciclistas e potenciais usuários da bicicleta. Para designar essa mudança, será adotado o termo cicloinclusivo que, conforme definido pelo ITDP Brasil (2017) é:

[...] abordagem mais abrangente que envolve a promoção do uso da bicicleta de forma totalmente integrada ao sistema de mobilidade urbana de uma cidade. Assim, planejamento cicloinclusivo é muito mais do que construir infraestrutura cicloviária. Trata-se de transformar o ambiente urbano em um lugar seguro e confortável para pedalar (ITDP Brasil, 2017, p. 6).

Além disso, conforme o ITDP Brasil (2017), as cidades cicloinclusivas não trazem frutos apenas para os usuários da bicicleta, mas também para pedestres, além de serem mais acessíveis e democráticas em relação ao espaço público. Esse conceito está relacionado também ao de Ruas Completas, abordado anteriormente, uma vez que este possui uma abordagem multimodal, um foco nas pessoas, priorizando os usuários mais vulneráveis, além de buscar integrar funções de mobilidade e de convivência no espaço público (WRI Brasil, 2021).

### 2.3 Cidades cicloinclusivas

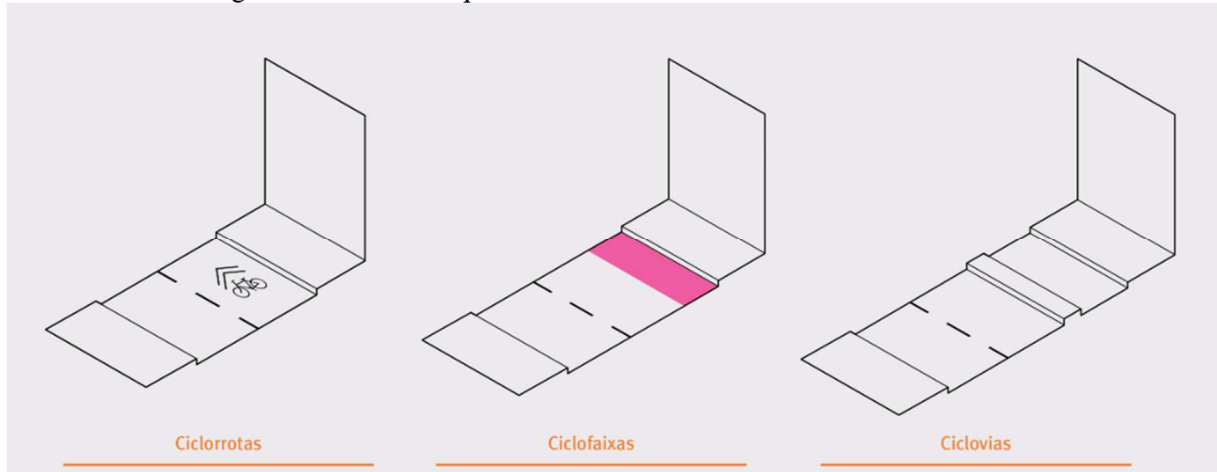
O ITDP Brasil (2017) destaca que, para ocorrer um maior uso das bicicletas na cidade, é necessária uma mudança de hábito da população, o que demanda tempo. Porém, para que ocorra, é necessário que diversas ações sejam tomadas de forma integrada, como a melhoria da infraestrutura cicloviária, maior disponibilidade de equipamentos complementares, redução de velocidades, ações de conscientização e comunicação, e estabelecimento e revisão de políticas públicas.

A infraestrutura cicloviária pode ser exclusiva, destinada apenas para a circulação de bicicletas, ou compartilhada com outros modos de transporte (ITDP Brasil, 2017). Dentre as infraestruturas exclusivas, temos a ciclofaixa e a ciclovia. De acordo com o CTB (Brasil, 1997), a ciclofaixa consiste na parte da pista de rolamento destinada exclusivamente à circulação de ciclos, equivalente à bicicleta nesta pesquisa, e delimitada por sinalização específica. Já a ciclovia é a pista própria para a circulação de bicicletas, que é segregada fisicamente do restante do tráfego, com sinalização horizontal e vertical. Sendo assim, temos que a ciclovia é exclusiva e segregada, e a ciclofaixa é exclusiva, mas não segregada. As infraestruturas cicloviárias exclusivas podem ser uma ferramenta que contribui para o aumento da percepção de segurança dos usuários, inclusive com um grande potencial de atração de novos (ITDP Brasil, 2017), apesar de não deverem ser consideradas como as únicas.

Com relação à infraestrutura cicloviária compartilhada, o ITDP Brasil (2017) considera as ciclorrotas, vias onde bicicletas e veículos motorizados compartilham o mesmo espaço, com sinalização indicativa de preferência dos ciclistas, e as faixas compartilhadas com o transporte público. Entretanto, é destacado que estas devem ser utilizadas apenas em situações específicas, quando não for possível a redistribuição do espaço viário. Outra solução que deve ser utilizada de forma restrita e pontual, apenas em casos extremos, e com um caráter temporário, é o

compartilhamento com o pedestre (BID e MDR, 2021). Na Figura 3 são apresentadas representações gráficas de ciclorrotas, ciclofaixas e ciclovias.

Figura 3: Desenho esquemático de ciclorrotas, ciclofaixas e ciclovias



Fonte: ITDP Brasil (2017).

Para além da determinação das infraestruturas cicloviárias exclusivas e compartilhadas, cabe destacar que o CTB determina que, diante da inexistência de ciclovia, ciclofaixa ou acostamento, ou quando não é possível utilizá-los, a circulação de bicicletas deve ocorrer na pista de rolamento, no mesmo sentido da via (Brasil, 1997). Além disso, nessas situações, o CTB determina a preferência da bicicleta sobre os veículos automotores. Sendo assim, é fundamental entender que o sistema de mobilidade por bicicleta não envolve apenas a rede cicloviária, ou seja, o conjunto de infraestruturas exclusivas (ciclovias e ciclofaixas) ou compartilhadas com sinalização indicativa de preferência do ciclista (ciclorrotas), mas toda a rede viária urbana (ITDP Brasil, 2017; BID e MDR, 2021).

Adicionalmente, em conjunto com a rede cicloviária, deve ser utilizado mobiliário urbano de apoio, com o intuito de aumentar a atratividade e o conforto no uso da bicicleta, e possibilitar a integração com os outros modos de transporte. A instalação de bebedouros, vestiários e áreas de descanso permite que possíveis incômodos decorrentes de modos de transportes de propulsão humana, que demandam gasto de energia, sejam minimizados ou solucionados, trazendo um maior conforto aos ciclistas (BID e MDR, 2021).

Além disso, a escolha pela bicicleta, assim como o conforto experimentado pelos usuários e seus comportamentos, é impactada pela exposição às intempéries (ITDP Brasil, 2017), sendo vista de forma mais problemática por aqueles que não utilizam o modo no dia a dia (Brasil, 2007). Entretanto, esse obstáculo deve ser incorporado no planejamento da infraestrutura para

que possa ser minimizado, a partir da aplicação medidas e instalação de equipamentos. Adicionalmente, uma boa qualidade paisagística, com uma boa arborização, também pode contribuir para o conforto e segurança do usuário, e assim estimular o uso da bicicleta (GIZ e o PROMOB-e, 2021).

Outro importante atributo é o estacionamento de bicicletas, uma vez que a sua existência permite que os riscos de roubos e danos, que são uma preocupação dos ciclistas ou possíveis usuários de bicicleta, sejam minimizados (ITDP Brasil, 2017). Tais estacionamentos podem contar apenas com paraciclos ou podem ser bicicletários. Os primeiros são suportes para a bicicleta e permitem que estas sejam presas com cadeados ou correntes, normalmente do próprio ciclista, conforme exemplos apresentados na Figura 4. Entretanto, usualmente está associado a um menor tempo de permanência, em função da baixa percepção de segurança e de não costumarem proteger de intempéries. Já os bicicletários, geralmente, além de oferecerem paraciclos, possuem também controle de acesso, armários e outras facilidades, como é o caso do Bicicletário Ascobike, na cidade de Mauá, SP, apresentado na Figura 5. Dessa forma, os bicicletários possibilitam maior segurança como estacionamentos de longa duração (ITDP Brasil, 2017; BID e MDR, 2021), sendo fundamentais para a intermodalidade.

Figura 4: Exemplos de paraciclos



Fonte: ITDP Brasil (2017).

Figura 5: Exemplo de bicicletário



Fonte: ITDP Brasil (2017).

A intermodalidade diz respeito à utilização de mais de um modo de transporte para a realização do deslocamento entre a origem e o destino do indivíduo (GIZ e PROMOB-e, 2021) e, conforme o ITDP Brasil (2017) é um aspecto fundamental na criação de cidades cicloinclusivas. Conforme citado anteriormente, a bicicleta possui um raio de ação limitado, sendo mais eficiente para distancias curtas. Esse raio de ação ocorre em função de ser um veículo que depende da tração humana, estando submetido tanto às condições físicas do usuário, quanto às características da cidade (Brasil, 2007). Entretanto, ao considerar a bicicleta como um meio de transporte complementar, associando e integrando outros modos, o raio de ação deixa de ser um problema, permitindo utilizar cada modo da forma mais eficiente.

Nesse contexto, a integração da bicicleta tem um alto potencial, principalmente associada ao transporte público coletivo (TPC). Conforme o Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (Brasil, 2007), a integração da bicicleta com os modos de transporte coletivo tem dois objetivos diretos, sendo: estimular o uso do transporte coletivo em viagens de longa e média distâncias e incorporar o uso da bicicleta nas viagens por motivo trabalho. A integração entre os modos então pode torná-los mais atraentes e impactar o uso individual do automóvel (GIZ e PROMOB-e, 2021), além de aumentar o alcance do TPC na cidade (ITDP Brasil, 2018).

De forma semelhante, apesar da bicicleta não resolver os problemas de mobilidade urbana de uma cidade se considerada de maneira isolada, Rabello (2022) destaca que ela tem um enorme

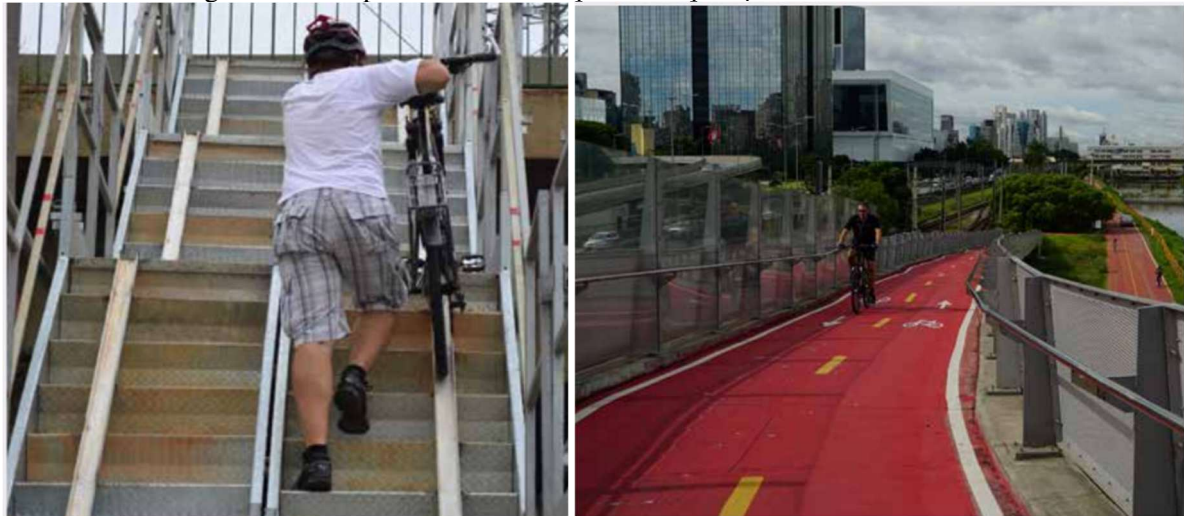
potencial como complemento de deslocamento, uma vez que amplia o alcance de sistemas de transporte de maior capacidade. Ela precisa então ser “inserida e integrada à totalidade do sistema de mobilidade urbana” (Santos e Santos, 2022, p. 132), para que a cidade possa ser “mais saudável, sustentável e, sobretudo, democrática” (Santos e Santos, 2022, p. 132). Nesse contexto, os usuários da bicicleta não devem ser vistos no planejamento cicloinclusivo exclusivamente como ciclistas, mas como potenciais passageiros de outros modos de transporte, que escolheram utilizar a bicicleta em parte dos seus trajetos (ITDP Brasil, 2017).

Entretanto, para que essa intermodalidade seja atingida, os estacionamentos de bicicleta devem ser pensados em concordância com o transporte público, permitindo uma maior cadeia de deslocamentos. Nesse sentido, devem atender a três características: segurança para que usuários de transporte público deixem suas bicicletas por um longo período; número suficiente de vagas; e horário de funcionamento compatível com o transporte público (ITDP Brasil, 2017). Além disso, os diferentes modos devem ser distribuídos de forma igualitária pelo território, visando uma maior acessibilidade com relação ao custo de acesso (BID e MDR, 2021).

Outro importante fator a se considerar ao planejar uma cidade cicloinclusiva é com relação à transposição de barreiras formadas por estruturas urbanas, como viadutos, escadas, corredores de transporte, e estruturas naturais, como cursos d’água e a topografia. Como abordado anteriormente, as características físicas da cidade podem influenciar na utilização da bicicleta, sendo a existência de uma topografia acidentada uma das principais. Entretanto, conforme o Caderno de Referência, “a simples configuração topográfica de uma cidade não determina, automaticamente, a sua viabilidade para o ciclismo” (Brasil, 2007, p. 62), uma vez que podem ser adotadas medidas de planejamento visando a suavização da declividade no sistema viário, além de existirem medidas tecnológicas que podem auxiliar a transposição do desnível.

De forma complementar, com relação à transposição das outras barreiras pode ser necessária a adaptação das estruturas existentes, ou mesmo a construção de novas estruturas que permitam a passagem dos transportes ativos. Algumas soluções possíveis são: instalação de canaletas ou rampas nas escadas, para que o ciclista não precise de carregar a bicicleta; construção de passarelas ou passagens subterrâneas; adaptação de pontes e viadutos (ITDP Brasil, 2017). Na Figura 6 são apresentados dois exemplos de soluções.

Figura 6: Exemplos de estruturas para transposição de barreiras físicas



Fonte: ITDP Brasil (2017).

Ao realizar um planejamento cicloviário é importante também levar em consideração a iluminação. Ela deve ser eficiente na escala do pedestre e do ciclista, não apenas dos veículos automotores, uma vez que aumenta a percepção de conforto e segurança. Isso ocorre uma vez que permite que os usuários vejam os acontecimentos ao seu redor, a circulação e a sinalização, além de contribuir para um maior e mais frequente uso do espaço público (BID e MDR, 2021).

A sinalização também possui um papel fundamental nas cidades cicloinclusivas, uma vez que pode tornar a rede mais segura, confortável, útil e atrativa para os usuários de bicicleta (ITDP Brasil, 2017). Ela informa, para os diferentes usuários, a maneira correta de se utilizar a via (BID e MDR, 2021). Entretanto, é necessário que essa sinalização, assim como a iluminação, seja pensada também do ponto de vista do ciclista, para melhor atendê-lo, e não apenas para o usuário do veículo automotor.

Segundo o ITDP Brasil (2017), no planejamento de cidades cicloinclusivas é importante dar especial atenção aos pontos de conflito entre diferentes usuários, que é o caso principalmente das interseções. São nelas que ocorre a maior quantidade de conflitos entre pedestres, ciclistas e veículos automotores e, por isso, devem ser pensadas de forma a atender todos os usuários, conferindo prioridade aos mais vulneráveis. Alguns elementos que podem ser usados com o intuito de reduzir os riscos e aumentar o conforto nas interseções são: redução da velocidade dos veículos; redução da distância de travessia; redução do tempo de espera; aumento da visibilidade; e trajetórias de circulação previsíveis (ITDP Brasil, 2017). Outros pontos de conflito que também devem ser tratados são os pontos de embarque e desembarque de

passageiros do transporte público e de veículos de carga, locais de estacionamento adjacentes à infraestrutura cicloviária e pontos de acesso às edificações.

Relacionado aos pontos de conflito, é importante destacar que uma cidade cicloinclusiva não apenas possui infraestrutura destinada à bicicleta, mas também desestimula o uso do automóvel, redistribui o espaço viário, aplica medidas de moderação de tráfego, cria sistemas de bicicleta compartilhada e realiza a integração da bicicleta com outros modos (ITDP Brasil, 2017). Como medidas de moderação de tráfego podem ser citadas: alterações na geometria da via; conversão de vias unidirecionais em bidirecionais; alterações no pavimento; instalação de mobiliário urbano e vegetação; instalação de redutores de velocidade; gestão de tráfego e sinalização.

O artigo 23 da Lei nº 12.587/2012 (Brasil, 2012a) define dispositivos que podem ser usados pelo poder público para a implementação dos princípios, objetivos e diretrizes da Lei. Esses instrumentos permitem o controle de demanda por viagens de automóveis, que devem ser associados ao aumento de oferta de serviços e infraestruturas (Brasil, 2013). Conforme o ITDP Brasil (2017), a aplicação de medidas com o intuito de atrair usuários de bicicleta dificilmente atingirá seu objetivo sem que sejam aplicadas de maneira associada medidas que desestimulem e restrinjam o uso do automóvel. O GIZ e o PROMOB-e (2021) citam o controle da velocidade do tráfego motorizado, com o intuito de aumentar a segurança dos usuários dos outros modos.

Outro aspecto que merece destaque, ao abordar as características e o planejamento de cidades cicloinclusivas, é o compartilhamento de bicicletas<sup>4</sup>, que permite que o usuário retire o equipamento em um local e devolva em outro (BID e MDR, 2021). As bicicletas compartilhadas permitem que sejam atraídos usuários que não a utilizam de maneira cotidiana e têm o potencial de influenciar as escolhas de mobilidade (ITDP Brasil, 2017). Isso porque permitem que os indivíduos sejam conectados aos equipamentos de forma rápida, fácil, barata e sustentável (GIZ e PROMOB-e, 2021), e que surjam alternativas de trajetos, sem que seja necessário um elevado gasto inicial com a aquisição da bicicleta (BID e MDR, 2021).

Os sistemas de bicicleta compartilhadas podem ser planejados tanto com o intuito de aumentar o alcance do transporte público de média e alta capacidades, quanto de substituir as viagens a curtas distâncias realizadas por automóveis, sendo um de seus principais benefícios tornar o

---

<sup>4</sup> Foi realizada uma breve contextualização acerca dos sistemas de bicicleta compartilhada, tendo em vista sua utilização por entregadores-ciclistas e os estudos com esse foco (MAPFRE e LABMOB, 2021; Rabello, 2022). Para maiores considerações sobre o tema, ver ITDP Brasil (2014), ITDP Brasil (2018), GIZ e PROMOB (2021).

transporte público mais atrativo (ITDP Brasil, 2018). Para isso, é necessário que sejam planejados de maneira integrada ao TPC (GIZ e PROMOB-e, 2021) e se atentem à motivação, isto é, o objetivo do deslocamento, e o conforto (Rabello, 2022).

Além de todas as questões de infraestrutura e mobiliário necessárias para o desenvolvimento de uma cidade cicloinclusiva, a educação e a informação da população são outros aspectos considerados fundamentais, uma vez que permitem um maior entendimento das legislações, das noções de equidade e direito à cidade, das funções do espaço público. Elas podem ser realizadas de diversas formas, como através de cartilhas e manuais, e em diversos âmbitos, como na educação infantil e na autoescola. Associado à educação, programas de socialização, promovendo um maior acesso à ciclomobilidade, para uma melhor compreensão da dinâmica social e coletivo, são de extrema importância (BID e MDR, 2021). Por fim, em uma cidade cicloinclusiva é necessário que, além de realizar as transformações no sistema de mobilidade, estas sejam avaliadas e monitoradas, visando medir o sucesso em relação aos objetivos propostos, para que, caso seja necessário, novas medidas sejam pensadas e novos planejamentos executados (ITDP Brasil, 2017).

Na promoção de cidades cicloinclusivas, deve ser considerado, ainda, o conceito de cidade compacta. Tal conceito foi desenvolvido na década de 1980, e adota uma visão de cidade que rejeita os modelos de expansão urbana que segregam as funções ao longo do território, estimulando os usos mistos do espaço (Ortiz Escalante e Valdivia, 2015). Sendo o raio de ação limitado uma das condições desfavoráveis do uso da bicicleta em espaços urbanos, a promoção de cidades compactas pode incentivar o seu uso, reduzindo a extensão dos deslocamentos cotidianos necessários para o acesso a equipamentos e oportunidades.

Diante das condições favoráveis e desfavoráveis do uso da bicicleta nas cidades, o Caderno de Referência cita como principais fatores que influenciam a mobilidade dos ciclistas: qualidade física da infraestrutura; qualidade ambiental dos trajetos; infraestrutura contínua; facilidade para guardar a bicicleta; e integração da bicicleta com outros modos (Brasil, 2007). Porém, todos esses fatores citados estão diretamente ligados a questões de infraestrutura. Nesse contexto, destacam-se as barreiras sistematizadas por Salas (2018) para caracterizar a infraestrutura, a experiência e a qualidade de viagens de bicicleta em seu estudo: financeira; sociocultural; espacial; de gênero; e temporal.

A barreira financeira, para Salas (2018), está ligada à existência de variáveis econômicas na decisão por viajar de bicicleta. A sociocultural considera aspectos como a sensação de invisibilidade no espaço público, a disputa com os diferentes modos de transporte e a convivência viária. Já a barreira espacial diz respeito à infraestrutura e existência de espaços e equipamentos de apoio ao ciclista. A de gênero considera a sensação de vulnerabilidade a assédio, assalto e violência, assim como rotas que intensificavam tais sensações, como em função da ausência de iluminação. Por fim, a barreira climática tem relação com intempéries.

A avaliação dessas barreiras é importante uma vez que não é apenas a presença ou ausência de infraestrutura que influencia no uso da bicicleta. De forma complementar, conforme Santos e Santos (2022), não são medidas isoladas que irão promover o uso da bicicleta de forma mais agradável, viável e segura para a população. É necessário um planejamento sistêmico, que envolva os diferentes atores, incluindo os indivíduos que efetivamente utilizam ou são potenciais usuários da bicicleta, e os diferentes aspectos abordados.

Além disso, apesar das medidas gerais que devem ser adotadas para que cidades sejam consideradas cicloinclusivas, é importante destacar que sempre deve ser adotada uma visão local, considerando diferenças culturais e sociais, para que não sejam obtidas falsas conclusões e resultados decepcionantes (Vasconcellos, 2013). Nesse sentido, é fundamental que sejam englobadas tanto abordagens técnicas, quanto sociais (Brasil, 2007). Entretanto, conforme Santos e Santos (2022), de maneira geral, existe um descaso do poder público nas cidades brasileiras com a promoção dos modos não motorizados de transporte, e a consequente falta de infraestrutura e políticas públicas. Isso acaba por dificultar o desenvolvimento e a aceitação desse modo por uma maior parcela da população.

Destaca-se também a importância de levar em consideração questões de gênero no planejamento ciclovitário, uma vez que podem ser um expressivo fator de vulnerabilidade (BID e MDR, 2021) e que podem se comportar como uma barreira para o ciclismo (Salas, 2018). Entretanto, tais especificidades serão detalhadas no Capítulo 3.

## 2.4 Perfil do ciclista brasileiro

Nessa seção será realizada a caracterização do perfil do ciclista brasileiro, a partir de dados de contagem realizados por organizações da sociedade civil e universidades. Esses serão os dados utilizados, tendo em vista a defasagem atual das pesquisas Origem e Destino (OD). Em Belo

Horizonte e São Paulo, recorte espacial da pesquisa, a última OD foi realizada em 2012 e 2017, respectivamente, sendo anteriores à pandemia da COVID-19, não representando assim suas consequências.

A Pesquisa Nacional sobre o Perfil do Ciclista Brasileiro é organizada pela Transporte Ativo<sup>5</sup> e pelo LABMOB-UFRJ<sup>6</sup> e tem como dois últimos anos de publicação 2018 e 2021. Na pesquisa mais antiga foram realizadas 7.644 entrevistas, entre setembro de 2017 e abril de 2018 (Transporte Ativo e LABMOB, 2018), enquanto na mais atual foram realizadas 10.767, entre setembro e dezembro de 2021 (Transporte Ativo e LABMOB, 2021). Ambas abordaram exclusivamente indivíduos pedalando, empurrando ou estacionando a bicicleta, e que utilizam o modo como meio de transporte pelo menos uma vez por semana. Serão apresentados resultados do perfil do ciclista relevantes para essa pesquisa, considerando dados do recorte Brasil e a cidade de São Paulo. Nessa pesquisa, não foram realizadas entrevistas com ciclistas de Belo Horizonte. Destaca-se que serão apresentadas informações obtidas a partir dos dados já tratados, conforme relatórios publicados.

Com relação à faixa etária, as pesquisas de 2018 e 2021 não puderam ser diretamente comparadas, em função da aplicação de intervalos distintos. Em 2018, 50% dos ciclistas entrevistados no Brasil tinham entre 15 e 34, e, ao considerar o intervalo entre 15 e 44, a participação passava para 72% dos entrevistados. Já com relação aos entrevistados de São Paulo, 46% tinham entre 15 e 34 anos e 74% entre 15 e 44 (Transporte Ativo e LABMOB, 2018). Na pesquisa de Perfil do Ciclista de 2021, 53% dos entrevistados afirmaram ter entre 20 e 39 anos e 72% entre 20 e 49, ao considerar o perfil brasileiro. Ao considerar apenas a cidade de São Paulo, 56% têm entre 20 e 39 anos e 78% entre 20 e 49 (Transporte Ativo e LABMOB, 2021).

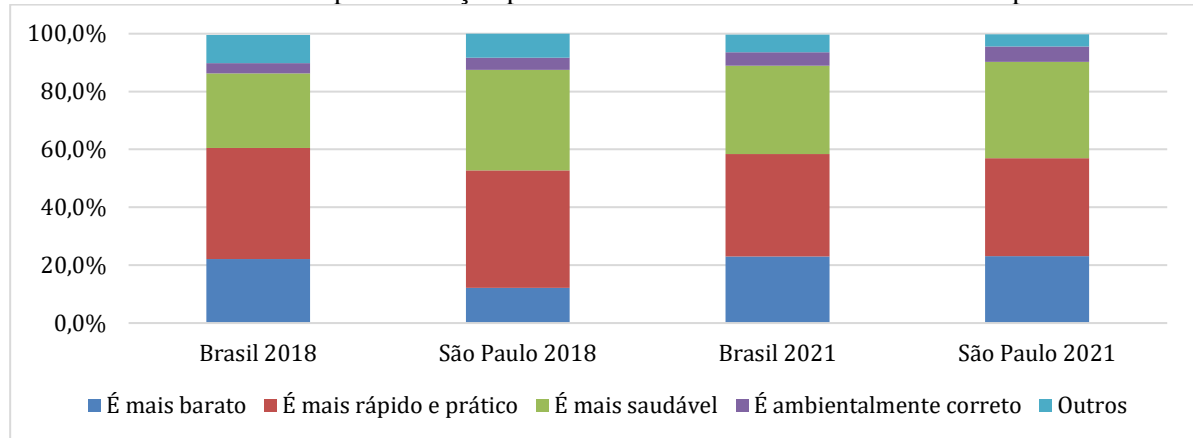
Com relação à utilização da bicicleta, duas das perguntas consideradas mais relevantes foram realizadas em ambas as pesquisas, sendo elas: principal motivação para utilizar a bicicleta como meio de transporte (Gráfico 1) e o que faria utilizar a bicicleta com mais frequência (Gráfico 2).

---

<sup>5</sup> A Associação Transporte Ativo é uma organização da sociedade civil, fundada em 2003, que promove o uso no ambiente urbano de meios de transporte movidos à propulsão humana.

<sup>6</sup> O LABMOB-UFRJ (Laboratório de Mobilidade Sustentável) é uma plataforma para desenvolvimento de pesquisas e soluções de design focadas na mobilidade ativa.

Gráfico 1: Principal motivação para utilizar a bicicleta como meio de transporte

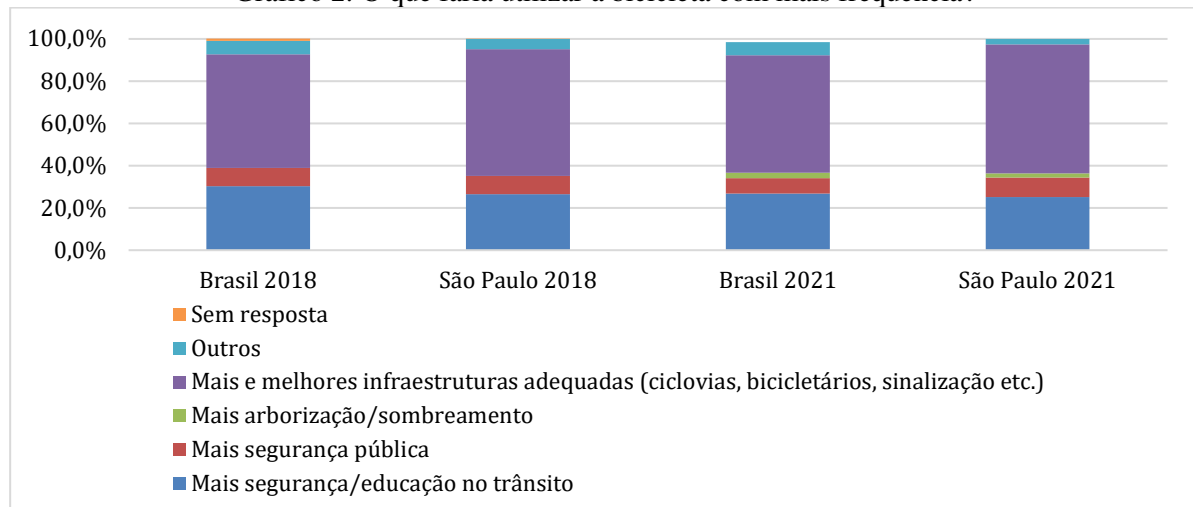


Fonte: Adaptado de Transporte Ativo e LABMOB (2018) e Transporte Ativo e LABMOB (2021).

A principal motivação em todos os recortes foi “é mais rápido e prático”, seguido por “é mais saudável”. Entretanto, observa-se que, ao comparar a pesquisa de 2018 com a de 2021, tanto para o Brasil quanto para São Paulo, houve um aumento da motivação “é mais barato”, sendo mais expressivo com os entrevistados de São Paulo. Além disso, houve um aumento da motivação “é mais saudável” no perfil brasileiro, e da “é ambientalmente correto” tanto para o Brasil quanto para São Paulo.

Com relação à pergunta acerca do que faria o entrevistado utilizar a bicicleta com uma maior frequência, são necessárias algumas considerações. Primeiramente, as categorias “mais segurança/educação”, pesquisa de 2018, e “mais segurança/educação no trânsito”, pesquisa de 2021, foram aqui consideradas equivalentes. Além disso, as duas categorias “mais sinalização” e “mais e melhores infraestruturas adequadas” da pesquisa de 2018 foram somadas e consideradas como equivalente a categoria “mais e melhores infraestruturas adequadas (ciclovias, bicicletários, sinalização etc.)”, utilizada na pesquisa de 2021. Por fim, a categoria “mais arborização/sombreamento” foi considerada apenas na pesquisa mais atual.

Gráfico 2: O que faria utilizar a bicicleta com mais frequência?

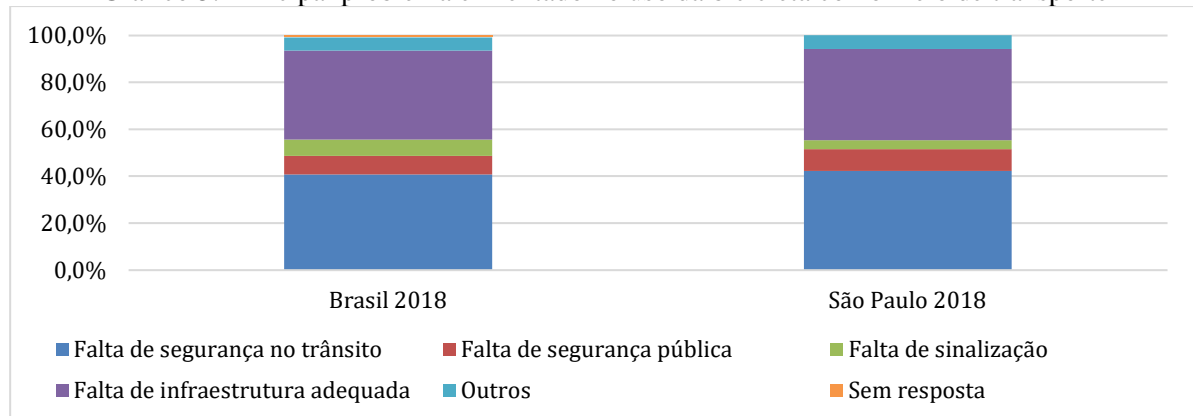


Fonte: Adaptado de Transporte Ativo e LABMOB (2018) e Transporte Ativo e LABMOB (2021).

A questão identificada pelos usuários que teria maior contribuição para que utilizassem mais a bicicleta seria a melhoria e aumento da infraestrutura adequada para deslocamentos de bicicleta, sendo superior a 53% em todas as pesquisas e recortes. Observa-se também que essa questão é mais relevante para os entrevistados de São Paulo, com porcentagens igual ou maior que 60%. A segunda categoria identificada como mais relevante seria mais segurança e educação no trânsito, com porcentagens variando entre 25% (São Paulo em 2021) e 30% (Brasil em 2018). Destaca-se que em ambas as publicações essa categoria foi mais relevante no perfil brasileiro do que para os entrevistados de São Paulo.

A pergunta relativa ao principal problema enfrentado no uso da bicicleta como meio de transporte, apesar de presente apenas na Pesquisa de Perfil do Ciclista Brasileiro de 2018, foi considerada relevante para o estudo. Os resultados apresentados no relatório são expostos no Gráfico 3.

Gráfico 3: Principal problema enfrentado no uso da bicicleta como meio de transporte

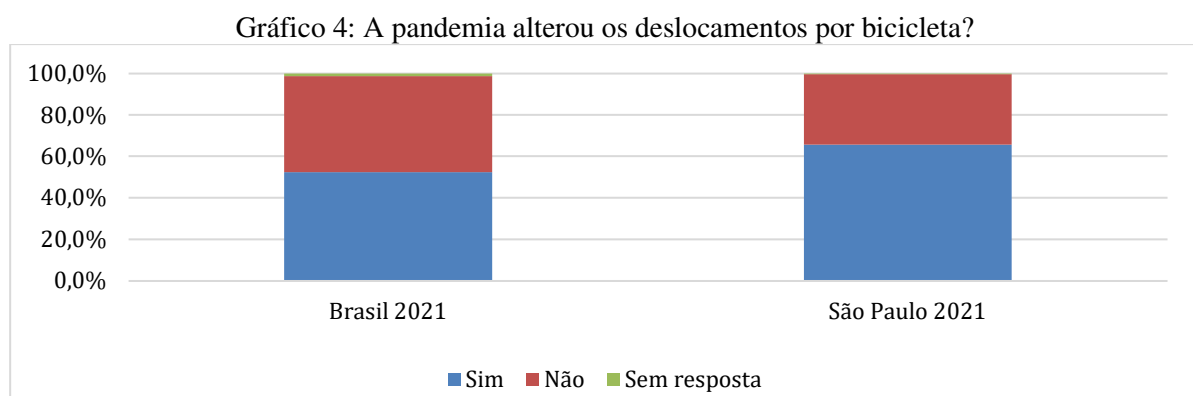


Fonte: Adaptado de Transporte Ativo e LABMOB (2018).

Os dois problemas enfrentados no uso da bicicleta como meio de transporte mais identificados pelos entrevistados foram a falta de segurança no trânsito e a falta de infraestrutura adequada. Esses problemas podem ser relacionados com as motivações que fariam os entrevistados utilizarem a bicicleta com mais frequência, apresentadas no Gráfico 2. Apesar do aumento e melhoria da infraestrutura serem identificados por quase o dobro dos entrevistados do que as questões relativas ao trânsito, pode-se considerar que as questões são complementares, uma vez que o aumento e melhoria de infraestrutura podem contribuir para um aumento de segurança no trânsito, apesar de não dever ser tomado como a única e final medida (Harkot *et al.*, 2021)

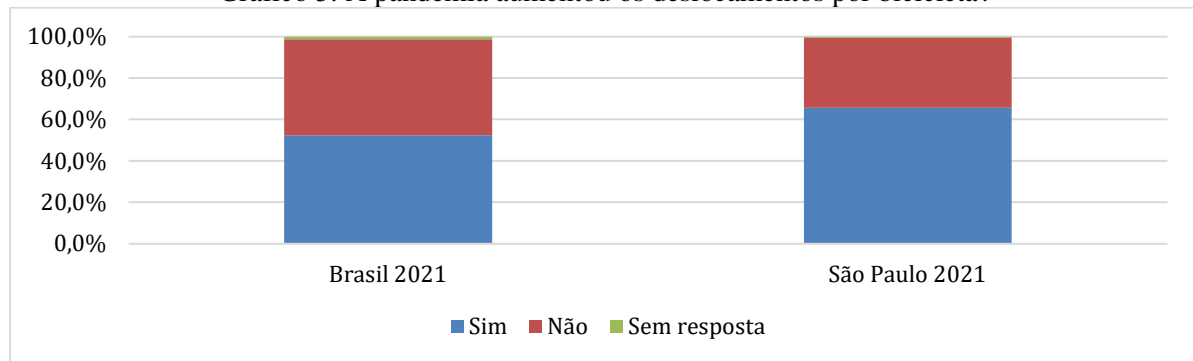
Com relação aos resultados apresentados no Gráfico 1, no Gráfico 2 e no Gráfico 3, é importante destacar que, conforme abordado, a pesquisa foi realizada com usuários frequentes da bicicleta como meio de transporte, e que estavam usando o modo durante a entrevista. Dessa forma, as motivações, fatores que fariam usar mais a bicicleta e problemas que foram identificados podem não representar opinião de potenciais usuários, que utilizam apenas por lazer ou esporadicamente.

Por fim, apresentam-se as perguntas relativas à pandemia do coronavírus, realizadas na pesquisa de 2021. A primeira pergunta avaliou se a pandemia alterou os deslocamentos por bicicleta dos entrevistados (Gráfico 4), enquanto a segunda tratou de como foi essa alteração (Gráfico 5).



O percentual de entrevistados que afirmaram que a pandemia da COVID-19 alterou os deslocamentos foi superior à 50% nos dois recortes. Entretanto, observa-se que os entrevistados de São Paulo foram mais afetados, com 66% contra 52% entre os brasileiros.

Gráfico 5: A pandemia aumentou os deslocamentos por bicicleta?



Fonte: Adaptado de Transporte Ativo e LABMOB (2021).

Com relação à forma como a pandemia afetou os deslocamentos por bicicleta, 47% dos brasileiros e 34% dos entrevistados em São Paulo afirmaram que não houve aumento. Já o percentual de entrevistados que afirmou ter começado a pedalar mais com a pandemia foi 15% superior entre os de São Paulo se comparado com os do Brasil, com 52% e 37%, respectivamente. Dessa forma, conclui-se que os ciclistas de São Paulo tiveram seu padrão de deslocamentos por bicicleta mais alterado em função da pandemia do coronavírus do que o cenário brasileiro como um todo, e que essa mudança consistiu em um aumento dos deslocamentos, e não de uma redução.

Por fim, destaca-se uma lacuna na Pesquisa Nacional sobre o Perfil do Ciclista Brasileiro, tanto de 2018 quanto de 2021, com relação ao gênero com o qual os participantes se identificam. Tal informação seria relevante para identificar diferentes percepções e realizar comparações no presente estudo.

## 2.5 Utilização da bicicleta na logística urbana

A bicicleta, além de servir como modo de transporte cotidiano, é útil para a realização de entrega de bens e produtos (ITDP Brasil, 2017). Conforme o LABMOB e a Aliança Bike (2020a), o uso de bicicletas para as atividades logísticas é mais comum nos ambientes urbanos densos, uma vez que o contexto engloba diferentes desafios, que podem ser eficientemente solucionados pelo uso desse modo de transporte. Seus principais benefícios foram sistematizados e são apresentados na Tabela 3.

Tabela 3: Benefícios do uso da bicicleta nas atividades de logística

| Benefício                                            | Autores                                                                                                       |
|------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Maior capilaridade                                   | Fundación MAPFRE e LABMOB, 2022; Andrade <i>et al.</i> , 2023                                                 |
| Maior permeabilidade                                 | Ferguson, 2016; LABMOB e Aliança Bike, 2020a                                                                  |
| Menos sujeitos à congestionamento                    | Fundación MAPFRE e LABMOB, 2022                                                                               |
| Maior eficiência em curtas distâncias                | LABMOB e Aliança Bike, 2020a; Andrade <i>et al.</i> , 2023                                                    |
| Menores restrições de circulação                     | Fundación MAPFRE e LABMOB, 2022; Andrade <i>et al.</i> , 2023                                                 |
| Ocupam menos espaço                                  | LABMOB e Aliança Bike, 2020a; Fundación MAPFRE e LABMOB, 2022                                                 |
| Fazem um uso mais eficiente do espaço público viário | Fundación MAPFRE e LABMOB, 2022                                                                               |
| Maior facilidade de parada                           | LABMOB e Aliança Bike, 2020a; Fundación MAPFRE e LABMOB, 2022                                                 |
| Menos custos de manutenção                           | LABMOB e Aliança Bike, 2020a                                                                                  |
| Sustentabilidade                                     | Maes e Vanelislander, 2012; LABMOB e Aliança Bike, 2020a; Fundación MAPFRE, 2022; Nascimento e Oliveira, 2023 |
| Pontualidade                                         | ITDP Brasil, 2017                                                                                             |
| Mais econômica                                       | Fundación MAPFRE, 2022                                                                                        |
| Potencial gerador de oportunidade de emprego e renda | Fundación MAPFRE, 2022                                                                                        |

Fonte: elaborado pela autora.

Ao uso da bicicleta para a operação de atividades de logística é atribuído por Schliwa *et al.* (2015) o nome ciclogística. Segundo os autores, o conceito engloba qualquer tipo de bicicleta, independentemente do número de rodas ou da existência de assistente elétrico. Da mesma forma, esta será a denominação utilizada no decorrer da pesquisa.

O LABMOB e a Aliança Bike<sup>7</sup> englobam na definição de ciclogística dois usos distintos da bicicleta: “(I) transporte para serviços de entregas, vendas ou distribuição de bens e (II) transporte de profissionais prestadores de outros serviços diversos.” (LABMOB e Aliança Bike, 2020a, p. 16). Entretanto, neste trabalho, apenas a primeira categoria será considerada ao se referir ao termo ciclogística. A categoria I é ainda dividida pelo LABMOB e a Aliança Bike (2020a) em 5 tipos: bike courier; entregas via aplicativo; entregas no varejo; distribuição dentro de indústrias; e venda de bens ou serviços, conforme apresentado na Tabela 4.

<sup>7</sup> A Aliança Bike é uma associação criada em 2003 que tem como missão fortalecer a economia da bicicleta e o seu uso pelos brasileiros.

Tabela 4: Tipos de transporte para serviços de entregas, vendas ou distribuição de bens no setor da ciclogística

| Tipos                             | Definição                                | Entregadores                        | Forma de contato            |
|-----------------------------------|------------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|
| <i>Bike courier</i>               | Entrega de bens                          | Empresas ou profissionais autônomos | Direto                      |
| Entregas via aplicativo           | Entrega de bens                          | Profissionais autônomos             | Intermediado por aplicativo |
| Entregas no varejo                | Entrega de bens                          | Funcionários da empresa de varejo   | Direto                      |
| Distribuição dentro de indústrias | Distribuição de bens                     | Funcionários da indústria           | Não envolve atores externos |
| Venda de bens ou produtos         | Venda e/ou transporte de bens e produtos | Funcionários ou microempreendedores | Direto (in loco)            |

Fonte: Adaptado de LABMOB e Aliança Bike (2020a).

Por outro lado, Minarelli (2020) considera uma divisão da ciclogística a partir da análise das empresas que realizam o serviço. Tais abordagens são complementares, não excludentes. Conforme o autor, existem diferentes dimensões, formatos, modelos de negócios, operações e gestão entre as empresas que utilizam a bicicleta para a realização de entregas e, por isso, faz a classificação em dois tipos principais: empresas de ciclogística e plataformas de micrologística. As empresas de ciclogística são aquelas que estruturam o seu negócio a partir da preocupação com a eficiência e a sustentabilidade, tendo a bicicleta como central no modelo de negócios, sendo esse modo predominante na atividade da empresa em relação a outros modos. Essa categoria pode ser considerada equivalente ao tipo *bike courier*, conforme classificação do LABMOB e Aliança Bike (2020a).

Já as plataformas de micrologística da classificação de Minarelli (2020) são empresas de tecnologia que têm como foco fornecer atendimento rápido e a baixos custos, se concentrando no atendimento de entregas instantâneas. Para isso, as bicicletas podem ser utilizadas, mas quando for relevante para a redução do tempo e dos custos, sendo apenas um entre os modos possíveis. Essa categoria é considerada equivalente ao tipo entregas via aplicativo da classificação do LABMOB e Aliança Bike (2020a). O autor afirma existirem ainda os que usam a bicicleta para entregas através de intermediação e terceirização.

O debate acerca da utilização da bicicleta na logística urbana ganha mais destaque ao considerar o conceito de última milha. Conforme Gevaers *et al.* (2009), esse termo designa a parte final da cadeia de suprimentos de entrega direta ao consumidor. De forma complementar, a Fundación MAPFRE e LABMOB (2022) conceitua como o deslocamento do produto entre o centro de distribuição e o destinatário final da entrega.

Essa última etapa é considerada por Gevaers *et al.* (2009) como a mais cara, ineficiente e poluidora da cadeia. Conforme os autores, seus principais problemas são: o alto grau de entregas não completas ao considerar entregas em domicílio, o que causa custos, distâncias e emissões extras; a impossibilidade de realizar um planejamento de rotas que seja lucrativo e eficiente em regiões com pouca quantidade de mercadorias; o alto grau de trajetos realizados com caminhões ou vans com poucos itens, ou complementemente vazios, em entregas porta-a-porta; elevados graus de emissão de poluente por quantidade transportada; e questões de segurança de mercadoria. De forma complementar, o LABMOB e Aliança Bike (2020a) citam as dificuldades para estacionar, para finalizar entregas em função do trânsito urbano, o impacto ambiental e as taxas de acidentes como problemas dos modos mais utilizados atualmente na última milha.

Em função das dificuldades enfrentadas pela utilização de veículos automotores nas entregas de última milha, a ciclologística tem ganhado destaque como alternativa. Entretanto, o LABMOB e a Aliança Bike (2020a) observaram que, tanto para empresas quanto para os clientes de *bike courier*, um desafio central, que acaba por limitar a ciclologística é o reconhecimento da bicicleta como uma possibilidade de transporte logístico. De maneira complementar, conforme Nascimento e Oliveira (2023), a utilização de bicicletas na realização de entregas de última milha no Brasil ainda é incomum. Além disso, as autoras afirmam que a quantidade de estudos sobre o tema ainda é baixa em países em desenvolvimento. Porém, benefícios avaliados para outros países também podem ser alcançados no Brasil.

Diante dos eixos estruturantes das empresas de ciclologística, eficiência e sustentabilidade, outros aspectos caracterizantes manifestam-se. A profissionalização da atividade e o cuidado com a prática ciclística e com os entregadores fazem parte do modelo de negócio destas empresas, associado ao fato da reputação ser relevante para essas empresas. Além disso, a roteirização é tida como central para eficiência, dinâmica e o relacionamento com os clientes, sendo as entregas planejadas e sem um foco no curto prazo (Minarelli, 2020). Destaca-se, como observado pelo autor, que muitas vezes são utilizadas pelas empresas práticas de incentivo e engajamento, em especial, por meio de competições entre os entregadores.

Definida a atividade como ciclologística, permanece a necessidade de nomear os indivíduos que a realizam. Maes e Vanelslander (2012) utilizam os termos *bicycle messengers*, *bike couriers* e *cycle courier* para se referirem às pessoas que desempenham a atividade de pegar e entregar itens utilizando a bicicleta. De forma literal, esses termos poderiam ser traduzidos para

o português na expressão “mensageiro ciclista”. Entretanto, apesar de usados em estudos de língua inglesa, a tradução literal não é comum na língua portuguesa.

A Fundación MAPFRE e LABMOB (2022) afirmam que, usualmente, os indivíduos que realizam as atividades de logística de bicicleta são chamados de entregadores-ciclistas. Esse termo também é utilizado nos estudos do LABMOB e Aliança Bike (2020a, 2020b). Já no estudo da Aliança Bike (2019) é utilizado o termo entregador ciclista, sem a utilização do hífen. De forma semelhante, a Fundación MAPFRE e LABMOB (2022) e ao LABMOB e Aliança Bike (2020a, 2020b), neste trabalho será utilizado o termo entregador-ciclista para se referir aos indivíduos que utilizam a bicicleta nas atividades de entrega de bens, sendo o termo entregadora-ciclista utilizado para especificar quem realiza a atividade e se identifica com o gênero feminino.

Além disso, o termo cicloentregador será utilizado como sinônimo de entregador-ciclista neste trabalho. Este termo foi escolhido em função da alusão a outros termos importantes neste debate, como ciclologística e cicloativismo, e foi utilizado também por Reck (2022). Recorte de gênero semelhante é utilizado com esse termo, sendo cicloentregadoras aquelas que fazem entrega de bicicleta e se identificam com o gênero feminino.

De acordo com Ferguson (2016), os entregadores-ciclistas estão inseridos no comércio urbano de carga há mais de um século em função da sua habilidade de permear congestionamentos para realizar entregas urgentes. Apesar do serviço de entrega de bicicletas não ser, em si, uma novidade, fatores socioeconômicos, tecnológicos e relativos à estrutura urbana geraram fortes alterações na posição do serviço na sociedade nos últimos anos (Altheman, 2021) e na atividade em si (Minarelli, 2020). De forma complementar, Maes e Vanelslender (2012) afirmam que o conceito de entregadores-ciclistas já é usado há muitos anos, mas que seu diferencial em relação a outros meios de transporte sofreu alteração ao longo dos anos, passando de um foco na velocidade da entrega, para um foco na sustentabilidade.

Complementarmente, a criação e disseminação das plataformas de micrologística e a pandemia da COVID-19 se destacam entre os diversos fatores que contribuíram para uma maior participação da ciclologística no debate econômico (Reck, 2022). Em 2019, as plataformas de entrega de alimentos se tornaram amplamente conhecidas no Brasil. Essas plataformas se baseiam em algumas características que se tornaram mundialmente conhecidas através da Uber,

como: economia sob demanda; pagamentos sem dinheiro físico; rastreamento em tempo real; “flexibilidade”; e menor tempo ocioso para receber novas solicitações (Andrade *et al.*, 2023).

Além do aspecto relativo às plataformas de micrologística, a pandemia da COVID-19 influenciou significativamente as entregas por bicicleta, de duas formas principais. As entregas por bicicleta nas cidades brasileiras viveram um aumento nos últimos anos em função das restrições impostas pela pandemia da COVID-19 e devido ao desemprego (Fontes e Andrade, 2022). Além da pandemia do coronavírus ter influenciado o crescimento das entregas em função das restrições circulação que foram impostas (Brasil, 2020b; Brasil, 2020c), muitos indivíduos viram na atividade uma possibilidade para o suprimento de suas necessidades econômicas, de forma complementar ou como sua principal fonte de renda (Altheman, 2021). Dessa forma, o serviço de entregas apresentou, do ponto de vista das empresas e consumidores, a possibilidade de venda e consumo de produtos e serviços que estavam restritos, além de oferecer possibilidade de expansão desse tipo de serviço. Do ponto de vista dos entregadores, se apresentou como possibilidade de ocupação e fonte de renda (Minarelli, 2020).

Apesar dos benefícios da utilização da bicicleta nas atividades logísticas, ainda existem diversos desafios urbanos e sociais envolvidos no setor, e que acabam por restringir sua atuação de maneira segura e responsável. Conforme abordado anteriormente, os ciclistas, assim como os pedestres, são a parte mais vulnerável no sistema viário e permanecem submetidos a riscos. Essa questão é ainda mais relevante ao considerar os entregadores e entregadoras-ciclistas, uma vez que permanecem longos períodos no trânsito, tendo em vista a sua jornada *in loco* e, na maior parte das vezes, não possuem relações formais de trabalho nem seguros de vida e contra acidentes (Fundación MAPFRE e LABMOB, 2022).

Os cicloentregadores e cicloentregadoras estão diariamente submetidos à condição de vulnerabilidade, por utilizarem a bicicleta em cidades planejadas para os carros, como tratado anteriormente. Entretanto, a vulnerabilidade vai além do sistema viário, estando relacionada à precarização do trabalho, a ausência de garantias trabalhistas e de assistência. Diante dessa realidade, o estudo da Fundación MAPFRE e LABMOB (2022) recomenda a regulamentação da profissão de cicloentrega e o estabelecimento de garantia para os profissionais.

De maneira complementar, conforme a Aliança Bike (2019), diante do aumento das entregas por aplicativos, e, conseqüentemente, do número de entregadores e entregadoras-ciclistas nas ruas, foi acrescentado um novo componente à pauta de debate acerca da ciclogística. Antes

concentrada na logística sustentável, o aumento das entregas por aplicativos trouxe consigo importantes discussões acerca das relações e condições de trabalho.

### 2.5.1 Breve discussão sobre uberização e precarização do trabalho

Diante dos conceitos de ciclologística, plataformas de micrologística e dos debates acerca dos desafios existentes, é fundamental abordar alguns conceitos, como de uberização e precarização do trabalho. Apesar de não ser o foco desse trabalho, muitos dos estudos atuais sobre entregadores e entregadoras-ciclistas envolvem tais conceitos. Conforme Abílio, Amorim e Grohmann, a uberização<sup>8</sup> diz respeito a “um novo tipo de gestão e controle da força de trabalho” (Abílio *et al.*, 2021, p. 26). Conforme os autores,

Resultando das formas contemporâneas de eliminação de direitos, transferência de riscos e custos para os trabalhadores e novos arranjos produtivos, ela em alguma medida sintetiza processos em curso há décadas, ao mesmo tempo em que se apresenta como tendência para o futuro do trabalho (Abílio *et al.*, 2021, p. 26).

O conceito de uberização teve seu nome originado da empresa Uber (Andrade *et al.*, 2023), que foi responsável pela maior visibilidade do fenômeno, em função do grande número de motoristas e entregadores que passaram a ocupar as ruas das cidades (Abílio, 2021). Apesar de estar associado ao nome da empresa, é uma tendência que não está restrita a ela, abarcando setores e ocupações diversas.

Derivado do fenômeno social que tomou visibilidade com a entrada da empresa Uber no mercado, em realidade o termo uberização se refere a processos que não se restringem a essa empresa nem se iniciam com ela, e que culminam em uma nova forma de controle, gerenciamento e organização do trabalho (Abílio, 2020a, p. 112).

A uberização abarca uma redefinição das relações de trabalho, de forma complexa e poderosa, podendo ser considerada um processo de flexibilização do trabalho, conforme Abílio (2020a). A autora estrutura seu trabalho a partir de quatro elementos-chave da definição de uberização, que permitem um maior entendimento do conceito, sendo eles: o trabalhador *just-in-time*;

---

<sup>8</sup> Por não ser o foco dessa pesquisa, será abordada uma explicação resumida acerca da uberização. Para maiores informações sobre o tema, consultar Antunes (2018), Abílio (2019), Abílio (2020a), Abílio (2020b), Abílio *et al.* (2021).

empresas “mediadoras”/trabalhadores “parceiros”; *crowdsourcing* e multidão vigilante; e trabalhador amador.

Primeiramente, é considerado o trabalhador *just-in-time*, que está disponível para ser prontamente utilizado quando necessário, porém sendo remunerado apenas pelo que produz. É a transformação do trabalhador em autônomo, que se coloca à disposição para a realização do trabalho, mas sem garantia relativa à remuneração ou jornada de trabalho, e sem proteção ou direitos associados ao trabalho. O gerenciamento do trabalho, assim como os custos e riscos, são transferidos para o próprio trabalhador. O que ocorre é uma crescente indefinição do que é ou não tempo e espaço de trabalho. Apesar de ser visto e oferecido na perspectiva empreendedora e autônoma, o trabalhador permanece subordinado à empresa, sendo submetido às regras do jogo que são impostas por ela, como em relação à distribuição das atividades, da precificação e quem será desligado ou bloqueado. A forma de remuneração de entregadores e entregadoras-ciclistas de plataformas de micrologística tende a contribuir para a competição entre trabalhadores, além de contribuir para a intensificação e o prolongamento da jornada (Altheman, 2021).

Nesse contexto, a jornada de trabalho não mais é determinada pelo número de horas disponibilizadas e o limite estabelecido, mas pelo ganho necessário por dia para a sobrevivência. Dessa forma, esses trabalhadores se colocam disponíveis o tempo que for necessário para conseguir obter o valor suficiente para sua sobrevivência.

Podemos olhar para essa suposta autonomia por uma perspectiva inversa: a ausência de qualquer garantia ou obrigação por parte das empresas quanto à remuneração e à carga de trabalho oferecida vem obrigando o trabalhador a exercer jornadas extensas, a abolir dias de descanso, além de ter de aderir a mais de uma empresa-aplicativo para poder garantir sua remuneração – ao passo que o poder de definir o valor da remuneração, a distribuição do trabalho, as regras e critérios de distribuição e remuneração é de total propriedade das empresas (Abílio, 2020a, p. 116).

Ao considerar o modelo de entregas realizado pelas plataformas de micrologística, na maior parte das vezes, é observada uma incompatibilidade entre o número de horas disponibilizadas pelo entregador e o retorno financeiro (Reck, 2022). Isso ocorre uma vez que, conforme detalhado, os entregadores passam parte de seu tempo ociosos, esperando serem solicitados

para a realização de entregas, entretanto, com a necessidade de estarem disponíveis durante este período.

Os itens, instrumentos e equipamentos necessários para a prática da cicloentrega, no contexto das plataformas de micrologística, não são fornecidos pela empresa, sendo responsabilidade do próprio entregador obtê-las ou adquiri-las (Minarelli, 2020). E esse é mais um dos fatores que contribui para a precarização da atividade de entregas (Altheman, 2021).

O trabalho de plataforma coloca-se, para eles [trabalhadores ciclistas de plataforma], como o limiar entre o desemprego completo e alguma ocupação – quão precária esta possa ser (Altheman, 2021, p. 115).

Em segundo lugar, conforme Abílio (2020a), as empresas se dizem “mediadoras”, unindo a oferta e a procura através de meios tecnológicos que detêm. Entretanto, são elas que exercem subordinação e controle do trabalho, uma vez que estabelecem as regras para o funcionamento, e determinam o valor a ser recebido. Não existe contratação do trabalhador, apenas é preciso se cadastrar e aderir, sendo estes ditos “parceiros”. Dessa forma, não existe vínculo empregatício entre o entregador e a empresa (Andrade *et al.*, 2023).

De modo similar, Minarelli (2020) destaca que, nas empresas plataformas de ciclologística, o modelo de relação com os entregadores ocorre sem vínculo, sendo chamados de relações de “parceria/colaboração” (Minarelli, 2020, p. 134). Entretanto, como tais empresas têm como foco o atendimento de entregas instantâneas e a urgência, que torna necessária uma elevada quantidade de entregadores disponíveis, precisam ser aplicadas estratégias que incentivem a disponibilidade deles, uma vez que não são obrigados por vínculo empregatício. Dentre essas estratégias, conforme Minarelli (2020), estão o incentivo ao maior número de adesões, que ocorre de forma facilitada, com poucos critérios de seleção, a realização de promoções que forneçam bens e acessórios personalizados, e o incentivo a partir da classificação dos entregadores.

Nesse contexto, surge um grande contingente de trabalhadores, usados conforme a demanda. Além disso, nesse sistema tem-se que parte do controle e da avaliação acontecem por meio dos próprios consumidores, apesar do formato das avaliações e da forma como serão utilizadas serem determinadas pelas empresas.

A base do crowdsourcing, portanto, é a multidão de trabalhadores disponíveis e engajados, que não são contratados ou pré-selecionados. Aderem às atividades disponíveis, arcam com os riscos e custos, dedicam seu tempo de trabalho a tarefas pelas quais podem ou não ser remunerados, em atividades que podem ou não ser reconhecidas como trabalho (Abílio, 2020a, p. 121).

Por fim, Abílio (2020a) destaca que o trabalhador é visto como amador, sem especialização, e que atua de forma informal. Além disso, o trabalho não confere uma identidade profissional, por não ser visto dessa maneira. Ele se apresenta como provisório, mesmo que seja exercido de maneira permanente.

Além do conceito de uberização, destaca-se a utilização do termo *gig economy*. Entretanto, destaca-se a dificuldade de utilização do termo, em especial por ser um fenômeno já muito estudado em países do Norte global, mas, às vezes, utilizado sem uma maior atenção ao contexto brasileiro e às complexas diferenças entre países (Abílio *et al.*, 2021).

A Nota de Conjuntura 5 do Ipea utiliza o termo *gig economy* para se referir às “relações laborais entre trabalhadores e empresas que contratam essa mão de obra para a realização de serviços esporádicos e, portanto, sem vínculo empregatício” (Góes *et al.*, 2021, p. 1). Dessa forma, as empresas utilizam de plataformas ou aplicativos para conectar os consumidores às pessoas empregadas no setor da *gig economy*, que fornecem um serviço a partir da existência de uma demanda, sendo remunerados por eles. O desenvolvimento tecnológico fez com que esse modelo temporário de relação entre trabalhadores e empresas crescesse ainda mais e, em tempos de crise econômica, esse modelo de emprego pode se comportar como uma rede de segurança.

Basicamente, podemos supor que a *Gig economy* possui estas características: i) ausência de vínculo formal na relação de trabalho (como a carteira de trabalho assinada); ii) possibilidade de prestação de serviços para vários demandantes; e iii) jornada esporádica de trabalho (Góes *et al.*, 2021, p. 2).

Góes *et al.* (2023) destacam que, apesar das atividades inseridas na *gig economy* poderem estar associadas à geração de renda de uma forma mais flexível e independente, em comparação com o modelo de relação entre empregado e empregador, os indivíduos, no geral, deixam de ter acesso à proteção social e direitos trabalhistas bem definidos. Dessa forma, não é garantida a remuneração mínima, descanso remunerado, férias, entre outros, e, com relação à proteção social, o próprio indivíduo passa a ser o principal responsável. De forma similar, Borges (2022)

destaca que os entregadores de refeições atuam sob condições precárias, desprovidos de direitos trabalhistas e previdenciários.

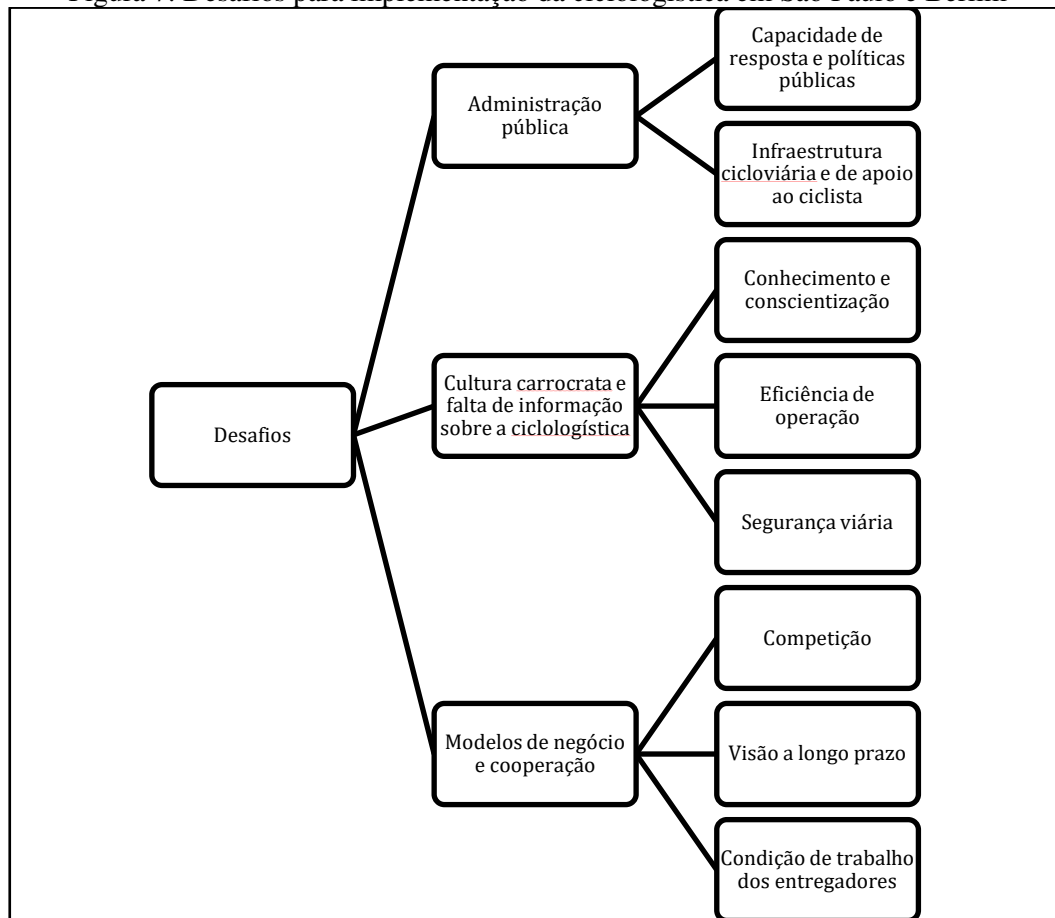
Para o desenvolvimento desse trabalho será considerada uma visão simplificada dos termos uberização e *gig economy*, considerando-os como definidores de um mesmo modelo de relação de trabalho. Sendo assim, os entregadores e entregadoras-ciclistas de plataformas de micrologística são considerados como inseridos na uberização e no setor de transporte da *gig economy*.

### 2.5.2 Promoção da ciclologística

Com relação à implantação da ciclologística, vale destacar a importância da troca de experiências entre cidades, mas que é fundamental que a realidade e contexto de cada local seja considerado no planejamento (Fontes e Andrade, 2022). Dessa forma, não vale apenas aplicar o que foi realizado em uma cidade distinta, mas usar como referência e buscar entender os pontos que devem ser considerados e os que devem ser alterados.

Visando o êxito na implementação da ciclologística, é importante que seja realizada uma clara identificação das demandas e desafios específicos do local, a definição de práticas específicas, o reconhecimento e trocas de experiências e a cooperação entre os diversos atores. Fontes e Andrade (2022), ao analisarem as cidades de São Paulo e Berlim, identificaram os seguintes desafios para a implantação da ciclologística:

Figura 7: Desafios para implementação da ciclogística em São Paulo e Berlim



Fonte: traduzido de Fontes e Andrade (2022)

García (2022) compara a mobilidade de dois tipos de usuários de bicicleta na cidade de Lima, Peru, os chamados por ela de “*commuters*” e “*repartidores*”, sendo o primeiro relativo àqueles que utilizam o modo de transporte para o deslocamento por motivo trabalho, e o segundo os entregadores-ciclistas, conforme nomenclatura adotada nesta pesquisa. A autora analisa sete barreiras que impactam a experiência de mobilidade na cidade, e podem torná-la mais limitante e desgastante, sendo elas: espacial ou física; financeira; organizacional; temporal; humana; tecnológica; e sociocultural. Dessa forma, os indivíduos precisam construir, a partir do desenvolvimento de conhecimentos e práticas, um saber como atuar, que vai permitir que interajam e ultrapassem essas barreiras.

Através do estudo, García (2022) identificou as barreiras que atuam para cada um dos tipos de usuários, uma vez que, segundo ela, a quantidade e densidade das barreiras identificadas no deslocamento são influenciadas pelas características socioeconômicas individuais e pelo contexto espacial, temporal e cultural. Primeiramente, para os “*commuters*”, é identificada a influência de quatro das barreiras, sendo: organizacional, através da necessidade de atender

normas das empresas de apresentação pessoal e o cumprimento de horários; temporal, através de horários impostos e da iluminação noturna disponível; espacial, em função da infraestrutura; sociocultural, devido ao tratamento que recebem por serem ciclistas.

Já para os “*repartidores*”, ou entregadores-ciclistas, a autora identifica a atuação de todas as barreiras: financeira, restringindo sua segurança e não podendo tais usuários escolherem utilizar outros modos; tecnológica, uma vez que bicicletas mais baratas requerem mais esforço e pelo aplicativo; espacial e física, devido à distância que precisam percorrer e à infraestrutura disponível; temporal, pela exposição às condições climáticas, roubos e acidentes; organizacional, em função das normas dos aplicativos, da ausência de locais de apoio ao entregador e do ingresso aos edifícios; sociocultural, com a visão negativa da população; e humana, já que o próprio corpo limita suas atividades.

Sendo assim, a autora observa que, quando tratamos de cicloentregadores, as barreiras que existem para os ciclistas não apenas permanecem existindo, como são intensificadas e surgem novas barreiras, em especial, devido à precariedade do trabalho de entregas e à discriminação (García, 2022). Vale destacar que, no estudo em questão, os ciclistas do primeiro grupo eram, de maneira geral, homens de classe socioeconômica alta e média, com empregos formais, enquanto os do segundo grupo, de classe média-baixa, moradores de áreas de baixa-renda e/ou alta periculosidade. Apesar do estudo ter sido realizado na cidade de Lima, tais barreiras podem ser analisadas para todas as cidades e, de forma geral, serão intensificadas ao considerar os entregadores-ciclistas devido aos aspectos abordados anteriormente.

Dessa forma, as condições de conforto para a utilização da bicicleta nas cidades, destacadas no item 2.3, são fundamentais para todos os ciclistas, mas ainda mais relevantes ao considerar os entregadores e entregadoras-ciclistas. Isso porque estes permanecem por longos períodos no trânsito, ou esperando entregas e, muitas vezes, distantes de suas residências. O estudo da Fundación MAPFRE e LABMOB (2022) recomenda a criação e disponibilização de pontos de apoio para os entregadores. Entretanto, se tivéssemos cidades menos focadas nos automóveis, que considerassem os conceitos de Ruas Completas e cidades cicloinclusivas no seu planejamento, tais necessidades dos cicloentregadores e cicloentregadoras já seriam consideradas, assim como de todos os ciclistas.

E é na rua, pedalando, que todos eles se apresentam como sujeitos de direito a estar na cidade, a circular, ocupá-la e fazer parte de modo legítimo e seguro da sua produção cotidiana (Minarelli, 2020, p. 166).

Um importante aspecto da ciclologística, que vem sendo mais discutido no contexto brasileiro nos últimos anos, é com relação às legislações e políticas públicas que regulamentem e incentivem a sua atuação. O PNMU, abordado anteriormente, apesar de trazer orientações que se relacionam à questão, não aborda diretamente a ciclologística (Brasil, 2012a). No contexto municipal não é diferente, com a ciclologística ainda sendo pouco tratada, o que acaba por resultar na ausência de regulamentação e de políticas públicas específicas (LABMOB e Aliança Bike, 2020a). A Fundación MAPFRE e o LABMOB (2022) corroboram o exposto ao realizar um levantamento das políticas públicas existentes no Brasil, afirmando que a abordagem da ciclologística no planejamento urbano e de transportes ainda é restrita.

Além disso, um dos grandes desafios para a implementação da ciclologística é a colaboração e diálogo entre os diferentes atores envolvidos (Fontes e Andrade, 2022). Fontes e Andrade (2022) observam que na cidade de São Paulo a participação de entregadores-ciclistas em processos decisórios e na melhoria de direito é dificultada em função de sua baixa representatividade no cenário político, sendo representados pelos motociclistas entregadores.

De maneira complementar, Andrade *et al.* (2023) afirmam que reconhecer entregadores e entregadoras-ciclistas como uma classe de profissionais é importante tanto em função da sustentabilidade, uma vez que a atividade permite uma redução nas emissões de gases poluentes, quanto por um aspecto social, por ser capaz de absorver uma força de trabalho que se encontra em condições sociais de vulnerabilidade. Mas, para isso, é fundamental que sejam garantidas condições de trabalho justas para a atividade.

Outro aspecto relevante na promoção da ciclologística é o compartilhamento de bicicletas. A relevância da existência de sistemas de bicicletas compartilhadas já foi abordada, considerando os ciclistas de forma geral, conforme item 2.3. O benefício financeiro do sistema, uma vez que proporciona um acesso barato ao equipamento (GIZ e PROMOB-e, 2021) é de extrema relevância no contexto dos entregadores e entregadoras-ciclistas, por fornecer uma oportunidade de fonte de renda (Andrade *et al.*, 2023), sem a necessidade de um gasto inicial elevado com a compra de uma bicicleta (BID e MDR, 2021), ou uma motocicleta. Isso permite

que pessoas que não teriam condição de adquirir um equipamento, realizem entregas da mesma forma.

Apesar dos seus benefícios, o uso de bicicletas compartilhadas pelos cicloentregadores e cicloentregadoras também já foi, e em alguns casos ainda tem sido, gerador de conflitos no espaço urbano (Andrade *et al.*, 2023). Em seu estudo, Rabello (2022) avaliou reclamações da população realizadas contra uma empresa de sistemas de bicicletas compartilhadas, e observou que, de modo geral, podem ser divididas a partir de dois conceitos presentes no imaginário da população, sendo eles: privatização do espaço público e entendimento de que a rua é dos carros. Inseridas no primeiro conceito, a autora considerou críticas como o impedimento de acesso ao edifício, a insegurança gerada em função da utilização das estações por indivíduos desconhecidos e a indicação de locais mais adequados. Com relação ao segundo conceito, considerou reclamações relacionadas ao transtorno causado no trânsito e a ocupação de vagas de estacionamento. Os entregadores-ciclistas foram citados em reclamações como sobre a sensação de insegurança gerada pela aglomeração desses trabalhadores e o transtorno causado pelo grande contingente.

É muito grave o teor de preconceito e a falta de empatia com a situação dos entregadores, e a certeza de que o bairro é de propriedade dos moradores em comentários como: “temos que aguentar aglomeração de um monte de gente drogada, sem higiene, gente fazendo sujeira no bairro alheio”. A cidade é de todos, não deveria ser de alguns, e proibida para outros (Rabello, 2022, p. 177).

Entretanto, Rabello (2022) observou a contradição provavelmente presente em grande parte das reclamações, uma vez que as pessoas que reclamam da permanência de entregadores próximos às estações de bicicletas compartilhadas, possivelmente são as mesmas que utilizam o serviço de entregas. Segundo ela: “essas pessoas querem usufruir do serviço, porém não toleram que os profissionais convivam e permaneçam em seu bairro durante o período de trabalho” (Rabello, 2022, p. 176). A autora completa, afirmando que a “cidade é de todos, não deveria ser de alguns, e proibida para outros” (Rabello, 2022, p. 177).

Conforme Andrade *et al.* (2023), os conflitos gerados trazem uma necessidade de atenção à maneira como o sistema de bicicletas compartilhadas pode ser acessado, e por quem, abrindo oportunidades para atingir a justiça social. De forma complementar, o guia elaborado pelo GIZ e PROMOB-e (2021) destaca que deve existir regulação para implantação e operação dos

sistemas de compartilhamento, uma vez que operam no espaço público e podem representar parte da oferta de deslocamentos da população. Ainda segundo o guia, essa regulação deve englobar aspectos relacionados à segurança, ao uso do espaço público e ao estímulo a esses modos de transporte. Complementarmente, destaca-se a necessidade de se planejar os sistemas de bicicleta compartilhada levando em consideração as necessidades de usuários que a utilizam para os deslocamentos diários, assim como dos entregadores e entregadoras-ciclistas e seu contingente, para nenhum dos dois grupos seja prejudicado.

Nesse contexto, vale mencionar o iFood Pedal, iniciativa que foi desenvolvida pelas plataformas iFood e a Tembici, que oferece um serviço de aluguel de bicicletas exclusivo para entregadores desde 2020 (iFood, 2022). O iFood é uma empresa brasileira, criada em 2011, especializada em *delivery online*. Ela é uma plataforma digital, que usa a tecnologia para conectar restaurantes e varejistas, entregadores e consumidores (iFood, 2023). Já a Tembici é uma operadora de compartilhamento de bicicletas fundada em 2010 (Andrade *et al.*, 2023) e é líder na América Latina de tecnologia para micromobilidade (Tembici, 2023b).

O iFood Pedal está disponível para os entregadores em 6 cidades brasileiras: São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Porto Alegre e Brasília (iFood e Tembici, 2023a). Conforme os seus Termos de Condições (Tembici, 2023a), para poder utilizar as bicicletas elétricas do iFood Pedal, o entregador deve estar cadastrado na plataforma iFood, ser maior de 18 anos e informar seus dados de forma verdadeira.

O iFood Pedal funciona por meio de planos, que são a permissão para que o entregador possa utilizar a bicicleta elétrica do projeto, e dá direito também ao uso de outras bicicletas, mediante disponibilidade. Além disso, o plano dá acesso ao ponto de apoio, onde ocorre a recarga, a retirada e a devolução da bicicleta compartilhada, além de contar com banheiro, pontos para recarga de celular e água potável. Esses pontos de apoio possuem horário de funcionamento e variam de acordo com cada região (Tembici, 2023a). A cidade de São Paulo conta com 5 pontos de apoio, e as outras cidades com 1 ponto em cada (iFood e Tembici, 2023b).

Os pontos de apoio do iFood Pedal possuem quantidade limitada de bicicletas, estando os entregadores sujeitos à disponibilidade. Além disso, as bicicletas podem ser usadas por um prazo específico, de acordo com a cidade do projeto. Caso o tempo seja excedido, é cobrado valor adicional por hora (Tembici, 2023a).

## 2.6 A ciclogística no contexto brasileiro

No cenário brasileiro, ainda existem poucos dados que caracterizem os entregadores, as empresas e os aspectos envolvidos na ciclogística. Em função disso, serão analisadas as pesquisas existentes tidas como mais relevantes. A seção está dividida em duas partes, sendo a primeira relativa à caracterização da *gig economy*, termo usado aqui conforme as pesquisas que serão abordadas, e a segunda parte englobando pesquisas específicas de ciclogística. Apesar de não ser concentrada em entregas realizadas por bicicleta, a primeira parte apresenta uma caracterização brasileira das atividades no setor de transporte inseridas no contexto da uberização e *gig economy*.

### 2.6.1 Caracterização do setor de transportes da *gig economy*

As Notas de Conjuntura números 5, 14 e 16 do Ipea (Góes *et al.*, 2021; 2022; Góes *et al.*, 2023) buscam mensurar aspectos do setor de transportes da *gig economy* no Brasil, apesar da dificuldade de se realizar com precisão. Para isso, utilizaram da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua) disponível na data dos estudos, com o intuito de realizar uma aproximação. Na primeira nota sobre o tema, os trabalhadores da *gig economy* foram classificados apenas conforme a atividade, divididos em transporte de passageiro e de mercadorias. Já no estudo seguinte, foi realizada ainda uma subdivisão, considerando também a sua ocupação. Essa divisão é apresentada na Tabela 5.

Tabela 5: Classificação dos trabalhadores da *gig economy* conforme a Nota de Conjuntura número 14 do Ipea

|           |                                              | Ocupação                          |                                                       |                                                             |
|-----------|----------------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
|           |                                              | 8321 - Condutores de motocicletas | 8322 - Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes | 9331 - Condutores de veículos acionados a pedal ou a braços |
| Atividade | 49030 - Transporte rodoviário de passageiros | Mototaxista                       | Motorista de aplicativo e taxista                     | -                                                           |
|           | 49040 - Transporte rodoviário de carga       | Entregador de mercadoria via moto | -                                                     | <b>Entregador de mercadoria via outros meios</b>            |
|           | 53002 - Atividades de malote e de entrega    | Entregador de mercadoria via moto | Entregador de mercadoria via outros meios             | <b>Entregador de mercadoria via outros meios</b>            |

Fonte: Góes *et al.* (2022).

Diante da classificação adotada e do conceito trabalhado anteriormente, pode-se considerar os entregadores-ciclistas como os trabalhadores das atividades 49040 e 53002 (transporte

rodoviário de carga e atividade de malote e de entrega, respectivamente) e com ocupação 9331 (condutores de veículos acionados a pedal ou braços), destacados na tabela. Entretanto, conforme Góes *et al.* (2022), o subgrupo dos “entregadores de mercadoria via outros meios” não apresentou significância estatística na série de dados utilizada, tendo sido detalhada apenas com relação à quantidade. Em função disso, serão apresentadas algumas informações relativas ao subgrupo entregador de mercadoria via moto.

A partir da classificação adotada, foram utilizados os dados da PNAD Contínua mais recente no momento da realização do estudo, quarto trimestre de 2021, para quantificar os trabalhadores na *gig economy* do setor de transporte (Góes *et al.*, 2022), detalhados na Tabela 6.

Tabela 6: Quantidade de trabalhadores na *gig economy* do setor de transporte por subgrupo, para o quarto trimestre de 2021

|           |                                              | Ocupação                          |                                                       |                                                             |
|-----------|----------------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
|           |                                              | 8321 - Condutores de motocicletas | 8322 - Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes | 9331 - Condutores de veículos acionados a pedal ou a braços |
| Atividade | 49030 - Transporte rodoviário de passageiros | 222.133                           | 945.508                                               | -                                                           |
|           | 49040 - Transporte rodoviário de carga       |                                   | -                                                     |                                                             |
|           | 53002 - Atividades de malote e de entrega    | 322.799                           | -                                                     | <b>55.457</b>                                               |
|           |                                              |                                   |                                                       |                                                             |

Fonte: Góes *et al.* (2022).

Conforme a tabela, no quarto trimestre de 2021, aproximadamente 55 mil pessoas estavam ocupadas na ciclogística. Apesar de representar apenas 3,6% das pessoas ocupadas na *gig economy*, é um elevado número de pessoas e que, conforme Góes *et al.* (2022), têm ganhado relevância no período recente. Tal observação é evidenciada na Tabela 7, na qual pode-se observar o crescimento das categorias de entregadores ao longo dos anos, tanto de usuários de motocicleta, quanto de outros meios.

Tabela 7: Participação de cada subgrupo no total de pessoas da *gig economy* no setor de transportes para trimestres selecionados (em %)

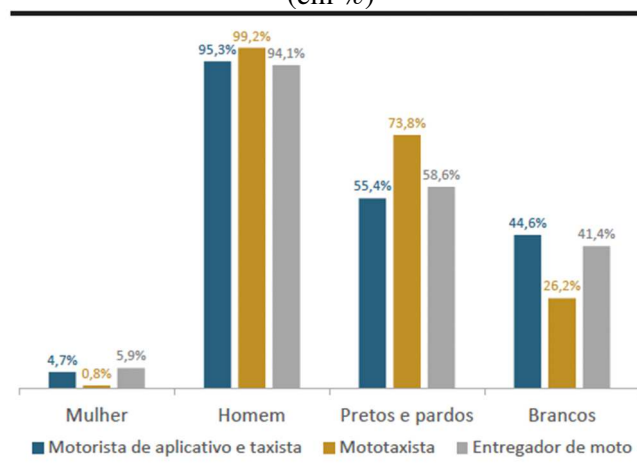
| Período / categoria | Motorista de aplicativo e taxista | Mototaxista | Entregador de moto | Outros entregadores |
|---------------------|-----------------------------------|-------------|--------------------|---------------------|
| 2016.I              | 64,8                              | 31,3        | 3,3                | 0,6                 |
| 2016.IV             | 66,3                              | 28,4        | 5                  | 0,4                 |
| 2017.IV             | 69,6                              | 25,6        | 3,8                | 1                   |
| 2018.IV             | 71,4                              | 20,6        | 7,5                | 0,6                 |
| 2019.IV             | 73                                | 16,7        | 8,7                | 1,5                 |
| 2020.IV             | 66,2                              | 14,5        | 16,6               | 2,7                 |
| 2021.IV             | 61,2                              | 14,4        | 20,9               | 3,6                 |

Fonte: Góes *et al.* (2022).

De forma adicional, conforme a Nota de Conjuntura número 16 do Ipea (Góes *et al.*, 2023), que considera os dados da PNAD Contínua do terceiro trimestre de 2022, o número de entregadores de mercadoria via outros modos de transporte, que não bicicleta, foi de aproximadamente 64 mil, aumentando em torno de 9 mil em comparação com o último trimestre de 2021.

Conforme destacado anteriormente, apesar de não terem sido realizadas posteriores análises considerando entregadores e entregadoras-ciclistas, alguns dos resultados das outras subcategorias serão apresentados, visando posterior comparação entre o perfil dos entregadores de motocicleta e bicicleta. Na Figura 8 é apresentado o gráfico com o percentual de pessoas da *gig economy* do setor de transportes conforme o gênero e raça ou cor, a partir dos dados da PNAD Contínua do quarto trimestre de 2021.

Figura 8: Percentual de pessoas da *gig economy* do setor de transportes conforme o gênero e cor (em %)



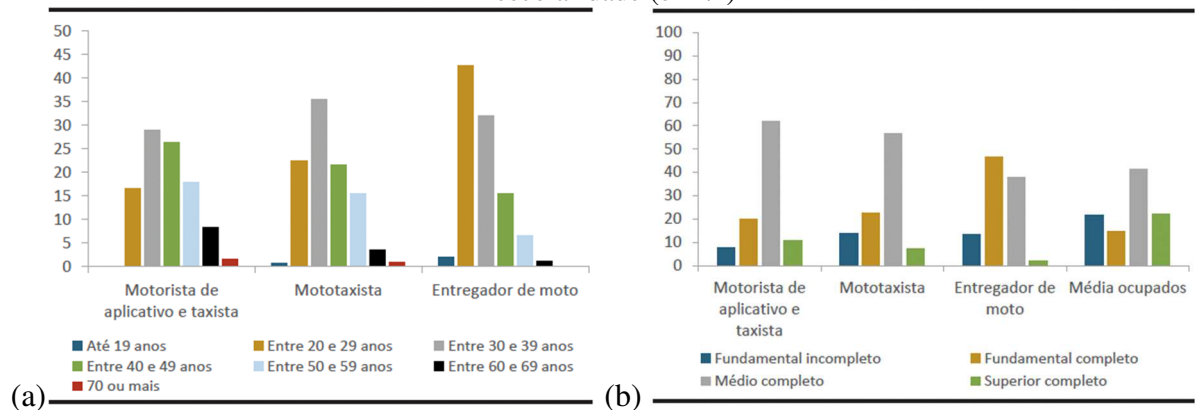
Fonte: Góes *et al.* (2022).

Observa-se uma predominância geral do gênero masculino entre os profissionais da *gig economy*, considerando todas as categorias, sendo de aproximadamente 94% entre os

entregadores de moto. Com relação à cor, mais da metade das pessoas se identificam como pretos e pardos, sendo o percentual mais elevado entre os mototaxistas, com aproximadamente 74%. Entre os entregadores de moto, em torno de 59% se identificaram como pretos e pardos.

Além de gênero e cor, foram investigadas as características etárias e de escolaridade entre os profissionais da *gig economy*, conforme a Figura 9.

Figura 9: Distribuição dos profissionais da *gig economy* do setor de transportes – (a) etária e (b) de escolaridade (em %)

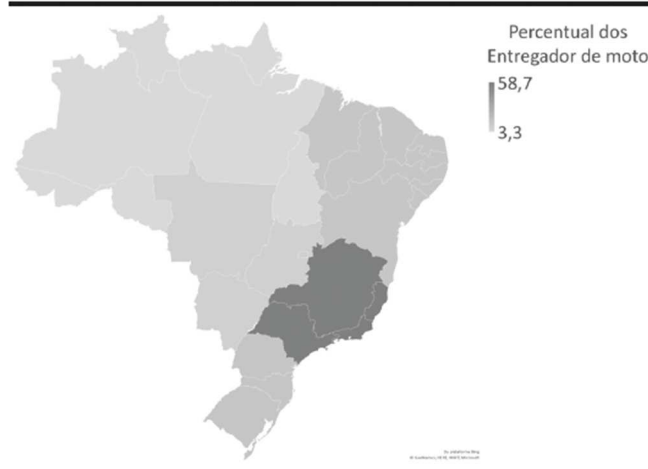


Fonte: Góes *et al.* (2022).

Com relação à faixa etária, é possível observar uma grande diferença de padrão entre as subcategorias. Os entregadores de moto são, de modo geral, os mais novos, sendo aproximadamente 77% dos profissionais com idade até 40 anos e mais de 40% entre 20 e 29 anos. Já a distribuição de escolaridade é mais similar entre as subcategorias, principalmente entre os profissionais de transporte de passageiros. Para os entregadores de moto, destaca-se que apenas aproximadamente 2% dos entrevistados possuem Ensino Superior completo, e mais de 50% não concluiu o Ensino Médio.

Por fim, a Figura 10 apresenta o percentual de entregadores de moto por região do Brasil. Observa-se que o maior percentual está concentrado na região Sudeste, com 189 mil trabalhadores, o que representa aproximadamente 59% dos entregadores, seguida pelas regiões Sul, Nordeste, Centro-Oeste e Norte.

Figura 10: Percentual de entregadores de mercadorias via motocicletas (em %)

Fonte: Góes *et al.* (2022).

### 2.6.2 Caracterização da ciclogística no Brasil

A Tabela 8 detalha as pesquisas com foco na ciclogística que serão analisadas nessa subseção, assim como suas características básicas. Foram usados quatro estudos, publicados entre 2019 e 2022.

Tabela 8: Estudos de caracterização da ciclogística analisados

| Autor(es)                 | Ano de Publicação | Título                                                              | Conteúdo                                                                                                                                                |
|---------------------------|-------------------|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Aliança Bike              | 2019              | Pesquisa de perfil dos entregadores ciclistas de aplicativo         | Perfil dos entregadores-ciclistas de aplicativo                                                                                                         |
| LABMOB e Aliança Bike     | 2020              | Ciclogística no Brasil - Relatório técnico                          | Diagnóstico da atividade de ciclogística no Brasil, com ênfase no serviço de <i>bike courier</i>                                                        |
| LABMOB e Aliança Bike     | 2020              | Ciclogística - Entregas por bicicleta na última milha               | Diagnóstico da ciclogística no Brasil, com ênfase nos principais desafios para a introdução e promoção da bicicleta na logística urbana de última milha |
| Fundación MAPFRE e LABMOB | 2022              | Segurança viária e ciclogística: desafios e oportunidades no Brasil | Diagnóstico da ciclogística no Brasil, com ênfase na segurança viária                                                                                   |

Fonte: elaborado pela autora.

Os estudos usaram diferentes metodologias de pesquisa, tanto de abordagem quantitativa quanto qualitativa. Para isso, foram utilizadas aplicação de questionário, entrevista em profundidade e acompanhamento etnográfico. Além disso, essas pesquisas foram realizadas com diferentes atores do setor, como entregadores-ciclistas e empresas de logística. A metodologia utilizada em cada um dos estudos, assim como com quem foi realizada, o recorte espacial considerado, o período de aplicação e a quantidade de participantes, estão detalhados na Tabela 9.

Tabela 9: Metodologias utilizadas nos estudos de ciclologística

| Autor(es)                        | Metodologia                               | Público-alvo                                                                               | Recorte espacial                                  | Mês e ano      | Quantidade |
|----------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|----------------|------------|
| Aliança Bike (2019)              | Aplicação de questionário                 | Entregadores-ciclistas de aplicativos                                                      | São Paulo (SP)                                    | Jun./2019      | 270        |
| LABMOB e Aliança Bike (2020a)    | Aplicação de questionário                 | Empresas prestadoras de serviço de <i>bike courier</i>                                     | Brasil / São Paulo (SP)                           | Out.-Dez./2019 | 24         |
|                                  | Realização de entrevistas em profundidade | Empresa prestadora de serviço de <i>bike courier</i>                                       | São Paulo (SP)                                    | Out.-Dez./2019 | 1          |
|                                  | Aplicação de questionário                 | Entregadores-ciclistas da empresa prestadora de serviço de <i>bike courier</i>             | São Paulo (SP)                                    | Out.-Dez./2019 | 67         |
|                                  | Realização de entrevistas em profundidade | Empresas clientes de serviço de <i>bike courier</i>                                        | São Paulo (SP)                                    | Jan.-Mar./2020 | 4          |
| LABMOB e Aliança Bike (2020b)    | Aplicação de questionário                 | Operadores logísticos, transportadores e embarcadores                                      | Brasil                                            | Jul.-Ago./2020 | 23         |
|                                  | Realização de entrevistas em profundidade | Empresas embarcadoras e transportadoras<br>Empresa especializada em entregas por bicicleta | Brasil                                            | Jul.-Ago./2020 | 5          |
| Fundación MAPFRE e LABMOB (2022) | Aplicação de questionário                 | Entregadores que utilizam bicicletas elétricas pertencentes a sistemas de compartilhamento | São Paulo (SP)                                    | Out.-Nov./2021 | 336        |
|                                  | Realização de entrevistas em profundidade | Empresas e coletivos                                                                       | Curitiba (PR)<br>Fortaleza (CE)<br>São Paulo (SP) | Out.-Nov./2021 | 6          |
|                                  | Realização de entrevistas em profundidade | Entregadores-ciclistas das empresas e coletivos                                            | Curitiba (PR)<br>Fortaleza (CE)<br>São Paulo (SP) | Out.-Nov./2021 | 12         |
|                                  | Acompanhamento etnográfico                | Entregadores-ciclistas das empresas e coletivos                                            | Curitiba (PR)<br>Fortaleza (CE)<br>São Paulo (SP) | Out.-Nov./2021 | 6          |

Fonte: elaborado pela autora.

Diante das pesquisas apresentadas, os dados serão apresentados e comparados. Destaca-se que as análises e comparações foram elaboradas a partir dos dados já tratados, apresentados nos relatórios, e não de dados brutos. Vale destacar também, a partir da data de realização das pesquisas, que as duas primeiras, Aliança Bike (2019) e LABMOB e Aliança Bike (2020a), foram realizadas em um contexto pré-pandemia da COVID-19, e as outras duas pesquisas, LABMOB e Aliança Bike (2020b) e Fundación MAPFRE e LABMOB (2022), durante a pandemia, considerando que o fim da Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional referente à pandemia da COVID-19 foi declarado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) em 5 de maio de 2023 (UN, 2023).

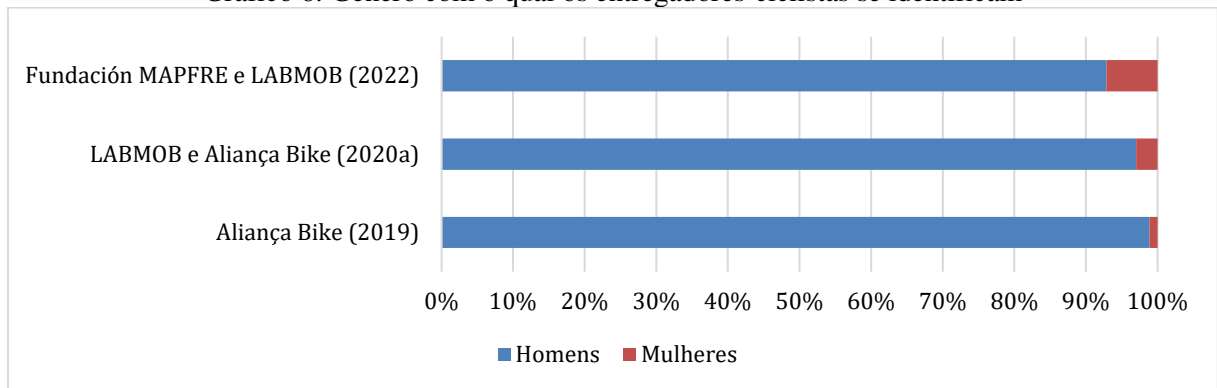
Sendo assim, apesar de serem pesquisas recentes, os dados podem ter se alterado em função da pandemia. Conforme apresentado anteriormente, na pesquisa de perfil do ciclista, realizada pela Transporte Ativo e LABMOB (2021), aproximadamente 66% dos entrevistados da cidade de São Paulo tiveram sua rotina de transporte por bicicleta alterada pela pandemia, sendo que 52% passaram a utilizá-la mais. De forma complementar, no estudo de caso realizado com as empresas e coletivos das cidades de São Paulo (SP), Curitiba (PR) e Fortaleza (CE), foi observado um aumento da demanda durante os períodos de restrição de circulação nas cidades devido à pandemia da COVID-19 na maioria dos casos, mas uma redução diante da retomada das atividades (Fundación MAPFRE e o LABMOB, 2022). Dessa forma, os dados disponíveis devem ser analisados a partir dessa observação.

#### 2.6.2.1 Perfil do cicloentregador

Para essa subseção, serão consideradas as pesquisas que buscaram caracterizar o perfil dos entregadores. Esse é o caso das pesquisas da Aliança Bike (2019), do LABMOB e Aliança Bike (2020a), e da Fundación MAPFRE e LABMOB (2022). Entretanto, é fundamental se considerar a diferença entre o público entrevistado em cada uma das pesquisas. Conforme abordado anteriormente, diferentes classificações podem ser realizadas dentro do contexto da ciclogística. Nesse caso, serão consideradas as categorias adotadas por Minarelli (2020). A aplicação de questionários, tanto da Aliança Bike (2019) quanto da Fundación MAPFRE e LABMOB (2022), foram realizadas com entregadores-ciclistas de plataformas de micrologística. Já a pesquisa do LABMOB e Aliança Bike (2020a) teve como foco empresas de ciclogística.

Os três relatórios apresentaram análises acerca do gênero com o qual os entregadores-ciclistas se identificam. Esses resultados são apresentados no Gráfico 6.

Gráfico 6: Gênero com o qual os entregadores-ciclistas se identificam

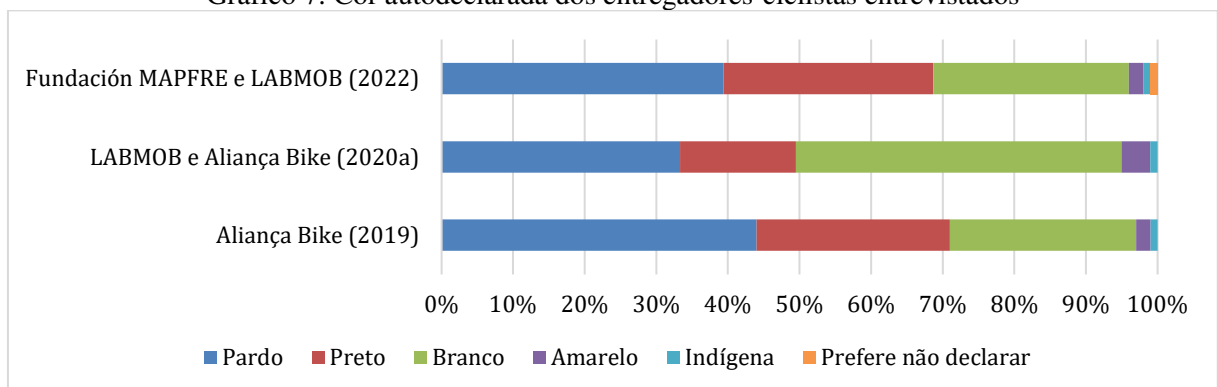


Fonte: Adaptado de Aliança Bike (2019), LABMOB e Aliança Bike (2020a) e Fundación MAPFRE e LABMOB (2022).

Observa-se uma predominância do gênero masculino entre os entrevistados nas três pesquisas, com o percentual variando entre aproximadamente 93% e 99%. Esse resultado é compatível com o apresentado por Góes *et al.* (2022) para a participação de homens nas entregas de motocicleta, de 94%, evidenciando uma semelhança da divisão de gênero nas atividades de entrega.

A cor declarada pelos participantes foi abordada nos mesmos três estudos. Entretanto, vale destacar uma diferença entre eles. Enquanto o da Aliança Bike (2019) e o da Fundación MAPFRE e LABMOB (2022) consideraram como negro o somatório de pretos e pardos, o LABMOB e Aliança Bike (2020a) considerou negro como uma cor, além de parda, indígena, branca e amarela, e não considerou preto. Dessa forma, para critério de comparação, a cor negra do estudo será considerada como preto. Com essa adaptação, os dados são apresentados no Gráfico 7. Destaca-se que, para essa pesquisa, a primeira classificação é adotada, sendo negro quem se autodeclara preto ou pardo, conforme convenção do IBGE.

Gráfico 7: Cor autodeclarada dos entregadores-ciclistas entrevistados



Fonte: Adaptado de Aliança Bike (2019), LABMOB e Aliança Bike (2020a) e Fundación MAPFRE e LABMOB (2022).

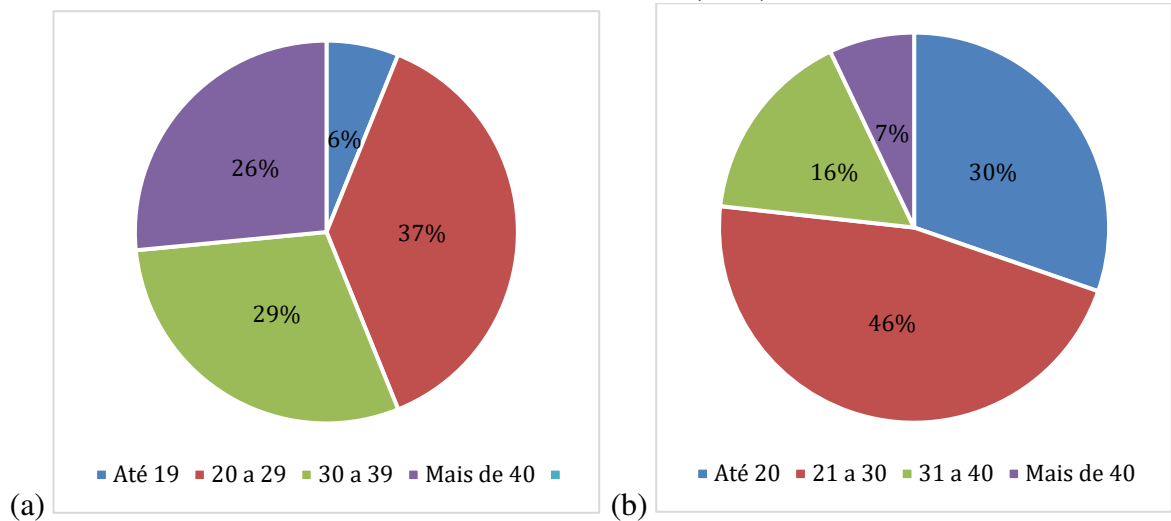
É possível observar uma maior semelhança entre os estudos da Aliança Bike (2019) e da Fundación MAPFRE e LABMOB (2022) em relação ao LABMOB e Aliança Bike (2020a). Enquanto para os dois primeiros a maior parcela se autodeclarou parda, seguida pelos que se autodeclararam pretos, na outra pesquisa o maior percentual ficou com os que se autodeclararam brancos, seguidos pelos pardos e pretos. Essa diferença pode estar relacionada ao público entrevistado em cada uma das pesquisas, sendo a de 2019 e a de 2022 entregadores inseridos no contexto de plataformas de micrologística, conforme detalhado, e a de 2020 a única que foi realizada com uma empresa de ciclologística.

Destaca-se também que o percentual de negros, considerado como pretos mais pardos, foi 71%, 49% e 68% para os estudos da Aliança Bike (2019), LABMOB e Aliança Bike (2020a) e Fundación MAPFRE e LABMOB (2022), respectivamente. Ao comparar tais valores com o obtido por Góes *et al.* (2022) para os entregadores de motocicleta, podemos observar que foi encontrado um percentual intermediário, de 59%. Tal fator pode estar relacionado com a não existência de uma separação entre entregadores que utilizam aplicativos ou não nessa pesquisa.

A Fundación MAPFRE e LABMOB (2022) consideraram ainda um recorte de gênero na sua pesquisa. Entre as mulheres entrevistadas, 42% se declararam como pardas, 34% como pretas, 21% como brancas e 3% preferiram não declarar.

Não foi possível realizar uma comparação direta entre as idades declaradas nos três estudos, tendo em vista os diferentes intervalos utilizados. Na pesquisa da Aliança Bike (2019), 25% dos entrevistados tinham até 19 anos, 50% até 22 e 75% tinham até 27 anos. Já os resultados das pesquisas do LABMOB e Aliança Bike (2020a) e da Fundación MAPFRE e LABMOB (2022) estão apresentadas no Gráfico 8.

Gráfico 8: Faixa etária dos entrevistados (a) LABMOB e Aliança Bike (2020a) e (b) Fundación MAPFRE e LABMOB (2022)



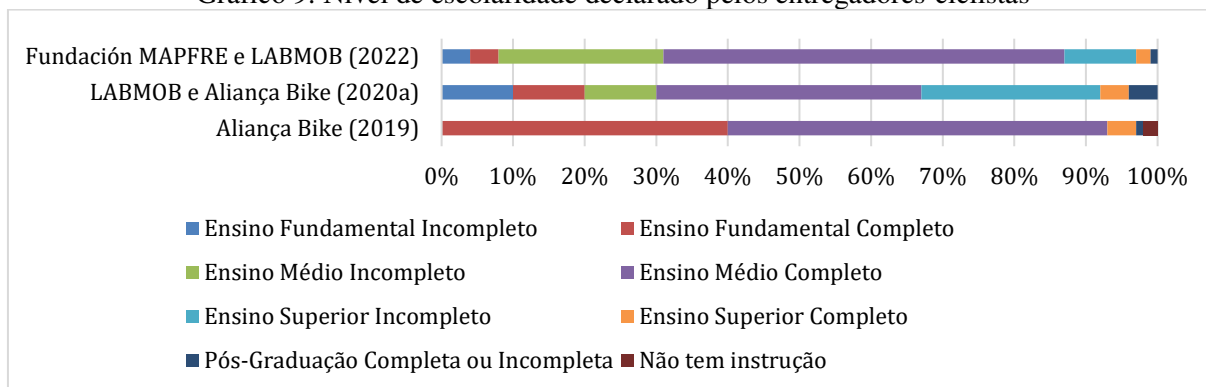
Fonte: Adaptado de LABMOB e Aliança Bike (2020a) e Fundación MAPFRE e LABMOB (2022).

Assim como os dados da cor autodeclarada pelos entrevistados, é possível observar uma discrepância entre as idades dos entrevistados nas pesquisas Aliança Bike (2019) e da Fundación MAPFRE e LABMOB (2022), em comparação com a do LABMOB e Aliança Bike (2020a). A pesquisa de 2019 foi a que apresentou idades mais baixas, com 75% dos entrevistados com idade até 27 anos, seguida pela de 2022, na qual 76% dos entrevistados possuíam até 30 anos. Já na pesquisa do LABMOB e Aliança Bike (2020a), apenas 43% dos entrevistados afirmaram ter até 29 anos. Essa diferença também pode estar associada à distinção de perfil entre entregadores-ciclistas de plataformas de micrologística e de empresas de ciclologística.

Se comparado com os resultados de faixa etária dos entregadores de moto obtidos por Góes *et al.* (2022), é possível observar uma maior semelhança com a pesquisa envolvendo empresas de ciclologística, LABMOB e Aliança Bike (2020a). Isso porque menos de 5% dos entregadores de moto têm até 19 anos, o maior percentual têm entre 20 e 29 anos, com mais de 40 %, seguido pelos que têm entre 30 e 39, com aproximadamente 32%.

Com relação à escolaridade, vale fazer uma observação acerca da pesquisa da Aliança Bike (2019). Nela não foram consideradas escolaridades incompletas, existindo apenas as categorias até o Ensino Fundamental completo, até o Ensino Médio completo, têm nível Superior, tem Pós-graduação ou não tem instrução. Os resultados completos dos três estudos são apresentados no Gráfico 9.

Gráfico 9: Nível de escolaridade declarado pelos entregadores-ciclistas



Fonte: Adaptado de Aliança Bike (2019), LABMOB e Aliança Bike (2020a) e Fundación MAPFRE e LABMOB (2022).

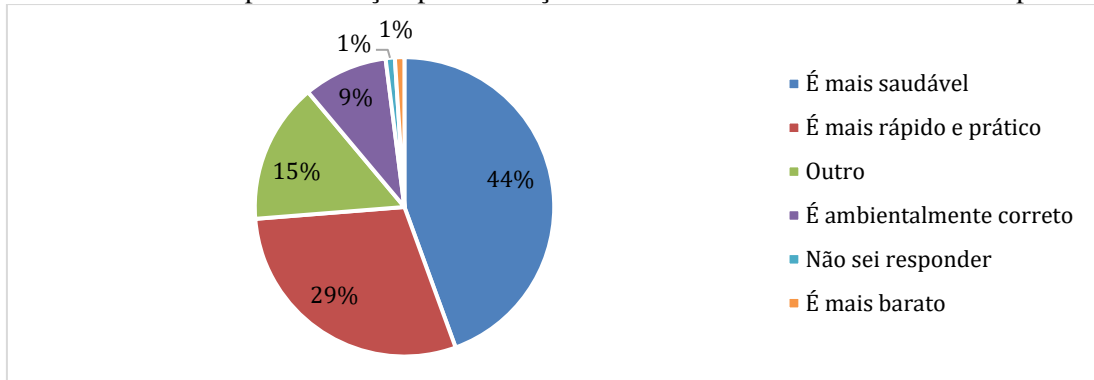
Observa-se que, nas três pesquisas, o maior percentual dos entrevistados têm até o Ensino Médio completo, sendo de 93%, 67% e 87% para as pesquisas de 2019, 2020 e 2022, respectivamente. Destaca-se que a pesquisa do LABMOB e Aliança Bike (2020a) foi a que apresentou um maior percentual de nível de escolaridade acima de Médio completo, com 33%. Esses resultados podem estar relacionados com a idade dos entrevistados, sendo que as pesquisas com menores níveis de escolaridade são também as com idade média menor.

Assim como para a cor, a pesquisa da Fundación MAPFRE e LABMOB (2022) apresentou ainda um recorte de gênero. Entre as mulheres entrevistadas, 8% afirmaram ter o Ensino Médio incompleto, 50% o Ensino Médio completo, 38% o Ensino Superior incompleto e 4% o Ensino Superior completo.

Duas das pesquisas avaliaram se os entregadores-ciclistas já tinham o hábito de andar de bicicleta como meio de transporte antes de começar a atividade. Na pesquisa da Aliança Bike (2019), 51% afirmaram que já tinham o hábito, enquanto esse percentual foi de 90% entre os entrevistados pelo LABMOB e Aliança Bike (2020a). Essa discrepância também pode estar relacionada à diferença entre o tipo de empresa considerado nas pesquisas. As plataformas de micrologística, por terem a entrada na atividade facilitada, sendo necessário apenas a adesão, assim como pela visibilidade e o grande contingente de entregadores, conforme abordado, podem atrair pessoas que não têm a ligação com a bicicleta, mas que veem na atividade uma forma temporária de fonte de renda. Já as empresas de ciclologística, por terem a bicicleta como central na atividade da empresa e valorizarem a prática ciclística, conforme apontado, podem acabar atraindo pessoas que já tenham hábito e familiaridade com o modo.

A pesquisa do LABMOB e Aliança Bike (2020a) questionou os participantes acerca da motivação para começar e do principal problema para a utilização da bicicleta como meio de transporte. Os resultados são apresentados no Gráfico 10 e no Gráfico 11, respectivamente.

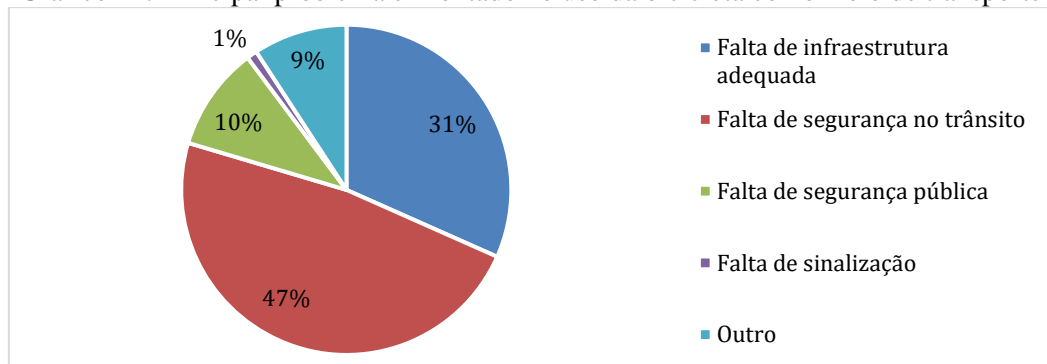
Gráfico 10: Principal motivação para começar a usar a bicicleta como meio de transporte



Fonte: Adaptado de LABMOB e Aliança Bike (2020a).

A motivação mais identificada pelos respondentes para ter começado a usar a bicicleta como meio de transporte foi o fato de ser mais saudável, com 44%, seguido de ser mais rápido e prático, com 29%. Se comparado com a caracterização do perfil do ciclista brasileiro, apresentada na seção 2.4, é possível observar uma semelhança das principais motivações, porém sendo a mais identificada a rapidez e praticidade, seguida por ser mais saudável (Transporte Ativo e LABMOB, 2018 e 2021). Destaca-se também a relevância da motivação financeira. Enquanto para o perfil do ciclista, essa motivação foi identificada por mais de 12%, tanto no recorte Brasil quanto São Paulo, e sendo de aproximadamente 23% no ano de 2021, para os dois recortes, só foi considerada por aproximadamente 1% dos cicloentregadores. Além disso, foi considerada uma maior relevância de ser ambientalmente correto pelos entregadores-ciclistas, 9%, com relação às pesquisas de perfil do ciclista abordadas, que ficaram entre 3 e 5%, aproximadamente.

Gráfico 11: Principal problema enfrentado no uso da bicicleta como meio de transporte

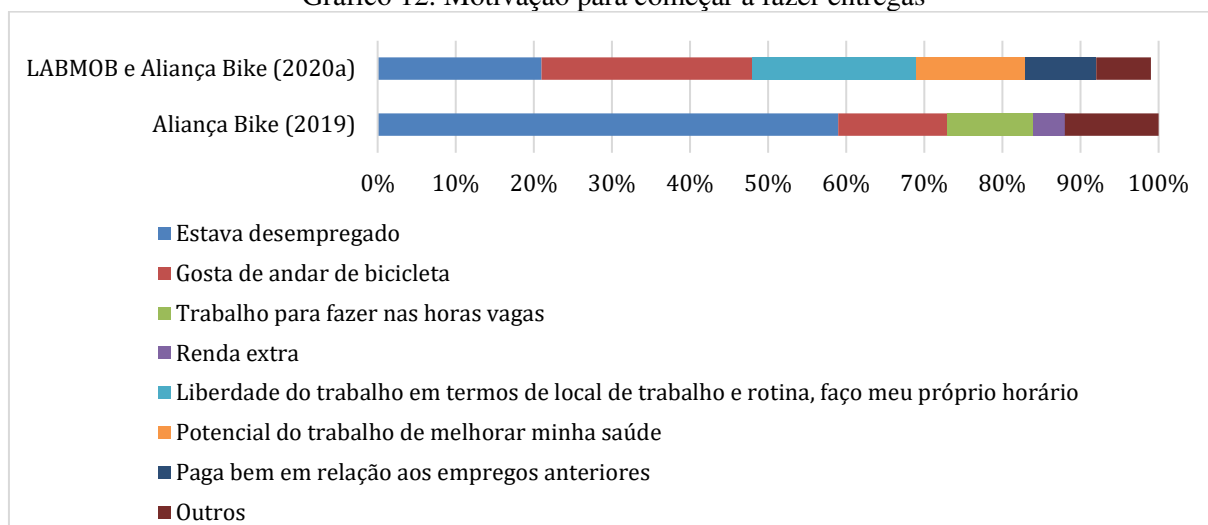


Fonte: Adaptado de LABMOB e Aliança Bike (2020a).

Em relação aos principais problemas enfrentados, os mais relevantes na pesquisa foram a falta de segurança no trânsito, com 47%, e a falta de infraestrutura adequada, com 31%. Destaca-se que foram os mesmos problemas identificados na pesquisa de perfil do ciclista de 2018, sendo que o primeiro foi identificado por mais de 40% dos respondentes, e o segundo por mais de 37% (Transporte Ativo e LABMOB, 2018). Apesar de terem sido identificadas as mesmas categorias, é possível observar uma maior preocupação dos entregadores-ciclistas com relação à segurança no trânsito, o que pode estar relacionado aos longos períodos que permanecem nas ruas.

As pesquisas da Aliança Bike (2019) e LABMOB e Aliança Bike (2020a) abordaram as motivações para os cicloentregadores terem iniciado na atividade. Apesar de terem sido consideradas algumas opções diferentes entre as duas pesquisas, elas foram unidas para análise e apresentadas no Gráfico 1. Cabe destacar que o relatório da primeira pesquisa apresentou apenas quatro categorias, totalizando 88%. Sendo assim, o percentual restante foi considerado na categoria outros.

Gráfico 12: Motivação para começar a fazer entregas



Fonte: Adaptado de Aliança Bike (2019) e LABMOB e Aliança Bike (2020a).

Na pesquisa da Aliança Bike (2019), quase 60% dos entrevistados começaram a realizar entregas de bicicleta por falta de emprego, seguido pelos que gostavam de andar de bicicleta, 14%, e os que viam como um trabalho complementar, para fazer nas horas vagas. Esses resultados são diferentes dos encontrados pelo LABMOB e Aliança Bike (2020a), em que a principal motivação foi gostar de andar de bicicleta, 27%, seguida pela situação de desemprego e a liberdade proporcionada por essa forma de trabalho com relação ao local de trabalho e a

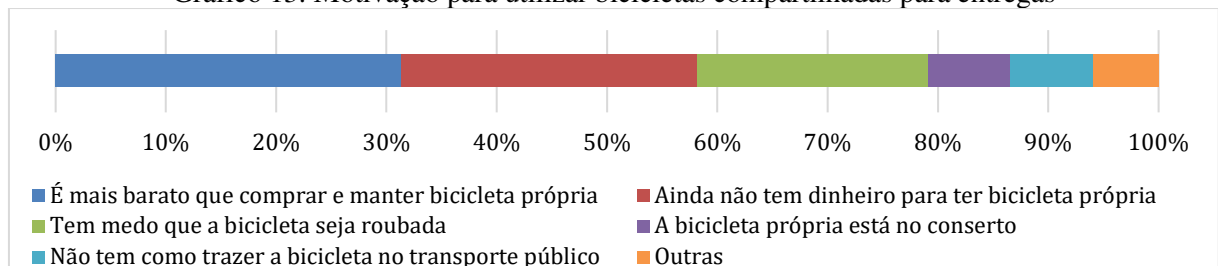
rotina, ambas identificadas por 21%. Assim como em outras perguntas, essa diferença pode estar relacionada à atuação como entregador-ciclista para plataformas de micrologística, e a facilidade de entrar na atividade nesse contexto, ou para empresas de ciclologística, e a centralidade da bicicleta no modelo de trabalho.

A quarta motivação mais relevante entre os entrevistados pelo LABMOB e Aliança Bike (2020a) foi o potencial das cicloentregas de melhorar a saúde. Nesse ponto, cabe destacar que 91% dos entrevistados perceberam uma melhora na saúde e bem-estar após começarem a trabalhar com entregas. Diante disso, as principais melhorias observadas foram o aumento de condicionamento/preparo físico, perda de peso e melhoria nas sensações de bem-estar físico e emocional.

Já a pesquisa da Fundación MAPFRE e LABMOB (2022) abordou a motivação para começar o trabalho de entregas por bicicleta apenas na parte qualitativa da pesquisa, com entregadores de Curitiba (PR), Fortaleza (CE) e São Paulo (SP). As motivações citadas nessa pesquisa foram: a falta de espaço no mercado de trabalho na área da graduação (1), necessidade financeira (8), influência de familiares (2), gosto pelo ciclismo (1), saúde (2), contribuição ambiental (1). De forma complementar, Minarelli (2020) observa que, tanto em empresas de ciclologística quanto em plataformas de micrologística, o perfil dos entregadores tende a se dividir entre os mais novos que entraram na atividade em busca de oportunidade de inserção no mercado, e os mais velhos, que vêm de trajetórias instáveis e de baixas remunerações.

A Aliança Bike (2019) avaliou ainda a motivação dos entregadores-ciclistas para utilizar sistemas de bicicletas compartilhadas. Essa pergunta foi realizada apenas para os participantes que estavam utilizando equipamentos do sistema, ou esperando para utilizar.

Gráfico 13: Motivação para utilizar bicicletas compartilhadas para entregas



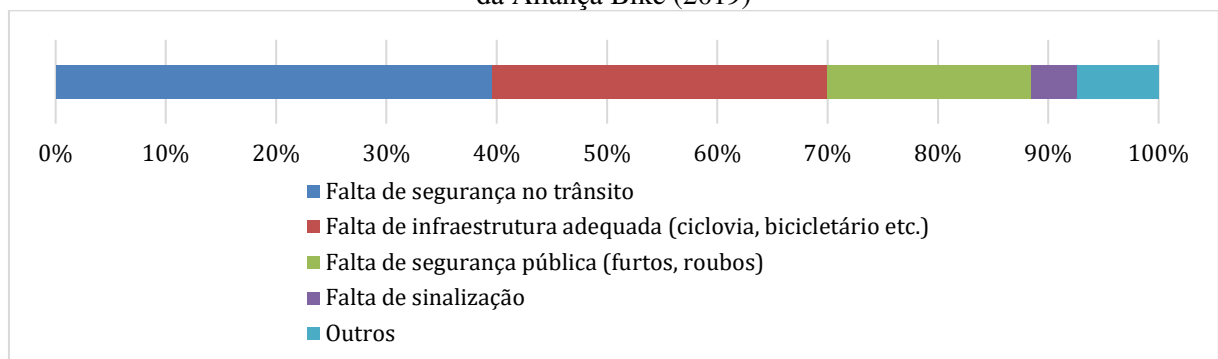
Fonte: Adaptado de Aliança Bike (2019).

As motivações mais identificadas foram relacionadas ao aspecto financeiro, com 31% dos entrevistados afirmando ser mais barato utilizar a bicicleta compartilhada do que comprar e

manter uma própria, e 27% alegando ainda não terem dinheiro para adquirir uma bicicleta. Tais motivações estão em concordância com os estudos do ITDP Brasil (2017), o GIZ e PROMOB-e, (2021) e BID e MDR (2021), abordados anteriormente, que afirmam que os sistemas de bicicleta compartilhada permitem a atração de novos usuários, uma vez que os conectam de maneira rápida, barata e fácil aos equipamentos, sem a necessidade de um gasto inicial elevado.

Além das motivações dos entregadores-ciclistas, as pesquisas também avaliaram problemas e medos. Primeiramente, tanto a Aliança Bike (2019) quanto o LABMOB e Aliança Bike (2020a) avaliaram os problemas enfrentados pelos entregadores no dia a dia da atividade. Entretanto, serão apresentados dois gráficos diferentes, em função das categorias consideradas em cada pesquisa.

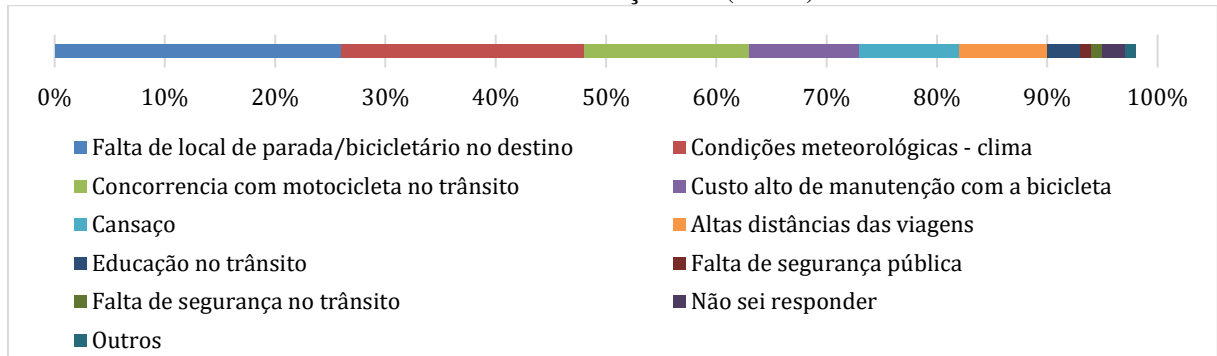
Gráfico 14: Principal problema enfrentado pelos entregadores-ciclistas no dia a dia, conforme pesquisa da Aliança Bike (2019)



Fonte: Adaptado de Aliança Bike (2019).

Os problemas mais identificados pelos entregadores-ciclistas de aplicativo entrevistados no estudo da Aliança Bike (2019) foram a falta de segurança no trânsito, por aproximadamente 40% dos participantes, seguido por falta de infraestrutura adequada e de segurança pública, com aproximadamente 30% e 19%, respectivamente. Na opção outros, os entregadores também apresentaram problemas como cansaço, preconceito e ladeiras, dentre outros.

Gráfico 15: Três principais problemas enfrentados pelos entregadores-ciclistas, a partir da pesquisa do LABMOB e Aliança Bike (2020a)



Fonte: Adaptado de LABMOB e Aliança Bike (2020a).

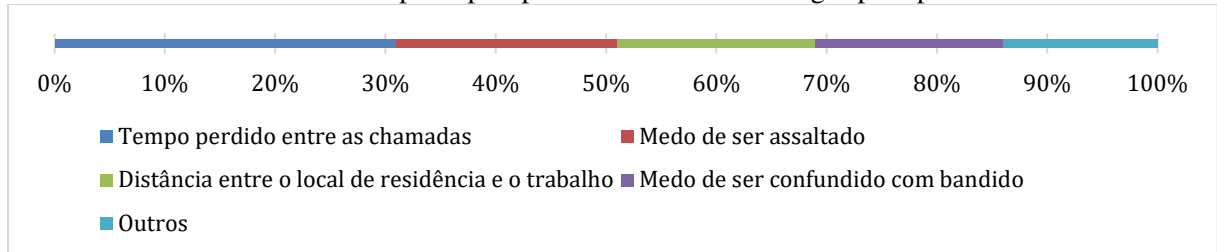
Destaca-se que, diferentemente da pesquisa anterior, a do LABMOB e Aliança Bike (2020a) considerou os três principais problemas enfrentados. O que mais foi indicado foi a falta de local de parada/bicicletário no destino, em 26% das respostas. Tal resultado corrobora com a importância da existência de estacionamentos de bicicleta para uma cidade cicloinclusiva, conforme abordado anteriormente. O segundo problema mais recorrente foi relativo às questões climáticas, com 22% de representatividade. Esse aspecto também se relaciona com as características detalhadas para a cidade cicloinclusiva, evidenciando uma carência de mobiliário urbano de apoio, como bebedouros, vestiários, área de descanso e melhor qualidade paisagística, que poderiam minimizar os efeitos desse problema.

Apesar da diferença entre as categorias, ao comparar os problemas identificados nas pesquisas da Aliança Bike (2019) e do LABMOB e Aliança Bike (2020a), fica evidente a discrepância entre elas. Isso porque os problemas menos citados no segundo estudo, falta de segurança no trânsito e de segurança pública, com representatividade de 1% cada um, foram o primeiro e o terceiro mais identificados no outro. Já a categoria falta de infraestrutura adequada, do estudo de 2019, pode ser relacionada com as categorias de falta de local de parada/bicicletário no destino e condições meteorológicas, do estudo de 2020.

Além disso, vale ressaltar a discrepância entre as respostas acerca dos problemas identificados para a utilização da bicicleta como meio de transporte e para a realização de entregas no estudo do LABMOB e Aliança Bike (2020a). O aspecto da falta de segurança no trânsito foi considerado mais relevante pelos participantes no contexto do meio de transporte do que no desenvolvimento do trabalho.

De forma complementar, o estudo da Aliança Bike (2019) avaliou especificamente os dois principais problemas provenientes de realizar entregas por meio de aplicativos, conforme Gráfico 16.

Gráfico 16: Dois principais problemas de fazer entregas por aplicativos

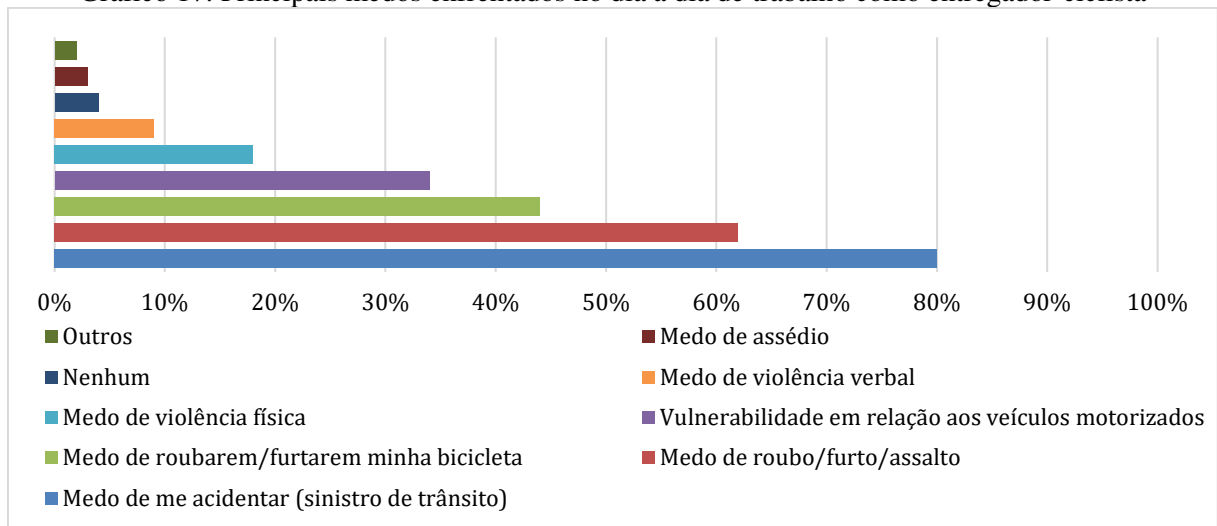


Fonte: Adaptado de Aliança Bike (2019).

O problema mais identificado de realizar entregas por aplicativos foi o tempo perdido entre chamadas, 31%. Essa identificação corrobora o exposto por Minarelli (2020), relativo ao foco das empresas de micrologística em fornecer um atendimento rápido e a baixos custos. Conforme Abílio (2020a), isso gera uma demanda por um grande contingente de entregadores que estão disponíveis para serem imediatamente utilizados diante da demanda, mas são remunerados apenas pelo que produzem, causando, conforme Reck (2022) uma discrepância entre as horas disponibilizadas e o valor recebido. Esse problema é seguido pelo medo de ser assaltado, 20%, e a distância entre a residência e o local de realização das entregas, 18%.

Apesar da pesquisa da Fundación MAPFRE e LABMOB (2022) não ter considerado diretamente os problemas enfrentados, os entregadores-ciclistas foram questionados sobre os principais medos no dia a dia de trabalho. Os resultados são apresentados no Gráfico 17.

Gráfico 17: Principais medos enfrentados no dia a dia de trabalho como entregador-ciclista

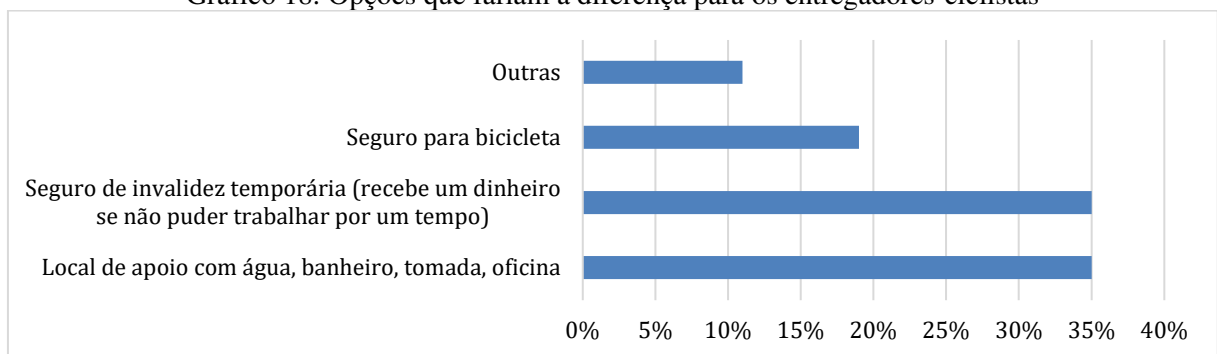


Fonte: Adaptado de Fundación MAPFRE e LABMOB (2022).

Os medos mais identificados pelos cicloentregadores foram de se acidentarem, por 80% dos participantes, e relativos a roubo e furto de forma geral, 62%, e 44% da própria bicicleta. Conforme Fundación MAPFRE e LABMOB (2022), cabe destacar que os entrevistados são predominantemente do gênero masculino. Dessa forma, os resultados obtidos podem não representar os medos das entregadoras-ciclistas. Entre as mulheres, os medos mais indicados foram furto/roubo/assalto, sinistros de trânsito e vulnerabilidade em relação ao trânsito, seguidos por violência física e assédio. Entretanto, foi destacado que, por esta ser uma amostragem baixa, pode não ser representativa da totalidade das cicloentregadoras.

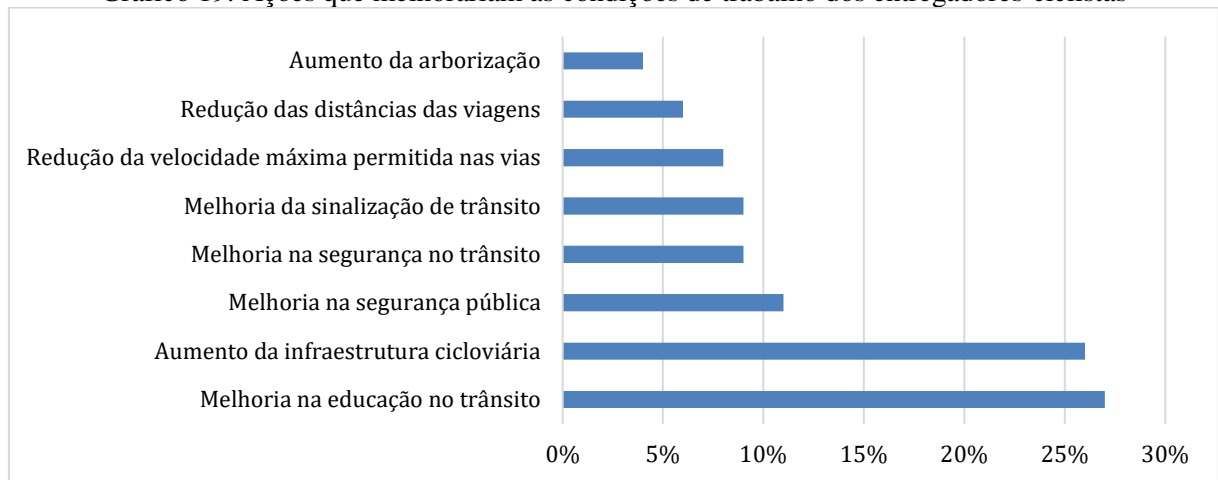
Relacionado com as perguntas sobre problemas e medos, as três pesquisas questionaram os entregadores-ciclistas sobre mudanças que poderiam ser realizadas na cidade para melhorar as condições do trabalho. No estudo da Aliança Bike (2019) foi realizada uma pergunta de resposta múltipla sobre opções que fariam diferença, conforme apresentado no Gráfico 18. Já o LABMOB e Aliança Bike (2020a) questionaram as três principais ações que melhorariam as condições de trabalho, Gráfico 19. Por fim, a Fundación MAPFRE e LABMOB (2022) consideraram as mudanças desejadas para a cidade de São Paulo, com pergunta de resposta múltipla, Gráfico 20. Os resultados obtidos nas pesquisas foram apresentados em gráficos separados, tendo em vista as opções apresentadas em cada caso e a atribuição de percentuais, uma vez que as duas primeiras consideraram como total a quantidade de opções identificadas, e a última o número de participantes.

Gráfico 18: Opções que fariam a diferença para os entregadores-ciclistas



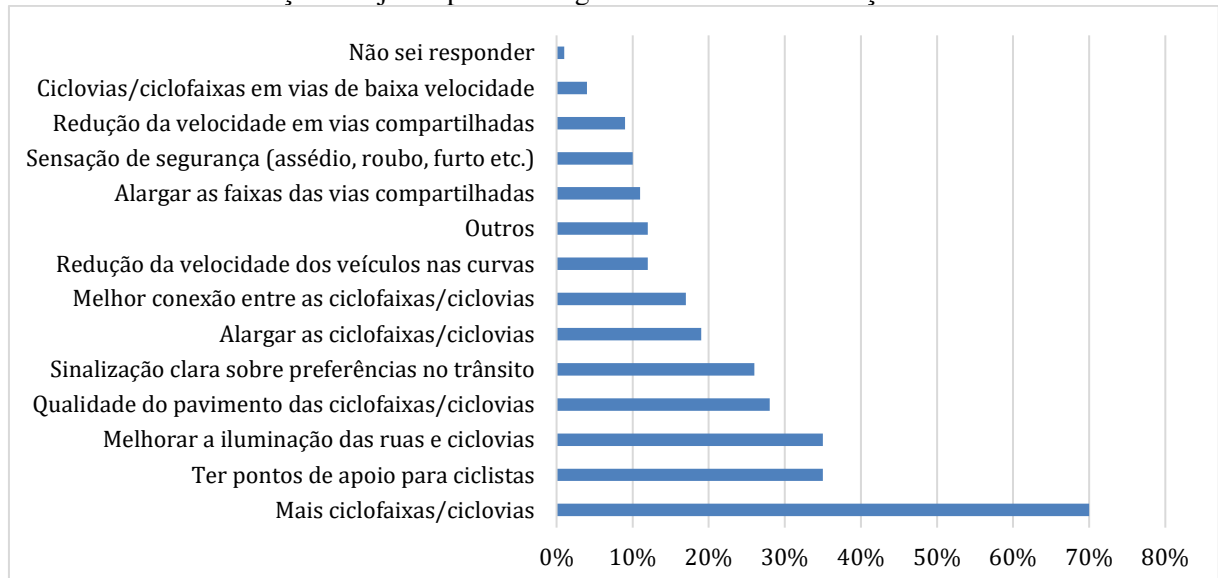
Fonte: Adaptado de Aliança Bike (2019).

Gráfico 19: Ações que melhorariam as condições de trabalho dos entregadores-ciclistas



Fonte: Adaptado de LABMOB e Aliança Bike (2020a).

Gráfico 20: Mudanças desejadas pelos entregadores-ciclistas em relação à cidade de São Paulo



Fonte: Adaptado de Fundación MAPFRE e LABMOB (2022).

De forma geral, é possível observar que as categorias do Gráfico 19 e do Gráfico 20 estão relacionadas à infraestrutura, enquanto o Gráfico 18 possui menos categorias e considera questões de proteção social. Entretanto, destaca-se que a existência de pontos de apoio para ciclistas foi uma das categorias mais mencionadas no primeiro gráfico, representando 35%, e a segunda categoria mais mencionada no terceiro gráfico, por 35% dos entrevistados. Apesar de não ter sido considerada no segundo gráfico, conforme abordado anteriormente, pode ter sido considerada pelos respondentes como um aspecto da infraestrutura cicloviária.

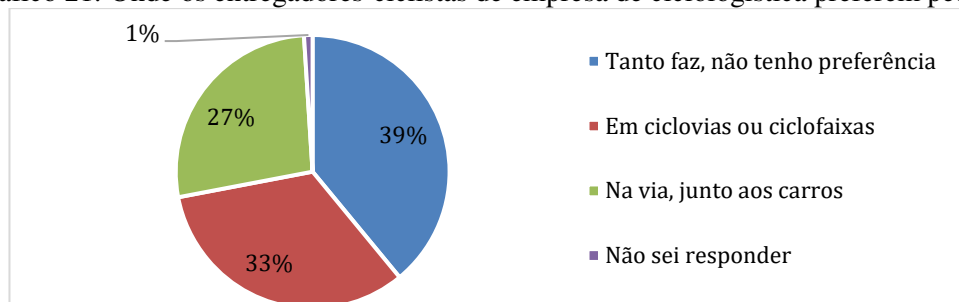
Destaca-se também a relevância para os entregadores-ciclistas em melhorar a infraestrutura cicloviária, em especial, a destinada ao ciclista. Na pesquisa do LABMOB e Aliança Bike

(2020a), o aumento dessa infraestrutura recebeu 26% das menções. Já na pesquisa da Fundación MAPFRE e LABMOB (2022), além desse aumento ter sido abordado por 70% dos participantes, tiveram relevância também as menções à qualidade do pavimento, 28%, o alargamento dessas infraestruturas, 19%, e uma maior conexão entre elas, 17%. Esses resultados também se relacionam com a pesquisa de perfil dos ciclistas (Transporte Ativo e LABMOB, 2018; Transporte Ativo e LABMOB, 2021) que, conforme abordado, o aumento e melhoria da infraestrutura seria o que mais contribuiria para que os entrevistados utilizassem mais a bicicleta.

Além disso, nos gráficos é possível observar também a importância para os entregadores-ciclistas de outras medidas que caracterizam uma cidade cicloinclusiva, como melhor iluminação, sinalização e medidas de moderação de tráfego. Entretanto, novamente destaca-se que, por terem sido realizadas majoritariamente com participantes do gênero masculino, esses aspectos podem não ser os que seriam considerados como os mais relevantes para melhorar o trabalho das entregadoras-ciclistas.

Destaca-se também a pergunta realizada na pesquisa do LABMOB e Aliança Bike (2020a) acerca do local onde os entregadores-ciclistas preferem pedalar. Os dados são apresentados no Gráfico 21.

Gráfico 21: Onde os entregadores-ciclistas de empresa de ciclogística preferem pedalar



Fonte: Adaptado de LABMOB e Aliança Bike (2020a).

Uma grande parcela dos entrevistados, quase 40%, não tem preferência por onde pedalar nas cidades, enquanto 60% têm alguma preferência. Entretanto, enquanto 33% dos entregadores-ciclistas entrevistados preferem pedalar em infraestrutura cicloviária exclusiva, 27% escolhem o compartilhamento com os carros. Tal percentual elevado pode ocorrer em função da possibilidade de desempenhar maiores velocidades em vias compartilhadas, associada à velocidade dos veículos, à possibilidade de andar entre os carros e a menor preocupação de precisar desviar de ciclistas em velocidades inferiores e de pedestres cruzando a ciclovia.

A partir de entrevistas em profundidade, o relatório da Fundación MAPFRE e o LABMOB (2022) destacou que uma importante preocupação dos entregadores-ciclistas é com relação ao “estar visível”, sendo por eles inversamente relacionado aos sinistros de trânsito. Dessa forma, a preferência dos entregadores pelo local para pedalar pode estar relacionado ao espaço onde ser considerados mais visíveis. Esse resultado corrobora o exposto por Harkot *et al.* (2021) que, apesar do aumento e melhoria da infraestrutura serem de extrema importância e poderem contribuir para um aumento na segurança do ciclista, não devem ser as únicas medidas consideradas, como se fossem resolver todos os problemas.

Além disso, 60% dos entrevistados pelo LABMOB e Aliança Bike (2020a) declararam já terem se envolvido em algum sinistro de trânsito. De forma complementar, os 12 entregadores-ciclistas entrevistados pela Fundación MAPFRE e o LABMOB (2022) afirmaram que já se envolveram em algum sinistro de trânsito, e relataram uma mudança de comportamento após o ocorrido, como estratégia de defesa e prevenção (Fundación MAPFRE e o LABMOB, 2022).

Por fim, outro aspecto que cabe ser destacado é com relação à utilização de aplicativos de registro de rota. A Aliança Bike (2019) observou que muitos dos cicloentregadores não fazem uso de aplicativos como o Strava<sup>9</sup>, para evitar correr o risco de ficar sem bateria, uma vez que dependem dela para conseguir receber demandas de entregas.

#### 2.6.2.2 Outros atores envolvidos na ciclogística

Além das informações sobre o perfil dos entregadores-ciclistas, parte dos estudos foi realizada também com outros atores na ciclogística. Os dois estudos que realizaram pesquisas qualitativas com empresas de ciclogística foram os do LABMOB e da Aliança Bike (2020a, 2020b), sendo o primeiro com empresas prestadoras de serviço de *bike courier*, que Minarelli (2020) classifica como empresas de ciclogística, e o segundo com operadores logísticos, transportadores e embarcadores. Vale destacar que as duas principais conclusões do estudo da Fundación MAPFRE e o LABMOB (2022) foram a grande variedade de organizações e atores presentes no ecossistema da ciclogística e a variedade existente de relações de trabalho, evidenciando a importância de analisar os outros atores, além do entregador-ciclista.

---

<sup>9</sup> O Strava é uma plataforma utilizada para rastreamento e monitoramento de exercícios físicos, em especial, ciclismo e corrida, que incorpora recursos de redes sociais.

Com o intuito de caracterizar o perfil das empresas brasileiras de ciclogística, e os desafios e oportunidades para o crescimento do setor, foi realizado um mapeamento exploratório *online* pelo LABMOB e Aliança Bike (2020a). Das empresas identificadas, que estavam ativas na data do estudo e se disponibilizaram a participar, metade se situa na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), 12, 3 empresas no Rio de Janeiro (RJ), Belo Horizonte (MG), Manaus (AM) e Porto Alegre (RS) tem 2 empresas atuando em cada e 1 empresa em cada uma das seguintes cidades: Curitiba (PR), Florianópolis (SC) e Pelotas (RS). Essa divisão está alinhada com o percentual de entregadores motociclistas por região, identificado por Góes *et al.* (2022), na qual a região Sudeste representava quase 60% do total, seguida pela região Sul.

No estudo do LABMOB e Aliança Bike (2020b), foram entrevistados três grupos distintos de empresas, sendo: realizam entregas de bicicleta, 39%; estão planejando ou estudando a realização de entregas por bicicleta, 22%; não estão planejando nem estudando a realização de entregas por bicicleta, 39%. Dentre as empresas entrevistadas, cabe destacar o predomínio de veículos motorizados e de maior porte na matriz modal, como caminhões e vans, estando presente em cerca de 65% das empresas. Conforme o estudo, os principais fatores para a escolha do modo de transporte utilizado na última milha são capacidade de carga e tempo de entrega, ambos indicados em 35% das respostas, o que corresponde a 8 empresas. Já o baixo impacto ambiental foi identificado apenas por 2 empresas (LABMOB e a Aliança Bike, 2020b).

Nessa subseção, três das questões serão abordadas, sendo relativas a motivações, vantagens e dificuldades da atividade. Primeiramente, cada pesquisa buscou saber as três principais motivações de cada entrevistado para incluir a bicicleta nas atividades de logística, ou se planejar para isso. Na pesquisa com empresas de ciclogística (LABMOB e da Aliança Bike, 2020a), as três principais motivações identificadas foram a paixão pelo ciclismo, a preocupação com a sustentabilidade no setor da logística urbana e a eficiência do serviço pelo menor tempo de entrega em ambientes urbanos congestionados, com 27%, 25% e 22% de representatividade, respectivamente. Já na pesquisa com operadores logísticos, transportadores e embarcadores (LABMOB e da Aliança Bike, 2020b), as três respostas mais relevantes foram conexão da imagem da empresa com a sustentabilidade ambiental, 24%, redução da emissão de gases poluentes, 24%, e economia no custo das entregas, 16%. Destaca-se que apenas as empresas que realizam ou planejam realizar entregas de bicicleta foram questionadas sobre a motivação.

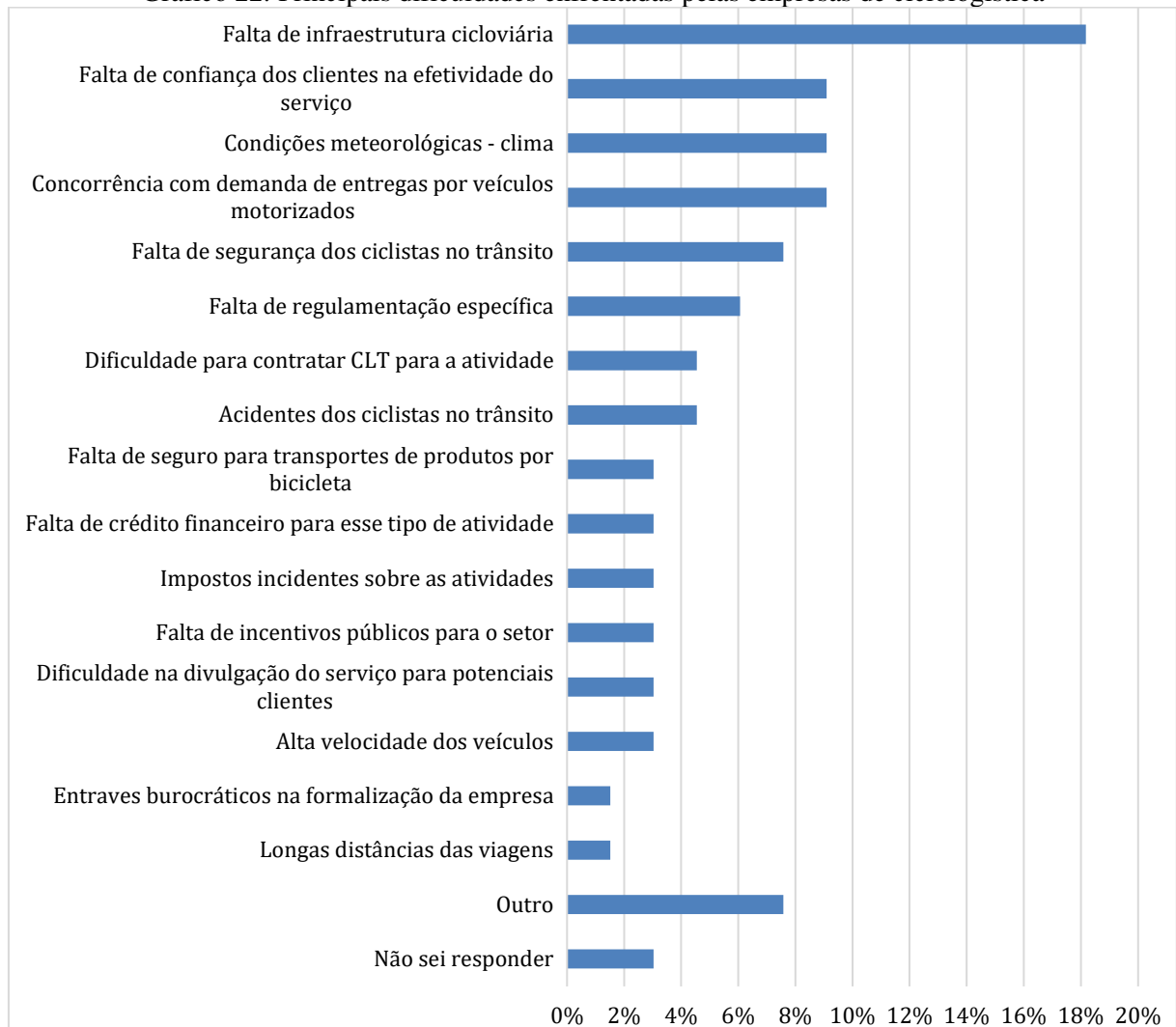
Já as 9 empresas que não realizam nem pretendem realizar entregas de bicicleta foram questionadas acerca da motivação para isso. 5 afirmaram que não tem esse planejamento devido à limitação da capacidade de carga das bicicletas e 3 devido à falta de informação e dados sobre entregas por bicicleta. Em seguida, foram identificadas as longas distâncias de viagem, além de aspectos relativos à falta de regulamentação específica, de infraestrutura ciclovitária e de segurança no trânsito, com 2 empresas cada.

Apesar das duas pesquisas terem apresentado opções diferentes para que os participantes escolhessem, é possível observar nas respostas, conforme abordado por Minarelli (2020), a centralidade da bicicleta nas empresas de ciclogística, assim como o foco na sustentabilidade e na eficiência. Já nas outras empresas entrevistadas, é possível observar uma maior preocupação com aspectos financeiros.

Com relação às vantagens do serviço de entregas por bicicleta, apenas a pesquisa da LABMOB e da Aliança Bike (2020a) questionou diretamente os participantes. Os aspectos mais identificados foram: sustentabilidade, uma vez que colabora para a redução da emissão de gases poluentes pela logística urbana, 28%; eficiência do serviço pelo menor tempo de entrega em ambientes urbanos congestionados, 28%; e eficiente do espaço público para serviços de logística, 20%. Conforme evidenciado anteriormente acerca das vantagens da ciclogística, tais aspectos são também abordados por diferentes autores (Maes e Vanelslender, 2012; Fundación MAPFRE e LABMOB, 2022; Andrade *et al.*, 2023; Nascimento e Oliveira, 2023).

Tanto a pesquisa do LABMOB e Aliança Bike (2020a) quanto do LABMOB e Aliança Bike (2020b), realizaram análises relacionadas a problemas da entrega de bicicleta. A primeira questionou as empresas de ciclogística sobre as três principais dificuldades enfrentadas com o serviço, conforme Gráfico 22. Já na segunda pesquisa foram aplicadas duas perguntas diferentes. Na primeira pergunta, as empresas que já fazem entregas de bicicleta, ou pretendem fazer, foram questionadas sobre quais seriam os principais desafios a serem enfrentados para tornar as entregas por bicicleta mais eficientes. A segunda foi realizada com todos os entrevistados e questionava acerca dos principais desafios para promover as entregas por bicicleta mencionados pelas transportadoras, operadoras de logística e embarcadoras. Os resultados são apresentados no Gráfico 23. Destaca-se que foram apresentados gráficos diferentes para cada estudo em função da utilização de diferentes opções de resposta à pergunta.

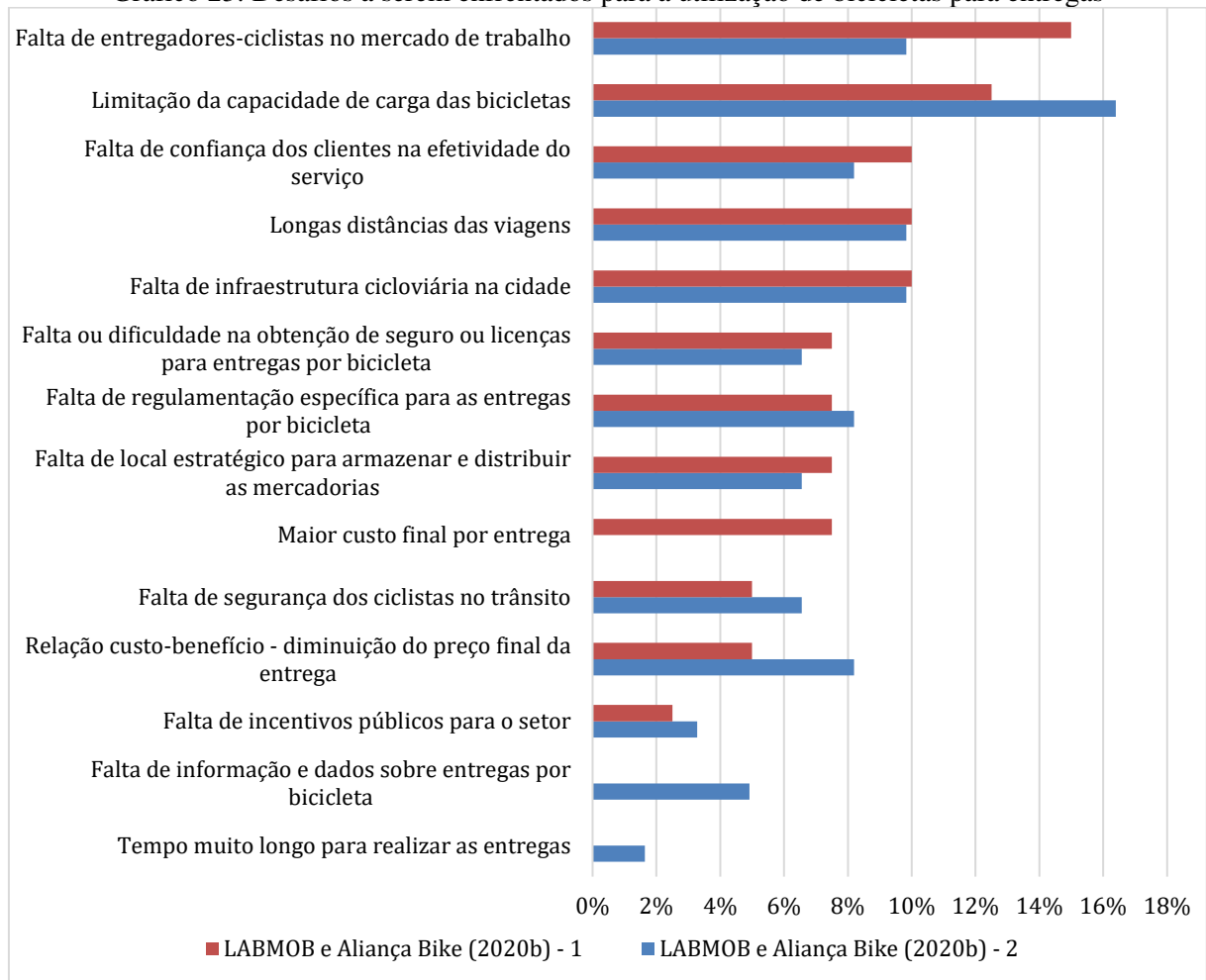
Gráfico 22: Principais dificuldades enfrentadas pelas empresas de ciclogística



Fonte: Adaptado de LABMOB e Aliança Bike (2020a).

Os desafios mais enfrentados pelas empresas de ciclogística foram: a falta de infraestrutura ciclovária, aproximadamente 18%; a falta de confiança dos clientes acerca da efetividade do serviço, 9%; estar submetido às condições meteorológicas, 9%; e a concorrência com demanda de entregas por veículos motorizados, 9% (LABMOB e Aliança Bike, 2020a). Destaca-se a relevância do desafio mais indicado, uma vez que apresentou o dobro de menções dos seguintes.

Gráfico 23: Desafios a serem enfrentados para a utilização de bicicletas para entregas



Fonte: Adaptado de LABMOB e Aliança Bike (2020b).

Para a primeira pergunta as respostas mais identificadas foram: falta de entregadores-ciclistas no mercado de trabalho, 15% das menções; limitação da capacidade de carga das bicicletas, 13%; falta de confiança dos clientes na efetividade do serviço, 10%; longas distâncias das viagens, em função das origens e destino dos serviços, 10%; e falta de infraestrutura ciclovitária na cidade, 10%. Já na segunda pergunta, as respostas mais indicadas foram: limitação da capacidade de carga das bicicletas, aproximadamente 16% das menções; falta de entregadores-ciclistas no mercado de trabalho, 10%; longas distâncias das viagens, 10%; e falta de infraestrutura ciclovitária na cidade, 10%.

A partir da comparação entre as perguntas realizadas para os dois grupos de entrevistados, se torna evidente que a preocupação acerca da limitação da capacidade de carga das bicicletas se torna mais relevante quando são considerados atores que ainda não utilizam, nem pretendem utilizar, esse modo de transporte para as entregas. Esse gráfico confirma a motivação afirmada por essas empresas, conforme abordado anteriormente, para que não considerassem a utilização

da bicicleta. Além disso, a comparação também indica que a preocupação com a segurança dos ciclistas e com a redução do preço final da entrega têm um aumento de representatividade ao considerá-los, e aspectos como a falta de informação e dados e o tempo para realizar entregas apenas foram identificados nesse caso.

Ao comparar os desafios identificados pelas empresas com os identificados pelos entregadores-ciclistas (Gráfico 14 e Gráfico 15), é possível identificar que parte dos mais relevantes são escolhidos pelos dois, como é o caso da falta de infraestrutura e condições meteorológicas. Entretanto, fica evidente uma maior preocupação das empresas com aspectos relativos à gestão e manutenção da atividade, como disponibilidade de entregadores, a preocupação com os clientes, entre outros.

## 2.7 Resumo do capítulo

Esse capítulo buscou abordar os aspectos e conceitos relacionados à mobilidade por bicicleta, com o foco na sua utilização para a logística urbana. Na Tabela 10 são apresentados os temas abordados e os respectivos autores identificados e citados.

Tabela 10: Temas abordados e autores utilizados no capítulo

| Tema                                      | Autores                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Mobilidade urbana                         | Vasconcellos (2013); Kleinert e Horton (2016); Machado (2020); BID e MDR (2021); Kent (2021); Psarikidou (2021); Hansmann <i>et al.</i> (2022); Santos e Santos (2022).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Domínio dos automóveis nas cidades        | Boareto (2008); Jacobs (2011); Vasconcellos (2013); Kleinert e Horton (2016); Dias (2020); Babb (2021); BID e MDR (2021); GIZ e PROMOB-e (2021); Jordan e Ivey (2021); Kent (2021); WRI Brasil (2021); Rabello (2022); Santos e Santos (2022).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Ruas Completas                            | Boareto (2008); Transportation Association of Canada (2016); Machado (2020); Jordan e Ivey (2021); Valença e Santos (2021); WRI Brasil (2021); Santos e Santos (2022).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Modos ativos de transporte                | Jacobs (2011); ITDP Brasil (2017); Salas (2018); Mizdrak (2019); Dias (2020); Berrigan <i>et al.</i> (2021); Cusack (2021); GIZ e PROMOB-e (2021); Kent (2021); Stroope (2021); Vale (2021); WRI Brasil (2021); Hansmann <i>et al.</i> (2022); Rabello (2022); Ribeiro e Gallo (2022); Santos e Santos (2022).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Mobilidade por bicicleta                  | Brasil (2007); Steinbach <i>et al.</i> (2011); Brasil (2012a); ITDP Brasil (2017); Rosin e Leite (2019); BID e MDR (2021); WRI Brasil (2021); Fontes e Andrade (2022); Rabello (2022); Santos e Santos (2022).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Cidades cicloinclusivas                   | Brasil (1997); Brasil (2007); Brasil (2012a); Brasil (2013); Vasconcellos (2013); Ortiz Escalante e Valdivia (2015); ITDP Brasil (2017); ITDP Brasil (2018); Salas (2018); BID e MDR (2021); GIZ e o PROMOB-e (2021); Rabello (2022); Santos e Santos (2022).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Perfil do ciclista brasileiro             | Transporte Ativo e LABMOB (2018); Harkot <i>et al.</i> (2021); Transporte Ativo e LABMOB (2021).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Ciclogística                              | Gevaers <i>et al.</i> (2009); Brasil (2012a); Maes e Vanellander (2012); Schliwa <i>et al.</i> (2015); Ferguson (2016); ITDP Brasil (2017); Aliança Bike (2019); Abílio (2020a); Brasil (2020b); Brasil (2020c); LABMOB e a Aliança Bike (2020a); LABMOB e Aliança Bike (2020b); Minarelli (2020); Abílio (2021); Abílio <i>et al.</i> (2021); Altheman (2021); BID e MDR (2021); GIZ e PROMOB-e (2021); Góes <i>et al.</i> (2021); Borges (2022); Fontes e Andrade (2022); Fundación MAPFRE e LABMOB (2022); García (2022); iFood (2022); Rabello (2022); Reck (2022); Andrade <i>et al.</i> (2023); Góes <i>et al.</i> (2023); iFood (2023); iFood e Tembici (2023a); iFood e Tembici (2023b); Nascimento e Oliveira (2023); Tembici (2023a); Tembici (2023b). |
| Caracterização da ciclogística brasileira | Maes e Vanellander (2012); ITDP Brasil (2017); Transporte Ativo e LABMOB (2018); Aliança Bike (2019); Abílio (2020a); LABMOB e Aliança Bike (2020a); LABMOB e Aliança Bike (2020b); Minarelli (2020); BID e MDR (2021); GIZ e PROMOB-e (2021); Góes <i>et al.</i> (2021); Harkot <i>et al.</i> (2021); Transporte Ativo e LABMOB (2021); Fundación MAPFRE e LABMOB (2022); Góes <i>et al.</i> (2022); Reck (2022); Andrade <i>et al.</i> (2023); Góes <i>et al.</i> (2023); Nascimento e Oliveira (2023); UN (2023).                                                                                                                                                                                                                                             |

Fonte: elaborado pela autora.

### 3 A MULHER NA CIDADE CONTEMPORÂNEA OCIDENTAL

#### 3.1 Considerações sobre gênero – conceitos e discussões<sup>10</sup>

Antes de iniciar as discussões sobre a mulher na cidade contemporânea ocidental, é fundamental definir os conceitos que serão utilizados ao longo do estudo, em especial, o conceito de gênero. Conforme Scott, “as palavras, como as ideias e as coisas que elas significam, têm uma história” (Scott, 1989, p. 2). Também Heilborn e Rodrigues afirmam que os conceitos são estruturados a partir de “ideologias, exigências políticas, debates e reflexões” e “são também objetos de disputas e discussões” (Heilborn e Rodrigues, 2018, p. 10). Isso não é diferente para os termos sexo e gênero. Em função dessa história que carregam e dos diferentes usos e significados já atribuídos, a definição de gênero não é simples, como afirma Harkot (2018).

De forma geral, é considerada uma oposição entre sexo e gênero, sendo o primeiro o que é determinado biologicamente, e o segundo o que é determinado cultural e socialmente (Torgrimson e Minson, 2005; Mathieu, 2009; Heilborn e Rodrigues, 2018; WHO, 2023). Dessa forma, segundo a WHO (2023), sexo e gênero são termos diferentes, mas que interagem entre si. De forma complementar, Scott (1989) afirma que a utilização do termo gênero ilumina um sistema de relações que envolve sexo, apesar de não ser determinado por ele de maneira direta.

Calió (1997) apresenta o conceito de gênero como uma dimensão do feminino e do masculino construída socialmente, pela qual as diferenças biológicas foram transformadas em normas sociais. Essa construção social é realizada a partir de regras, normas, comportamentos e papéis atribuídos a cada um, assim como do relacionamento entre eles, podendo ser diferente entre sociedades e ao longo da história (WHO, 2023), mas moldando a vida e as expectativas de mulheres e homens com relação aos respectivos papéis sociais e deveres (Greed, 2006).

Gênero é uma construção social e cultural que atribui papéis, comportamentos, identidades e responsabilidades e, ao mesmo tempo, limitações a meninas,

---

<sup>10</sup> Nesse trabalho será realizada uma breve discussão sobre o conceito de gênero e a oposição com sexo, não sendo o objetivo esgotar o debate sobre o tema. Entende-se a importância dessa discussão e ela não é desconsiderada, entretanto, apresenta-se nesse trabalho apenas o necessário para o seu desenvolvimento e entendimento dos conceitos considerados.

mulheres, meninos, homens e pessoas trans (Ortiz Escalante e Valdivia, 2015, p. 115, tradução nossa)<sup>11</sup>.

Sendo assim, apesar da diferença entre sexo e gênero, as sociedades humanas, ao longo da história, tenderam a dar um foco excessivo ao aspecto biológico, atribuindo então, a cada um dos sexos, funções e posições diferentes no contexto social, normalmente de maneira hierarquizada (Mathieu, 2009), e contribuindo para a produção e a manutenção de desigualdades. Tais desigualdades de gênero interagem com outros marcadores sociais que são fatores de discriminação, como etnia, condição socioeconômica, idade, deficiência, identidade de gênero<sup>12</sup>, orientação sexual, entre outros, o que é chamado de interseccionalidade<sup>13</sup> (WHO, 2023).

Scott define gênero a partir de duas proposições integralmente conectadas: “gênero é um elemento construtivo de relações sociais baseado nas diferenças percebidas entre sexos, e o gênero é uma forma primeira de significar as relações de poder” (Scott, 1989, p. 21). Adicionalmente, a autora detalha quatro aspectos implicados pelo gênero, sendo eles: (i) símbolos culturalmente disponíveis; (ii) conceitos normativos; (iii) noção do político; (iv) e a identidade subjetiva.

Como elemento constitutivo das relações sociais fundadas sobre diferenças percebidas entre os sexos, o gênero implica quatro elementos relacionados entre si: primeiro – símbolos culturalmente disponíveis que evocam representações múltiplas (frequentemente contraditórias) [...] Segundo – conceitos normativos que colocam em evidência interpretações do sentido dos símbolos que tentam limitar e conter as suas possibilidades metafóricas. Esses conceitos são

---

<sup>11</sup> “Gender is a social and cultural construction that assigns roles, behaviours, identities, and responsibilities, and at the same time, limitations, to girls, women, boys, men, and trans people” (Ortiz Escalante e Valdivia, 2015, p. 115).

<sup>12</sup> “A identidade de gênero refere-se à experiência de gênero profundamente sentida, interna e individual de uma pessoa, que pode ou não corresponder à fisiologia da pessoa ou ao sexo designado no nascimento” (WHO, 2023). Apesar de estar relacionada com gênero, a identidade de gênero é um conceito diferente.

<sup>13</sup> O termo interseccionalidade ganhou destaque a partir da publicação de Crenshaw (1991). Ele está relacionado com a avaliação dos diferentes marcadores sociais que são fonte de desigualdade que se constroem socialmente e estão interrelacionados (Ortiz Escalante, 2017). Esses marcadores, usualmente, não tem um efeito isolado na criação de barreiras, mas agem de forma conjunta, seja em relação às experiências, seja na maneira como a sociedade interage e impõe normas e expectativas (Graystone *et al.*, 2022). Nesse sentido, os diferentes marcadores sociais devem ser analisados em conjunto, uma vez que as formas de opressão associadas a cada um não existem de forma independente (Ravensbergen *et al.*, 2019). Apesar disso, esse trabalho tem como foco o aspecto gênero e as desigualdades relacionadas e, nesse sentido, será o mais discutido, embora outros marcadores abordados pelas cicloentregadoras também sejam analisados.

expressos nas doutrinas religiosas, educativas, científicas, políticas ou jurídicas e tipicamente tomam a forma de uma oposição binária que afirma de forma categórica e sem equívoco o sentido do masculino e do feminino. [...] O objetivo da nova pesquisa histórica é explodir a noção de fixidade, descobrir a natureza do debate ou da repressão que leva a aparência de uma permanência eterna na representação binária dos gêneros. Esse tipo de análise tem que incluir uma noção do político, tanto quanto uma referência às instituições e organizações sociais. Esse é o terceiro aspecto das relações de gênero.

Alguns(mas) pesquisadores(as), notadamente antropólogos(as) reduziram o uso da categoria de gênero ao sistema de parentesco (fixando o seu olhar sobre o universo doméstico e na família como fundamento da organização social). Precisamos de uma visão mais ampla que inclua não só o parentesco, mas também (em particular, para as sociedades modernas complexas) o mercado de trabalho (um mercado de trabalho sexualmente segregado faz parte do processo de construção do gênero), a educação (as instituições de educação socialmente masculinas, não mistas ou mistas fazem parte do mesmo processo), o sistema político (o sufrágio masculino universal faz parte do processo de construção do gênero). [...] O gênero é construído através do parentesco, mas não exclusivamente; ele é construído igualmente na economia, na organização política e, pelo menos na nossa sociedade, opera atualmente de forma amplamente independente do parentesco.

O quarto aspecto do gênero é a identidade subjetiva. Conferências estabelecem distribuições de poder (um controle ou um acesso diferencial aos recursos materiais e simbólicos), o gênero torna-se implicado na concepção e na construção do poder em si [...] (Scott, 1989, p. 21-23, grifos da autora).

O gênero, portanto, influencia as experiências e o acesso à saúde, e pode colocar a qualidade de vida e saúde de mulheres e meninas em risco, em função das barreiras as quais são submetidas. Essas barreiras podem incluir restrições à mobilidade, taxas de alfabetização mais baixas, menor acesso ao poder de decisão, entre outras (WHO, 2023). Além disso, conforme Heilborn e Rodrigues (2018), a atribuição hierárquica do gênero, que cria uma hierarquia simbólica a partir de diferenças sexuais, se expressa na divisão do trabalho, como, por exemplo, em relação ao salário, posição, menor reconhecimento profissional, tipo de atividade, maior número de mulheres em atividades precárias ou subemprego, menor acesso a posições de poder, e menos oportunidades na carreira. Dessa forma, elas reconhecem “a validade do conceito de gênero como marcador de assimetrias/desigualdades que ainda se apoiam na binaridade

hierárquica de pares como masculino/feminino, homem/mulher” (Heilborn e Rodrigues, 2018, p. 18), sendo o conceito ainda estratégico para enfrentar discriminações e violências que as mulheres vivenciam.

### 3.2 A relação das mulheres com o espaço urbano

As condições em que vivem homens e mulheres não são produtos de um destino biológico, mas, sobretudo, construções sociais (Kergoat, 2009, p. 67).

Em seu livro *“The Lenses of Gender: Transforming the Debate on Sexual Inequality”*, Sandra Bem (1993) afirma que, apesar de terem ocorrido profundas transformações no modo de pensar das pessoas nos últimos anos, continuam existindo pressupostos ocultos sobre sexo e gênero que estão arraigados em discursos culturais, instituições sociais e na mente das pessoas, e que acabam por invisibilizar e reproduzir de maneira sistemática o poder masculino. A autora dá a esses pressupostos ocultos o nome de *“lenses of gender”*, que poderia ser traduzido literalmente como lentes de gênero, ou lentes sensíveis ao gênero.

Com o intuito de olhar para as lentes de gênero culturais, tornando-as, assim, visíveis, ao invés de permanecer olhando através delas, Bem (1993) identifica e detalha três lentes: o androcentrismo, a polarização de gênero e o existencialismo biológico. O primeiro consiste em uma visão centrada no homem, o segundo no uso sutil das diferenças fundamentais entre homens e mulheres como um princípio organizacional da vida social construída culturalmente, e o último na consideração das outras lentes como naturais e inevitáveis, em função das diferenças biológicas. Essas lentes estão diretamente relacionadas com a maneira pela qual as cidades são planejadas.

Cota (2019) detalha que as cidades, de forma geral, são estruturadas a partir de um ponto de vista masculino, com o foco na visão androcêntrica. Essa visão vai além da consideração do homem como superior à mulher, mas o trata como humano, enquanto trata a mulher como “outro” (Bem, 1993). De forma semelhante, Calió (1997) conceitua androcentrismo como a consideração do homem como agente fundamental das transformações na paisagem, retratando a humanidade como masculina. Nesse sentido, todos os outros indivíduos que não se encaixam no padrão homem cis branco e saudável são considerados como variação da regra (Kern, 2021).

Essa é uma visão arraigada em nossa sociedade (Bem, 1993), que resulta em metade da população sendo deixada de lado (Calió, 1997), a colocando em uma posição de desvantagem

em relação aos homens (Greed, 2006). Isso porque, conforme Valdivia (2018), a vida cotidiana de mulheres e homens é diferente, devido às distintas experiências e trabalhos desenvolvidos, mas todos os indivíduos estão sujeitos à mesma estrutura urbana, planejada a partir de uma perspectiva androcêntrica.

Associado à visão androcêntrica, temos a dicotomia entre as esferas produtiva e reprodutiva. A primeira é exercida no mercado capitalista e geradora de valor econômico, inserida em um mundo público, político e econômico, enquanto a segunda se relaciona às tarefas de cuidado e domésticas, concentrada em um mundo íntimo e privado, tendo como foco a reprodução da vida, e realizada de forma não remunerada (Calió, 1997; Melo e Castilho, 2009; Cota, 2019).

Havia, no século XIX, uma divisão clara do trabalho em função das relações sociais de sexo, atribuindo o trabalho produtivo e o domínio público ao homem, e o trabalho reprodutivo e privado à mulher. A partir do século XX, novas configurações sociais que desafiavam e fragilizavam as dicotomias público e privado, produção e reprodução, homem e mulher, foram proporcionadas pelas revoluções culturais, o cenário econômico e o movimento feminista. Entretanto, uma maior participação das mulheres no espaço público e em atividades de reprodução não foi diretamente acompanhada de uma menor responsabilidade com relação às atividades de reprodução e cuidado (Sousa e Guedes, 2016). Dessa forma, enquanto aos homens, de forma geral, cabem as atividades da esfera produtiva, às mulheres cabe combinar o seu tempo entre ambas as esferas (Melo e Castilho, 2009), gerando uma maior rigidez para as mulheres na organização de seu tempo (Fougeyrollas-Schwebel, 2009).

Essa atribuição social do cuidado ao feminino, primeiramente, limitou a vida das mulheres ao espaço privado, e posteriormente, com as transformações socioeconômicas e a busca de independência feminina, marcou desvantagens em relação aos homens na atuação econômica e social. O ingresso das mulheres no mundo econômico não equilibra as funções atribuídas aos sexos, ao contrário, reforça as desvantagens vividas pelas mulheres que atualmente compartilham com os homens, de forma equânime ou não, a provisão financeira da família juntamente com a responsabilidade da esfera reprodutiva (Sousa e Guedes, 2016, p. 125).

Além da atribuição dos tipos de trabalho a cada um dos gêneros, na divisão sexual do trabalho é priorizada a esfera produtiva, em detrimento da reprodutiva (Cota, 2019). De acordo com Cordeiro e Assis (2020), o trabalho de reprodução é preterido nas sociedades capitalistas, que

têm como foco o lucro, e quem o executa é colocado em posição de subordinação em relação aos detentores do capital.

Essa forma de divisão social do trabalho tem dois princípios organizadores: o da separação (existem trabalhos de homens e outros de mulheres) e o da hierarquização (um trabalho de homem “vale” mais do que um de mulher) (Kergoat, 2009, p. 67).

Apesar do prestígio e posição hierárquica superior atribuída ao trabalho produtivo, o trabalho reprodutivo permite que o outro subsista, tanto no aspecto físico, quanto afetivo (Valdivia, 2018), sendo o produtivo dependente do reprodutivo (Cordeiro e Assis, 2020). Conforme Ortiz Escalante e Valdivia (2015), as atividades reprodutivas e de cuidado são de fundamental importância para a vida humana, tendo valor econômico e social. Cota (2019) aborda a interferência que ocorre entre as esferas e destaca que, possivelmente, a esfera produtiva não poderia ser desenvolvida sem as atividades da reprodutiva. Além disso, conforme Cordeiro e Assis (2020), essas duas esferas são impossíveis de serem dissociadas, uma vez que os encadeamentos de uma são sempre sentidos na outra.

Com o intuito de complementar e corroborar os aspectos apresentados, é usada a edição mais recente do estudo Estatísticas de Gênero: indicadores sociais das mulheres no Brasil, publicada em 2021 pelo IBGE. Como um primeiro aspecto, a taxa de participação na força de trabalho, Figura 11, tem como objetivo medir a parcela da população em idade de trabalhar (PIT) que está trabalhando ou disponível e procurando trabalho.

Figura 11: Gráfico com a taxa de participação na força de trabalho



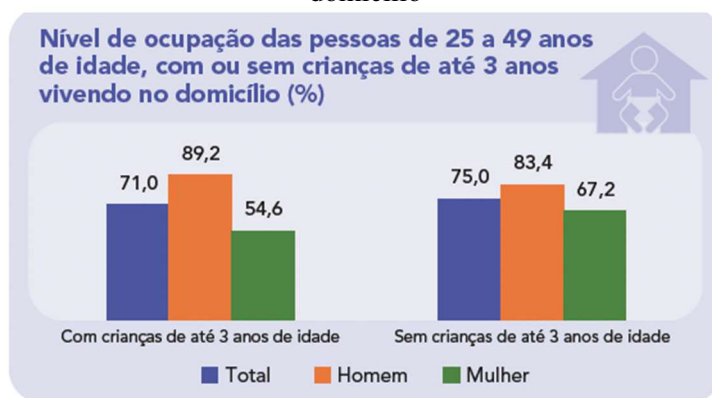
Fonte: IBGE (2021).

Observa-se uma dificuldade maior das mulheres de inserção no mercado de trabalho (IBGE, 2021), sendo que a taxa de participação na força de trabalho de mulheres com 15 ou mais anos

de idade foi de 54,5%, enquanto de homens foi quase 20% superior, 73,7%. Essa desigualdade foi similar tanto ao considerar a população branca, quanto entre a população preta e parda.

De forma complementar, apresenta-se os dados de nível de ocupação das pessoas de 25 a 49 anos de idade, segregados pela presença ou não de crianças de até 3 anos vivendo no domicílio, Figura 12. Essa informação permite complementar a análise da taxa de participação na força de trabalho, avaliando a possível influência de atividades reprodutivas e de cuidado para os diferentes indivíduos.

Figura 12: Gráfico de nível de ocupação de pessoas com ou sem crianças de até 3 anos vivendo no domicílio



Fonte: IBGE (2021).

De forma geral, observa-se que o nível de ocupação é maior para pessoas sem crianças de até 3 anos vivendo no domicílio, passando de 71% para 75%. Porém, existe uma grande discrepância entre os valores observados para mulheres e homens, sendo o nível sempre consideravelmente maior para eles. A proporção de mulheres ocupadas em relação à PIT passa de 54,6% para aquelas que possuem filhos nessa faixa etária, para 67,2% nas que não possuem. Além disso, destaca-se que a situação com menor nível de ocupação das mulheres, é também a com maior nível de ocupação dos homens, existindo uma diferença percentual de aproximadamente 35% entre o nível de homens e mulheres ocupados com crianças de até 3 anos vivendo no domicílio. As diferenças encontradas na análise do nível de ocupação em relação à presença ou não de crianças de até três anos pode evidenciar uma maior atribuição das atividades reprodutivas e de cuidado às mulheres, e a influência disso na execução de trabalhos reprodutivos.

Além de analisar a taxa de participação na força de trabalho e o nível de ocupação em relação à presença ou não de crianças de até 3 anos vivendo no domicílio, o IBGE (2021) avaliou o número de horas semanais dedicadas às atividades de cuidados de pessoas e/ou afazeres domésticos. Esse aspecto permite complementar as análises sobre atividades produtivas e

reprodutivas. Enquanto a média de horas semanais dedicadas ao cuidado de pessoas e/ou afazeres domésticos por pessoa foi de 21,4 para as mulheres, para os homens foi quase a metade, com 11,0 horas (IBGE, 2021). Essa discrepância, com as mulheres dedicando um número consideravelmente maior para as atividades reprodutivas no ambiente privado, pode ser um fator limitador para uma maior participação das mulheres no mercado de trabalho e no espaço público, conforme abordado anteriormente, e pode direcionar as mulheres para ocupações menos remuneradas. Além disso, quando essas mulheres precisam dividir o seu tempo com a atividade produtiva, pode ser gerada uma sobrecarga e exaustão.

[...] o ingresso (da mulher) no trabalho remunerado fora de casa não implicou em uma redução de suas responsabilidades reprodutivas, como mostram os estudos sobre o uso do tempo. Esse compromisso com as tarefas de reprodução já coloca as mulheres em uma posição diferente da dos homens com relação à cidade e seus espaços, uma vez que as obrigações com o cuidado, a casa e seus membros imprimem um ritmo à experiência e à vida cotidiana, marcando percursos e movimentos específicos dentro da cidade que não necessariamente coincidem com aqueles que haviam sido previstos em seu planejamento. Se, além de realizar tarefas reprodutivas para gerar bens de cuidado e afeto, as mulheres combinam isso com suas atividades em trabalhos remunerados, o tempo e os recursos disponíveis para se locomover, usar e ocupar a cidade diminuem (Sanz, 2013, p. 102, tradução nossa)<sup>14</sup>.

A ausência ou pouca presença de mecanismos conciliadores das tarefas domésticas e o trabalho remunerado leva a uma sobrecarga laboral que pode ser considerada injusta para as mulheres, uma vez que por conta própria elas precisam mediar o trabalho pago com o não pago (Sousa e Guedes, 2016, p. 128).

Essa diferença é ainda maior ao considerar o rendimento domiciliar *per capita*, sendo que, enquanto para os homens, ao considerar os 20% com os menores rendimentos ou os 20% com

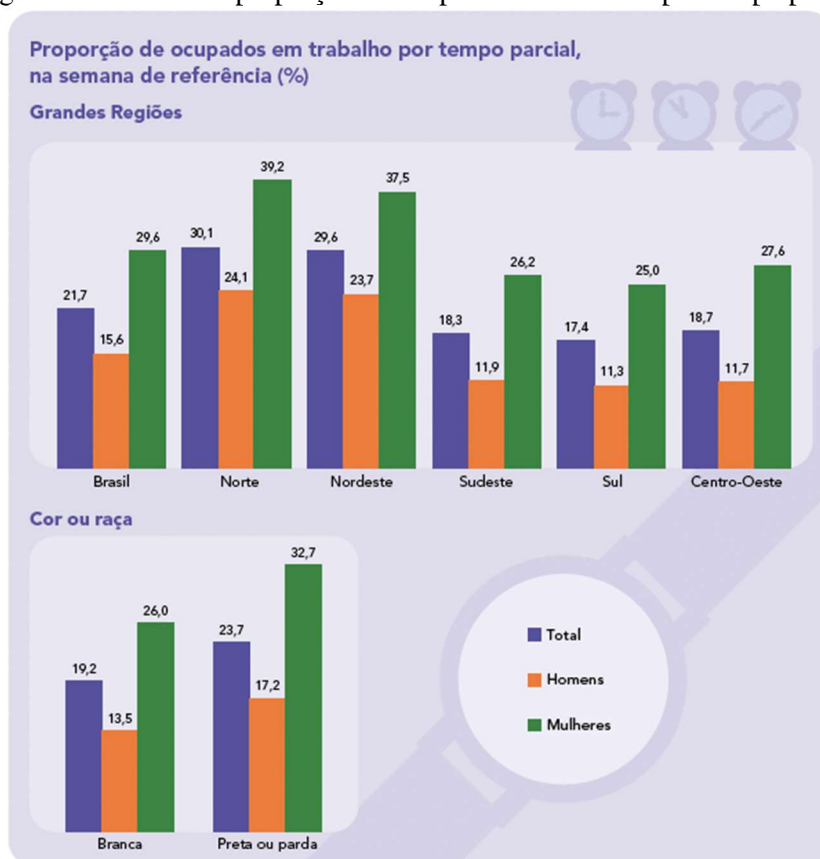
---

<sup>14</sup> “...haberse introducido en trabajos remunerados fuera del hogar no implica que sus responsabilidades reproductivas se hayan reducido, tal y como demuestran los estudios sobre usos del tiempo. Este compromiso con las tareas de reproducción ya sitúa a las mujeres en una posición diferente a la de los hombres con respecto a la ciudad y sus espacios, pues las obligaciones con el cuidado, el hogar, y sus miembros, imprimen un ritmo a la experiencia y a la vida cotidiana, marcando unos recorridos y unos desplazamientos concretos dentro de la ciudad que no coinciden necesariamente con los que habían estado previstos en su planificación. Si además de realizar tareas reproductivas para generar bienes de cuidado y afecto, las mujeres lo compaginan con sus actividades en trabajos remunerados, el tiempo y los recursos disponibles para desplazarse, utilizar y ocupar la ciudad disminuyen” (Sanz, 2013, p. 102).

os maiores rendimentos, o número de horas dedicadas fica em torno de 11, para as mulheres varia entre 24 e 18 horas, respectivamente. Esse recorte indica a influência da renda nos níveis de desigualdade na execução de trabalho reprodutivo não remunerado, e evidencia a necessidade de adoção de debates interseccionais. Tais valores podem estar relacionados ao fato de que, quando se detém o capital para isso, o trabalho de cuidado muitas vezes é terceirizado, principalmente para outras mulheres de menor renda.

Por fim, a proporção de pessoas ocupadas em trabalho parcial avalia o percentual de indivíduos ocupados em trabalhos de até 30 horas semanais. Na Figura 13 são apresentados gráficos com a proporção de ocupados parcialmente, considerando recortes de gênero, por região e por cor ou raça.

Figura 13: Gráfico de proporção de ocupados em trabalho por tempo parcial



Fonte: IBGE (2021).

A proporção de mulheres ocupadas em trabalho de tempo parcial é quase o dobro dos homens e representa aproximadamente 30% das mulheres ocupadas. Ao considerar as mulheres pretas ou pardas, esse percentual sobe para 32,7%. Esse aspecto pode estar relacionado à necessidade que muitas mulheres possuem de realizar uma jornada dupla de trabalho, conciliando o remunerado com o não-remunerado (Santoro, 2008; Fougeyrollas-Schwebel, 2009; Melo e

Castilho, 2009; Sanz, 2013). Conforme Sousa e Guedes (2016), o tempo é um recurso limitado, sendo assim, alocar horas para ao trabalho reprodutivo significa sacrificar o trabalho produtivo. Além disso, Machado (2020) destaca que essa necessidade de conciliar as diferentes tarefas pode levar mulheres a trabalhos mais flexíveis e, por vezes, mais precários.

Nas relações sociais de sexo são atribuídas, de forma prioritária às mulheres, as tarefas referentes ao trabalho doméstico, e aos homens o trabalho produtivo. Isso faz que a alocação de tempo entre trabalho e família seja algo mais conflitante e marcante na vida das mulheres (Sousa e Guedes, 2016, p. 127).

A desigualdade na distribuição das tarefas da casa e da família impacta não apenas a mobilidade das mulheres, como também a necessidade de balancear o tempo de trabalho com as tarefas da casa, exigindo uma maior flexibilização do tempo por parte das mulheres, ou seja, exigindo de mulheres jornadas inferiores de trabalho formal. Entretanto, essa flexibilização, ao mesmo tempo em que reduz o tempo da jornada, reduz também direitos e produz instabilidade e precarização, que afetam principalmente aqueles que já se encontram em situações de vulnerabilidade social (Machado, 2020, p. 46).

Com relação ao espaço urbano, segundo Calió (1997), ao privilegiar o mundo público e produtivo aos homens, e o privado e reprodutivo às mulheres, ocorreu uma sexualização da cidade e uma “invisibilização das mulheres na multidão urbana”. A concretização do planejamento urbano baseado em demandas masculinas e que privilegia a esfera produtiva ocorre em aspectos como a localização, gestão e manutenção dos espaços urbanos, o desenho, o planejamento da mobilidade e a estruturação de horários (Valdivia, 2018). Outros resultados desse planejamento urbano, conforme Cota (2019), são a adaptação dos horários e serviços em função do capital, a existência de elevado número de espaços monofuncionais não conectados e que desconsideram interação entre esferas. Sendo assim, as cidades não são construídas para as mulheres, com o intuito de facilitar suas atividades e a possibilidade de dupla jornada de trabalho remunerado e não remunerado. Elas são, na verdade, baseadas em suposições acerca do “cidadão urbano típico [...]”. Chocantemente, este cidadão é um homem” (Kern, 2021, p. 55).

Nesta cidade social e economicamente injusta, características sociais como gênero, classe social, cor, raça, identidade sexual, diversidade funcional ou

idade, entre outros aspectos, determinam os privilégios e opressões que hoje vivenciamos no espaço urbano (Valdivia, 2018, p. 72, tradução nossa)<sup>15</sup>.

Além disso, a divisão sexual do trabalho e a dicotomia entre público e privado acabou por privar as mulheres do poder e prestígio necessários para que participassem das tomadas de decisão sobre a gestão das cidades, sendo este mais um dos fatores que contribuiu para a construção do espaço (Sanz, 2013). Na pesquisa do IBGE (2021) foi avaliada também a vida pública e tomada de decisão. Foi observado que existe um quadro expressivo de sub-representação das mulheres, tanto no nível federal, quanto local. Apesar de ter havido uma melhora nos últimos anos, foi destacado que a participação ainda está distante da metade feminina da população brasileira. Como consequência, a eleição de um menor número de mulheres, além de ser prejudicar a representatividade, pode influenciar num enfoque do planejamento e gestão de políticas públicas focadas no cidadão “típico” masculino.

Ao não considerar no planejamento urbano atividades usualmente atribuídas às mulheres, são gerados deveres e oportunidades desiguais, tanto para elas, como para os que delas dependem (Muxí Martínez e Ciocoletto, 2009). De forma semelhante, Soto Villagrán (2014) afirma que a invisibilidade das mulheres nas cidades acabou por gerar ruas, bairros, transportes e serviços que não atendem suas necessidades. Apesar disso, elas vivem diante de uma falsa impressão de uso e de direito (Calió, 1997).

Em função da diversidade de experiências, o cotidiano de mulheres e homens é diferente. As atividades desenvolvidas no dia a dia e a gestão do tempo estão marcadas por papéis de gênero e pelo fato de ter (ou não) um corpo sexual. Por outro lado, as pessoas realizam suas vidas cotidianas em uma estrutura urbana projetada a partir de uma perspectiva androcêntrica. Certas atividades são consideradas socialmente mais importantes e isso se materializa em uma configuração urbana que prioriza algumas atividades e hierarquiza alguns usos em detrimento de outros, dedicando mais espaço, melhores localizações,

---

<sup>15</sup> “En esta ciudad social y económicamente injusta las características sociales como el género, la clase social, el ser una persona racializada, la identidad sexual, la diversidad funcional o la edad, entre otros aspectos, determinan los privilegios y las opresiones que experimentamos en nuestro día a día en el espacio urbano.” (Valdivia, 2018, p. 72)

conectividade... Esses fatores afetam o desenvolvimento de algumas e outras atividades. (Valdivia, 2018, p.72, tradução nossa)<sup>16</sup>.

Ao mesmo tempo que o espaço urbano reproduz o androcentrismo, a divisão sexual do trabalho e as dicotomias público/privado, produção/reprodução, ele contribui para a propagação contínua desses aspectos (Valdivia, 2018), reforçando os papéis e estereótipos femininos e masculinos atribuídos historicamente (Soto Villagrán, 2014). De forma semelhante, Sanz (2013) afirma que a cidade é um espaço que constrói e perpetua as desigualdades sofridas pelas mulheres.

Dessa forma, as mulheres permanecem tendo sua vida limitada por normas sociais construídas em nossas cidades e pela forma que foram planejadas, como limitações de escolhas, poder e oportunidades, e, com isso, o poder e os privilégios masculinos são mantidos (Kern, 2021). Nesse contexto, cabe destacar a insegurança e a percepção de insegurança. Soto Villagrán (2014) destaca a fundamentalidade e complexidade de se considerar o medo da violência e do uso dos espaços públicos que surgem a partir da construção do espaço urbano orientado por lógicas patriarcais e as dicotomias consideradas, uma vez que cada gênero experimenta a cidade de maneira distinta. A autora afirma, ainda, ser esse medo urbano que cria um cenário de insegurança no espaço público e ameaça a liberdade das mulheres. De forma semelhante, Falú (2012) e Ortiz Escalante (2018) destacam que o medo é um elemento limitador da liberdade e do direito à cidade para as mulheres. Esse elemento é condicionado tanto por elementos físicos, quanto por aspectos sociais (Ortiz Escalante, 2018).

Segurança, e percepção de segurança, são fundamentais para a vitalidade de qualquer cidade e para o bem-estar de todos os cidadãos. O medo mina a sensação de autonomia e bem-estar, deixando as pessoas ansiosas e apreensivas. Ele afeta o comportamento pessoal dos indivíduos, uma vez que molda as

---

<sup>16</sup> “A partir de la diversidad de experiencias, la vida cotidiana de mujeres y hombres es diferente. Las actividades desarrolladas en el día a día y la gestión del tiempo están marcados por los roles de género y el hecho de tener (o no) un cuerpo sexuado. Por otro lado, las personas desarrollan su vida cotidiana en una estructura urbana que se ha diseñado desde una perspectiva androcéntrica. Determinadas actividades son consideradas socialmente más importantes y esto se materializa en una configuración urbana que prioriza unas actividades y jerarquiza unos usos frente a otros, dedicándoles más espacio, mejores localizaciones, conectividad... Estos factores afectan al desarrollo de unas y otras actividades. (Valdivia, 2018, p. 72)

rotinas diárias e influencia os bairros e a cidade como um todo (Kallus e Churchman, 2004, p. 198, tradução nossa)<sup>17</sup>.

O medo, então, pode impedir muitas mulheres de serem independentes e livres, conforme afirma Valentine (1989). A mensagem do medo que existe no imaginário dessas mulheres, na maioria das vezes, não é criada de uma forma pontual e explícita, mas é passada desde a infância, como um conjunto de elementos fornecidos em diferentes formatos, que em um dado momento se tornam naturais e fazem parte do bom senso. De maneira complementar, cada experiência de assédio sofrida no dia a dia de uma mulher reforça esse sentimento de medo e insegurança (Kern, 2021).

Vale destacar neste ponto o que se entende pelo termo assédio sexual, que será utilizado no decorrer do trabalho, uma vez que, conforme Alemany (2009a), este possui diversas definições. O significado considerado está de acordo com o conceito geral da palavra na Língua Portuguesa. Conforme o Michaelis Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa, assédio pode ser definido como “insistência impertinente, em relação a alguém, com declarações, propostas, pretensões etc.” (Assédio, 2015). De maneira complementar, o Dicionário Priberam da Língua Portuguesa tem como uma das definições “comportamento desagradável ou incômodo a que alguém é sujeito repetidamente” (Assédio, 2021). Cabe destacar também a definição dada por Alemany (2009a) sobre assédio sexual:

Essa denominação designa todas as condutas de natureza sexual, quer sejam de expressão física, verbal ou não verbal, propostas ou impostas a pessoas contra a sua vontade, principalmente em seu local de trabalho, e que acarretam um ataque à sua dignidade (Alemany, 2009a, p. 26).

Dessa forma, a palavra assédio será utilizada como sinônimo de assédio sexual ao longo do trabalho, designando comportamentos desagradáveis ou incômodos a que o indivíduo é submetido contra a sua vontade, por meio de declarações, propostas, pretensões, expressões não verbais, entre outros. Destaca-se, porém, que o termo não é considerado nessa pesquisa em conformidade com o Código Penal Brasileiro, que exige que uma relação de superioridade

---

<sup>17</sup> “Safety, and the perception of safety, are critical to the vitality of any city and to the well being of all citizens. Fear undermines the sense of autonomy and well-being, by making people anxious and apprehensive. It affects individuals’ personal behaviour as it shapes daily routines, and influences neighbourhoods and the city as a whole.” (Kallus e Churchman, 2004, p. 198)

hierárquica para ser enquadrado em assédio sexual (Brasil, 2001). Destaca-se também a utilização do termo importunação como sinônimo de assédio.

Alemany (2009a) aponta ainda que o assédio sexual é, de forma geral, mais dirigido contra mulheres, agindo como uma expressão do poder masculino sobre elas. Entretanto, a autora observou que muitas mulheres tendem a considerar o assédio sexual de maneira restritiva, minimizando fatos e interações que já sofreram e não os considerando como assédio sexual.

Podendo estar relacionado com o assédio, as violências em função do gênero podem assumir diversas formas, mas

englobam todos os atos que, por meio de ameaça, coação ou força, lhes infligem, na vida privada ou pública, sofrimentos físicos, sexuais ou psicológicos com a finalidade de intimidá-las, puni-las, humilhá-las, atingi-las na sua integridade física e na sua subjetividade (Alemany, 2009b, 271).

Entretanto, cabe destacar que o assédio e a violência que as mulheres enfrentam vai além de aspectos de gênero, existindo uma interseccionalidade com condição socioeconômica, cor, raça, idade, deficiência etc. Sendo assim, apesar de se comportar como um “denominador comum”, existem outros “marcadores de localização social” que moldam os tipos de perigo, violência e assédio, se interligando com a violência de gênero e não sendo separáveis (Kern, 2021, p. 215-216).

O medo então impõe às mulheres o sentimento de que não estarão seguras para se movimentar em espaços públicos, principalmente no período noturno, se estiverem desacompanhadas. Assim, se comporta como uma ferramenta do patriarcado, controlando a presença e forma de uso do espaço público pelas mulheres (Soto Villagrán, 2014). Além disso, de acordo com Valentine (1989), o medo é uma das pressões que encoraja as mulheres a buscarem por um companheiro, visando a sua proteção, mesmo que de forma inconsciente. De forma semelhante, Kern (2021) afirma que o foco no que é público, ao tratar do medo, reforça e estimula as instituições patriarcais, colocando o medo para o lado de fora e a segurança para o lado de dentro, sendo garantida pela figura do homem.

[...] a função social do medo das mulheres é controlá-las. O medo restringe a vida das mulheres. Limita nosso uso dos espaços públicos, molda nossas escolhas sobre trabalho e outras oportunidades econômicas e nos mantém, no

que talvez seja um paradoxo real, dependentes dos homens como nossos protetores (Kern, 2021, p. 198).

É importante destacar que o medo que as mulheres possuem traz consigo um custo oculto, com resultados materiais, uma vez que as impedem que de viver de forma plena, livre e independente nas cidades. Apesar da liberdade das mulheres de acesso à cidade e aos espaços públicos ser maior do que em outros momentos da história, na atualidade permanecem existindo limitações por normas e papéis atribuídos, que moldam noções de quais espaços são permitidos ou não para o uso desacompanhadas, e em quais espaços estarão vulneráveis a diferentes ameaças (Kern, 2021).

No final das contas, essas limitações, custos e tensões equivalem a um programa indireto, mas altamente eficaz de controle social. Nossos medos reforçados socialmente nos impedem de habitar a cidade plenamente e de aproveitar ao máximo nossas vidas no dia a dia (Kern, 2021, p. 204).

As dicotomias público/privado e mulher/homem são ainda intensificadas no período noturno, uma vez que, conforme Ortiz Escalante (2017), em função da maneira como os corpos das mulheres foram socialmente definidos e controlados, elas têm sido excluídas do espaço público à noite. A noite é colocada, historicamente, como proibida e perigosa para as mulheres, sendo muitas das que transgridem tais “regras” vistas como deslocadas e de maneira pejorativa. Nesse sentido, a autora destaca que a mobilidade da mulher no período noturno pode chegar a ser paralisada em função do medo. Ortiz Escalante (2017) aborda também que muitos dos estudos envolvendo o uso noturno do espaço urbano tem como foco a economia noturna, considerando os que o utilizam para consumo e lazer. Entretanto, estes desconsideram aqueles, e aquelas, que usam o período da noite em função do trabalho, cuidado e reprodução, sendo parte da vida cotidiana.

Como exposto, a mensagem do medo é transmitida para as mulheres desde a infância, por meio de diferentes elementos, e complementada pelas experiências vividas. Essas informações, passadas às mulheres de forma direta, ou indireta, fazem com que desenvolvam mapas mentais pessoais, englobando os locais onde não se sentem seguras (Valentine, 1989) e deslocando parte do seu medo dos homens para o espaço geográfico, como ruas, becos, metrô, calçadas etc. Dessa forma, conforme Kern (2021), apesar de não conseguir se controlar a presença dos homens,

buscam mapear lugares mais inseguros e evitá-los. E sobre esses espaços geográficos de medo, a autora completa:

Esses espaços povoam nossos mapas mentais pessoais de segurança e medo. O mapa é uma colagem viva, com imagens, palavras e emoções espalhadas por nossos bairros e rotas de viagem. As camadas vêm de experiências pessoais de perigo e assédio, mas também da mídia, rumores, mitos urbanos e o bom e velho “bom senso” que satura qualquer cultura (Kern, 2021, p. 200).

Segundo Valentine (1989), a associação entre a violência e certos espaços urbanos tem um profundo efeito sobre diversas mulheres e seu uso do espaço, fazendo com que tenham o costume de negociar espaços públicos e adotem estratégias em função de espaços e horários “perigosos”. Entretanto, a autora afirma que nem todos os espaços públicos são percebidos como igualmente ameaçadores o tempo todo, podendo a percepção de segurança ser reduzida em função de regulação formal ou informal, que pode ser realizada por diferentes atores, mas que proporcionam sensação de que existem pessoas que poderiam intervir caso algum ato fosse executado.

Além desse desenvolvimento de mapas mentais, Valentine (1989) observou que muitas mulheres, ao se encontrarem em locais onde não se sentem seguras, permanecem constantemente alertas ao entorno. Já Kern (2021) observou o que chama de “kit de ferramentas de sobrevivência urbana”, composto por equipamentos como celulares e fones de ouvido, que seriam utilizados uma vez que, para as mulheres, o estar sozinha no espaço público não é algo simples. Isso porque existem muitos homens que não reconhecem o direito e o desejo de mulheres de ficarem sozinhas em público, o que as leva a estarem em constante estado de atenção, com o intuito de evitar contatos e interações indesejadas. Conforme a autora, é necessário “ter uma enorme energia mental para trafegar pelos espaços urbanos públicos e privados como mulher desacompanhada” (Kern, 2021, p. 127).

Essas medidas pensadas e realizadas por mulheres, com o intuito de aumentar a sua segurança no espaço público – construção de mapas mentais, estado constante de alerta, “kit de ferramentas de sobrevivência” – têm o poder de moldar e limitar a mobilidade delas de maneira significativa. Além disso, contribuem para uma sub-representação das mulheres em alguns ambientes públicos, o que reforça o sentimento de medo e risco (Law, 1999). Análise mais detalhada da mobilidade de mulheres e as restrições existentes será realizada no item 3.3.

A geografia dos mitos sexistas diz às mulheres que devem limitar sua “liberdade de caminhar, trabalhar, se divertir e ocupar espaço na cidade. Eles dizem: a cidade não é para você” (Kern, 2021, p. 24). Entretanto, apesar das diversas barreiras enfrentadas pelas mulheres, sejam elas materiais ou simbólicas (Soto Villagrán, 2014), exercidas de maneira implícita ou explícita (Valdivia, 2018), as mulheres resistem e ocupam os espaços públicos.

O que é incrível, e normalmente esquecido, é o fato de que as mulheres desafiam constantemente seus medos e agem de maneira corajosa, empoderada e libertadora nas cidades (Kern, 2021, p. 212).

Kern (2021) observou que a amizade feminina é uma importante força que pode moldar a maneira que mulheres vivem e experimentam as cidades, agindo como um apoio para viver essa resistência e estar em espaços e tempos em que “não deviam”. Nesse contexto, a autora compartilhou duas experiências, uma aos 15 anos e outra durante a faculdade, onde evidenciou a maneira como as amigas influenciaram sua maneira de estar na cidade.

A amizade tornou a liberdade na cidade uma possibilidade para nós. Por sua vez, as ruas da cidade intensificaram nosso vínculo. [...] Ocupar espaço na cidade à noite – usar espaços públicos urbanos em momentos em que as meninas são tipicamente excluídas com base em normas sociais e limitações sexistas de mobilidade – foi uma experiência formativa, talvez até transformadora (Kern, 2021, p. 89).

Nós nos mantemos seguras e, mais ainda, nós nos ajudamos a aprender a ocupar o espaço, a lutar, a sermos nós mesmas, apesar dos constantes lembretes de como devemos nos aparentar ou comportar. [...] A amizade feminina, em resumo, era mais do que um bote salva-vidas: era poder (Kern, 2021, p. 103).

Entretanto, as mulheres não deveriam precisar de buscar ferramentas, ter que avaliar e negociar espaços e horários seguros ou inseguros, alterar seus comportamentos de mobilidade e uso e despenderem energia física e mental excessiva para utilizarem os espaços públicos. Elas deveriam ter o direito estar no espaço, da mesma forma que os homens. Kern destaca que:

O quanto qualquer pessoa pode simplesmente “estar” no espaço urbano nos diz muito sobre quem tem poder, quem sente que seu direito à cidade é um direito natural e quem sempre será considerado um deslocado (Kern, 2021, p. 155).

Conforme Harvey (2008), o direito à cidade é um direito humano, que vai além da liberdade individual de acesso a recursos urbanos, mas consiste no direito de mudar a cidade, e assim, mudar a si mesmo. Esse direito humano, de construir e reconstruir a cidade e a si, destacado por Harvey (2008), pode ser relacionado ao direito à participação, ou atividade participante, considerado por Lefebvre (2011) como um dos envolvidos no direito à cidade. Segundo o autor, o outro implicado é o direito à apropriação, que está relacionado ao uso e ocupação do espaço urbano.

Entretanto, Harvey (2008) destaca que, apesar de ser um direito humano, atualmente, o direito à cidade está restrito a uma parcela da sociedade, não sendo democratizado. De forma semelhante, Falú (2012) destaca que nem todos os indivíduos possuem os mesmos recursos para se apropriar e transformar a cidade de acordo com seus desejos e interesses. Como consequência, Levy (2013) afirma que a distribuição desigual de acesso impede parte dos indivíduos de exercer suas escolhas associadas ao direito à cidade.

Levy (2013) interpreta Harvey (2008) a partir de uma perspectiva de gênero, considerando que o direito à cidade oferece esperança de mudança não apenas para futuras cidades e suas governanças, mas também para a construção social do indivíduo, para que homens e mulheres vivam com reconhecimento e equidade e, conforme Ferreira (2019), com justiça e sem discriminação. Entretanto, conforme Muxí Martínez *et al.* (2011), o direito à cidade e as prioridades da sua definição também foram construídas considerando o mundo público, a participação no mercado e os espaços destinados aos homens como ponto base, como vem sendo abordado ao longo do capítulo. Isso acaba por afetar os usuários e gerar maneiras distintas de utilização dos lugares no espaço e no tempo (Ferreira, 2019). Além disso, quando se considera o direito à cidadania relacionado e focado no espaço público, os diversos abusos das relações de poder que ocorrem no domicílio são ocultados (Sanz, 2013).

Reivindicar o direito à cidade requer uma mudança na consciência individual e coletiva, desafiando as ideologias predominantes por meio da conscientização e rejeição das desigualdades estruturais atuais, e da construção coletiva de uma visão mobilizadora de uma cidade socialmente mais justa, na qual oportunidades iguais de bem-estar material, o reconhecimento e a tomada de

decisão democrática são princípios centrais (Levy, 2013, p. 53, tradução nossa)<sup>18</sup>.

Diante do exposto, os espaços urbanos não devem permanecer sendo pensados e planejados a partir de um indivíduo neutro, e com um foco em atividades produtivas e geradoras de valor, mantendo e intensificando as desigualdades de acesso, participação e apropriação da cidade. Os indivíduos são diferentes, por isso não é suficiente considerar a totalidade, mas sim estar atento às particularidades (Santoro, 2008). É fundamental que sejam propostas práticas, políticas e alterações que levem em consideração como os diferentes grupos e membros são afetados (Kern, 2021), caso contrário, as inequidades permaneceram mantidas. Sendo assim, o espaço urbano deve ser olhado não a partir da desigualdade, mas da diversidade, considerando todas as demandas em igualdade (Muxí Martínez *et al.*, 2011).

O objetivo do planejamento urbano deve ser poder desfrutar de cidades inclusivas que levem em conta a real diversidade que caracteriza os espaços urbanos e, assim, possibilitar que o direito à cidade seja um direito humano de todas as pessoas (Muxí Martínez *et al.*, 2011, p. 107, tradução nossa)<sup>19</sup>.

Considerar a cidade em sua totalidade, a partir de todos os seus detalhes e escalas de complexidade e diversidade, sem que seja dada prioridade ao valor econômico atribuído às diferentes pessoas e atividades é, segundo Muxí Martínez *et al.* (2011), o que está inserido em se planejar uma cidade com perspectiva de gênero. O olhar atento às diferenças entre gêneros, assim como entre classes, raças, religiões, culturas, entre outros marcadores sociais, não significa reafirmar e perpetuar a desigualdade, mas reconhecer que diferentes experiências geram diferentes maneiras de ser e conhecer o mundo, aprendendo, assim, a conceder igualdade de valor às diferentes experiências (Muxí Martínez, 2011).

Partindo da não neutralidade do espaço, nem na sua experiência, nem no seu uso, nem na sua construção, a teoria feminista propõe o reconhecimento da diversidade e o questionamento da noção unitária de cidadania e cidade que é

---

<sup>18</sup> “Claiming the RTTC [right to the city] requires a change in individual and collective consciousness, challenging prevailing ideologies through an awareness and a rejection of current structural inequalities, and the collective construction of a mobilizing vision of a more socially just city in which equal opportunity for material well-being, recognition and democratic decision-making are central principles.” (Levy, 2013, p. 53)

<sup>19</sup> “El objetivo del urbanismo debería ser poder disfrutar de ciudades inclusivas que tengan en cuenta la diversidad real que caracteriza a los espacios urbanos, y así poder hacer posible que el derecho a la ciudad sea un derecho humano para todas las personas.” (Muxí Martínez *et al.*, 2011, p. 107)

tradicionalmente proposta. É preciso desafiar esses conceitos obsoletos e incapazes de dar conta da multiplicidade de rostos que a cidade tem, propondo novos modelos que incorporem todas as suas realidades, incluindo a das mulheres e as diferenças que estas apresentam entre si em função da idade, etnia, classe social, sexualidade ou situação profissional (Sanz, 2013, p. 99, tradução nossa)<sup>20</sup>.

O urbanismo com perspectiva de gênero implica em uma nova sensibilidade humana, que necessita incorporar diferentes enfoques metodológicos e vozes de grupos anteriormente excluídos, indo além de termos quantitativos, mas trabalhando a desigualdade com foco em compreender que a maneira com que as mulheres consideram o espaço é diferente do olhar masculino (Santoro, 2008). Dessa forma, ao reconhecer e trazer à tona a maneira como as mulheres utilizam as cidades, considerando as diferentes necessidades e dificuldades, são geradas perguntas distintas nas equações que devem ser respondidas nos projetos urbanos e arquitetônicos (Muxí Martínez, 2011).

Para Muxí Martínez (2011) o principal objetivo do urbanismo com perspectiva de gênero é deixar de observar e estruturar o espaço urbano a partir de pontos de vista masculinos, da hierarquia patriarcal e das dicotomias público/privado, produtivo/reprodutivo, homens/mulheres, e se atentar às cidades a partir de outros pontos de vista. É não atribuir esferas separadas e exclusivas para eles e para elas, mas proporcionar que todos possam participar plenamente, tanto do espaço público, quanto do privado (Lamoureux, 2009). É permitir que cada pessoa possa escolher qual atividade deseja desenvolver, e qual esfera deseja participar, sem que isso seja definido e restringido pelo seu gênero, e sem uma hierarquia entre os diferentes trabalhos (Valdivia, 2018).

Entretanto, tendo em vista que às mulheres permanece sendo atribuído o trabalho reprodutivo e de cuidado, e que os espaços públicos não foram planejados como lugares receptivos e que facilitem a realização de tais atividades, para que essa escolha seja verdadeiramente possível para todos, independente do gênero, deve ocorrer uma mudança de paradigma na maneira de se

---

<sup>20</sup> “Partiendo de la no neutralidad del espacio, ni en su experiencia, ni en su uso, ni en su construcción, la teoría feminista nos propone el reconocimiento de la diversidad y el cuestionamiento de la noción unitaria de ciudadanía y ciudad que se plantea tradicionalmente. Es necesario desafiar estos conceptos obsoletos e incapaces de dar cuenta de la multiplicidad de caras que tiene la ciudad, planteando nuevos modelos que incorporen todas sus realidades, también la de las mujeres y las diferencias que presentan entre ellas en función de su edad, etnia, clase social, sexualidad o situación profesional.” (Sanz, 2013, p. 99)

pensar a cidade. Sendo assim, ela deve ser configurada de forma a permitir e responder às necessidades derivadas das atividades reprodutivas e de cuidado, formando espaços que cuidam das pessoas e do ambiente, e que permitem que os indivíduos cuidem de si mesmos e dos outros. Essa é a chamada Cidade Cuidadora (Valdivia, 2018).

Uma cidade feminista deve ser aquela onde as barreiras – físicas e sociais – são desmanteladas, onde todos os corpos são bem-vindos e acomodados. Uma cidade feminista deve ser centrada no cuidado, não porque as mulheres devam continuar sendo as principais responsáveis pelo trabalho de cuidado, mas porque a cidade tem o potencial de espalhar o trabalho de cuidado de maneira mais uniforme. Uma cidade feminista deve olhar para as ferramentas criativas que as mulheres sempre usaram para apoiar umas às outras, e encontrar maneiras de construir esse apoio na própria estrutura do mundo urbano (Kern, 2021, p. 80).

O urbanismo feminista reivindica a importância social do cuidado, sem que isso signifique classificar a mulher no papel de cuidadora, mas assumindo que todas as pessoas dependem umas das outras e do meio ambiente e que, portanto, o cuidado deve ser uma responsabilidade coletiva. Repensar a cidade a partir de uma perspectiva feminista é deixar de criar espaços a partir de uma lógica produtivista, social e politicamente restritiva, e começar a pensar em ambientes que priorizem as pessoas que vão utilizá-los (Valdivia, 2018, p. 79, tradução nossa)<sup>21</sup>.

Um planejamento inclusivo de gênero prioriza um modelo de 'cidade compacta', onde as pessoas não precisam percorrer longas distâncias para cumprir seus diferentes papéis econômicos e sociais, onde as atividades da vida cotidiana são valorizadas e a configuração urbana promove a mobilidade sustentável (distâncias possíveis de serem realizadas a pé ou transporte público acessível) e relações sociais (Ortiz Escalante e Valdivia, 2015, p. 116, tradução nossa)<sup>22</sup>.

---

<sup>21</sup> “El urbanismo feminista reivindica la importancia social de los cuidados sin que esto signifique encasillar a las mujeres en el rol de cuidadoras, sino asumiendo que todas las personas somos dependientes unas de otras y del entorno y que, por lo tanto, los cuidados deben ser una responsabilidad colectiva. Repensar la ciudad desde una perspectiva feminista es dejar de generar espacios desde una lógica productivista, social y políticamente restrictiva, y empezar a pensar en entornos que prioricen a las personas que los van a utilizar. (Valdivia, 2018, p. 79)

<sup>22</sup> “A gender-inclusive planning prioritises a model of a ‘compact city’, where people do not have to travel long distances to fulfil their different economic and social roles, where the activities of everyday life are valued, and

Valdivia (2018) defende ainda a necessidade de se romper com a abordagem dualista, uma vez que ela impõe quais experiências e atividades são vividas ou excluídas de cada espaço, perpetuando a noção de que o que ocorre no espaço público é de responsabilidade comum, enquanto o que ocorre no espaço doméstico, é de responsabilidade privada. Essa noção faz com que hierarquias e desigualdades baseadas em gênero permaneçam sendo mantidas e reproduzidas.

No que tange ao urbanismo com perspectiva de gênero, cabe destacar ainda a necessidade de ser um debate interseccional (Cordeiro e Assis, 2020). Isso porque, pensar apenas a partir do gênero seria desconsiderar outros marcadores de diferenças sociais existentes. Se considerado como a principal categoria para a igualdade, o gênero permaneceria sendo limitante, uma vez que a tendência seria considerar um modelo de mulher como “típica”, o que manteria a representatividade de apenas uma parcela da população (Kern, 2021). Sendo assim,

[...] quaisquer intervenções que produzamos devem considerar o espacial e o social, o público e o privado, e, acima de tudo, devem ser interseccionais (Kern, 2021, p. 215).

A interseccionalidade permite ir além de questões de gênero, levando em consideração e desafiando os diferentes sistemas de privilégio e opressão atuantes, de maneira relacionada (Kern, 2021). Não basta considerar apenas as relações sociais de sexo, mas é necessário pensar no conjunto das relações sociais de maneira simultânea, se atentando as diversas relações de dominação (Kergoat, 2009).

Uma cidade segura para todos significa que todas as pessoas, independentemente de gênero, cor, etnia, idioma, habilidades, idade ou orientação sexual, têm o mesmo direito de estarem livres da violência e livres do medo da violência (Kallus e Churchman, 2004, p. 198, tradução nossa)<sup>23</sup>.

---

urban configuration promotes sustainable mobility (short walking distances or accessible public transportation) and social relations.” (Ortiz Escalante e Valdivia, 2015, p. 116)

<sup>23</sup> “A safe city for all means that all people, regardless of gender, race, ethnicity, language, abilities, age or sexual orientation, have an equal right to freedom from violence and freedom from fear of violence.” (Kallus e Churchman, 2004, p. 198)

### 3.3 Mulheres e mobilidade urbana

Foi argumentado que a mobilidade urbana é fundamental para o bem-estar, a qualidade de vida e a saúde da população de uma cidade, mas que afeta de maneira distinta os diferentes indivíduos. Além disso, também foi abordado que as mulheres são diretamente afetadas pela maneira como as cidades são planejadas, com um foco na visão androcêntrica, priorizando a esfera pública e as atividades produtivas. Nesse sentido, é fundamental compreender a maneira pela qual as mulheres experimentam e são afetadas pela mobilidade urbana. Para Kern (2021), por exemplo, a sua experiência urbana está intimamente ligada ao seu gênero.

Minha identidade de gênero molda como eu me movo pela cidade, como vivo meu cotidiano e as opções que estão disponíveis para mim. Meu gênero é mais do que meu corpo, mas meu corpo é o lugar da minha experiência, onde minha identidade, história e os espaços em que vivi se encontram, interagem e se escrevem na minha carne (Kern, 2021, p. 21-22).

Desde a década de 1970, diversos estudos foram elaborados com o foco na relação das mulheres com a mobilidade, considerando as diferenças experimentadas em função do gênero (Ravensbergen *et al.*, 2019). De acordo com Law (1999), que realizou uma revisão crítica da literatura sobre o tema “mulheres e transporte” publicada até então, tais estudos começaram a ser elaborados em função de publicações que criticavam abordagens adotadas para pesquisa e planejamento de transporte, que não levavam em consideração aspectos de gênero.

A atenção ao transporte ofereceu uma forma de vincular discussões sobre relações de gênero, sistemas de transporte, espaços públicos e privados, acessibilidade e organização espacial e temporal da atividade humana. Seguiu-se uma série de pesquisas empíricas, aumentando substancialmente nossa compreensão das diferenças de gênero no comportamento de viagem em países do primeiro mundo (Law, 1999, p. 567, tradução nossa)<sup>24</sup>.

Entretanto, a autora observou que o escopo dos trabalhos permanecia restrito a uma quantidade limitada de tópicos de pesquisa e abordagem teórica, com um foco em padrões de deslocamento por motivo trabalho. Tais estudos, usualmente, estão relacionados e fundamentados nas

---

<sup>24</sup> “Attention to transport offered a way to link discussions of gender relations, transport systems, public and private spaces, accessibility, and the spatial and temporal organization of human activity. A spate of empirical research followed, substantially increasing our understanding of gender differences in travel behaviour in first-world countries.” (Law, 1999, p. 567)

especificidades de tais deslocamentos, seja devido a uma inibição para que mulheres ocupem determinados espaços públicos, seja devido aos modelos de deslocamentos em rede que precisam realizar para atender diferentes demandas (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 uma maior imobilidade das mulheres, em comparação com os homens, o que pode estar relacionado a uma maior atribuição das tarefas de reprodução às mulheres, muitas sendo realizadas no espaço privado, conforme abordado anteriormente. Além disso, a análise da repartição modal teve como resultado uma 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 pensadas com um 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 de tais análises, ao considerar os padrões de gênero, afetaria mais as mulheres.

Já nas análises do motivo de viagem, os autores observaram uma menor participação das mulheres nos deslocamentos por motivo trabalho, e uma maior participação em viagens por motivo de servir passageiros, nas pesquisas em que essa categoria estava discriminada. Por fim, Macêdo *et al.* (2020) observaram também a influência no padrão de deslocamentos das mulheres diante da presença de crianças na estrutura familiar. Nesse sentido, foi observada uma taxa de mobilidade maior e um aumento das viagens para servir passageiros ao comparar mulheres com e sem crianças em casa. Segundo os autores, isso corrobora a hipótese de que a mulher tende a ser a maior responsável por acompanhar aqueles que dela dependem em atividades fora do domicílio.

Apesar da grande contribuição de estudos sobre os padrões de deslocamento em função do gênero, expandindo a compreensão sobre processos sociais e intervenções em planejamento de transporte e políticas urbanas, Law (1999) afirmou que algumas abordagens que poderiam ser úteis, acabaram sendo negligenciadas. Nesse sentido, a autora propôs uma abordagem

alternativa para futuros estudos sobre o tema, a partir de uma teorização mais sistemática de gênero, identificando aspectos como categoria na vida social, e vinculando a aspectos de mobilidade cotidiana, buscando “novas formas de pensar sobre questões relacionadas ao transporte como um conjunto de práticas e significados de gênero” (Law, 1999, p. 583, tradução nossa)<sup>25</sup>.

Hanson (2010) também realizou uma extensa revisão da literatura de estudos sobre o tema gênero e mobilidade, onze anos após a revisão de Law (1999). A autora observou uma literatura ampla, extensa e diversificada, entretanto, concluiu ser possível fazer uma separação das publicações em duas vertentes – formas de se pensar sobre gênero e mobilidade – distintas, que permaneciam desconectadas uma da outra. Essas vertentes foram resumidas a partir da questão central de cada, sendo: como a mobilidade molda o gênero e como gênero molda a mobilidade.

A primeira vertente – como a mobilidade molda o gênero? – considera como processos de mobilidade ou imobilidade resultam na criação, reforço ou alteração de significados e práticas de gênero. Hanson (2010) detalha como tais trabalhos enfatizaram gênero, mas deixaram de lado especificidades sobre a mobilidade, considerando na análise, de maneira geral, apenas a mobilidade ou imobilidade. Além disso, a autora observou que a maior parte desses estudos foi desenvolvida a partir de uma abordagem qualitativa, com foco no contexto e nas experiências dos indivíduos.

Já a segunda vertente detalhada por Hanson (2010) – como gênero molda a mobilidade? – se concentra em como os processos de gênero criam, reforçam ou alteram padrões de mobilidade. De forma contrária à primeira vertente, a autora observou que os estudos presentes neste âmbito tendem a considerar gênero de maneira simplista, aprofundando apenas no aspecto da mobilidade. Tais estudos são, de forma geral, de abordagem quantitativa, realizados a partir de grandes amostras, e revelam pouco sobre a relevância do contexto de cada caso. Dessa forma, Hanson (2010) observou que as publicações da segunda vertente continuaram não aprofundando nos processos de gênero que moldam os padrões de mobilidade, conforme havia sido analisado por Law (1999).

A partir de sua revisão da literatura, Hanson (2010) observou um tema, ou resultado, central em ambas as vertentes, que é de extrema importância, apesar de possuir exceções. Este é que

---

<sup>25</sup> “...new ways of thinking about transport-related issues as a gendered set of practices and meanings.” (Law, 1999, p. 583)

as mulheres possuem uma menor mobilidade do que os homens. Porém, a autora concluiu que, apesar de cada uma das vertentes contribuir para um maior entendimento acerca das relações entre gênero e mobilidade, inclusive podendo atingir resultados similares, é fundamental que os pesquisadores integrem as duas formas de análise para atingir um transporte mais sustentável.

Inserido nos estudos de mobilidade, o motivo das viagens é um aspecto de fundamental importância na maneira como os sistemas de transporte são planejados. Entretanto, este aspecto é, muitas vezes, considerado a partir do androcentrismo, e com um foco em viagens relacionadas à atividade produtiva. Nesse sentido, Harkot *et al.* (2021) afirmam que o planejamento de transporte seguiu a abordagem generalista do planejamento urbano, com políticas públicas focadas em deslocamentos por motivo trabalho, deixando de lado a diversidade da mobilidade 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 sendo, na realidade, uma série de compensações com relação ao motivo do deslocamento, quando realizar, como, e, no fim, se realizar o deslocamento ou não. Essas decisões, então, não se comportam como pessoais e individuais, mas moldadas pelo contexto de relações de poder desiguais (Levy, 2013). Esse aspecto se relaciona com o observado por Psarikidou (2021) com relação à oportunidade de escolha, ou não, dos indivíduos para se deslocarem.

A maioria das mulheres – e alguns homens – não tem total autonomia para se movimentar no espaço público por causa do controle social exercido no interesse dos grupos dominantes de gênero, classe, etnia, religião, sexualidade e idade. Portanto, um terceiro fator a considerar na compreensão da “escolha de viagem” é que as decisões de viajar são tomadas com base em normas exercidas tanto na esfera privada quanto na esfera pública, baseadas em apoio e/ou

permissão, persuasão e/ou proibição, verbal e/ou física (Levy, 2013, p. 52, tradução nossa)<sup>26</sup>.

A possibilidade, ou não, de ter escolhas relativas à mobilidade, é também analisada por Hanson (2010), a partir de algumas conclusões observadas na revisão da literatura, que podem ser precipitadas, caso tal aspecto não seja considerado. Como uma primeira observação, a autora levanta a visão existente de que a mobilidade empodera, e, conseqüentemente, quanto mais mobilidade, melhor para a mulher, sendo 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 é empoderadora para algumas mulheres simplesmente por permitir que saiam de casa e ocupem o espaço público. Considerando então o empoderamento como “adquirir poder” (Empoderar, 2021) e “passar a ter domínio sobre sua própria vida” (Empoderar, 2023), o objeto de poder pode ser diferente, em função da realidade e contexto de cada mulher, se relacionando à possibilidade de escolher como e onde estar e viver, sem ser controlada por outros.

Entretanto, Hanson (2010) destaca que, apesar de estudos evidenciarem que a mobilidade 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 outros para as atividades, pessoas que precisam percorrer longas distâncias para acessar empregos de baixa remuneração e pessoas para as quais se mover pode ir contra as crenças religiosas. Dessa forma, afirma ser necessário compreender de maneira detalhada dos aspectos de gênero e relações de poder envolvidas na mobilidade ou imobilidade em cada contexto social e geográfico, entendendo o que é escolha individual, e o que é imposto culturalmente.

Também relacionado, Hanson (2010) atesta que, em debates sobre mobilidade, podem surgir conclusões precipitadas sobre a mobilidade da mulher ser mais sustentável do que a do homem, por contribuir para uma menor utilização de combustíveis fósseis, menor emissão de carbono, uso mais eficiente de recursos, entre outros aspectos, tendo em vista seus padrões de mobilidade

---

<sup>26</sup> “Most women – and some men – do not have the full autonomy to move in public space because of the social control exercised in the interests of dominant gender, class, ethnic, religious, sexuality and age groups. Therefore, a third factor to consider in an understanding of “travel choice” is that decisions to travel are made on the basis of norms exercised in the private as well as the public sphere, based on support and/or permission, persuasion and/or prohibition, verbal and/or physical.” (Levy, 2013, p. 52)

que, de modo geral, estão relacionados a uma menor utilização de automóveis particulares do que os homens, e maior utilização dos modos a pé e TPC, além de fazerem viagens mais curtas. Entretanto, conforme a autora, essa conclusão apresenta dois problemas. Primeiramente, apesar do padrão de deslocamento das mulheres poder ser relacionado às dimensões ambientais e econômicas da sustentabilidade, o aspecto de atingir equidade e justiça social não é levado em consideração, mantendo a desigualdade de acesso. Além disso, a autora afirma que é necessário saber se as características detalhadas da mobilidade da mulher se comportam como escolha ou restrição. Esse aspecto mais uma vez se relaciona à possibilidade, ou não, de escolhas relativas à mobilidade.

Levy (2013) também relaciona os conceitos de direito à cidade de Lefebvre e Harvey, abordados no item 3.2, ao transporte urbano. A partir dos direitos de apropriação e participação implicados no direito à cidade (Lefebvre, 2011), a autora analisa as possibilidades dos sistemas de transportes para atingir esse direito 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 considerada como uma forma de apropriação, tendo significado simbólico e material principalmente para os que estão submetidos a uma restrição em função da sua posição social. Esse 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 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. Além disso, reconhecer que o transporte, atualmente, é um recurso monetizado, o que contribui e intensifica as desigualdades de acesso aos recursos, como, por exemplo, emprego, moradia, saúde, entre outros. Destaca-se também a maneira como a percepção de segurança e 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, através de adaptações nos trajetos, nos sistemas de transporte, maiores gastos com segurança e restrição do uso de determinados espaços.

Com relação ao direito à participação, Levy (2013) também observa duas visões relacionadas ao transporte. Primeiramente, o direito de participar das tomadas de decisão sobre o transporte e a possibilidade de se deslocar, com o intuito de participar de decisões sobre o ambiente construído e a política da cidade. Entretanto, conforme abordado, esse direito de participação foi privado às mulheres em função da divisão sexual do trabalho, da atribuição do espaço privado e atividades reprodutivas. Completando as possibilidades de empoderamento observadas por Hanson (2010) na revisão da literatura, o direito à participação também pode ser considerado como uma possibilidade, por aumentar o poder político, e possibilitar um domínio relacionado também às tomadas de decisão da sociedade, indo além das individuais.

Entendemos o empoderamento feminino como um processo de reafirmação das capacidades femininas, bem como a apropriação de espaços para o desempenho dessas capacidades. Implica ter consciência do poder individual e coletivo das mulheres e ter a possibilidade de exercê-lo por meio da participação nos processos de tomada de decisão. Empoderamento não significa dar poder a alguém; mas reconhecendo o poder que indivíduos e grupos excluídos da ação política já possuem e encontrando mecanismos que permitam o direito de exercer seu poder (Ortiz Escalante e Valdivia, 2015, p. 117, tradução nossa)<sup>27</sup>.

A partir dessas análises, é evidenciado o potencial do transporte de contribuir para um maior direito à cidade, em especial, para os que são colocados 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 uma mudança de paradigmas e 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 mobilidade (Soto Villagrán, 2017).

---

<sup>27</sup> “We understand women’s empowerment as a process of reaffirmation of women’s capacities, as well as the appropriation of spaces to perform these capacities. It implies being aware of women’s individual and collective power, and having the possibility to execute it through participation in decision-making processes. Empowerment does not mean giving power to someone; but acknowledging the power that individuals and groups excluded from political action already have, and finding mechanisms that can enable the right to exercise their power.” (Ortiz Escalante e Valdivia, 2015, p. 117)

### 3.4 Mulheres e bicicleta

Tem-se que a utilização da bicicleta no espaço urbano ocorre como uma forma de resistência, se configurando como engajamento político, social e ambiental, em cidades planejadas para atender às necessidades do automóvel individual e dos seus usuários. Além disso, foi abordado que, para a mulher, estar, participar e se apropriar do espaço público é uma forma de resistência a uma cidade pensada a partir da visão androcêntrica, lógicas e hierarquias patriarcais, e com foco em atividades produtivas. Portanto, para a mulher, usar a bicicleta, se comporta como uma dupla resistência.

O debate sobre as relações entre gênero e bicicleta, de acordo com Ravensbergen *et al.* (2019), é tão antigo quanto a própria bicicleta. Para Fleming (2015), o rápido crescimento da popularidade da bicicleta, especialmente durante a década de 1890, influenciou as mulheres e contribuiu para o início do debate nos Estados Unidos sobre relações de gênero e os papéis atribuídos. Conforme a autora,

A influência da bicicleta no ambiente social dos Estados Unidos no final do século XIX e início do século XX não deve ser minimizada. Ao oferecer oportunidades de transporte, organização e comunicação, proporcionou às mulheres perspectivas de papéis mais ativos na sociedade, aos quais responderam com entusiasmo. A comunidade que surgiu em torno da defesa da capacidade e do direito das mulheres de pedalar teve parte na criação das bases para movimentos posteriores que clamavam pelo reconhecimento de direitos mais universais. A bicicleta foi, portanto, importante para incutir um profundo senso de independência e progresso nas mulheres americanas durante a década de 1890 (Fleming, 2015, p. 24, tradução nossa)<sup>28</sup>.

A inserção das mulheres na bicicleta trouxe consigo diversas críticas da sociedade, principalmente relacionadas à preservação dos papéis atribuídos a cada um dos gêneros. A utilização da bicicleta implicava na utilização do espaço público, sem supervisão, o que,

---

<sup>28</sup>“The influence of the bicycle upon the social environment of the United States at the end of the nineteenth and beginning of the twentieth centuries should not be minimized. Through offering opportunities for transportation, organization, and communication, it provided women with prospects for more active roles in society, to which they eagerly responded. The community that arose around the defense of women’s ability and right to ride had a part in laying the foundation for later movements that called for recognition of more universal rights. The bicycle was therefore important in instilling a deep-seated sense of independence and progress in American women during the 1890s.” (Fleming, 2015, p. 24).

segundo os críticos, poderia colocá-las em situações de perigo e levá-las a realizarem escolhas irresponsáveis. Além disso, as mulheres eram vistas como sensíveis, vulneráveis e submissas, e o ciclismo questionava tais padrões. Também surgiram diversas preocupações na época acerca das possíveis consequências do uso da bicicleta para a saúde das mulheres (Fleming, 2015). Strange e Brown (2002) afirmaram que, com muitas das críticas sobre o ciclismo focadas nas mulheres, os debates sobre a bicicleta se tornaram parte de um debate maior, acerca do papel das mulheres no final do século XIX.

Fleming (2015) destaca que, diante das críticas, muitas ativistas começaram a usar a sua posição para apoiar o uso da bicicleta, como Susan B. Anthony, Elizabeth Cady Stanton e Frances E. Willard. Um dos aspectos mais abordados pelas autoras da época era em relação à liberdade que o uso da bicicleta oferecia. Esse aspecto também foi abordado por Strange e Brown (2002), que afirmaram que, enquanto os críticos conservadores questionavam a maneira como a bicicleta poderia ser prejudicial para a saúde reprodutiva das mulheres, distanciá-las de sua feminilidade ou corromper a sua moral, as ativistas aproveitaram o seu potencial libertador.

Por outro lado, Norcliff (2018) questiona a real participação da bicicleta no movimento de emancipação das mulheres. O autor não nega que a bicicleta teve um papel na redefinição do papel da mulher na sociedade, seja pela presença no espaço público, pelo debate gerado ou pelo papel das ativistas feministas que também eram ciclistas. Entretanto, argumenta que a bicicleta foi apenas parte de um movimento cultural e social muito mais amplo, que teve início bem antes da década de 1890, e assumiu diferentes formas ao longo dos anos. Uma segunda atenção que deve ser dada ao relacionar o papel da bicicleta nos movimentos de emancipação das mulheres é em relação à interação com outros marcadores sociais, em especial, raça e classe. Nesse sentido, a “bicicleta serviu sim, na virada do século XIX para o XX, como um instrumento de liberdade para mulheres – mas para as mulheres brancas e, especialmente, burguesas” (Harkot, 2018, p. 53).

Apesar dos questionamentos sobre até que ponto a bicicleta exerceu papel nos movimentos feministas ao longo da história, sua importância para as mulheres até os dias de hoje é inegável. Harkot (2019) destaca esse potencial do uso da bicicleta, uma vez que pode permitir um aumento do raio de deslocamento, das possibilidades de destino, além de permitir a prática de exercícios físicos e a economia de recursos. Sendo assim, a bicicleta pode ser uma ferramenta para auxiliar as mulheres a lutarem contra a cidade e a mobilidade urbana pensada com o foco

no homem e em atividades reprodutivas. Entretanto, atualmente permanece fortemente sujeita à aspectos sociais e relações de poder.

Sendo a bicicleta um modo ativo de transporte, ou seja, que utiliza da energia do próprio corpo humano para se mover, seu uso demanda um elevado grau de envolvimento corporal. Harkot destaca que se mover pela cidade em cima de uma bicicleta envolve “colocar o seu corpo na rua” (Harkot, 2019, p. 13). Nesse sentido, as análises de Young (1980), em sua publicação “*Throwing Like a Girl: A Phenomenology of Feminine Body Comportment, Motility, and Spatiality*”, são fundamentais. Isso porque a autora se concentrou na diferença de performance que tende a existir entre meninas e meninos, homens e mulheres, em atividades que necessitam do movimento do corpo como um todo e da função dos músculos.

Young (1980) analisou então o comportamento feminino nessas atividades, considerando o feminino como delimitado por um conjunto de estruturas e condições que delimitam o ser mulher na sociedade, conforme as atribuições de gênero abordadas anteriormente. Ela observou que o comportamento de cada gênero é, usualmente, diferente, mas que, apesar de existirem diferenças físicas biológicas entre os sexos, muitas vezes, a diferença de desempenho não ocorre em função da biologia, mas do comportamento de cada um. Dessa forma, argumentou que as diferenças comportamentais identificadas não têm origem na anatomia, na fisiologia ou em alguma dita “essência feminina”, mas na posição de opressão a que as mulheres estão expostas na sociedade patriarcal.

As mulheres na sociedade machista são fisicamente deficientes. Na medida em que aprendemos a viver nossa existência de acordo com a definição que a cultura patriarcal nos atribui, somos fisicamente inibidas, confinadas, posicionadas e objetificadas. Como corpos vividos, não somos transcendentemente abertas e inequívocas que se movem para dominar um mundo que nos pertence, um mundo constituído por nossas próprias intenções e projeções (Young, 1980, p. 152, tradução nossa)<sup>29</sup>.

Conforme Young (1980), o comportamento feminino usualmente está relacionado a uma maior dificuldade de utilizar o corpo como um todo, concentrando o esforço nas partes mais

---

<sup>29</sup> “Women in sexist society are physically handicapped. Insofar as we learn to live out our existence in accordance with the definition that patriarchal culture assigns to us, we are physically inhibited, confined, positioned, and objectified. As lived bodies we are not open and unambiguous transcendences which move out to master a world that belongs to us, a world constituted by our own intentions and projections.” (Young, 1980, p. 152)

imediatamente relacionadas com a tarefa, e a uma maior tendência de esperar e reagir à atividade. Além disso, a autora observou um maior questionamento da própria capacidade do corpo para o desenvolvimento da atividade entre as mulheres, o que pode gerar uma hesitação, e um maior medo de se machucarem, o que faz com que dividam a atenção entre o que deve ser feito e como se proteger.

Tudo isso pode ser relacionado ao fato de que, de forma geral, não é dada às mulheres a oportunidade de usar seus corpos na sua inteira capacidade, de forma livre e engajada com o mundo, nem são tão encorajadas a desenvolver habilidades corporais quanto os homens, além de muitas não terem exemplos de meninas e mulheres que são fisicamente ativas. Relacionando com o trabalho de Young, Harkot afirma que “os corpos femininos são, desde cedo, domados – domesticados, no sentido mais literal da palavra, querendo dizer voltar-se ao doméstico, à domesticidade” (Harkot, 2019, p. 13). E, para as mulheres, usar a bicicleta, um modo que demanda a energia do próprio corpo e a presença no espaço público, é dito por muitos como um “convite à objetificação”.

Abrir seu corpo em uma forma livre, ativa e aberta e com uma ousada orientação para fora é, para uma mulher, convidar a objetificação.

A ameaça de ser vista não é, porém, a única ameaça de objetificação que a mulher vive. Ela também vive a ameaça de invasão de seu espaço corporal (Young, 1980, p. 154, tradução nossa)<sup>30</sup>.

Nesse sentido, enquanto a bicicleta pode ser vista como uma ferramenta de emancipação, de adquirir poder, ela também pode ser vista como forma de subordinação, pelo meio e contexto em que está inserida. Esse duplo significado pode acontecer para diferentes indivíduos, mas uma mesma pessoa também pode estar submetida às duas visões. O estudo de Lubitow (2017) evidencia essa dualidade ao apresentar como, para as mulheres entrevistadas, que apesar de verem a bicicleta como uma forma viável de transporte, não a utilizam de maneira frequente, o ciclismo se comporta tanto como empoderador, quanto como estressante e assustador. Tal percepção é intensificada, ainda, pela dualidade do estar visível ao usar a bicicleta. Isso porque, enquanto a visibilidade pode ser empoderadora, por estarem desafiando estereótipos e sendo capazes de se mover pelo espaço de formas diferentes, mais seguras e fisicamente desafiadoras,

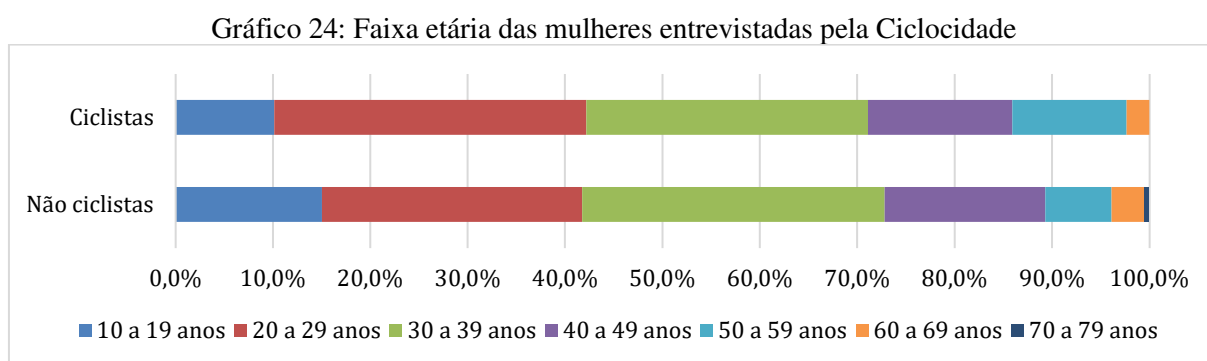
---

<sup>30</sup> “To open her body in free active and open extension and bold outward directedness is for a woman to invite objectification. The threat of being seen is, however, not the only threat of objectification which the woman lives. She also lives the threat of invasion of her body space.” (Young, 1980, p. 154)

e a uma velocidade que proporciona a sensação de poderem evitar situações indesejadas, a visibilidade pode ser ameaçadora, uma vez que se destacam ao realizarem uma atividade na qual a quantidade de homens é superior.

Todos os aspectos apresentados fazem com que seja mais difícil para a mulher utilizar a bicicleta. Entretanto, isso não significa que não acontece, que elas não permanecem desafiando os sistemas a que são impostas de maneira constante. Para caracterizar o contexto brasileiro de uso da bicicleta entre as mulheres, é utilizada a pesquisa “Mobilidade por bicicleta e os desafios das mulheres de São Paulo”, realizada pela Ciclocidade<sup>31</sup> em 2016<sup>32</sup>, que buscou compreender o perfil e os principais desafios vivenciados por mulheres que usam a bicicleta como meio de transporte na cidade. Para isso foram realizadas, entre os meses de junho e julho de 2016, 332 entrevistas com mulheres, sendo 128 ciclistas, que utilizam a bicicleta como meio de transporte, e 206 não ciclistas, mas que tem contato próximo com a bicicleta, seja por meio da utilização para lazer, seja por possuir amigos ou parentes que utilizam como meio de transporte. Harkot (2018) avaliou que, apesar do número geral de entrevistadas nessa pesquisa ter sido alcançado, a amostra de ciclistas foi inferior à planejada. Além disso, a autora identificou lacunas na pesquisa, por não ter sido espacialmente dividida pela cidade de São Paulo de forma proporcional à população ou ao número de viagens por bicicleta.

Primeiramente, é apresentado o perfil das entrevistadas, por meio de dados como faixa etária, Gráfico 24, raça ou cor, Gráfico 25, escolaridade, Gráfico 26, e filhos, Gráfico 27.



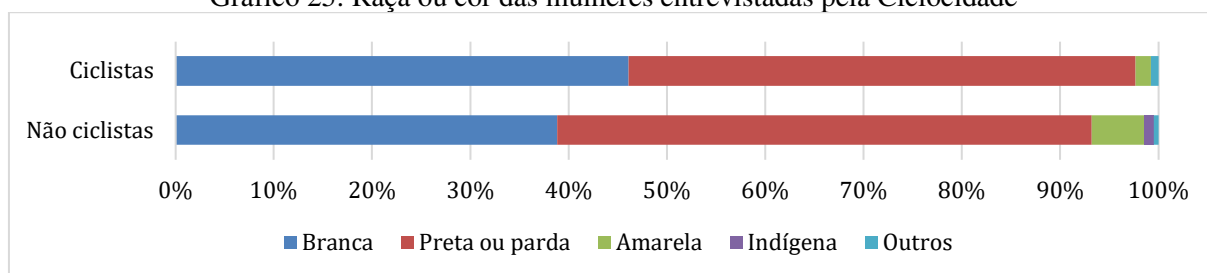
Fonte: Adaptado de Ciclocidade (2016).

<sup>31</sup> A Ciclocidade (Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo) é uma associação sem fins lucrativos, fundada em 2009 e tem “como missão contribuir para a construção de uma cidade mais sustentável, baseada na igualdade de acesso a direitos, promovendo a mobilidade e o uso da bicicleta como instrumento de transformação” (Ciclocidade, 2023).

<sup>32</sup> Apesar da defasagem da data de publicação, essa é a pesquisa extensa mais recente encontrada para o contexto brasileiro.

Os intervalos de faixa etária mais representativos dentre as ciclistas foram de 20 a 29 anos e de 30 a 39, com aproximadamente 32% e 29%, respectivamente. Essas também foram as duas faixas mais representativas para as não ciclistas, entretanto, de forma invertida, sendo de 30 a 39 com 31% e 20 a 29 com 27%. Dessa forma, a faixa etária entre 20 e 39 anos representa aproximadamente 60% para as duas categorias, sendo aproximadamente 61% para as ciclistas e 58% para as não ciclistas. Esses dados podem ser comparados com a Pesquisa Nacional sobre o Perfil do Ciclista Brasileiro (Transporte Ativo e LABMOB, 2018; Transporte Ativo e LABMOB, 2021), apresentada no item 2.4. Apesar de não ser feita uma comparação direta com a pesquisa de 2018, em função dos intervalos adotados, com relação à pesquisa de 2021, observa-se um maior percentual entre 20 e 39 anos se comparado com o perfil brasileiro, 53%, e se comparado com o perfil de São Paulo, 56%. Entretanto, tendo em vista o intervalo entre pesquisas e as metodologias adotadas, essa diferença pode não representar uma alteração de perfil.

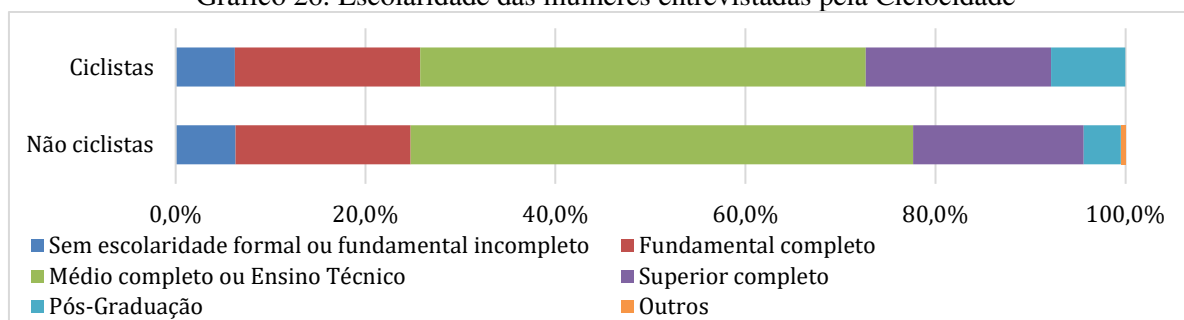
Gráfico 25: Raça ou cor das mulheres entrevistadas pela Ciclocidade



Fonte: Adaptado de Ciclocidade (2016).

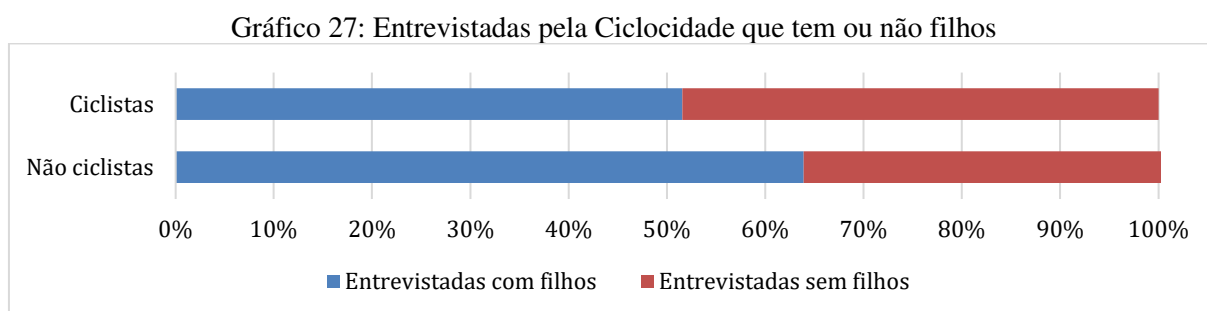
Tanto entre as ciclistas, quanto entre as não ciclistas, as mulheres que se identificaram como pretas ou pardas foram a maioria das entrevistadas, totalizando 52% e 54%, respectivamente. Entre as ciclistas, observa-se uma menor representatividade de mulheres que se identificam como pretas ou pardas, e uma maior participação das que se identificam como brancas, se comparado com as não ciclistas.

Gráfico 26: Escolaridade das mulheres entrevistadas pela Ciclocidade



Fonte: Adaptado de Ciclocidade (2016).

Com relação a escolaridade, a Ciclocidade (2016) questionou as entrevistadas acerca do nível mais alto completo. A maior parcela, tanto entre ciclistas, quanto entre as não ciclistas, foi de Ensino Médio ou Ensino Técnico completo, com aproximadamente 47% e 53%, respectivamente.



Fonte: Adaptado de Ciclocidade (2016).

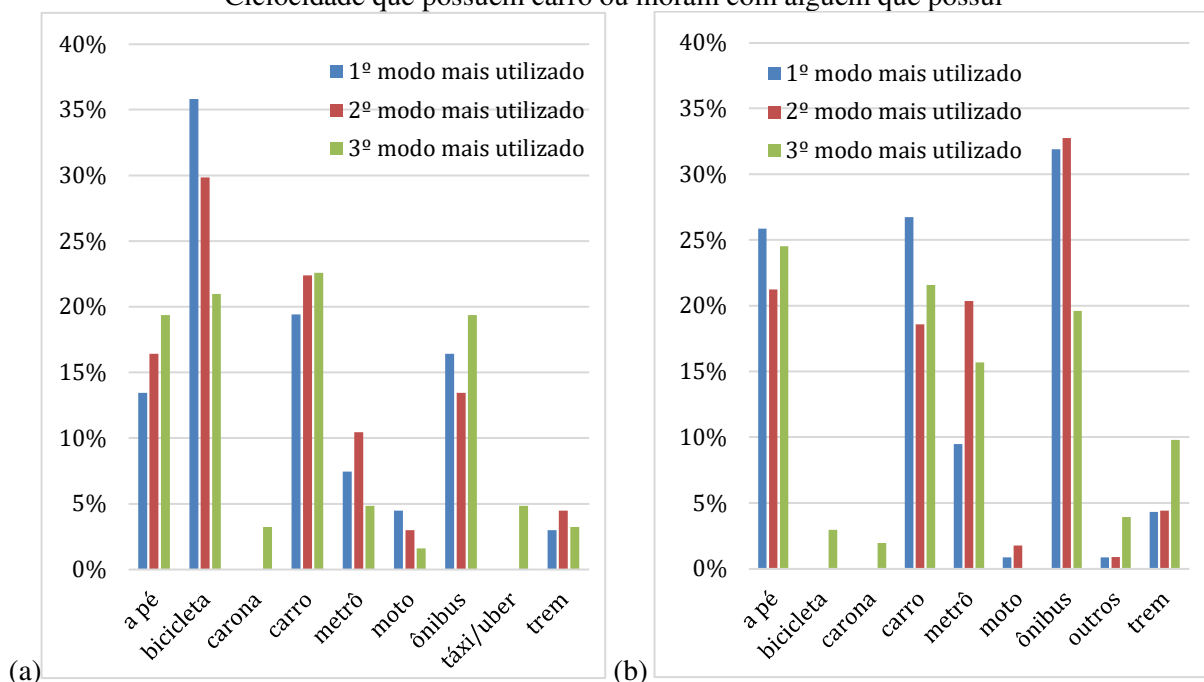
As participantes do estudo foram questionadas também quanto ao número de filhos. Entre as ciclistas, o percentual de quantas mulheres tinham filhos ficou próximo da metade. Já entre as não ciclistas, o percentual foi superior, com aproximadamente 64%. Além disso, destaca-se que a maior parcela, tanto para as ciclistas, quanto para as não ciclistas, declaram ter 2 filhos, 23% e 26%, respectivamente, seguida pelas que declararam ter 1 filho, 20% e 25%, respectivamente.

Apesar de apenas tais dados sobre filhos não serem possíveis para estabelecer conclusões sobre a relação entre maternidade e ciclismo, eles não contrapõem o que Lubitow *et al.* (2019) observaram, sobre filhos serem um fator que pode impactar no uso da bicicleta. Isso porque, conforme identificado pelas participantes do estudo de Lubitow (2017), a maternidade criou desafios para o andar de bicicleta e onde o fazer, em função de demandas concorrentes pelo tempo e energia delas, e a necessidade de fazer múltiplas paradas em seus trajetos devido às tarefas de cuidado. Essa barreira está relacionada à maior atribuição de atividades reprodutivas e de cuidado às mulheres, e à necessidade, muitas vezes, de conciliarem seu tempo com as atividades produtivas. Outro fator que poderia estar relacionado a esse impacto da maternidade sobre o ciclismo é a preocupação com segurança e os possíveis riscos, em especial na realização de trajetos com os filhos.

Complementando a classificação do perfil das entrevistadas, a pesquisa da Ciclocidade (2016) realizou questões relacionadas às práticas de deslocamento, os comportamentos, motivações e desafios enfrentados. Quando questionadas a respeito de possuírem carro, ou morarem com alguém que possui, 52% das ciclistas deram resposta positiva, e 56% das não ciclistas. As

entrevistadas que responderam positivamente foram questionadas acerca dos modos utilizados com maior frequência, Gráfico 28.

Gráfico 28: Modos de transporte utilizados com maior frequência entre as entrevistadas pela Ciclocidade que possuem carro ou moram com alguém que possui

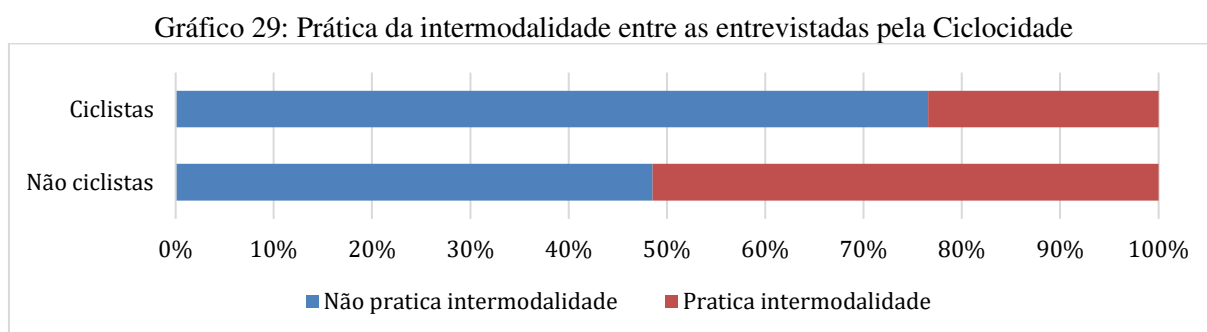


Fonte: Adaptado de Ciclocidade (2016).

Entre as ciclistas, 36% têm a bicicleta como o modo mais utilizado, 30% como o segundo mais utilizado e 21% como o terceiro mais utilizado. Dessa forma, 87% das ciclistas entrevistadas têm a bicicleta como um dos três modos de transporte mais utilizado, mesmo possuindo carro, ou morando com alguém que possui. Já o carro representa 19% entre o primeiro modo, 22% no segundo e 23% no terceiro, sendo o segundo mais representativo ao considerar os três principais modos utilizados.

Já entre as não ciclistas, a bicicleta apareceu apenas como o terceiro modo mais utilizado, sendo identificado por apenas 3% das entrevistadas. Ao considerar os três modos mais utilizados pelas entrevistadas, o mais representativo foi o ônibus, com 84%, seguido pelo modo a pé, com 72%, e com o carro aparecendo na terceira posição, com 67%. Tais resultados podem ser relacionados aos encontrados por Macêdo *et al.* (2020), de uma maior tendência das mulheres de utilizarem os modos a pé e ônibus, e uma preponderância dos homens nas viagens por veículos motorizados individuais.

As entrevistadas foram também questionadas acerca da intermodalidade. Para as ciclistas, foi perguntado se utilizavam outros modos combinados com a bicicleta, enquanto para as não ciclistas, se combinavam diferentes modos em uma mesma viagem. O resultado obtido pela Ciclocidade é apresentado no Gráfico 29.



Fonte: Adaptado de Ciclocidade (2016).

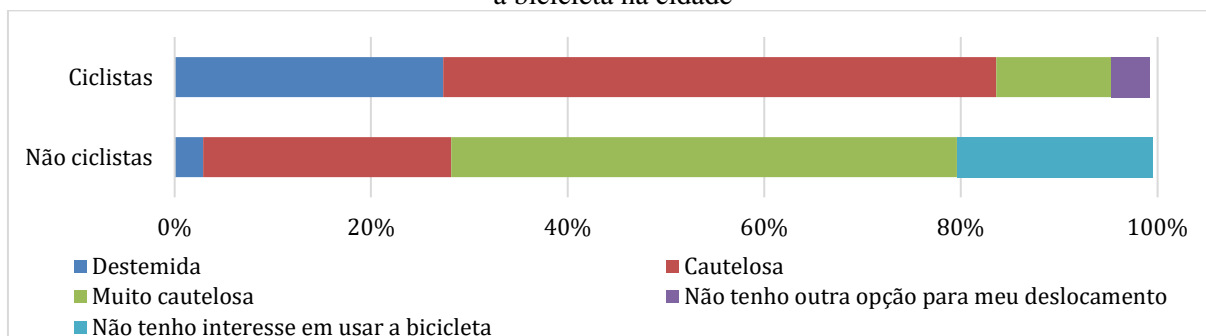
Pode-se observar uma maior tendência em combinar diferentes modos de transporte entre as não ciclistas, com uma representação de 51%, enquanto apenas 23% das ciclistas afirmaram praticar a intermodalidade. Tal aspecto pode indicar uma maior tendência das ciclistas de realizarem o deslocamento completo com a bicicleta. Já para as não ciclistas, o resultado pode indicar a necessidade de associar diferentes modos, podendo ser relacionado aos resultados encontrados na repartição modal, que apresentam uma relevância das viagens de ônibus, a pé e de metrô, mesmo entre mulheres que possuem carro, ou moram com alguém que possui.

A pesquisa da Ciclocidade também buscou entender o comportamento das mulheres ao utilizarem a bicicleta na cidade Gráfico 30. Destaca-se que, entre as não ciclistas, foi questionado como se comportariam ao utilizá-la. Para isso, as entrevistadas precisaram escolher entre diferentes categorias, sendo elas destemida, cautelosa, muito cautelosa, não tenho outra opção para o meu deslocamento (apenas para ciclistas) e não tenho interesse em usar a bicicleta (apenas para não ciclistas). Conforme Harkot (2018), essas categorias foram divididas da seguinte maneira:

- Destemida: usa ou usaria a bicicleta mesmo sem ciclovias/ciclofaixas, compartilhando a via com um trânsito intenso e altas velocidades;
- Cautelosa: usa ou usaria a bicicleta mesmo com poucas ciclovias/ciclofaixas, mas compartilha o espaço com os carros somente em ruas sem tráfego intenso;

- Muito cautelosa: usa ou usaria a bicicleta só se tiver ciclovias/ciclofaixas na maior parte do percurso e compartilha a rua somente em locais com baixíssimo tráfego;
- Não tenho outra opção para meu deslocamento (ciclistas) / Não tenho interesse em usar a bicicleta (não ciclistas) (Harkot, 2018, p. 145).

Gráfico 30: Comportamento (ou possível comportamento) as entrevistadas pela Ciclocidade ao utilizar a bicicleta na cidade

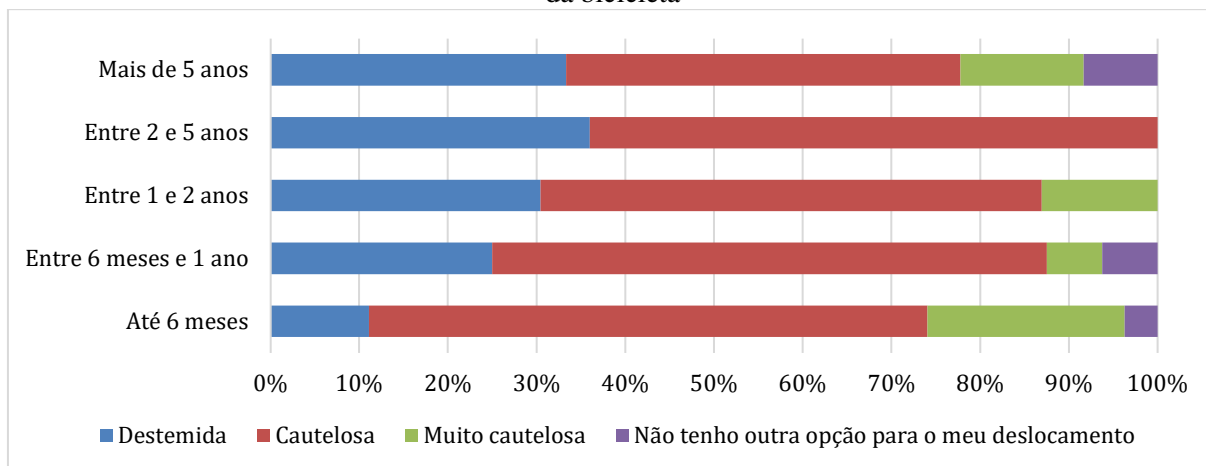


Fonte: Adaptado de Ciclocidade (2016).

Entre as ciclistas, a maior parte, 56%, considerou ser uma usuária cautelosa, escolhendo por usar as bicicletas mesmo que com pouca infraestrutura exclusiva e compartilhando a via em ruas sem tráfego intenso, seguido pelas que se consideraram destemidas, utilizando a bicicleta independente da infraestrutura, com 27%. Tais dados indicam que, apesar de utilizar a bicicleta para deslocamento, grande parte das ciclistas prefere pedalar por ciclovias e ciclofaixas ou vias compartilhadas com tráfego baixo. Apenas 4% afirmaram não possuir outra opção para deslocamento, indicando que, para a maior parte, o uso da bicicleta é uma escolha.

Já entre as não ciclistas, a maioria acredita que seria muito cautelosa, 51%, utilizando a bicicleta apenas em caso de disponibilidade de infraestrutura exclusiva, ou em vias compartilhadas com baixíssimo tráfego. Esse resultado indica um maior receio de mulheres que não utilizam a bicicleta como meio de transporte para pedalar em vias compartilhadas com níveis médios e altos de tráfego, sendo necessária infraestrutura exclusiva. Destaca-se, nesse caso, que aproximadamente 1/5 das mulheres afirmou não ter interesse em usar a bicicleta.

Gráfico 31: Comportamento das ciclistas entrevistadas pela Ciclocidade em relação ao tempo de uso da bicicleta



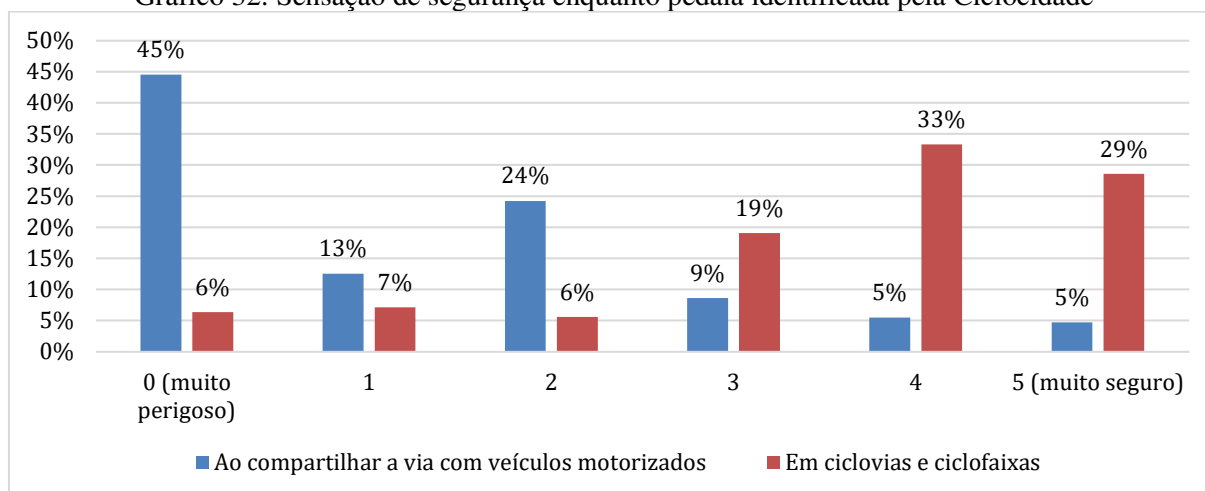
Fonte: Adaptado de Ciclocidade (2016).

Considerando apenas as entrevistadas ciclistas, a Ciclocidade cruzou os dados de comportamento com o tempo de uso da bicicleta. Essa análise indicou um crescimento do comportamento destemida para as que usam há mais tempo, até 5 anos, indicando um aumento de confiança para pedalar por vias compartilhadas com um maior volume de tráfego. Para as que usam há mais de 5 anos, houve uma queda de 3%, se comparando com entre 2 e 5 anos. Por ser uma pequena queda, tais dados podem não ser representativos de uma mudança de comportamento. Já o percentual das que se consideram cautelosas, se manteve próximo de 60% para os tempos de uso de até 5 anos. Ao considerar as que pedalam há mais tempo, houve uma queda, passando para 44%, também indicando um aumento de confiança para utilizar vias compartilhadas.

Destaca-se também o percentual elevado das que se consideram muito cautelosas entre as que utilizam a bicicleta há até seis meses, 21%. Esse percentual é reduzido ao considerar aquelas que utilizam há entre seis meses e um ano, 6%, o que poderia indicar um ganho de confiança associado ao ganho de experiência. Entretanto, entre as ciclistas que utilizam o modo de transporte há um ano até dois anos, essa participação volta a crescer. Essa queda de percentual e retorno volta a ocorrer nos intervalos seguintes. Dessa forma, tais resultados podem estar mais relacionados com as ciclistas entrevistadas, e não representar uma tendência geral.

De maneira mais direta, as entrevistadas ciclistas foram questionadas sobre a percepção de segurança ao pedalar em situações de compartilhamento de via com veículos motorizados e de infraestrutura exclusiva. Para isso, que precisaram escolher entre 0 e 5, que representavam muito perigoso e muito seguro, respectivamente, para cada situação.

Gráfico 32: Sensação de segurança enquanto pedala identificada pela Ciclocidade



Fonte: Adaptado de Ciclocidade (2016).

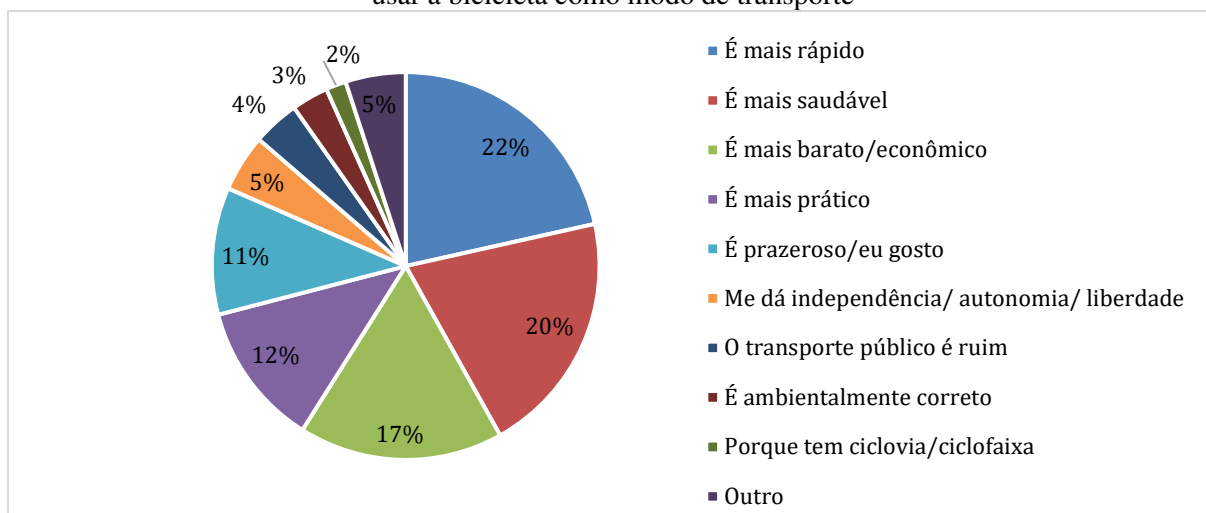
Quase metade das ciclistas, 45%, considera ser muito perigoso pedalar compartilhando a via com veículos motorizados. 33% identificaram as categorias intermediárias, mas tendendo para uma maior periculosidade. Já ao pedalar nas vias exclusivas, de forma geral, a sensação de segurança das mulheres se mostrou consideravelmente maior. Entretanto, observa-se que o maior nível de segurança foi identificado por 29%, enquanto o segundo maior por 33%, indicando que para muitas das mulheres, apensar de se sentirem mais seguras, ainda possuem uma percepção de insegurança, devendo ser considerada. Além disso, destaca-se os quase 1/5 das mulheres que consideram que mesmo utilizando a ciclovia, a percepção está mais próxima da insegurança do que da segurança.

Harkot *et al.* (2021) também observaram, a partir de entrevistas qualitativas, a contribuição de ciclovias e ciclofaixas para uma maior sensação de segurança entre as mulheres. Entretanto, a influência da infraestrutura foi ainda maior ao considerar os trajetos realizados com os filhos, o que se relaciona com o impacto dos filhos sobre o ciclismo. Nesse sentido, as autoras avaliaram então que a necessidade da proteção fornecida pela infraestrutura pode estar relacionada às atividades de cuidado, indo além do que o gênero em si. Entretanto, como essas atividades são mais atribuídas ao gênero feminino, as duas análises são usualmente tomadas como uma.

A pesquisa da Ciclocidade também abordou as principais motivações e desafios enfrentados ao se deslocar pela cidade. Para essas perguntas, os dados para ciclistas e as não ciclistas serão apresentados de forma separada. Isso porque, para as ciclistas, foi perguntado as três principais motivações para começar a utilizar, Gráfico 33, e os três maiores problemas enfrentados

utilizando a bicicleta como meio de transporte, Gráfico 34. Por outro lado, as não ciclistas foram pedidas para escolherem os três principais motivos para não usar a bicicleta, Gráfico 35, e os principais desafios enfrentados nos deslocamentos, Gráfico 36.

Gráfico 33: Principais motivações para as ciclistas entrevistadas pela Ciclocidade terem começado a usar a bicicleta como modo de transporte



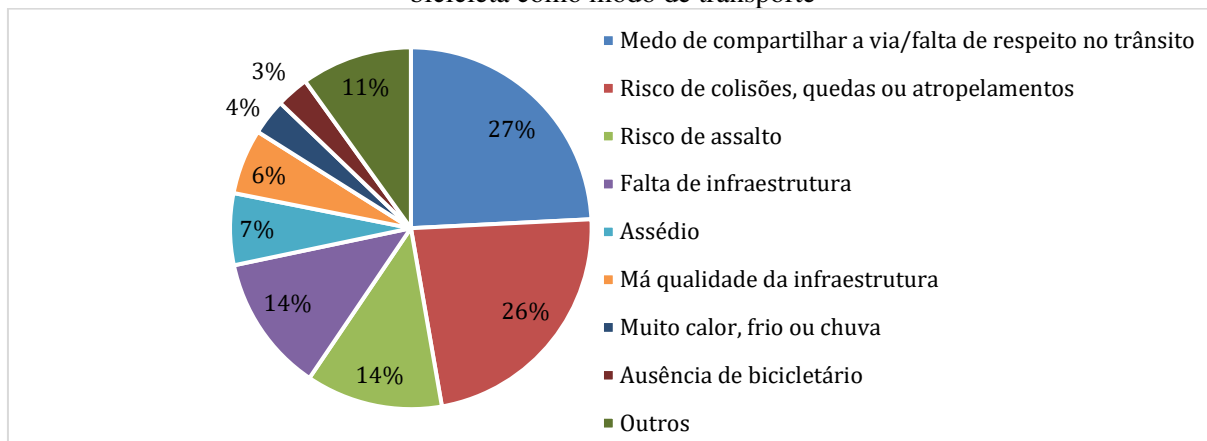
Fonte: Adaptado de Ciclocidade (2016).

As três principais motivações identificadas pelas ciclistas para começarem a utilizar a bicicleta como meio de transporte foram o fato de ser mais rápido, 22%, de ser mais saudável, 20%, e ser mais barato/econômico, 17%. Comparando esses dados com a pesquisa de perfil do ciclista brasileiro, é possível observar semelhanças. A principal motivação encontrada nessa pesquisa, tanto considerando o Brasil, quanto apenas São Paulo, e para os anos de 2018 e 2021 (Transporte Ativo e LABMOB, 2018; Transporte Ativo e LABMOB, 2021), é ser mais rápido e prático. Apesar de terem sido consideradas como categorias diferentes na pesquisa da Ciclocidade, caso somadas, representariam aproximadamente 34%, sendo a mais relevante. As segundas e terceiras categorias também foram similares em ambos os estudos.

Os motivadores para que as mulheres usassem a bicicleta considerados pela Ciclocidade (2016) estão diretamente relacionados com o modo em si, a partir das características e benefícios do ciclismo. Apesar da importância de avaliar tais motivadores, é fundamental destacar que, em função das barreiras sociais para que as mulheres utilizem a bicicleta, podem ser necessários também motivadores sociais. Harkot *et al.* (2021) observaram, em seu estudo qualitativo, que parte das entrevistadas precisaram de um encorajamento externo para começarem a andar de bicicleta e que a existência de uma rede de suporte era um importante fator na atividade, sendo que todas as entrevistadas afirmaram ter amigos próximos que também andam de bicicleta e os

inspiraram. Nesse sentido, mesmo diante de todas as dificuldades enfrentadas no dia a dia, as entrevistadas relataram um sentimento de gratificação com a bicicleta (Harkot *et al.*, 2021).

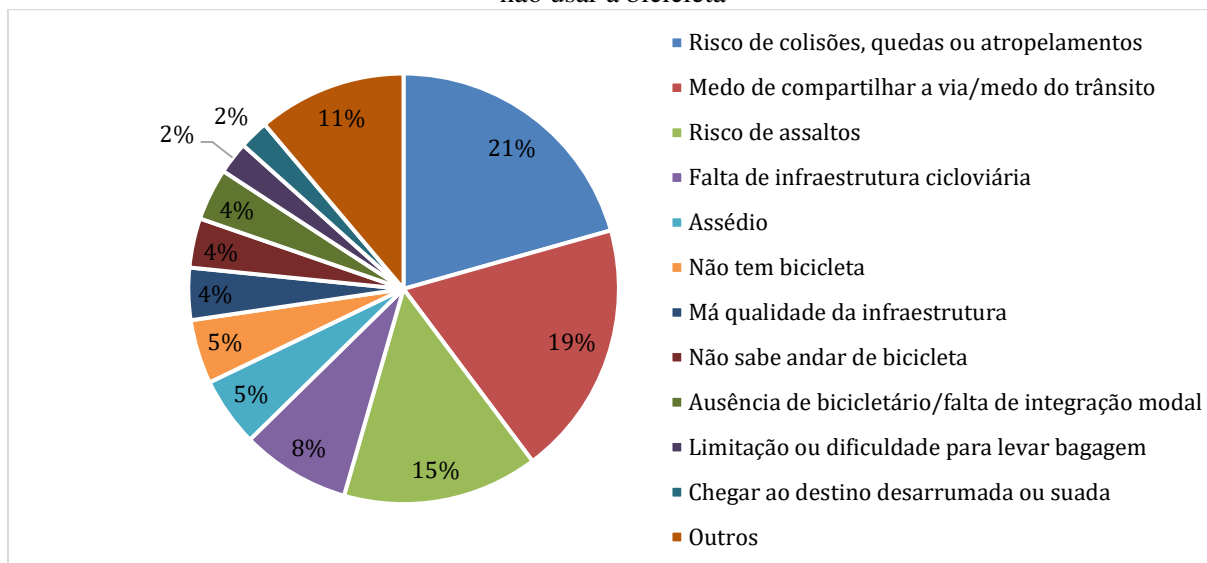
Gráfico 34: Principais desafios enfrentados pelas ciclistas entrevistadas pela Ciclocidade ao usar a bicicleta como modo de transporte



Fonte: Adaptado de Ciclocidade (2016).

Com relação aos desafios enfrentados pelas ciclistas ao usar a bicicleta como modo de transporte, os três mais identificados foram o medo de compartilhar a via e/ou falta de respeito no trânsito, 27%, o risco de colisões, quedas ou atropelamentos, 26%, e o risco de assalto, 14%. Na pesquisa do perfil do ciclista brasileiro de 2018 (Transporte Ativo e LABMOB, 2018) foram perguntados os problemas enfrentados, e os mais identificados foram a falta de segurança no trânsito e a falta de infraestrutura cicloviária. Dessa forma, pode-se observar uma semelhança entre as pesquisas, uma vez que a questão da segurança no trânsito envolve as três primeiras categorias identificadas, e a falta de infraestrutura foi a quarta mais identificada.

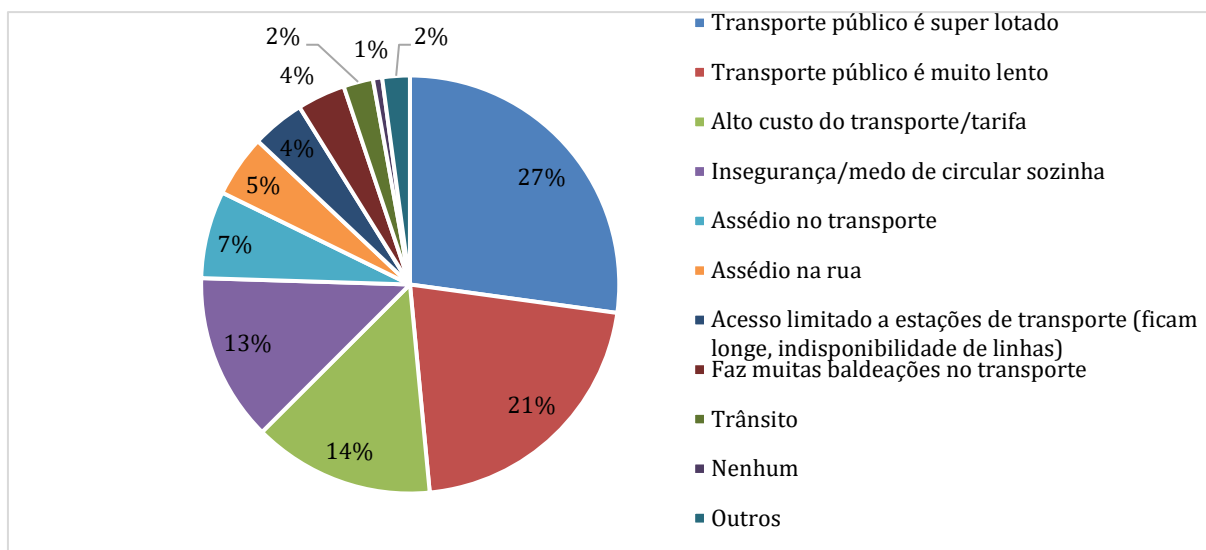
Gráfico 35: Principais motivos identificados pelas não ciclistas entrevistadas pela Ciclocidade para não usar a bicicleta



Fonte: Adaptado de Ciclocidade (2016).

Os três principais motivos para não usar a bicicleta mais identificados pelas entrevistadas não ciclistas foram o risco de colisões, quedas ou atropelamentos, 21%, o medo de compartilhar a via e/ou medo do trânsito, 19%, e o risco de assaltos, 15%. Observa-se que as três categorias mais identificadas pelas não ciclistas foram também os desafios mais enfrentados pelas ciclistas. Apesar da ordem entre a primeira e a segunda ter mudado entre dois grupos, por terem apresentado representatividade próxima em cada um, essa diferença não será avaliada. Entretanto, a comparação entre os dois grupos mostra que os desafios que impedem parte das mulheres de utilizar a bicicleta permanecem sendo enfrentados pelas que utilizam, evidenciando ser uma realidade e não apenas uma percepção externa de quem não pratica. Entretanto, enquanto para parte se apresenta como um problema, para outras se comporta como uma barreira impeditora.

Gráfico 36: Principais desafios enfrentados pelas não ciclistas entrevistadas pela Ciclocidade ao se deslocar pela cidade



Fonte: Adaptado de Ciclocidade (2016).

Já os três principais desafios enfrentados pelas não ciclistas no deslocamento pela cidade são o transporte público ser lotado, 27%, e lento, 21%, e o alto custo do transporte/tarifa, 14%. Observa-se que todos esses problemas estão relacionados ao modo de transporte utilizado, principalmente relativo ao transporte público. Dessa forma, além de evidenciar a necessidade de repensar e realizar mudanças no TCP, o resultado indica a possibilidade de substituição pela bicicleta, caso os motivos impeditores indicados fossem tratados na cidade.

Além dos desafios identificados pela Ciclocidade (2016) para que tais mulheres não utilizassem a bicicleta como meio de transporte, mais relacionados a aspectos externos, é fundamental avaliar como gênero se comporta como uma barreira, como vem sendo trabalhado. Harkot (2019) observou que, para muitas mulheres, utilizar a bicicleta envolve ultrapassar diversas barreiras culturais, muitas delas impostas desde a infância, como, por exemplo, de que a bicicleta não é uma atividade “de menina”. Apesar dessas barreiras estarem relacionadas com aspectos de infraestrutura, percepções de risco e insegurança, experiência, ou falta dela, e preconceções, apenas essa consideração não evidencia a sua profundidade.

Lubitow (2017) avalia como as participantes do seu estudo repetidamente abordavam a maneira como os riscos advindos do fato de ser mulher no espaço público afetam seu comportamento como ciclista. Muitas das mulheres relataram uma relutância em andar de bicicleta em função da dinâmica social e cultural, que torna a atividade carregada de estresse e ansiedade. Além

disso, a autora observou mulheres que afirmaram que o medo da violência impacta os locais por onde pedalam e quando o fazem, a partir de discussões sobre precauções que devem ser tomadas. Uma das mulheres entrevistadas, sintetizou essas precauções na conformação de um dito mapa mental feminino. Também no estudo de Harkot *et al.* (2021), participantes indicaram realizar mapeamento dos caminhos em função da segurança, especialmente no período noturno. Essa observação concorda com Valentine (1989) e Kern (2021) sobre a criação de mapas mentais a partir das percepções de segurança e medo, como forma de estratégia para utilizar o espaço público.

De maneira complementar, comparando as percepções de homens e mulheres ciclistas sobre os riscos de colisões e lesões na cidade de Toronto, Canadá, Graystone *et al.* (2022) não identificaram diferenças estatisticamente significativas. Entretanto, observaram uma associação entre gênero e a preocupação em relação à intimidação, abusos verbais e como os motoristas interagem com ciclistas. Ao relacionar tais percepções com a infraestrutura cicloviária, os autores observaram pouca influência desta na mitigação das preocupações com intimidação e abusos verbais. Porém, ao comparar vias com ou sem infraestrutura observaram um aumento da percepção de segurança em relação à interação com os motoristas, potencialmente indicando que as infraestruturas exclusivas exercem uma forma de legitimação da presença do ciclista no tráfego e no espaço público, o tornando mais socialmente normalizado e melhorando a interação dos motoristas com ciclistas, para os diferentes grupos de ciclistas.

Nesse sentido, conforme Harkot *et al.* (2021), a análise do ciclismo a partir do gênero é mais complexa e envolve mais fatores do que muitos estudos anteriores sugeriam. As autoras questionam a visão de que apenas uma maior infraestrutura cicloviária disponível é suficiente para aumentar a participação das mulheres no ciclismo. Segundo elas, a falta de segurança é apenas uma das barreiras de opressão enfrentada pelas mulheres, porém não é a totalidade. Esse aspecto se relaciona com o descrito por Garrard (2021), de muitas cidades e países que, apesar de adotarem um foco em expandir e melhorar a infraestrutura cicloviária com o intuito de aumentar a utilização da bicicleta como meio de transporte, têm sido mais efetivas para homens do que para mulheres. Isso ocorre, provavelmente, por não estarem sendo pensadas e planejadas em conformidade com as preferências e realidades femininas.

De forma semelhante, Graystone *et al.* (2022) argumentam que, apesar da infraestrutura cicloviária exclusiva poder contribuir para a participação das mulheres no ciclismo, ajudando a mitigar parte dos sentimentos de insegurança, ela não pode superar riscos envolvidos com questões sociais mais profundas, de normas de opressão de gênero e patriarcado, o que necessita de uma mudança cultural.

Nossas descobertas sugerem que as diferenças de gênero na percepção de segurança no ciclismo provavelmente estão relacionadas a fatores externos do ciclista ou de sua habilidade. Mais especificamente, expectativas sociais internalizadas incorporadas na sociedade e reforçadas por outros usuários da via podem desempenhar um papel importante na explicação de percepções mais baixas de segurança relatadas por ciclistas que se identificam como mulheres (Graystone *et al.*, 2022, p. 2, tradução nossa)<sup>33</sup>.

Dessa forma, a infraestrutura dedicada ao ciclista é importante para promover o uso da bicicleta e incluir um maior número de mulheres, entretanto, não deve ser vista como a solução final, mas integrada a outros aspectos (Harkot *et al.*, 2021). Para uma maior participação das mulheres no ciclismo, Garrard (2021) afirma ser necessário considerar as especificidades da relação da mulher com o ciclismo no planejamento, a partir da realidade de cada cidade, buscando explorar e compreender as circunstâncias e condições que proporcionam uma melhoria na representação feminina no ciclismo.

Garrard (2021) trata acerca de alguns fatores associados a uma maior participação das mulheres no ciclismo. Primeiramente, a autora afirma que os padrões de deslocamento das mulheres apoiam a utilização da bicicleta como meio de transporte, em função do maior número de viagens realizadas por dia e das distâncias percorridas. Entretanto, para isso, as condições precisam ser favoráveis, e não hostis. Além disso, a possibilidade de combinar a atividade física com o tempo já gasto com o deslocamento tende a ser mais atrativo às mulheres em função do tempo, muitas vezes, escasso. Dessa forma, a autora identifica que as bicicletas que permitem transportar crianças ou bens pessoais, como existem em localidades cicloinclusivas, podem ser atraentes para as mulheres.

---

<sup>33</sup> “Our findings suggest that gendered differences in bicycling safety perception are likely related to factors external from the cyclist or their ability. More specifically, internalized social expectations embedded in society and reinforced by other road users may play a large role in explaining lower perceptions of safety reported by cyclists who identify as women.” (Graystone *et al.*, 2022, p. 2)

A segurança é outro ponto identificado por Garrard (2021) como fundamental para uma maior participação das mulheres no ciclismo, uma vez que a percepção e sensibilidade ao risco se comportam como barreiras para algumas mulheres. Essa percepção de segurança pode ser afetada pela infraestrutura ciclovária, conforme abordado, mas exige também medidas complementares, como: moderação de tráfego; responsabilização dos motoristas de veículos automotores nas colisões; restrições do tráfego de veículos automotores; educação ciclística para as crianças; alterações no treinamento de motoristas, com um maior foco no ciclismo e enfatizando a responsabilidade dos motoristas. A autora também trata dos fatores socioculturais que, apesar de muitas vezes sutis, indiretos e difíceis de serem identificados e quantificados, se comportam como barreira para a participação das mulheres no ciclismo (Garrard, 2021).

Dessa forma, para promover um maior acesso das mulheres ao ciclismo, é preciso que o planejamento ciclovário busque coerência, conforto e segurança, não considerando os usuários masculinos e com foco apenas em atividades produtivas (BID e MDR, 2021). Além disso, associar o planejamento ciclovário à um uso do solo que estimule a utilização do espaço público, gera um maior número de pessoas na via, o que confere uma maior sensação de segurança no ambiente urbano. Isso se relaciona com o descrito por Rabello (2022), de que a atratividade e a segurança de um local para usuários de transporte ativo podem estar relacionadas ao volume de sua utilização, isto é, quando mais pessoas utilizam um espaço, a atratividade e percepção de segurança aumentam.

Além de medidas de planejamento urbano, é fundamental a criação de políticas públicas de inclusão. Por fim, conforme o BID e o MDR (2021), na promoção de cidades cicloinclusivas, é importante oferecer medidas de educação e socialização voltadas exclusivamente para as mulheres, tendo em vista as disparidades de gênero entre ciclistas na cidade. Os possíveis programas citados são: grupos femininos de pedaladas; cicloviagens; e oficinas de mecânica básica. Essas e outras atividades podem incentivar o uso da bicicleta, criar nas mulheres um sentimento maior de pertencimento e mostrar que elas não estão sozinhas.

### 3.5 Cicloentregadoras

Inserido no contexto do debate sobre o ciclismo feminino, tem-se mulheres que utilizam a bicicleta para realização de entregas. Entretanto, estudos com entregadoras-ciclistas como o público-alvo ainda são restritos, conforme buscou-se evidenciar a partir de busca realizada na plataforma Google Acadêmico em julho de 2023. Foram utilizados diferentes termos para

caracterizar as mulheres que utilizam a bicicleta para realização de entregas, tanto em português, quanto em inglês, por ainda serem termos novos e não existir consenso na sua utilização, como abordado anteriormente. A Tabela 11 apresenta os termos, a quantidade de resultados identificados na busca e de publicações que efetivamente têm como foco as entregadoras-ciclistas. Para essa relação, foram desconsiderados resultados que apenas utilizaram o termo associado aos entregadores, sem realizar análises específicas de gênero, aqueles nos quais o termo foi utilizado apenas na identificação alguma participante do estudo, e aqueles em que, apesar do termo ser usado, não tem como foco a bicicleta. Essa análise foi realizada através dos títulos e dos resumos das publicações.

Tabela 11: Análise de publicações científicas a partir de termos utilizados para identificar mulheres que usam a bicicleta para entrega

| <b>Termo pesquisado</b>                  | <b>Resultados identificados</b> | <b>Publicações com foco em entregadoras ciclistas</b> |
|------------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------------------------|
| "entregadoras ciclistas"                 | 5                               | 0                                                     |
| "entregadoras-ciclistas"                 | 5                               | 0                                                     |
| "ciclistas entregadoras"                 | 1                               | 0                                                     |
| "cicloentregadoras"                      | 0                               | 0                                                     |
| "entregadoras de aplicativo" + bicicleta | 9                               | 1                                                     |
| "entregas de bicicleta" + mulheres       | 43                              | 1                                                     |
| "female bike messenger"                  | 2                               | 1                                                     |
| "female bike messengers"                 | 5                               | 1                                                     |
| "female bike courier"                    | 3                               | 0                                                     |
| "women bike messengers"                  | 13                              | 3                                                     |
| "women bike courier"                     | 0                               | 0                                                     |

Fonte: elaborado pela autora.

Destaca-se que foram evitadas buscas associando diferentes termos, uma vez que, para estas, foi observado um maior número de resultados identificados pela plataforma, entretanto, sendo publicações que não abordam o tema em questão. Esse foi o caso da associação entre os termos “entregas de bicicleta” e mulheres, que foi a pesquisa com mais resultados, 43, mas apenas um deles tratava sobre entregadoras-ciclistas. Além disso, destaca-se que as publicações identificadas pela busca “entregadoras ciclistas” foram as mesmas identificadas com o uso do hífen.

Destaque adicional é dado à coluna de publicações com foco em entregadoras-ciclistas. Apesar do somatório da coluna ser igual a 7, duas publicações foram identificadas em duas das pesquisas. Sendo assim, o total de publicações identificado foi 5, conforme detalhado na Tabela 12.

Tabela 12: Publicações identificadas na busca

| <b>Citação</b>                | <b>Termo de busca</b>                    | <b>Tipo de publicação</b>      | <b>Idioma</b> |
|-------------------------------|------------------------------------------|--------------------------------|---------------|
| Salvagni <i>et al.</i> (2022) | "entregadoras de aplicativo" + bicicleta | Artigo Revista                 | Inglês        |
| Ferguson (2016)               | "female bike messenger"                  | Artigo Revista                 | Inglês        |
| Bonham e Koth (2022)          | "women bike messengers"                  | Capítulo de livro              | Inglês        |
| Le Lay e Lemozy (2022)        | "female bike messengers"                 | Artigo Revista                 | Francês       |
| Agudo (2020)                  | "women bike messengers"                  | Trabalho de Final de Graduação | Português     |

Fonte: elaborado pela autora.

Uma possível explicação para o baixo número de publicações encontradas pode estar relacionada à ausência de um termo específico para designar mulheres que utilizam da bicicleta na realização de entregas, conforme já abordado. Entretanto, acredita-se que essa diferença está mais associada ao fato desta ser uma atividade considerada predominantemente masculina (Soares *et al.*, 2021). Para verificar tal hipótese, os mesmos termos foram pesquisados, eliminando o componente de gênero.

Tabela 13: Análise de publicações científicas a partir de termos utilizados para identificar indivíduos que usam a bicicleta para entrega

| <b>Termo pesquisado</b>                  | <b>Resultados identificados</b> |
|------------------------------------------|---------------------------------|
| "entregadores ciclistas"                 | 213                             |
| "ciclistas entregadores"                 | 40                              |
| "cicloentregadores"                      | 16                              |
| "entregadores de aplicativo" + bicicleta | 197                             |
| "entregas de bicicleta"                  | 62                              |
| "bike messenger"                         | 1.240                           |
| "bike messengers"                        | 1.190                           |
| "bike courier"                           | 533                             |

Fonte: elaborado pela autora.

A partir da nova leva de buscas realizada na plataforma Google Acadêmico, foi possível comprovar a existência de uma maior quantidade de pesquisas que tratam do ciclismo urbano laboral, sem levar em consideração perspectivas de gênero, tendo sido encontrados 3.491 resultados no somatório. Destaca-se que esse valor não representa o número de publicações diferentes, uma vez que não foram removidas duplicatas. Entretanto, é possível observar ser uma quantidade consideravelmente superior a de pesquisas que consideraram recorte de gênero, que tiveram somatório igual a 7.

Essa discrepância evidencia que existe um contingente de pesquisas sobre entregadores-ciclistas, mas que isso não se manifesta em um maior número englobando as mulheres, possivelmente pela sua invisibilidade. Conforme havia sido apresentado a partir das pesquisas da Aliança Bike (2019), do LABMOB e Aliança Bike (2020a), e da Fundación MAPFRE e LABMOB (2022), o perfil do entregador-ciclista é predominantemente masculino. Entretanto, é importante avaliar os aspectos que contribuem para a construção desse perfil, buscando entender quais barreiras, físicas e culturais, restringem a presença das mulheres na atividade.

As entregadoras, conforme Soares *et al.* (2021), são ainda mais prejudicadas do que os entregadores na atividade de entregas, em função da consideração desse trabalho como predominantemente masculino, da exposição a assédios e à falta de segurança, associados a uma postura excludente, vinculada a uma concepção de virilidade necessária. Bonham e Koth (2022) também reforçam a forma que a masculinização do entregador-ciclista desafia a participação de mulheres no serviço. As autoras afirmam que essa masculinização ocorre por meio da normalização e aceitação do assédio e da violência contra as mulheres e do fornecimento desigual de equipamentos e instalações públicas.

Soares *et al.* (2021) descrevem também que a precarização a que as mulheres são submetidas no contexto da uberização é mais acentuada do que a dos homens, indo além da atividade em si, abordada no item 2.5.1, englobando também aspectos inerentes à divisão sexual do trabalho e às diferenciações de gênero nas esferas públicas e privadas. Além disso, a necessidade de conciliar tarefas produtivas e reprodutivas, tendo o tempo mais limitado, faz com que o tempo ocioso, a espera de demanda, vivenciado pelos entregadores, seja mais sentido no contexto feminino. Entretanto, a flexibilização da atividade também pode ser escolhida pela necessidade de associar as duas esferas.

Esta conclusão verifica-se ao observar que as entregadoras perpassam por uma precarização que engloba o perigoso discurso neoliberal e os elementos práticos do trabalho uberizado, porém agravados pelo simples fato de serem mulheres à luz de uma estrutura patriarcal e capitalista. Isso quer dizer que, além de elementos como o discurso do empreendedor de si, a regularização algorítmica e ausência de proteção legal específica a essa classe, as entregadoras lidam com uma realidade social que impacta profundamente a sua integridade física, mental e dignidade (Soares *et al.*, 2021, p. 51636).

Assim, as explorações que as mulheres sofrem ocorrem como uma opressão no meio público durante o exercício das entregas, entretanto é no aspecto privado, através da divisão sexual do trabalho, que as entregadoras são duplamente exploradas, e, portanto, duplamente oprimidas (Soares *et al.*, 2021, p. 51633-51634).

De maneira complementar, Ferguson (2016) destaca que, apesar de todos os entregadores-ciclistas estarem submetidos a condições hostis de trabalho, as mulheres enfrentam desafios ainda maiores. Dentro dessa abordagem, a autora foca nas inequidades de acesso às instalações sanitárias que, além de colocarem mulheres em condição de desvantagem, são acentuadas em função da necessidade de velocidade usualmente relacionada à realização de entregas.

As exigências do trabalho, juntamente com a forma como as messageiras (não) podem excretar, revelam geografias urbanas corpóreas modernas, mas invisíveis (Ferguson, 2016, p. 3, tradução nossa)<sup>34</sup>.

A existência de infraestrutura de apoio ao ciclista, conforme abordado, é fundamental na promoção de cidades cicloinclusivas, e esse aspecto é ainda mais relevante ao considerar os entregadores, que estão durante todo o dia no espaço público, e ainda mais para as mulheres, em função das demandas específicas. Entretanto, essa necessidade não é garantida. Conforme Kern (2021), parte dos problemas relacionados aos banheiros públicos ocorre pela não preocupação com as necessidades e desejos de mulheres ao utilizar um banheiro, em especial, por muitas vezes o planejamento ser realizado por profissionais do sexo masculino. Além disso, a autora atribui outra parte do problema aos tabus de se falar de “coisas de banheiro” (Kern, 2021, p. 148). Nesse contexto, associado aos mapas mentais de segurança que as mulheres utilizam na cidade, as entregadoras acrescem o conhecimento sobre banheiros acessíveis, que podem utilizar durante as suas jornadas de trabalho. Esses conhecimentos provêm tanto da experiência própria, quanto da compartilhada entre as cicloentregadoras (Ferguson, 2016).

As entregadoras-ciclistas também são submetidas a concepções de porteiros e seguranças que, usualmente, assumem que são homens. Esse estereótipo de que entregadores são homens, associado a presença minoritária de mulheres, pode causar situações de estresse para algumas entregadoras. Além disso, elas podem sofrer com outros estereótipos usualmente associados

---

<sup>34</sup> “The exigencies of the job, along with how women messengers are (not) allowed to excrete, reveal modern, yet invisible, corporeal urban geographies.” (Ferguson, 2016, p. 3)

aos entregadores, como de que podem estar querendo roubar ou perturbar o ambiente (Ferguson, 2016). Soares *et al.* (2021) destacam também que as entregadoras sofrem de ataques injustos físicos e verbais.

Na mesma linha, Cheron *et al.* (2022) observam que as entregadoras estão submetidas à noção de competências e capacidades de maneira hierarquizada, sendo esperado que mulheres sejam menos capazes ou falhem nas entregas; à conotação de que mulheres são mais frágeis; à falta de dignidade menstrual, assim como de outros aspectos da saúde e do corpo feminino; à noção de que a mulher pertence ao espaço privado; à noção de que apenas os homens merecem respeito; ao assédio, por parte de motoristas, clientes e colegas entregadores; entre outros. Tudo isso contribui para a concepção de que o trabalho de entregas não é uma atividade para as mulheres.

Nesse sentido, as cicloentregadoras estão sujeitas a uma tripla invisibilidade: como ciclistas, em um mundo pensado para os carros; como mulheres, em um mundo pensado para os homens; e como entregadoras, em uma atividade masculinizada. Entretanto, elas permanecem reivindicando e ocupando o espaço público, se apoiando, e apoiando outras, que fazem o mesmo (Bonham e Koth, 2022). Além disso, Ferguson (2016) observou em seu estudo que muitas entregadoras-ciclistas apreciam o reconhecimento por serem mulheres em um ambiente dominado por homens, e muitas escolhem quais aspectos da cultura dos entregadores se adaptar, e quais se distanciar.

No contexto brasileiro das cicloentregadoras, é importante mencionar o coletivo Señoritas Courier, composto exclusivamente por mulheres e pessoas LGBTQIAP+s, que realizam entregas de bicicleta na cidade de São Paulo. A importância da menção ao coletivo está tanto no fato de sua composição fugir do padrão de entregador-ciclista, do gênero masculino, assim como pelo modo de serviço, que questiona o vigente na atividade. Com relação às principais diferenças do coletivo no que tange ao modo de trabalho, destaca-se: a existência de um limite para as jornadas de trabalho; o foco na valorização do entregador em detrimento do lucro; rompimento com os conceitos de entrega rápida e grátis; transparência em relação à remuneração tanto com os integrantes, quanto com os clientes; tomadas de decisão realizadas de forma horizontal e participativa; e evitar entrega de refeições devido à necessidade de rapidez na entrega (Reck, 2022).

Além da relevância do coletivo pela sua composição e pelo modelo de trabalho, Reck (2022) destacou em seu estudo de caso o potencial do trabalho como um coletivo. Essa análise é importante uma vez que está relacionada com Harkot *et al.* (2021), de que as mulheres ciclistas são incentivadas por relacionamentos e segurança em grupos, e esse é um aspecto ainda mais relevante considerando um trabalho dominado por homens. Reck (2022) ainda evidencia o poder de ambientes de igualdade e acolhimento para a existência de trocas e para que processos de transformação possam acontecer.

[...] o *Señoritas Courier* oportuniza transformações na perspectiva das integrantes sobre sua atuação como cicloentregadoras, não só pelo arranjo estabelecido por elas, mas também pelas condições de estarem em coletivo, juntas, em um ramo de atuação dominado por homens (Reck, 2022, p. 138).

O papel da participação e da cooperação entre mulheres mostra-se como um caminho para a superação de situações e questões adversas impostas pelos ambientes, como as barreiras culturais e noções de uma “predisposição de gênero” para práticas de esforço físico e do interesse por mecânica da bicicleta (Reck, 2022, p.139).

De maneira complementar, apesar de não se encaixar no conceito de entregadoras-ciclistas, análises feitas por Machado (2020) com ambulantes/camelôs/vendedoras mulheres que utilizam bicicleta de carga na cidade do Rio de Janeiro serão consideradas neste tópico pela semelhança com as outras pesquisas identificadas. A autora identificou a relevância das relações de afeto e solidariedade para aquelas mulheres, e entre elas, sendo que para todas a escolha e permanência no trabalho ambulante não foi marcada apenas pela necessidade de emprego, mas por relações pessoais de afeto e confiança. Além disso, observou a utilização do conceito de liberdade por grande parte das entrevistadas, assim como questões relacionadas à força feminina e a independência econômica e social proporcionada pela atividade.

Refletir sobre trabalho e gênero a partir da bicicleta é dialogar não apenas sobre indivíduos, mas sobre uma rede de interações que incide na vida comunitária e familiar das mulheres ambulantes observadas. A diversidade opera não apenas na ideia de um trabalho na rua, que lida com diferentes personas, mas inclui a variedade de percepções e ações que visam a superar a desigualdade de oportunidades (Machado, 2020, p. 52).

### 3.6 Resumo do capítulo

Esse capítulo buscou abordar os aspectos e conceitos relacionados a relação entre gênero e o espaço urbano, a mobilidade urbana e a bicicleta, assim como contextualizar as cicloentregadoras. Na são Tabela 14 apresentados os temas abordados e os respectivos autores identificados e citados.

Tabela 14: Temas abordados e autores utilizados no capítulo

| Tema                                                   | Autores                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Conceito de gênero                                     | Scott (1989); Calió (1997); Torgrimson e Minson (2005); Greed (2006); Mathieu (2009); Ortiz Escalante e Valdivia (2015); Harkot (2018); Heilborn e Rodrigues (2018); WHO (2023).                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Androcentrismo                                         | Bem (1993); Calió (1997); Greed (2006); Kergoat (2009); Valdivia (2018); Cota (2019); Kern (2021).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Espaço público/privado, trabalho produtivo/reprodutivo | Calió (1997); Santoro (2008); Fougeyrollas-Schwebel (2009); Kergoat (2009); Melo e Castilho (2009); Muxí Martínez e Ciocoletto (2009); Sanz (2013); Soto Villagrán (2014); Ortiz Escalante e Valdivia (2015); Sousa e Guedes (2016); Valdivia (2018); Cota (2019); Cordeiro e Assis (2020); Machado (2020); IBGE (2021); Kern (2021).                                                                                                                                                  |
| Medo e (in)segurança                                   | Valentine (1989); Law (1999); Brasil (2001); Kallus e Churchman (2004); Alemany (2009a); Alemany (2009b); Falú (2012); Soto Villagrán (2014); Assédio (2015); Ortiz Escalante (2017); Ortiz Escalante (2018); Valdivia (2018); Assédio (2021); Kern (2021).                                                                                                                                                                                                                            |
| Direito à cidade                                       | Harvey (2008); Lefebvre (2011); Muxí Martínez <i>et al.</i> (2011); Falú (2012); Levy (2013); Sanz (2013); Ferreira (2019); Kern (2021).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Urbanismo com perspectiva de gênero                    | Kallus e Churchman (2004); Santoro (2008); Kergoat (2009); Lamoureux (2009); Muxí Martínez <i>et al.</i> (2011); Muxí Martínez (2011); Sanz (2013); Ortiz Escalante e Valdivia (2015); Valdivia (2018); Cordeiro e Assis (2020); Kern (2021).                                                                                                                                                                                                                                          |
| Mulheres e mobilidade urbana                           | Law (1999); Hanson (2010); Lefebvre (2011); Levy (2013); Ortiz Escalante e Valdivia (2015); Soto Villagrán (2017); Ravensbergen <i>et al.</i> (2019); Macêdo <i>et al.</i> (2020); BID e MDR (2021); Empoderar (2021); Harkot <i>et al.</i> (2021); Kern (2021); Psarikidou (2021); Empoderar (2023).                                                                                                                                                                                  |
| Contexto histórico – Mulheres e bicicleta              | Young (1980); Strange e Brown (2002); Fleming (2015); Lubitow (2017); Harkot (2018); Norcliff (2018); Harkot (2019); Ravensbergen <i>et al.</i> (2019). Valentine (1989); Ciclocidade (2016); Lubitow (2017); Harkot (2018); Transporte Ativo e LABMOB (2018); Harkot (2019); Lubitow <i>et al.</i> (2019); Macêdo <i>et al.</i> (2020); BID e MDR (2021); Garrard (2021); Harkot <i>et al.</i> (2021); Kern (2021); Transporte Ativo e LABMOB (2021); Graystone <i>et al.</i> (2022). |
| Caracterização da ciclista mulher                      | Ferguson (2016); Aliança Bike (2019); Machado (2020); LABMOB e Aliança Bike (2020a); Harkot <i>et al.</i> (2021); Kern (2021); Soares <i>et al.</i> (2021); Bonham e Koth (2022); Cheron <i>et al.</i> (2022); Fundación MAPFRE e LABMOB (2022); Reck (2022).                                                                                                                                                                                                                          |

Fonte: elaborado pela autora.

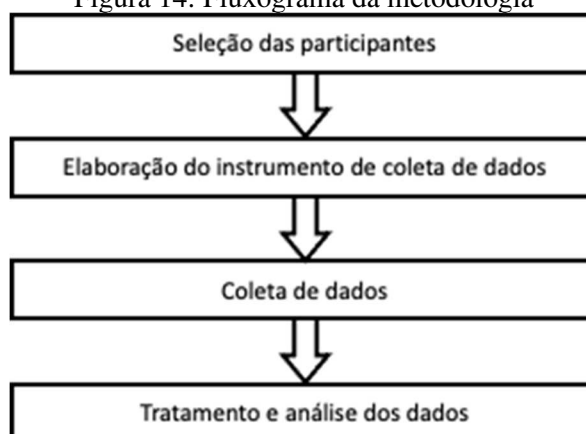
#### 4 METODOLOGIA

O objetivo geral da dissertação é investigar a influência das relações de poder nas experiências de cicloentregadoras das cidades de Belo Horizonte e São Paulo. Para isso, optou-se pela utilização de uma metodologia qualitativa, uma vez apenas através de uma abordagem que permita um olhar atento às subjetividades presentes na atividade de cicloentrega, em especial a realizada por mulheres, é possível compreender as transações vividas cotidianamente, assim como as reflexões e análises do que foi observado, percebido e sentido, podendo assim, “interpretar a interpretação que os sujeitos produzem de sua prática” (CEBRAP, 2016, p. 9).

A pesquisa qualitativa responde a questões muito particulares. Ela se ocupa, nas Ciências Sociais, com um nível de realidade que não pode ou não deveria ser quantificado. Ou seja, ela trabalha com o universo dos significados, dos motivos, das aspirações, das crenças, dos valores e das atitudes. Esse conjunto de fenômenos humanos é entendido aqui como parte da realidade social, pois o ser humano se distingue não só por agir, mas por pensar sobre o que faz e por interpretar suas ações dentro e a partir da realidade vivida e partilhada com seus semelhantes. O universo da produção humana que pode ser resumido no mundo das relações, das representações e da intencionalidade e é o objeto da pesquisa qualitativa dificilmente pode ser traduzido em números e indicadores quantitativos (Minayo 2009, p. 21).

A metodologia consiste na realização de entrevistas semiestruturadas de forma *online* com mulheres que realizam ou já realizaram entregas de bicicleta na cidade de Belo Horizonte ou de São Paulo. Essas entrevistas foram gravadas, transcritas e submetidas à análise de conteúdo indutiva. Conforme a Figura 14, a metodologia foi dividida em quatro etapas, sendo elas: (i) seleção das participantes; (ii) definição e elaboração do instrumento de coleta de dados; (iii) coleta de dados em si; e (iv) tratamento e análise dos dados coletados. Cada uma das etapas será descrita de maneira aprofundada nas seções seguintes.

Figura 14: Fluxograma da metodologia



Fonte: elaborado pela autora.

#### 4.1 Seleção das participantes

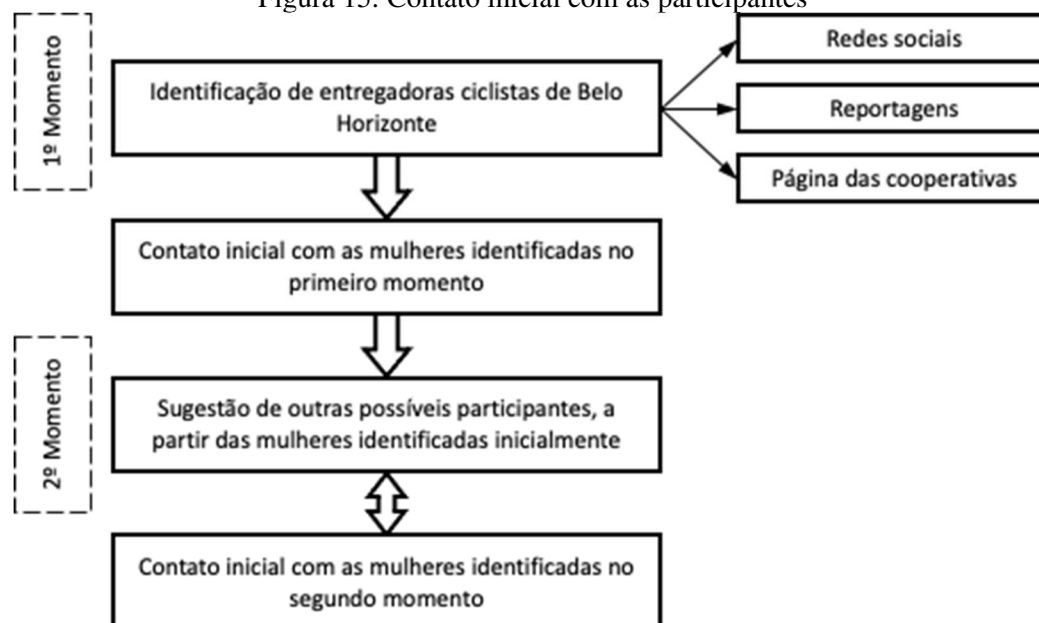
A amostragem em pesquisas qualitativas, segundo Bryman (2012), tende a ser orientada e não aleatória. De acordo com o autor, a amostragem orientada é uma forma não probabilística, que tem por finalidade selecionar a população de forma estratégica, buscando o que é relevante para responder às perguntas de pesquisa. Conforme Given (2008), os pesquisadores qualitativos procuram participantes que atendam aos critérios do estudo e que representem de forma rica e complexa os dados do fenômeno estudado.

De forma complementar, Saunders e Townsend (2018) tratam de quatro desafios da escolha dos participantes para pesquisas qualitativas, sendo eles: ganhar acesso aos indivíduos; escolher participantes adequados para que a pergunta de pesquisa seja respondida; definir a quantidade suficiente de participantes; a maneira de apresentar e justificar a escolha dos participantes.

Com o intuito de se obter respostas para as perguntas propostas nesta pesquisa e atingir os objetivos propostos, optou-se por realizar as entrevistas com mulheres que realizam ou que já tenham realizado entrega de bicicleta nas cidades de Belo Horizonte e São Paulo. Primeiramente, foi definido executar a pesquisa com mulheres que realizaram a atividade em Belo Horizonte, entretanto, em função do baixo número identificado e que se dispuseram a participar da pesquisa, o recorte foi expandido para a cidade de São Paulo.

Inicialmente, foi realizado o contato inicial com mulheres que realizam ou já tenham realizado entregas de bicicleta na cidade de Belo Horizonte, conforme a Figura 15.

Figura 15: Contato inicial com as participantes



Fonte: elaborado pela autora.

Para chegar até as cicloentregadoras, primeiramente foi utilizada a internet, buscando nas redes sociais tais mulheres, ou coletivos, cooperativas e empresas de ciclogística que pudessem indicá-las, além de reportagens que as identificassem nominalmente. Para isso, foi utilizada a ferramenta Google Search e a plataforma Instagram. Em seguida, foi realizado o contato inicial com as entregadoras-ciclistas identificadas, através de mensagem direta na plataforma Instagram.

Neste primeiro contato, foi perguntado se conheciam outras mulheres pertencentes à mesma população alvo e, em caso de resposta positiva, se poderiam indicá-las. Esse segundo momento consiste na utilização do método Bola de Neve, que, conforme Bryman (2012), é uma técnica na qual o pesquisador identifica inicialmente um grupo de pessoas reduzido, e esses participantes iniciais indicam outros que também sejam relevantes à pesquisa, isto é, pertencentes à mesma população alvo.

De maneira complementar, Costa (2018) afirma que esse método costuma ser utilizado em estudos de situações raras ou de baixa incidência, ou com grupos sociais restritos. Sendo assim, o método Bola de Neve se torna relevante para o estudo em função da baixa representatividade de mulheres no setor da ciclogística (Aliança Bike, 2019; LABMOB e Aliança Bike, 2020a; Nascimento e Reis, 2021; Soares *et al.*, 2021; Fundación MAPFRE e LABMOB, 2022), e que a organização e união da categoria de entregadores e o surgimento de cooperativas ainda é recente, tendo sido fortalecido durante a pandemia da COVID-19 (Silva, 2020).

Por fim, destaca-se a importância da internet e das redes sociais na identificação e seleção das participantes. Conforme Costa (2018), as redes sociais virtuais são, atualmente, locais de interação e colaboração, onde existe uma sensibilidade das pessoas às informações recebidas pela rede e as barreiras e limitações parecem ser mais baixas. Dessa forma, segundo a autora, existe uma maior disposição em participar e colaborar. Além disso, o meio virtual se torna um importante instrumento em função das restrições existentes devido à pandemia da COVID-19 (Deslandes e Coutinho, 2020), que estavam vigentes no momento da identificação e seleção das participantes.

Durante o contato inicial, buscou-se ganhar acesso ao maior número possível de entregadoras, por acreditar que nem todas estariam dispostas a participar da pesquisa. Nesse momento, foi informado às possíveis participantes o nome da pesquisadora, o programa de pós-graduação no qual a pesquisa está sendo realizada, o objetivo da pesquisa, o motivo do contato, a forma como ela foi identificada e informações básicas acerca da metodologia de pesquisa.

Sendo assim, foram identificadas 13 entregadoras, ou mulheres que já haviam realizado entregas, na cidade de Belo Horizonte, entretanto, apenas 7 destas se dispuseram a participar da pesquisa. Diante do baixo número de participantes da cidade de Belo Horizonte, foi tomada a decisão de expandir o recorte espacial. A cidade de São Paulo foi escolhida, em função da quantidade de entregadoras que já haviam sido mapeadas durante a busca inicial, e por, apesar de ter um maior porte, possuir características semelhantes à Belo Horizonte.

Para a cidade de São Paulo foi seguido o mesmo fluxograma utilizado para Belo Horizonte (Figura 15) tendo sido realizado até atingir o mesmo número de mulheres dispostas a participar da pesquisa, isto é, 7. Para isso, foi feita tentativa de contato inicial com 34 entregadoras, das quais 2 afirmaram não terem interesse de participar, e o restante não respondeu ou parou de responder após as mensagens iniciais.

Sendo assim, foi atingido o número de 14 participantes, sendo 7 de Belo Horizonte e 7 de São Paulo. Destaca-se que a pesquisadora não conhecia nenhuma das mulheres identificadas antes do contato inicial.

#### 4.2 Elaboração do instrumento de coleta de dados

O instrumento de coleta de dados utilizado foi a entrevista semiestruturada, realizada de forma *online* e síncrona. Segundo Bryman (2012), a entrevista é, provavelmente, o método mais

utilizado nas pesquisas qualitativas, principalmente em função da sua flexibilidade. Essa flexibilidade do instrumento ocorre tanto para o entrevistado, que pode definir a maneira como vai responder e a profundidade de sua resposta, como para o entrevistador, que pode ajustar as suas perguntas ao longo da entrevista (Duarte, 2005).

A entrevista tem como foco a obtenção de dados subjetivos, apesar de também permitir a obtenção de dados objetivos. Isso porque, enquanto os objetivos podem também ser obtidos através da utilização de outros métodos, os subjetivos dependem de abordagens qualitativas, como a entrevista, uma vez que têm relação direta com os valores, as atitudes e as opiniões dos indivíduos (Boni e Quaresma, 2005).

A entrevista semiestruturada faz uso de questões previamente definidas, mas confere ao entrevistado a possibilidade de discorrer sobre o assunto, se assemelhando a uma conversa informal (Boni e Quaresma, 2005). O conjunto de questões a ser utilizado na entrevista semiestruturada parte do problema de pesquisa, e busca tratar o tema de forma ampla e aberta (Duarte, 2005). Deve ser dado foco à elaboração das perguntas, uma vez que os seus conteúdos darão qualidade e consistências aos dados coletados (CEBRAP, 2016).

Algumas vantagens da utilização de entrevistas semiestruturadas são: flexibilidade quanto à duração, permitindo uma maior profundidade e possibilidade de respostas espontâneas e de tocar em assuntos mais complexos e delicados, em função da interação entrevistador-entrevistado (Boni e Quaresma, 2005). Além disso, as entrevistas permitem análises para além do que foi dito, podendo se observar também a maneira como foi dito (Marconi e Lakatos, 2003).

Apesar disso, as entrevistas podem apresentar alguns problemas, que devem ser evitados. Apesar de ser um método de coleta de dados versátil, a entrevista pode apresentar uma baixa confiabilidade devido à tendência dos indivíduos de dizer o que é aceito socialmente, ou o que acredita que o pesquisador gostaria de ouvir. Isso deve ser superado, mas sem que sejam dadas respostas evasivas ou inadequadas. Para isso, deve ser evitado que o entrevistado crie expectativas com relação ao que o pesquisador quer ouvir (CEBRAP, 2016). Além disso, a insegurança do entrevistado em relação ao seu anonimato pode influenciar no conteúdo e na profundidade de suas respostas (Boni e Quaresma, 2005). Por fim, o roteiro da entrevista deve ser bem elaborado, visando evitar confusões e más interpretações das perguntas por parte do entrevistado (CEBRAP, 2016).

A entrevista, então, deve ser elaborada de forma que seja dada uma sequência que possibilite o seu desenvolvimento, assemelhando a uma conversa (CEBRAP, 2016). O roteiro da entrevista deve considerar a sequência de pensamento do entrevistado, buscando dar continuidade e seguir um sentido lógico da conversa, de maneira natural. Sendo assim, pode ser mais interessante realizar perguntas que levem o entrevistado a relembrar parte de sua vida, do que questões diretas (Boni e Quaresma, 2005).

Diante do exposto, as perguntas foram elaboradas a partir do referencial teórico, visando atingir o objetivo da pesquisa e visando conhecer as entrevistadas, dando abertura para que falassem sobre experiências pessoais na realização de entregas por bicicleta. O roteiro da entrevista (Apêndice A) foi dividido em seis partes, sendo elas: experiências anteriores ao trabalho como entregadora; experiências como cicloentregadora; renda e jornada de trabalho; influência de fatores ambientais e sociais; experiências relativas ao gênero; e experiências para além da entrega.

Parte das perguntas realizadas teve de ser levemente alterada de acordo com o contexto de cada uma das participantes, como, por exemplo, a variação de tempos verbais em função de permanecerem ou não realizando entregas, a cidade de realização da atividade e perguntas relativas às atividades de cuidado. No Apêndice A, tais situações foram evidenciadas, sendo colocadas entre colchetes.

Com o intuito de reduzir o tempo da entrevista e fornecer praticidade para a análise, foi elaborado um questionário *online* para a caracterização das participantes, enviado e respondido antes de cada entrevista. Os questionários elaborados para Belo Horizonte e São Paulo foram, em sua maioria, semelhantes, com exceção das perguntas relativas ao local de moradia e ao tempo de residência na cidade. O questionário é apresentado no Apêndice B e as diferenças para as participantes de cada uma das cidades foram evidenciadas entre colchetes.

No início dos questionários, foi apresentado o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), em que a participante explicitava o consentimento para participar do estudo, após a exposição e esclarecimento acerca da natureza, justificativa, objetivos, métodos, potenciais benefícios e riscos da pesquisa. Tal registro é regido pelas Resoluções 466/2012 e 510/ 2016, que descrevem a sua utilização, o seu conteúdo (Brasil, 2012b) e a maneira como podem ser aplicados, a partir das características dos participantes e das metodologias aplicadas (Brasil, 2016).

Desta forma, o TCLE (Apêndice C) foi apresentado como a primeira seção do questionário enviado às participantes, que apenas conseguiam acessar as questões seguintes após explicitarem o consentimento. Destaca-se que, caso a entregadora não concordasse em participar do estudo, selecionando a opção correspondente, ela era conduzida para o final da pesquisa. Entretanto, isso não ocorreu em nenhum dos preenchimentos. Além disso, foi inserido um link após o TCLE, que permitia que o termo fosse baixado pela participante em formato PDF.

Em se tratando de pesquisas qualitativas que fazem uso de entrevista semiestruturada, é fundamental levar em consideração a execução de uma fase teste durante a elaboração do instrumento de coleta. Gil (2002) detalha cinco aspectos a serem considerados na pesquisa piloto, sendo eles: clareza e precisão dos termos, não gerando necessidade de explicações; o número de perguntas; a forma de elaboração das questões; a ordem do roteiro que está sendo seguido, se uma pergunta está influenciando outras e se o formato semelhante a uma conversa se mantém; e a melhor maneira de realizar a introdução quando a entrevista for ser executada. De maneira complementar, Bryman (2012) afirma que a entrevista piloto é importante para que o entrevistador adquira experiência e esteja preparado para possíveis imprevistos.

Gil (2002) também afirma que o pré-teste não deve buscar obter resultados referentes aos objetivos da pesquisa, mas avaliar o instrumento de coleta de dados (Gil, 2002). Entretanto, diante da baixa quantidade de entregadoras dispostas a participar da pesquisa, foi optado por não utilizar nenhuma das entrevistas apenas como pesquisa piloto. Entretanto, após a primeira entrevista da pesquisa, uma das perguntas foi reformulada, visando uma maior clareza. Porém, acredita-se que tal alteração não foi prejudicial para as análises, e que, em função da quantidade limitada de entrevistas, seria ainda mais prejudicial para o estudo desconsiderá-la.

#### 4.3 Coleta de dados

De posse do TCLE, do questionário e do roteiro de entrevistas, a etapa de coleta de dados teve início. Conforme tratado anteriormente, após a declaração de disposição em participar por mensagem, o questionário foi enviado às participantes, que precisaram declarar o consentimento em participar da pesquisa, através do TCLE. Após essa etapa, foi enviado às participantes um link para a realização da entrevista. A decisão de realizar as entrevistas em formato virtual foi tomada em função da pandemia da COVID-19 e da presença de participantes de São Paulo.

Conforme Gray *et al.* (2020), as vantagens da realização de entrevistas por meio de plataformas de comunicação são: facilidade de acesso aos participantes; eliminação de fatores logísticos que poderiam agir como dificultadores ou impeditivos; aumento na flexibilidade de horário e duração da entrevista; possibilidade de que os participantes estejam em lugares que se sentem mais confortáveis; economia de tempo; economia financeira; maior segurança no armazenamento dos dados; e permite analisar a linguagem não verbal e o ambiente onde os participantes se encontram. Já com relação às desvantagens, os autores identificam: possíveis custos extras com *softwares*; possíveis dificuldades técnicas; dificuldade ou restrição de acesso à internet e aos dispositivos necessários; possíveis distrações; perda de oportunidades de análise por estar em ambientes distintos.

Frente às vantagens e desvantagens da realização de entrevistas de forma virtual e do contexto da pesquisa, isto é, a pandemia da COVID-19 e a presença de participantes de duas cidades distintas, foi tomada a decisão de realizar as entrevistas de tal forma. Um dos fatores que poderia limitar o uso dessa forma de coleta de dados poderia ser o acesso à internet e aos dispositivos necessários. Entretanto, foi considerado que esse não seria um limitante, tendo em vista o uso de celular e acesso à internet necessários para a realização do trabalho de entregas (Aliança Bike, 2019).

A ferramenta utilizada por Gray *et al.* (2020) para as entrevistas foi o Zoom. Entretanto, conforme os autores destacam, existem diversas plataformas possíveis. Nessa pesquisa, foi utilizado o Google Meet, que é um serviço de comunicação por vídeo desenvolvido pela empresa Google.

Os motivos para essa escolha foram: a possibilidade de gravar a videoconferência e fazer o *upload* de forma automática para o Google Drive, plataforma de armazenamento da Google; não ser necessário que as participantes baixassem qualquer programa; acesso fácil, diretamente por *link* compartilhado; possibilidade de ser acessado por diferentes dispositivos conectados à internet, como computador ou celular; e facilidade e habilidade da pesquisadora com a ferramenta. Apesar da ferramenta Google Meet poder ser utilizada de forma gratuita, a primeira funcionalidade citada, possibilidade de gravação do áudio e vídeo, apenas estava disponível na versão paga. Sendo assim, foi essa a versão utilizada na pesquisa.

O dia e horário de cada entrevista foi definido de acordo com a preferência das participantes, e o link de acesso foi enviado pela pesquisadora previamente. Ao início de cada entrevista o

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, aceito pelas participantes no questionário enviado, foi retomado, com o intuito de verificar se ainda estavam de acordo com o exposto e retomar a autorização para que fosse gravado. Dessa forma, todas as entrevistas foram gravadas em áudio e vídeo.

A gravação do áudio de uma entrevista age como um sumário exato do que foi dito, o que é de extrema importância para as entrevistas em profundidade, além de permitir a análise da tonalidade e ênfases utilizadas pelo entrevistado. Já a gravação do vídeo permite análises complementares, tratando aspectos visuais de interação e comportamento (Given, 2008).

As entrevistas foram realizadas entre 08/09/2022 e 04/02/2023, tendo sido as entrevistas com cicloentregadoras de Belo Horizonte realizadas entre 08/09/2022 e 21/11/2022 e as de São Paulo entre 21/12/2022 e 04/02/2023. Elas tiveram duração variando entre 31 minutos e 2 horas e 13 minutos, sendo a mais rápida de Belo Horizonte e a mais extensa de São Paulo. Vale destacar que a duração média das entrevistas foi de 1 hora e 7 minutos. Entretanto, Belo Horizonte teve uma média de 51 minutos, e São Paulo de 1 hora e 23 minutos. Sendo assim, é possível observar que as entrevistas com entregadoras-ciclistas de São Paulo foram mais longas do que com as de Belo Horizonte.

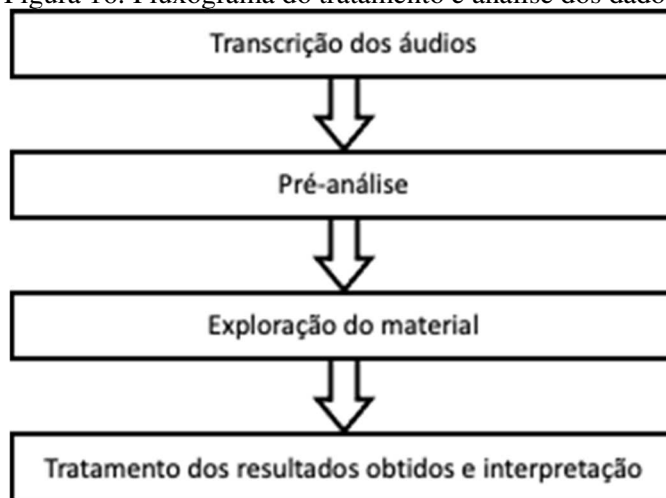
Vale destacar que as entrevistas ocorreram, de forma geral, sem problemas, nem interrupções. Nenhuma das participantes, nem a pesquisadora, tiveram problemas com o acesso à internet, o que poderia ser um risco da utilização dessa ferramenta na coleta de dados. Uma das participantes teve problemas com o áudio, o que foi rapidamente resolvido. Além disso, algumas das entrevistas sofreram breves interrupções, devido a animais de estimação, contato com outras pessoas ou necessidades profissionais. Entretanto, todas essas interrupções foram rápidas e pontuais, tendo ocorrido apenas uma vez em cada entrevista, não sendo prejudiciais para o andamento, nem para as análises.

#### 4.4 Tratamento e análise de dados

Destaca-se inicialmente que, conforme o CEBRAP (2016), na análise de entrevistas existe uma tentação para quantificar e generalizar os dados obtidos. Entretanto, “a entrevista qualitativa não tem a pretensão de generalização estatística” (CEBRAP, 2016, p. 38).

A etapa de tratamento e análise dos dados seguiu o fluxograma apresentado na Figura 16.

Figura 16: Fluxograma do tratamento e análise dos dados



Fonte: elaborado pela autora.

Após a realização das entrevistas, as gravações foram transcritas em sua totalidade. A transcrição é um registro de interação social, uma forma de “entextualização” (Jenks, 2018), isto é, uma representação textual de uma gravação de áudio ou de vídeo (Given, 2008). Ela permite que os pesquisadores transformem uma experiência efêmera e fluida em um registro estático de representações textuais, espaciais e visuais, que assumem significado a partir do estágio e do espaço de investigação (Jenks, 2018).

Jenks (2018) afirma que, uma vez que as transcrições raramente são publicadas em conjunto com as gravações e não conseguem representar totalmente interações sociais, as representações textuais, espaciais e visuais adotadas devem levar em consideração quatro questões concomitantes: legibilidade, granularidade, precisão e agenda de pesquisa. A legibilidade está relacionada à compreensão da transcrição pela audiência pretendida. A granularidade, ao grau de fidelidade à natureza diversa e complexa das interações sociais. Já a precisão se relaciona com o quanto as relações presentes na gravação são transcritas para posterior inspeção, uma vez que, tendo em vista a complexa natureza da interação, parte das informações não serão consideradas. Por fim, a agenda de pesquisa diz respeito à abordagem de fazer a escolha das representações adotadas, baseada em objetivos predeterminados para a pesquisa. Essas quatro questões podem agir como forças opostas, o que se torna um desafio ao longo da transcrição (Jenks, 2018).

As entrevistas foram transcritas o mais próximo possível da sua realização, com o intuito de não perder informações relevantes observadas acerca do ambiente e do conteúdo (Duarte, 2005). Para auxiliar na transcrição, foi utilizado o *software* Transkriptor, que é uma ferramenta

paga de inteligência artificial que gera transcrições em poucos minutos, a partir do *upload* de áudios ou vídeos. Esse foi o *software* escolhido por suportar diversos idiomas, incluindo o português, e por possuir um custo inferior a outros programas com função semelhante que foram identificados. Entretanto, destaca-se que as transcrições automáticas não são totalmente precisas, tendo sido necessário ouvir todo o áudio das entrevistas e ajustar os textos transcritos.

De posse de todas as entrevistas em formato de texto, foi adquirido o programa MAXQDA para auxiliar a análise. A utilização de *softwares* simplifica a organização e análise das entrevistas, permitindo que os dados sejam sistematizados e que sejam identificadas recorrências nos discursos (CEBRAP, 2016). Conforme Gibbs (2009), eles proporcionam uma maneira estruturada e significativa de realizar o gerenciamento eficiente, coerente e sistemático dos dados, o que é um pré-requisito da análise qualitativa. Entretanto, apesar do uso de *softwares* de análise de dados qualitativos contribuir para que a análise se torne mais fácil, confiável, precisa e transparente, o papel do pesquisador é imprescindível, uma vez que é ele quem fará a interpretação (Gibbs, 2009).

O MAXQDA é um *software* acadêmico pago para análise de dados qualitativos, como textos, revisões de literatura, entrevistas, gravações em áudio e/ou vídeo, transcrições, entre outros, suportando arquivos de texto, áudio, vídeo, imagem, PDF e tabelas. Um dos benefícios da sua utilização na dissertação é a presença de ferramentas para auxiliar a transcrição e a análise das entrevistas. No MAXQDA existe a possibilidade de codificar os próprios arquivos de áudio e vídeo, ou de realizar transcrições de maneira otimizada e eficiente, uma vez que dispõe de funções facilitadoras, como o ajuste da velocidade de reprodução e o volume do som. Além disso, permite que os textos transcritos permaneçam diretamente ligados com os arquivos originais (MAXQDA, 2022).

Os dados transcritos foram então inseridos no *software* MAXQDA para a análise. Para isso, foi utilizada a técnica apresentada no livro *Análise de Conteúdo*, de Laurence Bardin, de 2011. De acordo com a autora:

O que é a análise de conteúdo atualmente? Um conjunto de instrumentos metodológicos cada vez mais sutis em constante aperfeiçoamento, que se aplicam a ‘discursos’ (conteúdos e continentes) extremamente diversificados. O fator comum dessas técnicas múltiplas e multiplicadas - desde o cálculo de frequências que fornece dados cifrados, até a extração de estruturas traduzíveis

em modelos - é uma hermenêutica controlada, baseada na dedução: a inferência (Bardin, 2011, p. 15).

Bardin (2011) divide a análise de conteúdo em três etapas. A primeira é a pré-análise, que consiste na fase da organização, visando operacionalizar e sistematizar as concepções iniciais. A autora define cinco atividades a serem realizadas dentro desta etapa, sendo elas: (i) a leitura “flutuante”, visando um contato inicial com os dados a serem analisados, “deixando-se invadir por impressões e orientações” (Bardin, 2011, p. 126); (ii) a escolha dos documentos a serem analisados, constituindo o que a autora chama de *corpus*; (iii) o levantamento de hipóteses e objetivos; (iv) a referenciação de índices e a elaboração de indicadores; (v) e a preparação do material (Bardin, 2011).

A etapa de pré-análise é seguida pela exploração do material (Bardin, 2011), que consiste na análise propriamente dita (Fonseca Júnior, 2005). Dentro desta etapa, têm-se as fases de codificação e categorização. Conforme Bardin (2011), a codificação consiste na transformação dos dados, com o intuito de representar o conteúdo ou sua expressão, e engloba a escolha das unidades, a enumeração e a classificação e agregação.

As unidades podem ser de registro ou de contexto. A unidade de registro consiste na unidade base, que visa a categorização e a contagem da frequência. Já a unidade de contexto consiste no segmento com dimensões necessárias para compreender o exato significado da unidade de registro, sendo utilizada como unidade de compreensão para codificar a de registro, retomando o contexto no qual estão inseridas. Enquanto a unidade é o que é contado, a enumeração consiste no modo como é contado, podendo ser avaliado: a presença ou ausência da unidade, a sua frequência, a sua frequência ponderada, a sua intensidade, a sua direção, a ordem e a sua coocorrência.

Após a codificação, Bardin (2011) define que deve ser feita a categorização, consistindo na classificação dos elementos por diferenciação e reagrupamento, investigando o que eles têm em comum. Isso é feito com o intuito de tornar compreensível a enorme quantidade de dados e sua diversidade (Fonseca Júnior, 2005). Para garantir sua qualidade, as categorias devem possuir cinco características fundamentais, sendo elas: a exclusão mútua, não podendo um mesmo elemento existir em mais uma categoria; a homogeneidade, sendo governada por um único princípio de classificação; a pertinência, sendo adaptadas ao material de análise e refletindo

suas intenções; a objetividade e a fidelidade, para caso outro pesquisador queira repetir os procedimentos classificatórios; e a produtividade, fornecendo resultados férteis (Bardin, 2011).

A análise de conteúdo pode ser realizada dedutiva ou indutivamente. Na análise dedutiva é desenvolvida uma matriz de categorias, usualmente baseada em estudos anteriores, e a codificação ocorre a partir delas. Já na indutiva, as categorias derivam dos próprios dados, envolvendo os processos de codificação aberta, de criação de categorias e abstração. Enquanto a primeira utiliza de conhecimentos preexistentes e tem como intuito testar teorias, a segunda é utilizada quando não existem estudos analisando o fenômeno, ou o conhecimento não está agregado (Elos *et al.*, 2008). Desta forma, no estudo foi utilizada a análise indutiva, sendo a fase de codificação realizada de maneira livre, destacando, em cada entrevista, os pontos mais relevantes para atingir os objetivos da pesquisa. Em seguida, as categorias foram criadas a partir da união dos códigos relacionados e segregação dos diferentes, o que é possível a partir de observação e comparação entre eles (Elos *et al.*, 2008).

Por fim, Bardin (2011) descreve a etapa de tratamento dos resultados obtidos e interpretação, devendo ser feita de maneira significativa e válida e podendo ser realizada pela inferência. Este é o procedimento que permite a passagem da descrição, ou seja, a enumeração das características, para a interpretação, isto é, a significação conferida a elas. Segundo a autora, a inferência:

(...) pode remeter para ou apoiar-se nos elementos constitutivos do mecanismo clássico da comunicação: por um lado, a mensagem (significação e código) e o seu suporte ou canal; por outro, o emissor e o receptor, enquanto polos de inferência propriamente ditos (Bardin, 2011, p. 165).

## 5 CICLOENTREGADORAS DE BELO HORIZONTE E SÃO PAULO: SUAS HISTÓRIAS, EXPERIÊNCIAS E RELAÇÕES COM A CIDADE

Os resultados obtidos serão apresentados em duas seções. A primeira se refere à caracterização das entregadoras-ciclistas, obtida a partir do questionário preenchido previamente à entrevista. A segunda seção contém as análises das entrevistas.

### 5.1 Perfil das cicloentregadoras entrevistadas

Participaram da pesquisa 14 mulheres que realizam ou já realizaram entregas de bicicleta, sendo que 7 delas o fizeram na cidade de Belo Horizonte, e as outras 7 na cidade de São Paulo. Na Tabela 15 são apresentadas as informações de caracterização básica das participantes, como cidade de atuação, idade, cor e escolaridade, obtidas por meio do questionário. Destaca-se que os nomes foram alterados, visando preservar o anonimato das participantes. Além disso, as informações das participantes foram listadas conforme a ordem de participação na pesquisa.

Tabela 15: Caracterização das cicloentregadoras entrevistadas

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

Fonte: elaborado pela autora.

A idade das participantes variou entre 25 e 54 anos, sendo a idade média de 33,5 anos. Ao comparar com a faixa etária dos entregadores, observada nas pesquisas da LABMOB e Aliança Bike (2020a) e Fundación MAPFRE e LABMOB (2022), foi observada uma discrepância. Em relação à primeira pesquisa, a representatividade de entregadoras até 29 anos foi igual, com 43%. Já entre participantes com mais de 30 anos, a pesquisa da LABMOB e Aliança Bike

(2020a) apresentou idades superiores, com aproximadamente a mesma representatividade de entregadores entre 30 e 29 e com mais de 40 anos. Já em relação à segunda pesquisa, a idade das entrevistadas foi, de forma geral, superior, uma vez que não foram entrevistadas entregadoras com idade inferior a 20 anos, o que, na pesquisa da Fundación MAPFRE e LABMOB representava 30% dos entregadores-ciclistas. Apesar disso, a porcentagem de entrevistadas com idade entre 21 e 30 anos foi próxima, sendo de 43% das entregadoras-ciclistas e 46% entre os entregadores. Apesar dessa pesquisa, pelo seu caráter qualitativo, não poder ser usada para generalizar o perfil das cicloentregadoras, é possível observar que a amostra foi mais próxima do estudo com entregadores de empresas de ciclogística do que com entregadores de plataforma de micrologística.

Com relação à cor, a maioria das participantes se identificaram como brancas, 9, 2 como pretas, 1 como parda, 1 como amarela e uma preferiu não declarar. Esse perfil observado é discrepante de todas as pesquisas realizadas com entregadores-ciclistas, que observaram um percentual maior de negros, somatório de autodeclarados como pretos e pardos, do que os que se autodeclararam como brancos. O perfil que se aproxima mais da amostra considerada é dos entregadores de empresas de ciclogística, na qual 49% se identificaram como negros e 45% como brancos (LABMOB e Aliança Bike, 2020a).

No que diz respeito à escolaridade, todas as entrevistadas concluíram pelo menos o Ensino Médio. 1 afirmou ter Pós-Graduação completa e 1 incompleta, 8 concluíram o Ensino Superior, 3 iniciaram, mas não concluíram, e 1 afirmou ter Ensino Médio completo. Nesse ponto, também se observa uma discrepância em relação às pesquisas com cicloentregadores, com um nível de escolaridade, de forma geral, superior ao observado, sendo que entre os entregadores o percentual referente ao Ensino Superior completo ou maior ficou sempre abaixo de 10%, enquanto nessa pesquisa representou 71% das entrevistadas. Destaca-se novamente que, pela metodologia desse estudo, não pode ser assumida uma generalização de que as mulheres inseridas na ciclogística possuem um nível de escolaridade superior à dos homens, apenas indica uma diferença entre o perfil da amostra e observado para entregadores-ciclistas.

De forma complementar, a Tabela 16 apresenta as informações do perfil das entrevistadas relativas ao contexto de entregas, como a forma que recebem ou recebiam as entregas, se permanecem realizando a atividade, o tempo que dedicaram à atividade e, caso não realizem mais entregas, quando pararam.

Tabela 16: Caracterização das cicloentregadoras com relação à atividade

|    | <b>Nome</b> | <b>Forma de trabalho</b>                                                   | <b>Realiza entregas atualmente</b> | <b>Tempo realizando entregas</b> | <b>Quando parou de realizar entregas</b> |
|----|-------------|----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------------|
| 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 +<br>Diretamente com<br>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 +<br>Diretamente com<br>restaurante/empresa/cliente | Sim                                | 8 anos                           | -                                        |
| 9  | Larissa     | Coletivo / Cooperativa +<br>Empresa de ciclologística                      | Sim                                | 3 anos                           | -                                        |
| 10 | Laura       | Empresa de ciclologística                                                  | Não                                | 8 meses                          | 2022                                     |
| 11 | Victória    | Coletivo / Cooperativa +<br>Diretamente com<br>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<br>restaurante/empresa/cliente                             | Sim                                | 3 anos                           | -                                        |

Fonte: elaborado pela autora.

Apenas uma das participantes realizou entregas por meio de plataformas de micrologística, como iFood, Rappi, Uber Eats, entre outros. Outras duas entrevistadas afirmaram também já terem realizado entregas por meio de tais plataformas, mas por um curto período, tendo realizado a maior parte do tempo de outras formas. 11 entrevistadas afirmaram ter realizado entregas por meio de coletivos ou cooperativas, sendo que 3 delas afirmaram também terem realizado diretamente com o restaurante, empresa ou cliente, e uma delas afirmou também ter realizado por meio de empresa de ciclologística. Além disso, uma entrevistada afirmou ter realizado entregas apenas diretamente com restaurante, empresa ou cliente, e uma realizou apenas por meio de empresa de ciclologística.

Apesar das diferentes formas de receber as entregas entre as cicloentregadoras observadas, a amostra contou com uma predominância das que realizam a atividade através de coletivos ou cooperativas. Acredita-se que esse fato está relacionado com a forma como as entregadoras-ciclistas foram identificadas, isto é, através, principalmente, de redes sociais. Pela organização das cooperativas e coletivos e empresas de ciclologística é mais simples a identificação dos indivíduos do que em plataformas de micrologística, por exemplo. Caso a identificação das

participantes tivesse sido realizada de outra forma, como pela observação ativa nas ruas, esse perfil poderia ter sido diferente. Como consequência, destaca-se que os discursos e experiências detalhadas nas entrevistas e analisadas podem não representar cicloentregadoras que utilizam plataformas de micrologística. Além disso, as discrepâncias observadas em relação à idade, cor e escolaridade podem estar relacionadas a esse recorte.

Quando questionadas se permanecem realizando entregas, 8 das entrevistadas afirmaram que não realizam mais, e as outras 6 que ainda realizam. Destaca-se que, dentre as participantes que realizaram entregas em Belo Horizonte, apenas 1 permanece, sendo que atualmente desempenha a atividade de forma complementar, apenas aos finais de semana. Dentre as participantes de São Paulo, apenas 2 não realizam mais a atividade.

Já o tempo realizando a atividade de entregas variou entre 1 mês e 8 anos, com uma 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. Dessa forma, observa-se que, de forma geral, as entregadoras-ciclistas entrevistadas de São Paulo exerceram a atividade por mais tempo. Tal avaliação é importante, uma vez que pode influenciar nas experiências que serão abordadas na seção seguinte.

Além disso, destaca-se que, com exceção da 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, conforme será abordado na próxima seção. Essa informação é importante uma vez que, como abordado, a pandemia da COVID-19 contribuiu para uma alteração nas atividades de entregas, principalmente nos grandes centros urbanos.

Além dessas informações, destaca-se que todas as entrevistadas possuíam bicicleta própria no período em que realizaram entregas, sendo que apenas uma delas utilizou bicicleta elétrica em parte do seu tempo realizando entregas. Já em relação à utilização de aplicativo para registrar a rota, 9 afirmaram utilizar algum, sendo que 2 utilizavam apenas o aplicativo da empresa, e as outras 7 identificaram a plataforma Strava.

Cabe destacar também que apenas duas das entrevistadas afirmaram serem responsáveis pelo cuidado de outras pessoas, sendo uma responsável pelo cuidado da filha, e a outra da avó. Inicialmente, esperava-se que esse número de entregadoras-ciclistas responsáveis pelo cuidado

de outros indivíduos seria maior, em função da maior atribuição de atividades de cuidado às mulheres. Apesar dessa baixa representatividade poder estar associada a um baixo número de mulheres responsáveis pelo cuidado na ciclologística, em função, por exemplo, do modelo de trabalho ou dos riscos a que estão submetidas, os resultados obtidos não podem ser generalizados. Para isso, seriam necessários novos estudos sobre o tema.

## 5.2 Análise das entrevistas

Após os processos de seleção das participantes, realização das entrevistas, transcrições e análises dos dados, descritos detalhadamente na metodologia, emergiram 18 temáticas, englobando um variado número de categorias, que foram agrupados em 4 blocos, com o intuito de facilitar o entendimento das experiências, sendo eles: antes das entregas; opiniões sobre a ciclologística; experiências pessoais com entregas; e a bicicleta na cidade. Os blocos e temáticas são apresentados na Tabela 17. Nas subseções seguintes, cada um dos blocos será analisado e discutido. Destaca-se que serão utilizadas citações literais das entrevistas no decorrer da análise, não levando em consideração eventuais erros gramaticais, nem identificando trechos em que acontecem.

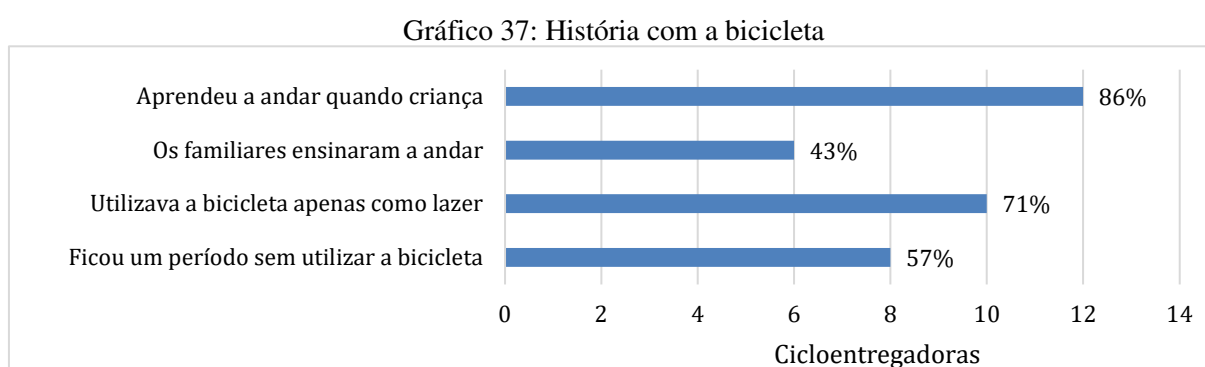
Tabela 17: Blocos e temas de análise

| Bloco                              | Temática                                                            |
|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Antes das entregas                 | História com a bicicleta                                            |
|                                    | Motivações para usar a bicicleta                                    |
|                                    | Sensações provocadas pela bicicleta                                 |
| Opiniões sobre a ciclologística    | Vantagens da cicloentrega                                           |
|                                    | Desvantagens da cicloentrega                                        |
|                                    | Motivações para fazer entregas                                      |
|                                    | Retorno financeiro                                                  |
|                                    | Definição da jornada de trabalho                                    |
| Experiências pessoais com entregas | Infraestrutura de apoio ao entregador                               |
|                                    | Uso de mapas                                                        |
|                                    | Acidentes                                                           |
|                                    | Efeitos da realização de entregas                                   |
|                                    | Percepções de insegurança                                           |
|                                    | Dificuldades do ser mulher no contexto das entregas                 |
|                                    | Motivações para sair ou questionar a saída                          |
| A bicicleta na cidade              | Opinião sobre sistemas de bicicleta compartilhada na ciclologística |
|                                    | Infraestrutura cicloviária                                          |
|                                    | Mudanças necessárias nas cidades                                    |

Fonte: elaborado pela autora.

### 5.2.1 Bloco 1 – Antes das entregas

O bloco **Antes das entregas** reúne as percepções e experiências das entrevistadas anteriores ao início da realização de cicloentregas. As três temáticas consideradas se referem às histórias delas com a bicicleta, as motivações que as levaram a usar a bicicleta na vida adulta e as sensações provocadas pela bicicleta, e cada uma reuniu diferentes categorias. A primeira temática, *história com a bicicleta*, engloba quatro categorias, apresentadas no Gráfico 37, juntamente com o número de cicloentregadoras que apresentaram respostas agrupadas em cada uma.



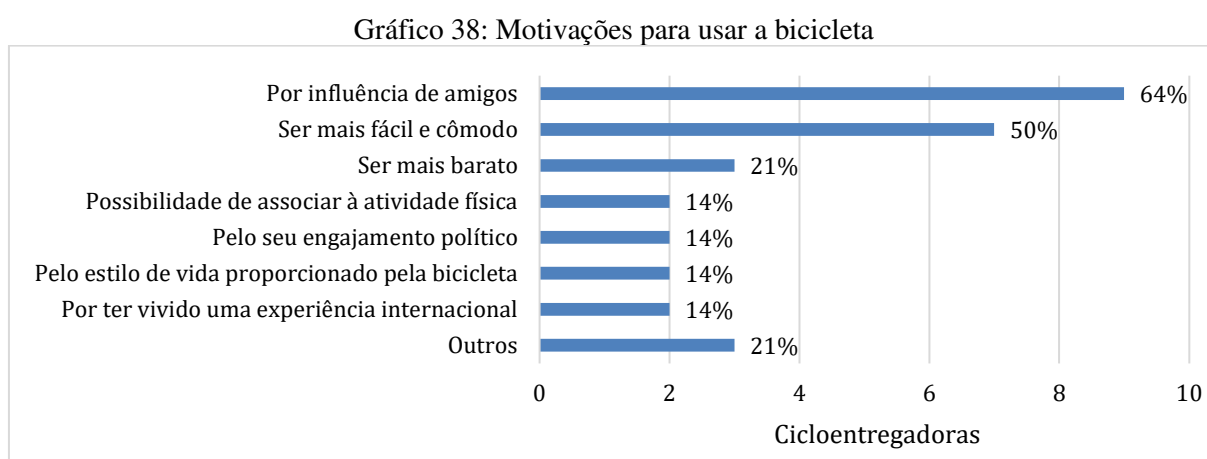
Fonte: elaborado pela autora.

Ao serem questionadas sobre a *história com a bicicleta* anterior ao trabalho de entregas, doze participantes, o que representa mais de 85% da amostra, afirmaram terem começado a andar de bicicleta na infância, e as outras duas não detalharam quando começaram a andar. Foi observado que parte das mulheres relacionou o aprendizado com familiares, seja detalhando como a mãe ou o pai a ensinou, que receberam de presente, ou como o andar de bicicleta era uma experiência familiar. Apesar do uso desde criança, dez das participantes afirmaram que nesse período utilizavam apenas para lazer, de forma recreativa e lúdica, citando principalmente espaços como praças, parques, ruas sem saída e quintal de casa. Já as outras duas que afirmaram terem começado a andar de bicicleta quando criança, não abordaram como era o uso. Além disso, oito entrevistadas afirmaram ter ficado um período sem utilizar a bicicleta, entre a infância e a vida adulta. 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, tendo sido necessárias outras experiências e motivadores para que passassem a considerá-la.

... usei a bicicleta basicamente toda a minha infância. Aí quando chegou na adolescência, houve um rompimento assim, né? Ficou... a bicicleta como um utensílio "ah, tipo ficou pra infância, né, coisa de criança, né?" Porque, no

contexto das minhas amizades, ninguém usava bicicleta, ou então usava só pra lazer assim, sabe (Entrevista 14 - Maria)?

A segunda categoria do bloco foi intitulada *motivações para usar a bicicleta*, e englobou os aspectos que incentivaram as participantes a voltarem a utilizar a bicicleta ou deixarem de utilizar apenas esporadicamente. Oito categorias emergiram da análise das motivações, e estão reunidas no Gráfico 38.



Fonte: elaborado pela autora.

A maior parte das participantes apontou como motivação para usar a bicicleta a influência de amigos, tendo sido abordado por nove das entrevistadas. Essa categoria 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 dos relacionamentos de moldar a maneira como as mulheres ocupam o espaço público, nesse contexto por meio do uso da bicicleta, conforme havia sido abordado por Kern (2021). Destaca-se que na análise das principais motivações para ciclistas usarem a bicicleta como modo de transporte na pesquisa da Ciclocidade (2016), não foram consideradas categorias relacionadas envolvendo relacionamentos. Tendo em vista ter sido o aspecto mais relevante nessa pesquisa, poderia ser uma consideração relevante em pesquisas futuras.

E aí eu conheci uma pessoa que, tipo, me apresentou assim esse mundo... esse universo da bicicleta em Belo Horizonte, que eu não conhecia (Entrevista 5 - Carolina).

Depois eu voltei a usar a bicicleta já adulta, depois de muito tempo, quando eu comecei a namorar uma pessoa que que pedalava, né? E aí eu queria acompanhar, fazer alguns passeios e tudo mais (Entrevista 12 - Letícia).

[...] uma menina que já tinha morado comigo. Ela falou assim "ah, você comprou uma bike, né? Não sei o quê. Existe um grupo de pedal feminino que as meninas saem pra pedalar, pode ser qualquer pessoa, qualquer pessoa assim, né, tipo de nível assim, né, intermediário, iniciante, avançado, pode ser qualquer pessoa contando que seja mulher, né? Um pedal exclusivamente feminino." Aí ela falou assim "ah, você trabalha na Paulista, tenta ir lá um dia, né, não sei o quê". Aí eu olhei lá o Instagram, né, falei assim "é, é legal", né? [...] Enfim... Aí encontrei com essas meninas do Vespas, né? Aí... foi aí que o bichinho da bike me picou, sabe (Entrevista 14 - Maria)?

Aspectos relacionados à facilidade e comodidade da bicicleta foram abordados por oito das entrevistadas. Essa categoria pode ser relacionada com o motivo ser mais rápido e prático, identificado como principal motivação para utilizar a bicicleta como meio de transporte por 29% dos cicloentregadores do estudo realizado pelo LABMOB e Aliança Bike (2020a), sendo a segunda categoria mais relevante, e com as categorias é mais rápido e é mais prático, da pesquisa da Ciclocidade (2016) realizada com mulheres ciclistas, que juntas representaram 34%.

Inserido na facilidade e comodidade, foram consideradas citações acerca de problemas com a mobilidade, uma vez que as cicloentregadoras descreveram a busca pela bicicleta como uma solução contra os problemas enfrentados no transporte público, como tempo despendido no trajeto e esperando o ônibus e percepções de insegurança durante a espera. Esses problemas, conforme abordado no referencial, são fruto de cidades planejadas com um foco no automóvel, e não nas reais necessidades da população, nas desigualdades e nos conflitos existentes, e do medo imposto às mulheres, que se comporta como uma ferramenta de controle do uso do espaço público. Além disso, parte das participantes abordou a possibilidade de intermodalidade que é proporcionada pela bicicleta, em especial, as cinco que utilizavam de bicicletas dobráveis. O relato mais marcante sobre a relação entre os problemas de mobilidade e a facilidade e comodidade proporcionada pela bicicleta foi feito por Andréia, que deixou evidente a forma como o modo de transporte transformou seus deslocamentos e influenciou sua vida, de forma geral.

[...] 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. Então, eu trabalhava num restaurante, eu trabalhava de madrugada, eu saía três horas da manhã do trampo [...] E aí, pra eu voltar pra casa de madrugada, tipo, era assim, quatro ônibus, ônibus noturno demora [...], tinha que ficar [...] no ponto de ônibus de madrugada, tipo ficava morrendo de medo, aparecia vários louco, tipo assim, várias histórias de terror. E aí... é... um dia um amigo meu falou assim "meu, compra uma bicicleta, acho que tipo, você tem que fazer todos os corres de bike", [...] E a princípio eu achei que não era uma boa ideia assim. Tipo, eu peguei essa informação que ele me falou, mas também guardei assim meu coração. E aí eu conheci uma mana, Rita<sup>35</sup>, que ela era uma mina que morava tipo mais de quebrada assim também, e ela fazia tudo de bike. E aí ela falou "meu, compra uma bike, se você não for usar pra transporte, pelo menos cê tipo usa pra dar uns rolê e tal". Aí eu fui lá, juntei moedinha por moedinha do meu suado salário de garçomete, e comprei uma bike. E aí eu lembro até hoje assim o primeiro dia que eu fiz tipo tudo de bicicleta. [...] E aí eu voltei e foi tipo maravilhoso. Eu falei "não, é isso, da hora." E aí é muito louco, porque eu falo que a bicicleta salvou minha vida assim, porque era uma época que eu tava muito desgostosa com tudo, sabe? Tipo com a faculdade, eu achava chato [...], tipo o trampo também, eu achava meio... E aí, a melhor parte era tipo o caminho entre todas as coisas assim, porque era quando eu tava pedalando e quando eu comecei a conhecer a cidade assim também, né? Comecei a ter uma outra percepção das coisas. É... e não me sentia mais tão vulnerável quanto eu me sentia quando eu tava a pé (Entrevista 13 - Andréia).

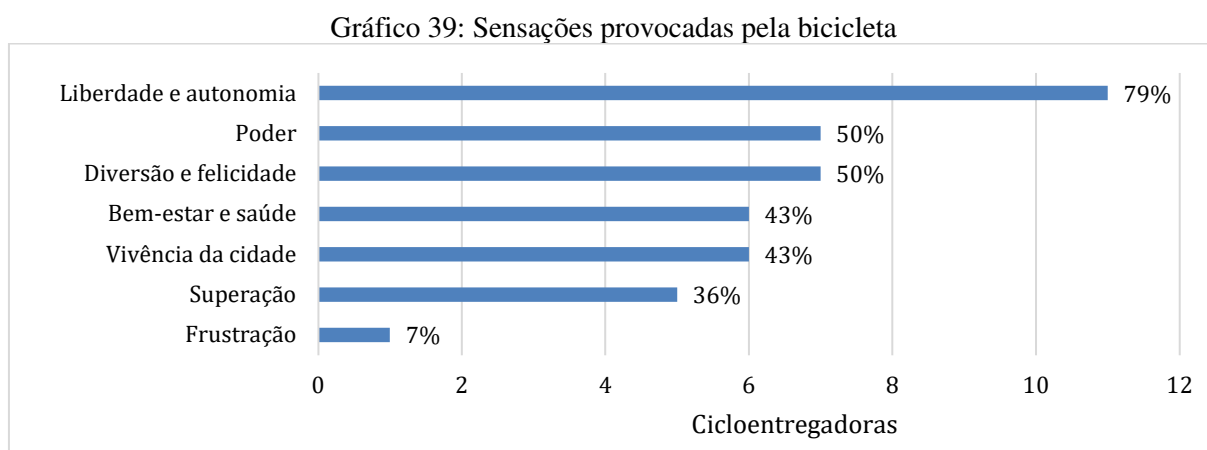
Outras motivações abordadas pelas entrevistadas foram a possibilidade de prática de atividade física associada à bicicleta, o engajamento político, o estilo de vida proporcionado pela bicicleta e ser um modo de transporte mais barato, motivação que se tornou importante em função das necessidades (ou restrições) financeiras que estavam vivendo. Destacam-se ainda duas entrevistadas que afirmaram terem voltado a utilizar a bicicleta em um período de intercâmbio para outro país, uma para a Inglaterra e outra para a Holanda, e que, ao retornarem ao Brasil, observaram ser possível permanecer utilizando a bicicleta.

---

<sup>35</sup> O nome citado pela entrevistada foi substituído por um nome fictício, visando preservar o anonimato da participante.

E aí, eu percebi que a distância que eu percorria lá na... lá na Holanda, da minha casa até a minha faculdade lá, era a mesma distância da minha casa até a minha faculdade aqui em Belo Horizonte. E... eu vi que muitos... muitos amigos meus... é... andavam de bicicleta. Muitos conhecidos meus da arquitetura, né, eu fiz arquitetura. Muitos conhecidos meus ali andavam de bicicleta em BH. Então quando eu voltei eu falei "cara, deve ter jeito né?" Assim, se as pessoas estão andando, tem que ter como andar, né? Só... e quando eu voltei na verdade de intercâmbio, eu vi o tanto de ciclista que tinha em Belo Horizonte assim, eu fiquei assustada com o tanto de gente andando de bike. Falei, "cara, então tem que ter jeito, né" (Entrevista 6 - Ana).

A última temática do bloco, *sensações provocadas pela bicicleta*, englobou declarações diversas, que foram agrupadas em sete categorias. O Gráfico 39 reúne as categorias que emergiram da análise da temática, assim como o número de participantes que apresentaram respostas englobadas em cada uma.



Fonte: elaborado pela autora.

A categoria mais levantada pelas cicloentregadoras foram as sensações de liberdade e autonomia, tendo sido abordada por aproximadamente 80% delas. Para muitas, essa liberdade e autonomia está relacionada às sensações de conhecimento, emancipação, independência, empoderamento e controle, de sentir que pode escolher para onde ir, quando e da forma que desejar, sem depender de outras pessoas. Parte das declarações sobre liberdade e autonomia se relacionaram também à sensação de poder provocada pela bicicleta, abordada por sete participantes.

Dá uma sensação, tipo assim, eu posso tudo (Entrevista 1 - Joana).

[...] sinto... meio poderosa assim, de ir pra qualquer lugar, muito rápido, de graça, com as minhas pernas assim, essa sensação, com a força das minhas pernas. É... acho que essa sensação de liberdade, de, de autonomia (Entrevista 2 - Deborah).

[...] como é libertador ter essa coragem, de ser mulher, de estar na rua, de ocupar um espaço público, de superar os seus medos, ... de se desafiar e ir além. (Entrevista 3- Júlia)

[...] acho que é meio empoderador, porque você ter a noção de que, sabe, você mesmo está se levando pra lugares distantes, assim, em... é... 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. Eu acho é bem empoderador (Entrevista 5 - Carolina).

É isso, a bike salvou minha vida. Ainda salva. E é isso. Eu acho que tem um lance da autonomia assim, da emancipação também, que é muito forte (Entrevista 13 - Andréia).

Essas sensações indicam que muito do que foi falado e estudado, desde os anos 1890, sobre gênero e bicicleta, permanece presente nas cidades atuais. Os discursos das entregadoras-ciclistas evidenciam o controle que é exercido sob seus corpos, tanto pelos sistemas de transporte disponíveis, quanto pelos papéis e normas impostos, que determinam se e quando elas podem estar na rua, a força física que são capazes de despender, que dependem de outras pessoas para estar na rua, e que limitam seus movimentos por meio do medo. Para essas mulheres, tais concepções são desafiadas pela bicicleta, que concede a sensação de liberdade, poder, autonomia, que mostra que “tudo é possível”. Destaca-se ainda a declaração da Júlia sobre a resistência relacionada com estar em cima de uma bicicleta.

... eu sempre via a bicicleta mais como isso, como instrumento da superação assim... dessa coisa da afronta, né, da, tipo assim, "cara, eu vou ocupar sim, esse lugar é meu por direito", né, tipo assim, "eu vou estar na rua, foda-se se você está buzinando pra mim, vou tá aqui, se você quiser, cê me bate, cê me xinga" (Entrevista 3- Júlia).

Assim como no trecho da entrevista com a Júlia, a sensação de superação foi levantada por cinco das entrevistadas. Este aspecto foi relacionado a condicionamento físico e topografia da

cidade, abrangendo declarações sobre trajetos que não conseguiam ou assumiam não conseguir realizar e, com o passar do tempo, conseguiram, além de questões relativas à superação de medos. Aspectos relacionados ao bem-estar e saúde, física e mental, assim como a qualidade de vida proporcionada pela bicicleta, também foram identificados por seis cicloentregadoras. Além disso, a atividade também se mostrou como gratificante, sendo que sete participantes detalharam sensações de diversão, alegria e felicidade.

É... isso é uma coisa que é muito doido assim. E... e bicicleta em Belo Horizonte, pedalar em Belo Horizonte, é essa coisa de superação mesmo, sabe? Assim, de... de morro que você... no meu trajeto pra faculdade mesmo, assim, morro que eu não subia e passei a subir. É... então eu acho que tem muito essa... essa lógica assim de... de ir pra lugares que você não imaginava poder ir de bicicleta, sabe assim, morros que você achava que era impossível e aí você consegue subir (Entrevista 6 - Ana).

Mas conforme você vai fazendo, você vai ganhando uma resistência, né. Uma subida que era difícil antes, depois já não se torna tão difícil como era, é sempre assim (Entrevista 9 - Larissa).

Seis cicloentregadoras ainda abordaram como o andar de bicicleta proporcionou que vissem e vivessem a cidade de uma forma diferente. Esse aspecto foi discutido a partir de declarações relacionadas a se sentir mais parte da cidade e mais conectada com ela, a passar a gostar mais do local onde mora, a conhecer mais sobre caminhos, rotas e topografia, a ser mais sensível e atento às pessoas e equipamentos no entorno, desde infraestrutura, até o paisagismo. Andréia relacionou ainda essa maneira de ver e viver a cidade proporcionada pela bicicleta com uma esperança de viver.

[...] (a bicicleta) te tira do lugar passivo do transporte, sabe? De você entrar num ônibus, ou no metrô, e esperar chegar num outro lugar. Tipo, você pode decidir o que você vai fazer no meio do caminho, e tipo você tá se movimentando, então tipo, você não tá esperando chegar, você tá chegando, cê tá fazendo aquilo, tipo se movimentando assim (Entrevista 11 - Victória).

E aí dá uma esperança de viver assim, sabe? De entender que é isso, existem muitos projetos e muitas pessoas que são legais assim, que vivem aqui e tal, pra além de todo, mano, toda violência no trânsito, toda violência policial, toda

violência assim por si só, tem muita gente com trampo massa também (Entrevista 13 - Andréia).

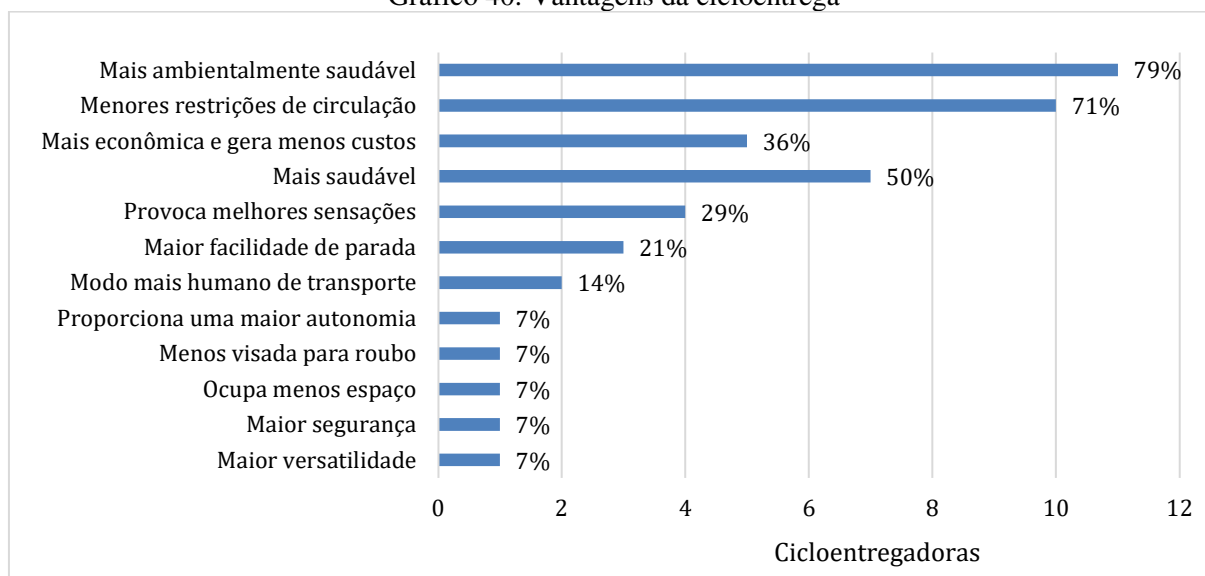
As declarações acerca das sensações que a bicicleta proporciona materializam alguns dos potenciais benefícios do uso da bicicleta abordados na literatura. Entre eles, podem ser citados: a da melhoria da qualidade de vida, a contribuição para a saúde física e mental, a possibilidade de associar exercício físico e transporte, a maior equidade e acessibilidade a atividades e serviços e a melhoria de acesso a outros modos de transporte (Brasil, 2007; Steinbach *et al.*, 2011; BID e MDR, 2021).

Ao ser questionada sobre as sensações que andar de bicicleta desperta, uma das cicloentregadoras afirmou ainda experimentar certa frustração. Para ela, essa percepção foi 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 cultura dos automóveis existente, que molda a forma como as cidades são planejadas e construídas, pode ser internalizada pelos indivíduos.

### 5.2.2 Bloco 2 – Opiniões sobre a ciclologística

O segundo bloco, **Opiniões sobre a ciclologística**, engloba duas temáticas, sendo elas: as vantagens e as desvantagens da realização de entregas com bicicletas. Essas temáticas permitem uma comparação com os benefícios e restrições da bicicleta e seu uso para a entrega abordados no referencial, partindo do ponto de vista de entregadoras-ciclistas. Entretanto, destaca-se que as perguntas realizadas consideraram a atividade de maneira geral, o que gerou respostas abrangendo a cicloentrega, sem realização de recorte de gênero. A partir da análise das declarações relacionadas às *vantagens da cicloentrega*, emergiram doze categorias, que são apresentadas no Gráfico 40.

Gráfico 40: Vantagens da cicloentrega



Fonte: elaborado pela autora.

A vantagem da cicloentrega ser mais ambientalmente saudável foi abordada em onze das entrevistas, através de declarações como “não polui” (Entrevista 1 - Joana, Entrevista 4 - Gabriela), emite menos poluentes (Entrevista 3 - Júlia, Entrevista 12 - Letícia), ser um “transporte limpo” (Entrevista 4 - Gabriela, Entrevista 7 - Fernanda), ser uma “vantagem ecológica” (Entrevista 4 - Gabriela), “ecologicamente correta” (Entrevista 11 - Victória). Inserido nessa categoria, uma das entrevistadas citou ainda a menor produção de ruídos da bicicleta, se comparado aos automóveis e motocicletas, que contribuem para uma menor poluição sonora nas cidades. A ciclologística foi também referenciada como um modo “muito mais humano” de transporte (Entrevista 3 - Júlia), por duas participantes. De maneira relacionada com essa vantagem, Andréia afirma:

É tipo, mano, acreditar numa cidade que seja possível pra todo mundo, que seja mais saudável pras pessoas, tipo acreditar na mobilidade ativa como uma alternativa pra ciclologística. É... e todas essas questões, assim, que envolve permear a cidade dessa maneira aqui, pela bicicleta, né (Entrevista 13 - Andréia)?

Tais declarações materializam o benefício da sustentabilidade no uso de bicicletas para a logística urbana, abordado por diversos autores (Maes e Vanellander, 2012; LABMOB e Aliança Bike, 2020a; Fundación MAPFRE, 2022; Nascimento e Oliveira, 2023) e por empresas de ciclologística (LABMOB e Aliança Bike, 2020a), e indicam que o aspecto está presente também no imaginário de parte dos entregadores e entregadoras-ciclistas. Entretanto, em função

da predominância de participantes que recebem ou recebiam suas entregas através de cooperativas e coletivos, diretamente com o restaurante, empresa ou cliente, ou através de empresas de ciclogística, não é possível supor que esse imaginário faz parte de todos os cicloentregadores e cicloentregadoras.

A segunda vantagem mais representativa entre as entrevistadas foi a existência de menores restrições de circulação para as bicicletas em comparação com outros veículos utilizados na logística urbana, abordada por dez participantes. Essa categoria englobou declarações acerca de regras diferentes para a bicicleta, como a possibilidade de a bicicleta utilizar uma via no sentido contrário do regulamentado para os carros, utilizar a calçada e vias fechadas para os automóveis, não respeitar o semáforo dos veículos, a inexistência de barreiras físicas, por ser possível descer da bicicleta e transpô-la.

Inserido nessa categoria, foram consideradas também vantagens relacionadas com o movimento da bicicleta pela cidade, como a velocidade, a facilidade de movimento e a versatilidade, conforme havia sido apresentado na literatura (Ferguson, 2016; LABMOB e Aliança Bike, 2020a; LABMOB e Aliança Bike, 2020a; Andrade *et al.*, 2023). As entrevistadas afirmaram que a bicicleta pode ser o modo de entrega mais rápido, ao relacionar com aspectos como trânsito, curtas distâncias, ruas com circulação restrita de veículos automotores. Essas vantagens foram associadas também com a maior facilidade para estacionar a bicicleta, o que permite não precisar procurar “local para parar”, agilizando a entrega, em concordância com os estudos do LABMOB e Aliança Bike (2020a) e da Fundación MAPFRE e LABMOB (2022). Larissa abordou ainda o espaço ocupado pela bicicleta como uma vantagem, uma vez que a sua utilização contribui para ruas mais vazias, o que, como consequência, permite que os deslocamentos sejam realizados de forma mais rápida, o que também foi abordado nos estudos referenciados.

Essa categoria se relaciona também com os benefícios de uma maior capilaridade e permeabilidade da bicicleta no trânsito, com estar menos sujeito à engarrafamentos e ter menos restrições de circulação, conforme abordado por Ferguson (2016), LABMOB e Aliança Bike (2020a), Fundación MAPFRE e LABMOB (2022) e Andrade *et al.* (2023), entretanto, inclui também um baixo respeito à legislação. Nesse sentido, para Júlia, apesar das regras diferentes que existem para as bicicletas serem uma vantagem, ela também destacou os aspectos negativos associados.

E a bicicleta tem essa coisa que é muito mais lúdica, é muito mais solta, muito mais sem lei, né? Tipo assim, eu lembro que os meus amigos falavam "cara, não existe lei seca, não tem blitz pra bicicleta, porque a bicicleta, no momento que você desmonta, você é um pedestre." Então assim, você pulou da bicicleta e acabou, não tem regulamentação de trânsito. E isso é bom, mas isso é ruim também, né? Porque, principalmente, falta muito regulamentação pra proteger a bicicleta como um veículo ali dentro da rua, né, dentro do espaço compartilhado com veículos automotores (Entrevista 3- Júlia).

Em cinco entrevistas, o aspecto financeiro também foi abordado como uma das vantagens da bicicleta, sendo um modo mais econômico e que gera menos custos. Foram citados os custos de manutenção serem inferiores aos de outros modos de transporte usados na logística urbana e não ser necessário gastos com combustível, por ser um modo a propulsão humana. Os custos reduzidos de manutenção também foram abordados no estudo do LABMOB e Aliança Bike (2020a). Além disso, uma dessas entrevistadas, Laura, citou também como vantagem a percepção de que a bicicleta é menos visada para roubo do que as motocicletas, em especial, se forem bicicletas mais simples e sem equipamentos que valem “muito dinheiro, porque o pessoal rouba, né?”. Victória afirmou também que, se comparada com a motocicleta, o ciclismo é uma opção mais segura. Essa percepção de segurança se opõe ao senso de que a bicicleta é mais insegura, por ser mais vulnerável no trânsito. Entretanto, destaca-se que foi a percepção de apenas uma das cicloentregadoras, não representando uma opinião geral.

Metade das entrevistadas considerou como vantagem da realização das cicloentregas a opinião de a bicicleta ser mais saudável em comparação a outros meios de transporte, relacionando a possibilidade de conciliar o exercício físico com o ganho financeiro, e os consequentes benefícios para a saúde física e mental. A literatura evidencia as consequências positivas dos modos ativos de transporte para a saúde, estando a bicicleta incluída (Brasil, 2007; Steinbach *et al.*, 2011; ITDP Brasil, 2017; Mizdrak, 2019; Kent, 2021; Stroope, 2021), sendo inclusive uma motivação relevante entre os entregadores e entregadoras-ciclistas para iniciar a atividade (LABMOB e Aliança Bike, 2020a).

Por outro lado, mesmo considerando como uma vantagem, Maria afirmou essa ser uma visão romantizada das cicloentregas, sendo um ponto idealizado, mas que não necessariamente condiz com a realidade em sua totalidade. De forma similar, Carolina afirmou que a análise entre saúde e cicloentregas é complexa, uma vez que, para muitos, não se comporta como uma

escolha. Essa declaração apoia concorda com Dias (2020), Cusack (2021) e Psarikidou (2021) de que as escolhas relativas aos modos de transporte não são, necessariamente, preferencias, podendo representar restrições, sendo uma complexa interação que está submetida e é moldada no contexto das relações desiguais de poder (Levy, 2013).

Quatro entrevistadas citaram ainda como uma vantagem de realizar entregas de bicicleta as sensações provocadas por essa forma de deslocamento. Essa categoria englobou declarações como fornecer uma “sensação melhor” (Entrevista 9 - Larissa), permitir que esteja “mais em contato com você mesmo” (Entrevista 10 - Laura) e “a questão do vento no rosto” (Entrevista 12 - Letícia). Entretanto, ao abordar esse aspecto, Larissa relacionou com pontos negativos da atividade, e destacou a importância de não romantizar o trabalho de cicloentregas.

É... por mais que o trânsito seja agressivo, e isso dá um certo estresse pra gente, ainda assim, você estar na bicicleta, você, sei lá, dá um... uma sensação melhor. É lógico que eu não estou romantizando, que o trabalho de bike não é fácil, né, a gente fica estressado assim, ainda mais quando é entregar comida, que exige essa agilidade e você fica, né (Entrevista 9 - Larissa).

Também contrapondo com uma visão romantizada da atividade, Maria citou a autonomia como uma vantagem do trabalho de entregas, mas merecedora de ressalvas, em especial, no contexto da uberização. Isso porque, em especial para os entregadores de plataformas de micrologística, muitas vezes, o trabalho é vendido a partir de uma perspectiva empreendedora e autônoma, mas que, conforme abordado no referencial teórico, mantém as diversas relações de subordinação.

O bom de trabalhar com bicicleta também, talvez assim, sabe, olhando por esse parâmetro, é a autonomia assim, sabe? Não também uma questão romantizada, tipo "aí, você é o seu próprio chefe", sabe? É... nada disso assim, porque, enquanto você tá num serviço assim, que exige tanto de você assim, e você quase não tem tantas estruturas, né? É difícil falar que "ah, nossa, você seu próprio chefe, vai, corre atrás que você consegue", sabe? Não é... a gente sabe que não é bem assim, a gente sabe que tem entregador de aplicativo que tipo tem que pagar pra trabalhar, tem que ir lá, pegar a bicicletinha do Itaú, tipo tem que pagar a condução até ao centro da cidade, tipo lá da periferia até o centro da cidade, tirar uma bicicletinha lá do Itaú lá, de aluguel, e começar a trabalhar. Ou seja, ele basicamente paga pra trabalhar, né (Entrevista 14 - Maria).

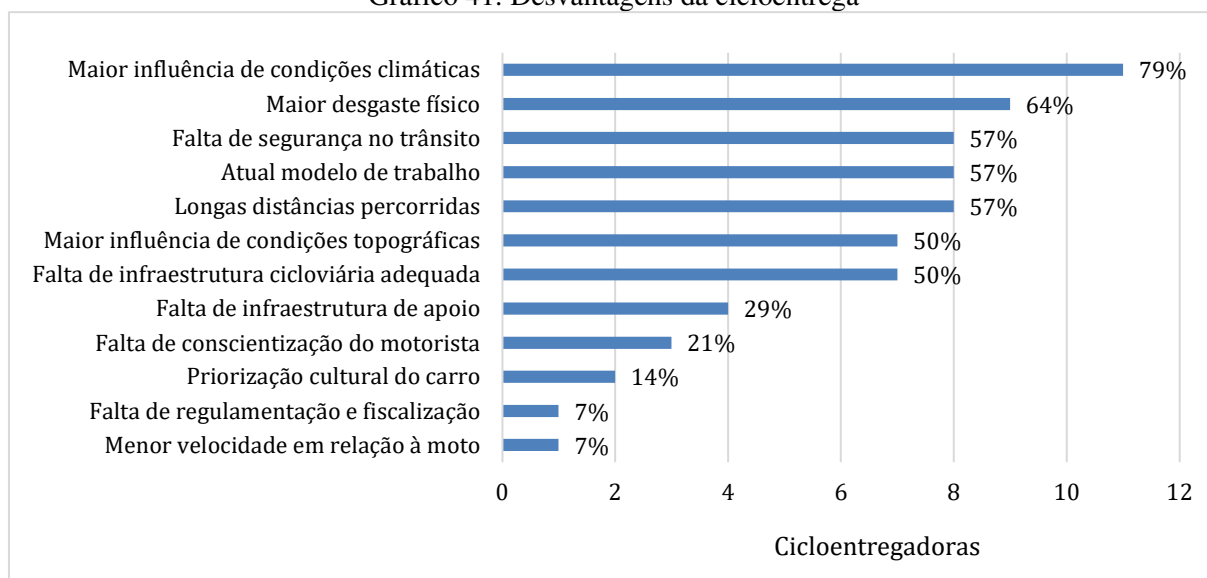
As declarações de Larissa e Maria iniciam a exposição de desvantagens da atividade consideradas pelas cicloentregadoras. Previamente a apresentar as categorias englobadas nessa temática, algumas declarações acerca desta dualidade entre vantagens e desvantagens merecem ser destacadas.

Então eu não sei sobre, tipo, dizer sobre as vantagens da entrega com bicicleta... eu acho que, de modo geral, é sobre isso da... do meio ambiente, da saúde, mas eu não sei se compensa a saúde dos entregadores, o... é, contra o perigo, né, que... de estar na rua e tal (Entrevista 5 - Carolina).

É... então, é difícil você listar assim, tipo muitas vantagens, num sistema que não foi pensado pra bicicletas (Entrevista 14 - Maria).

Tais declarações evidenciam que o trabalho de entregas envolve uma série de problemas, seja de origem cultural, social ou relacionada às características do modo de transporte. Nesse sentido, a segunda temática do bloco engloba as declarações acerca das *desvantagens da cicloentrega* identificadas pelas participantes. Foram identificadas doze categorias, conforme Gráfico 41.

Gráfico 41: Desvantagens da cicloentrega



Fonte: elaborado pela autora.

A maior influência das condições climáticas foi a desvantagem da cicloentrega mais abordada pelas participantes, aparecendo em aproximadamente 80% das entrevistas. A chuva foi a dificuldade mais identificada, tanto pelo desconforto, necessidade de proteger a carga para não molhar, insegurança de pedalar com a chuva e possibilidade de ficar doente. Já para duas das

entrevistadas, Fernanda e Letícia, o sol foi elencado como o maior problema inserido na influência das condições climáticas.

Ou, na chuva dá vontade de desistir. É muito treta pedalar na chuva, porque o freio geralmente começa a dar ruim, é... começa a parar de funcionar, é... tem que tomar muito cuidado pra não escorregar no chão e... cair. Outra, é ficar assim molhado, né, ficar molhado, e com frio. Na chuva é foda (Entrevista 2 - Deborah).

Eu não suporto trabalhar na chuva, eu odeio ficar com o pé molhado, é horrível. Quando chove assim eu fico mal, triste, chateada, que suja toda a bike, suja a roupa, a bike fica com aquela coisa, nhaquenta assim. Mas é isso, tem que acontecer, né (Entrevista 9 - Larissa)?

Porque quando não tá chovendo forte, tá aquele sol de rachar, né, assim, que pra mim o sol acho que, em determinadas condições, é pior que a chuva, né? Porque desgasta mais, né. E chuva... você fica molhado e você tem algum outro... você tem um outro tipo de risco, né? Que é de escorregar, e assim, você está com... normalmente, como é trânsito, né, você tem os outros carros, né? Então você tem que ter uma atenção muito mais redobrada, né? E o cuidado também pra não molhar o produto da... do cliente e tal [...] Mas assim, os dois extremos, sol demais e aqueles temporais e tudo mais, esses aí são bem difíceis de lidar (Entrevista 12 - Letícia).

A exposição às intempéries é tida como uma das condições desfavoráveis para o uso da bicicleta nas cidades (Brasil, 2007; BID e MDR, 2021), tendo sido identificada tanto por entregadores-ciclistas, quanto por empresas de ciclologística, como um dos principais problemas enfrentados na atividade (LABMOB e Aliança Bike; 2020a). Entretanto, apesar das dificuldades provenientes da exposição às intempéries, as cicloentregadoras relataram não ser um impeditivo, sendo possível utilizar técnicas e ferramentas para evitar os problemas, ou mesmo “desapegar” e se molhar. Além disso, parte das entrevistadas relatou a existência de uma certa flexibilidade em condições de chuva intensa que poderiam comprometer a segurança. Nesse caso, a declaração estava ligada ao formato de receber entregas, através de cooperativas e coletivos, e do relacionamento com os clientes.

[...] normalmente os clientes eram bem tranquilos em relação as chuvas, sabe? Assim se... se tava chovendo demais, e os... e a gente não conseguia entregar,

não conseguia sair do lugar porque não dava, a gente comunicava e comunicava com a pessoa que estava esperando a entrega e tal, e... e normalmente era tranquilo. Né, a pessoa entendia e tal que... que rola isso mesmo, e... e tudo bem assim (Entrevista 6 - Ana).

Claro que já teve entregas que eu fiz, que eu precisava terminar naquele dia, e eu tive que dar meu pulo pra entregar assim. Mas, no geral, dá pra tipo, quando está uma situação extrema de muita chuva assim, por exemplo sabe que a... que né, interfira na segurança ali, na integridade do ciclista, eu conseguia adiar a entrega prum outro horário, ou pro outro dia, muitas vezes, é, terminar o serviço de entrega no outro dia, quando eu não era algo muito importante, né (Entrevista 8 - Renata).

A maior influência das condições topográficas da cidade foram citadas por sete cicloentregadoras como desvantagens das entregas por bicicleta, sendo três de Belo Horizonte e quatro de São Paulo. A sensibilidade à topografia, assim como a exposição às intempéries, foi abordada no referencial como uma das condições desfavoráveis do uso da bicicleta (Brasil, 2007; BID e MDR, 2021). Entretanto, apesar citarem como um dificultador, também afirmaram não ser algo que impede a atividade. Além disso, foram abordadas medidas utilizadas para atenuar a influência do relevo, como planejar as rotas para evitar grandes inclinações, ou então descer da bicicleta e empurrar, e que, com o passar do tempo, ganham condicionamento e passam a subir trajetos que antes não conseguiam.

De desvantagem, eu acho que em Belo Horizonte, inevitavelmente, é morro, né? Eu acho que... não é fator impeditivo, tanto que... é... eu... eu sempre brinco com as com as pessoas quando eu falo desse tema, que o que eu acho mais engraçado em BH é as pessoas falarem que não dá pra andar de bicicleta em BH, sendo que só aumenta o número de ciclistas em BH, né! E eu fico tipo "cara, como que não dá, né? As pessoas andam, tipo assim, é ilógico cê falar isso, né? As pessoas andam de bicicleta em Belo Horizonte, então é óbvio que dá..." É, mas é um fator que é dificultador. Tem alguns caminhos, alguns lugares, que... que cê evita ao máximo, mas, um ou dois quarteirões ali você vai ter que empurrar e tal (Entrevista 6 - Ana).

A gente tem que lidar com a situação, né. É... mas aí tipo... quando tá muito, muito, muito, eu desço da bike e vou empurrando. E a gente tem esse... essa cultura mesmo de "ah, vou se matar não, porque já está mó calor, já está

chovendo, aí está carregando peso, aí tem que ficar lá pedalando" (Entrevista 9 - Larissa).

Mas conforme você vai fazendo, você vai ganhando uma resistência, né. Uma subida que era difícil antes, depois já não se torna tão difícil como era, é sempre assim (Entrevista 9 - Larissa).

Apesar da consideração da possibilidade de conciliar o exercício físico com o ganho financeiro e os benefícios para a saúde como uma vantagem da atividade, nove cicloentregadoras abordaram os aspectos físico e desgaste como uma desvantagem. Essa dualidade também já havia sido abordada através de declarações feitas por Carolina e Maria. Nessa categoria foram abordadas a necessidade de condicionamento físico, ser uma atividade muito cansativa, a necessidade de carregar grandes cargas, entre outras. Além disso, foram abordadas questões relativas à alimentação, uma vez que, por estarem usando a energia do próprio corpo, precisam ingerir uma elevada quantidade de calorias, mas que, muitas vezes, não é possível, seja pelo formato de trabalho, seja pelo gasto necessário para comprar comida fora de casa, seja pelo cansaço que impede de cozinhar.

Mais em questão de saúde mesmo. Tipo, eu não acho... eu acho que é um trampo um pouco insalubre, sabe? Eu falo isso porque recentemente eu descobri alguns... que eu tô com alguns problemas de saúde assim, na coluna, muito provavelmente, tipo, por conta do desgaste das entregas mesmo. É... porque, por muito tempo, eu ficava assim das oito da manhã às sete da noite na rua, se não até as onze fazendo *delivery*, comendo pouco, carregando muito peso, fazendo muita força assim, né (Entrevista 13 - Andréia)?

Então tipo, fiquei zoada de saúde, porque um excesso de exercício físico requer uma alimentação equilibrada assim, requer tipo um tempo de descanso, requer que você cuide do seu corpo assim, né (Entrevista 13 - Andréia)?

Relacionado com o aspecto físico, vale destacar as longas distâncias percorridas pelos cicloentregadores, abordada por oito participantes como uma desvantagem das cicloentregas. Essa categoria abrangeu dois tipos de declarações, relativas às distâncias percorridas durante as entregas e os trajetos entre a residência e o local de entregas. No primeiro, elas trataram como entregas que demandam percorrer distâncias extensas não são ideais para serem realizadas de bicicleta, uma vez que o tempo necessário nesses casos é superior a outros modais que poderiam ser utilizados, e que o valor possível de ser cobrado não cobre o tempo e energia dispendidos

pelas cicloentregadoras. As longas distâncias foram também um dos pontos observados no estudo do LABMOB e da Aliança Bike (2020b) como dificultadores e até mesmo motivadores de operadores logísticos, transportadores e embarcadores a não realizarem entregas de bicicleta.

No segundo ponto, as participantes abordaram acerca do deslocamento entre a residência e o local de coletar ou entregar os produtos. Esse deslocamento necessário, usualmente não remunerado, uma vez que recebem apenas pelo que produzem (Reck, 2022), foi identificado com outra desvantagem da realização de entrega por bicicleta. Essa categoria foi observada também na pesquisa da Aliança Bike (2019). Maria, ao citar esse aspecto, abordou como a intermodalidade poderia ajudar os cicloentregadores e cicloentregadoras, em especial dos deslocamentos da e para a residência. Destaca-se que tanto os problemas relacionados às distâncias percorridas nas entregas, quanto no deslocamento de/para a residência, poderiam ser reduzidos, caso fossem adotados modelos de cidade compacta.

Eu acho que um, inclusive, uma das... das coisas ruins assim de, de entregar com a bicicleta, eu acho que é chegar no fim, cê tá exausto já, e cê tem que voltar pra casa cara (Entrevista 1 - Joana).

E aí também tem esse lance do deslocamento pra casa, né? Então, tipo... uma coisa é você fazer as entregas... Porque assim, normalmente, falando pela minha experiência assim, eu já peguei muita entrega que assim, eu tinha que pegar no centro e entregar em vários lugares do centro, ou Pinheiros, ou tipo bairros próximos. Mas da minha casa até o centro já é um rolê. Tipo... e depois, da onde eu acabo até a minha casa é um rolê também. E isso nunca entrar na conta, né, de tipo... do quanto você vai receber (Entrevista 13 - Andréia).

Mas, por exemplo, eu tenho o privilégio de morar perto do centro da cidade, né. [...] a grande maioria dos cicloentregadores, não mora numa região central. Então, já começa por aí, que a realidade deles é muito diferente assim, no quesito de tipo, talvez o intermodal ser a melhor opção pra ele, sabe? Por exemplo, muitos... conseguir sair com a sua bicicleta, entrar dentro do metrô, entrar dentro do ônibus e vir. [...] Mas é algo... chega a ser algo bem utópico assim, porque aqui em São Paulo, o horário de pico, assim, é impossível. Tipo, as vezes até impossível você entrar de pedestre, assim, dentro do vagão, quanto mais você e uma bicicleta, sabe (Entrevista 14 - Maria)?

Aspectos relativos à falta de segurança no trânsito apareceram em oito das entrevistas, representado 57% das participantes. Essa categoria foi relacionada pelas participantes com outras três categorias, sendo: a priorização cultural dos carros, que se evidencia na dificuldade de se utilizar a bicicleta em uma cidade que foi pensada para os carros; a falta de conscientização dos motoristas; e a falta de infraestrutura ciclovitária adequada, que envolveu também aspectos relacionados à falta de local para parar, já que em muitos casos não existem paraciclos nos locais onde vão realizar as entregas, e não é permitido entrar com a bicicleta no local, gerando um impasse acerca de onde deixar a bicicleta em segurança para poder fazer a entrega.

Então eu acho que o grande contra é isso, a gente vive numa sociedade que supervaloriza, que glamouriza, que estimula, que protege, que só legisla, pra veículos automotores. E isso reflete, né, no... nesses pequenos modais assim... Reflete, né, tipo assim, na falta de estrutura viária, de ciclovia, faixa de pedestre e sinalização na escala, né, do pedestre. É sempre aquelas placas gigantes, pra você ver de uma carreta, né, se você é pedestre, você não consegue enxergar pra que lado você, né... Enfim. E aí, é... esse é o grande contra (Entrevista 3- Júlia).

E com relação ao carro, eu acho que a maior desvantagem, é você está completamente exposto ali. Ainda que seja numa velocidade inferior a moto, é... a gente tá completamente exposto. E não tem nada nos protegendo (Entrevista 8 - Renata).

Por que que a gente não pode ter uma cidade pra todo mundo assim, né? Por que que o carro é prioridade (Entrevista 12 - Letícia)?

Porque... o trânsito que é... que a gente tá inserido, não foi pensado pra bicicleta, não foi pensado pra mais de um veículo que não seja os automotores, né (Entrevista 14 - Maria)?

Essas declarações se relacionam diretamente com a maneira como as cidades foram construídas, priorizando as necessidades dos veículos automotores e incentivando o seu uso, criando um domínio e uma dependência de tal modo de transporte. As consequências disso, conforme abordado no referencial teórico, englobam a insegurança no trânsito, em especial para os usuários de outros modos de transporte, a formação de uma cultura carrocrata, que se relaciona a uma visão de superioridade em relação aos outros modos, e um menor investimento em infraestrutura além do automóvel. Júlia relaciona ainda esses aspectos com a falta de regulamentação e fiscalização que proteja os ciclistas na cidade.

Primeiro, a ignorância que vem de cima, né? Porque, tipo assim, a gente não tem uma legislação efetiva que proteja, a gente não tem fiscalização e tal, né? E depois, o que isso reflete numa sociedade carrocrata, né? E reflete, principalmente em Belo Horizonte, em hostilidade, em violência, em imprudência, né, dos motoristas em relação a... aos modais humanos, né? Porque hoje em dia, a gente tem a bicicleta, a gente teve a onda do patinete elétrico, a gente tem o patins, a gente tem o skate, a gente tem os carregadores, né, de lixo. Então assim, a gente tem que lembrar que o trânsito não são só os veículos automotores. E isso, né, deveria vir também do interesse governamental (Entrevista 3 - Júlia).

Além da forma como aspectos socioculturais influenciam nos deslocamentos por bicicleta, foram abordados também, por oito entrevistadas, aspectos relacionados ao atual modelo de trabalho dos cicloentregadores, exposta por uma desvalorização social da função e daqueles que a realizam. Essa desvantagem foi relacionada ao valor recebido pelo desenvolvimento da atividade que, segundo as cicloentregadoras não é um valor justo, em especial considerando o esforço necessário. Andréia relacionou esse aspecto ainda com a cultura do frete grátis, que traz uma desvalorização e invisibilidade da entrega como um trabalho.

É... mas mesmo assim, é um trampo muito desvalorizado socialmente assim, saca? Tipo, as pessoas não querem pagar [se referindo ao valor das entregas]. Porque eu acho que, com a uberização das coisas, os aplicativos plantaram uma semente nas pessoas que é o frete grátis. Não existe frete grátis. O frete, ele é um serviço como qualquer outro. Você quer que entreguem na sua casa, você tem que pagar por esse serviço. Se você não quer pagar, ótimo. Vai lá e retira você, sabe (Entrevista 13 - Andréia)?

A categoria atual modelo de trabalho englobou também aspectos relativos à realidade de entregadores de plataformas de micrológica, sendo abordada inclusive por aquelas que não utilizavam deste formato, e a inexistência de acesso à proteção social e direitos trabalhistas bem definidos, através da identificação de que machucados/contusões e doenças poderiam impedi-las de trabalhar, e, com isso, de receber qualquer renda, em concordância com o abordado por Borges (2022) e Góes *et al.* (2023). Também relacionado com o modelo de trabalho e a sua precarização, quatro cicloentregadoras abordaram a falta de infraestrutura de apoio, em especial com relação a indisponibilidade de banheiros e local para manutenção.

A gente sofre esse lance da desvalorização, porque sempre vai ter alguém precisando trabalhar em condições sub-humanas, porque precisa, mano, colocar um prato de comida em casa. E aí, cê não tem como questionar, tá ligado (Entrevista 13 - Andréia)?

Tipo... é mó tenso pra quem tampa com a entrega assim, independente de ser aplicativo ou ser coletivo, se você se machuca e não pode pedalar, cê não ganha dinheiro assim, né, cê não pode trabalhar (Entrevista 13 - Andréia).

Aplicativo é o supracumulo da tristeza assim, sabe, da desumanização, da uberização, sabe, das coisas (Entrevista 14 - Maria).

Sempre tentava tomar muito cuidado, porque aquilo, era meu... eu e eu em cima da bike, se acontecesse qualquer coisa comigo, no dia seguinte eu não, né, não poderia estar trabalhando (Entrevista 8 - Renata).

Apesar das diversas medidas abordadas pelas entrevistadas que são utilizadas com o intuito de mitigar ou evitar as desvantagens da cicloentrega, é fundamental destacar que muitas estão relacionadas com o uso da bicicleta nas cidades e poderiam ser minimizadas, ou mesmo eliminadas, caso fosse adotado um planejamento urbano que considerasse as reais necessidades da população e fosse mais inclusivo para as bicicletas. Essas medidas foram abordadas no referencial teórico e serão retomadas no bloco 4.

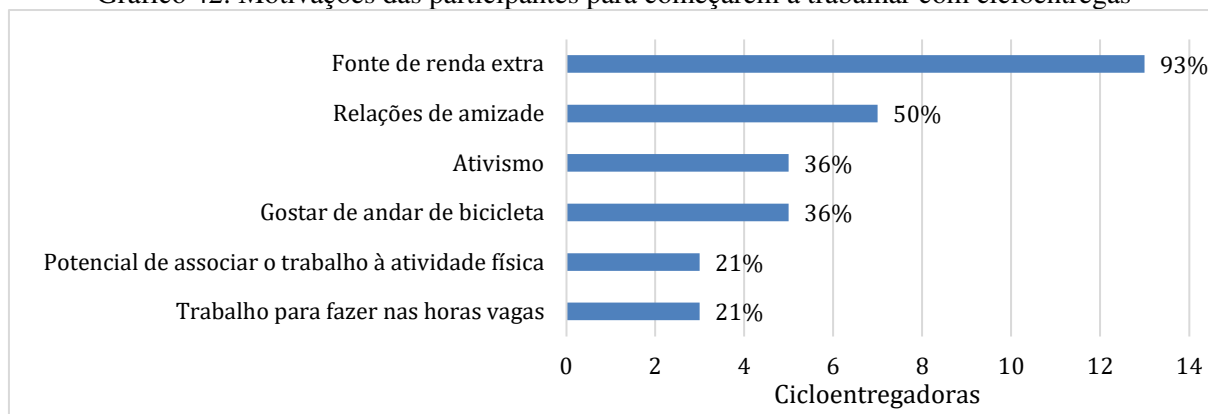
### 5.2.3 Bloco 3 – Experiências pessoais com as entregas

O bloco **Experiências pessoais com as entregas** reúne as percepções e experiências inseridas no contexto da realização de cicloentregas. As dez temáticas englobadas se referem às motivações que as levaram a começar na atividade, se já sofreram acidentes, se o trabalho trouxe independência financeira, como era definida a jornada de trabalho, a como avaliam a infraestrutura de apoio ao entregador, se utilizavam mapas, às consequências da realização de entregas, ao ser mulher nas entregas, às percepções de insegurança e motivações para sair ou questionar a saída da atividade.

A primeira temática do bloco indica as *motivações das participantes para começarem a trabalhar com cicloentregas*. Seis categorias emergiram da análise das motivações abordadas, e são apresentadas no Gráfico 42, juntamente com o número de entrevistas que apresentaram

respostas agrupadas em cada uma. Destaca-se que as participantes não abordaram apenas uma motivação para iniciar na atividade, cada uma sendo influenciada de diversas formas.

Gráfico 42: Motivações das participantes para começarem a trabalhar com cicloentregas



Fonte: elaborado pela autora.

A motivação mais frequente entre as entrevistas foi ver a cicloentrega como uma fonte de renda extra, tendo sido identificada por mais de 90% das participantes. Essa categoria abrangeu necessidades relacionadas a estar desempregada ou envolvida em trabalhos informais e buscar uma fonte principal, a um gasto específico, ou como um complemento da fonte de renda principal. Tais aspectos foram também identificados nas pesquisas da Aliança Bike (2019) e do LABMOB e Aliança Bike (2020a) realizadas com entregadores-ciclistas, por meio das categorias estava desempregado, trabalho para fazer nas horas vagas e renda extra.

E aí foi... é isso, de necessidade de trabalhar, e foi isso que surgiu, não foi nada pensado não (Entrevista 2 - Deborah).

E aí... e as entregas foi meio uma necessidade também, né? Tipo "ah, é isso, eu sei pedalar, tenho a minha bicicleta, e tipo é o que eu sei fazer", assim (Entrevista 11 - Victória).

Entre os aspectos abordados pelas cicloentregadoras inseridos na motivação financeira, 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. Dessa forma, o potencial da cicloentrega durante a pandemia do coronavírus para suprir as necessidades financeiras de forma integral ou complementar, abordado por Minarelli (2020) e Altheman (2021), foi observado.

E aí veio a pandemia, e aí eu fiquei sem trabalho, sem renda nenhuma, não consegui o auxílio emergencial. [...] E meu, fiquei sem nada de... de grana, a gente passou por uma dificuldade enorme assim. [...] E aí, na primeira entrega eu tirei noventa conto assim. Num... num dia de trabalho. Falei "caraca mano, da hora". E isso me salvou demais assim na pandemia (Entrevista 9 - Larissa).

É... mas a entrega, tipo, ela virou o meu ganha pão mesmo assim na pandemia, né? [...] e eu me vi numa situação de tipo "mano, eu preciso trabalhar, eu preciso ganhar dinheiro". E aí o Senhoritas tava meio nesse dilema assim: "não, a gente não sabe direito o que tá acontecendo, vamos se proteger, vamos se resguardar". Aí a gente falou assim "porra mano, se a gente não fizer por... assim, pelo Senhoritas, a gente vai acabar fazendo por aplicativo, porque todo mundo precisa ganhar dinheiro". E a gente tava tendo muita demanda de cliente, né? Falando... porque as pessoas não podiam sair de casa, e as coisas tinham que chegar de algum jeito. E aí foi quando bombou. E aí mano, na pandemia eu trabalhei tipo todos os dias, o dia inteiro, e era muito louco, porque assim, a gente não sabia o que tava acontecendo direito, é... e eu me pegava chorando assim na rua em muitos momentos assim, sabe (Entrevista 13 - Andréia)?

Pode-se relacionar essa análise à pesquisa realizada pela Transporte Ativo e LABMOB (2021), na qual foi indicado uma influência da pandemia do coronavírus em 66% dos ciclistas de São Paulo, sendo que 52% relataram um aumento dos deslocamentos por bicicleta. Entretanto, em função da metodologia adotada na pesquisa e por, considerando as participantes de Belo Horizonte, apenas uma não ter começado e parado com a atividade antes do início da pandemia, não pode ser generalizada uma diferença entre como a pandemia afetou cicloentregadoras de cada uma das cidades.

A segunda motivação mais abordada nas entrevistas foi relacionada às amizades, tendo sido discutida por metade das participantes. Elas discutiram sobre já terem amigos cicloentregadores, que as chamaram para a realização da atividade, sobre a vontade de participar para ajudar os amigos, e sobre serem incentivadas pelos amigos a utilizarem 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, quanto para que comesçassem a realizar entregas, corroborando o potencial dos relacionamentos na maneira como as mulheres ocupam o espaço público, abordado por Kern (2021) e também

por Machado (2020), em estudo realizado com ambulantes/camelôs/vendedoras mulheres que utilizam bicicleta de carga na cidade do Rio de Janeiro.

Tipo, eu tava sentada numa mesa de barco com os meninos uma vez, eu falei "ah, quero participar". Aí eles falaram "está bom, pode entrar" (Entrevista 7 - Fernanda).

E aí, um certo dia, dado momento da vida assim, a Tatiana<sup>36</sup> [nome da fundadora do coletivo] virou pra mim e falou assim "meu, então, tô aqui pensando em criar um coletivo de entrega só de mulheres e tal, você toparia?" Daí eu "mano, com certeza, tipo conta comigo!" E aí foi isso (Entrevista 13 - Andréia).

Algumas das cicloentregadoras relataram ainda uma insegurança inicial para começar a fazer entregas, sem saber se conseguiam, e como o apoio e incentivo de amigos fizeram com que comessem. Essas declarações evidenciam as mensagens de medo existentes no imaginário das mulheres, nesse caso relacionadas aos riscos tidos como associados ao trabalho de entregas, que podem ser usadas para restringir sua participação na atividade, mas que, através de relacionamentos, podem ser enfrentados.

Cinco participantes também citaram motivações que foram englobadas na categoria intitulada ativismo, uma vez que abordaram aspectos como: acreditar na atividade, nos benefícios da bicicleta para a cidade, na filosofia inserida nos coletivos e no sistema de trabalho dos coletivos e cooperativas. Essa motivação foi abordada por algumas das entrevistadas também ao serem questionadas se já cogitaram utilizar outros modos de transporte para a realização de entregas.

É... mas era nessa tentativa... acho que tanto da filosofia da bicicleta mesmo, assim, de mostrar pras pessoas que tem jeito de andar de bike em BH, sabe? Eu acho que tem essa pegada, assim, de mostrar que dá, sabe? Tanto dá que a gente trabalha com isso, assim, né? Tanto dá, que a gente faz entrega na cidade com a bicicleta. É... e algumas vezes até mais rápido do que motoboy. É... então acho que foi muito pela filosofia mesmo assim, e... e por acreditar também num... num sistema de trabalho diferente, porque é uma cooperativa, então... é... como todo mundo ali é dono, é totalmente diferente do que a gente tá acostumado assim no... no mercado aí mesmo, né (Entrevista 6 - Ana)?

---

<sup>36</sup> O nome citado pela entrevistada foi substituído por um nome fictício, visando preservar o anonimato da participante.

Acho que foi sempre pela bike assim. Na real até assim, eu num me interesseo muito por outros meios de transporte assim. Claro que as vezes eu penso que uma moto facilitaria a minha vida sim, tipo em dias de chuva e tempestade, porque é foda, né? É... mas sempre pensei na entrega como essa questão da bicicleta assim (Entrevista 13 - Andréia).

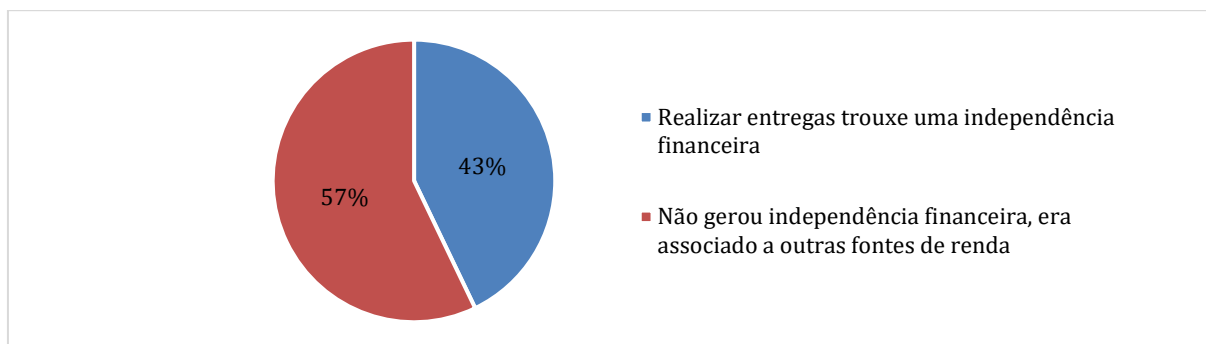
O gosto pela bicicleta foi também identificado como motivação para cinco participantes começarem a realizar o trabalho de entregas. Conforme abordado no referencial, essa foi a categoria mais abordada por entregadores-ciclistas na pesquisa realizada pelo LABMOB e Aliança Bike (2020a) e a segunda mais indicada na da Aliança Bike (2019). Deborah abordou também como que para ela, ser inserida nas cicloentregas foi “destino”. Além disso, três entrevistadas afirmaram terem sido motivadas também por uma vontade de ocupar parte do tempo ocioso. Por fim, a possibilidade de associar o ganho financeiro à realização de uma atividade física foi abordado por três das entrevistadas.

Mas na minha cabeça era assim, eu tô... como se fosse, eu tô fazendo academia... e ganhando um dinheiro pra eu me exercitar. Mas eu tô unindo o útil ao agradável, eu tô ganhando dinheiro e tô me exercitando. E era muito bom mesmo, assim, pro meu corpo (Entrevista 4 - Gabriela).

E aí foi que eu comecei, né? Falei, ah, por que não, né? Tô aqui sem fazer nada, vou... pelo menos eu vou dar uma espairecida na cabeça, na mente e mudar um pouco esse foco da... na questão da pandemia (Entrevista 12 - Letícia).

Apesar da motivação financeira ter sido a mais frequente entre as entrevistas, parte das entrevistadas abordou também como as outras motivações se tornaram mais relevantes no desenvolver da atividade, em função do baixo rendimento financeiro associado. Nesse contexto se insere a temática *retorno financeiro*, que engloba duas categorias, sendo: que a realização da cicloentrega trouxe uma independência financeira; que não gerou independência financeira e era associado a outras fontes de renda. No Gráfico 43 são apresentadas as duas categorias, assim como o número de participantes que as mencionaram.

Gráfico 43: Retorno financeiro



Fonte: elaborado pela autora.

Para 43% das entrevistadas, as entregas trouxeram algum nível independência financeira, pelo menos durante um período. Entretanto, parte dessas cicloentregadoras, apesar de afirmarem ter trazido uma independência financeira, abordaram que o valor era restrito. Renata e Maria também abordaram a questão da instabilidade associada ao rendimento financeiro com a entrega.

[...] fazer entrega de bicicleta, [...] a Dizzy<sup>37</sup> especificamente, foi o transformador da minha vida, e que eu até... causa de uma ascensão social. Nessa época, eu passava muita... muita miséria assim. E a Dizzy proporcionou esse... essa independência financeira, essa independência de locomoção, né, também. Foi, foi... foi bem importante, e de vez em quando ainda é (Entrevista 2 - Deborah).

Então, sempre ficava no limite assim. Não podia ter muitos... muitas surpresas assim, sabe? Tanto é que quando eu lesionei, foi difícil assim, porque daí, né, é... não podia ficar fazendo entrega, né, e tal (Entrevista 14 - Maria).

Com relação à temática *aspectos financeiros*, cabe realizar uma análise considerando o recorte espacial. Entre as cicloentregadoras de Belo Horizonte, apenas uma afirmou que a entrega trouxe alguma independência financeira, Deborah, enquanto as outras seis afirmaram não ter trazido. Duas dessas, Júlia e Fernanda, ainda usaram a expressão que a entrega servia apenas para a “cerveja do fim de semana”, indicando o baixo valor resultante da atividade.

Não acho que ninguém ali consegue ter independência financeira fazendo entrega... mesmo as pessoas passando... muita necessidade... independência

<sup>37</sup> Nome da cooperativa de cicloentregadores.

financeira não tem, mas cê volta com algum ali que compra a comida do dia, da semana (Entrevista 1 - Joana).

Não, nunca foi por renda, sempre por amor. Sempre por amor e por... por falta do que fazer assim. Era mais um complemento do tempo do que da renda (Entrevista 3- Júlia).

Dentre as cicloentregadoras que realizaram a atividade em São Paulo, cinco afirmaram terem tido alguma independência financeira, pelo menos durante um período, mesmo que sendo um valor restrito ou inconstante, conforme abordado. As outras duas afirmaram terem realizado a atividade sempre de forma complementar a outras fontes de renda.

Mas não era uma coisa... como eu tinha o meu trabalho, o meu espaço, era uma coisa mais pra pagar as contas que eu não tava conseguindo com... por conta da pandemia. Mas eu... relativamente assim, eu achava um ganho até que legal. Por ser nas horas vagas, entendeu? E também por tar atrelado ao... por tá atrelado ao esporte assim (Entrevista 10 - Laura).

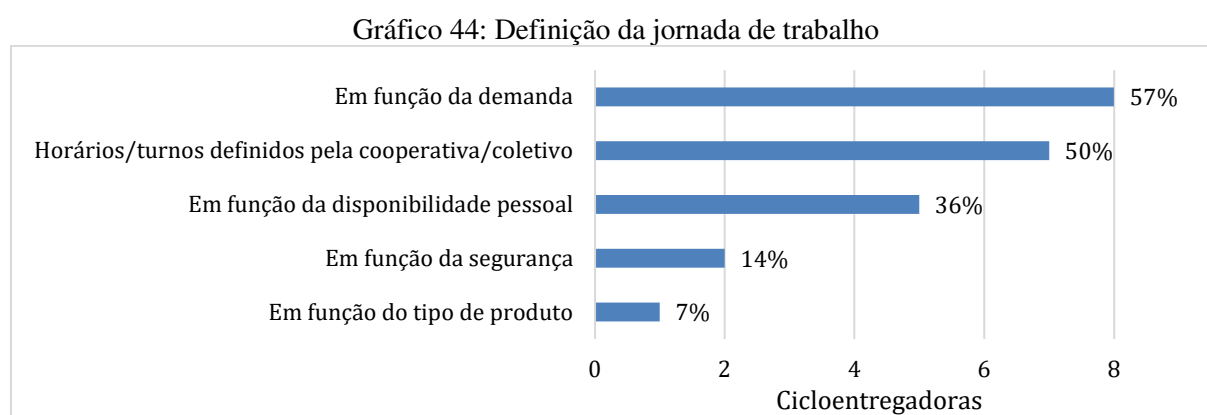
[...] eu me mantenho no coletivo mais assim pelas questões afetivas que a gente tem, né, e o ideal de que eu acho que um dia isso vai dar certo, né? Dá certo, mas assim, financeiramente hoje não... não tem sido compensatório, vamos dizer assim, né (Entrevista 12 - Letícia)?

A diferença entre as declarações acerca do retorno financeiro entre as duas cidades pode evidenciar uma maior cultura da ciclologística na cidade de São Paulo, em comparação com Belo Horizonte. Entretanto, pelo caráter qualitativo, essa hipótese não pode ser generalizada, sendo necessária a realização de estudos posteriores sobre o tema. Além disso, a temática permite inferir que a cicloentrega possui um potencial gerador de oportunidade de emprego e renda, que se tornou ainda mais relevante no período de restrições de circulação em função da pandemia da COVID-19, conforme abordado por Minarelli (2020), Altheman (2021) e Fundación MAPFRE (2022). Porém, também foi evidenciada a precarização da atividade e sua inviabilidade para entregadores e entregadoras-ciclistas como trabalho a longo prazo.

Então, tipo, eu acho que a gente, nas entregas assim, pelo menos aqui em São Paulo, tipo, eu acho que em todas as cidades assim, né, mas tem essa coisa de tipo "ah, é isso, será que entrega de bike é viável pro entregador?" Porque a gente sabe que é viável pro consumidor, né? Porque vai pagar menos e, sei lá,

é bonito falar que você compra um negócio que tem entrega de bike, né? É bonito cê falar isso. Mas pro entregador, muitas vezes não é viável assim, tipo não vale a pena, sabe? As pessoas acabam se submetendo a isso porque não tem outro trabalho. Tipo... é meio triste falar isso, mas infelizmente a gente ainda tem essa barreira aí, e eu acho que a gente tá... nas entregas assim, a gente tá criando uma relação de dependência mesmo, porque não tem outro emprego, sabe (Entrevista 11 - Victória)?

A terceira temática do bloco, *definição da jornada de trabalho*, englobou declarações acerca da maneira como as cicloentregadoras definiam quais horas do dia iriam realizar as entregas, agrupadas em cinco categorias, detalhadas no Gráfico 44. Destaca-se que algumas das entregadoras identificaram mais de uma forma, seja por terem mudado o formato de receber entregas, seja em função de mudanças no coletivo/cooperativa.



Fonte: elaborado pela autora.

A forma de definir a jornada de trabalho mais mencionada foi a partir da demanda das entregas, tendo sido abordada por mais da metade das entrevistadas. Foram expostas questões como o trabalho de *delivery*, que possui maior demanda nos horários de almoço e jantar, concentrando nesses horários a maior parte das entregas e as solicitações de empresas que contratavam o coletivo ou a própria entregadora.

É, o que eu escolhia mesmo era o horário do dia, com certeza, porque eu pegava esse horário de almoço assim... Teve uns dias que eu cheguei pela manhã e tinha alguns pedidos de café e suco, aquelas coisinhas assim de café da manhã. A pessoa tá tomando café da manhã no trabalho porque não deu tempo. Mas era pouco... E aí a partir dali oito... nove horas, dez horas, onze horas, cê fica três horas parado porque praticamente não cai pedido nessa hora. Cai pedido de almoço... e cai pedido no fim do dia (Entrevista 1 - Joana).

Era de acordo com a demanda. Eu atuava principalmente no... assim no... das dez até umas dezessete horas. É... o período que eu mais tinha entrega é... eu acho que é isso, das dez até umas três assim. Isso sem considerar os *deliverys*, né (Entrevista 8 – Renata)?

O trecho da entrevista da Joana evidencia o tempo ocioso vivenciado pelos entregadores que recebem suas demandas através de plataformas de micrologística, o que gera uma incompatibilidade entre o número de horas dedicado e o retorno financeiro (Reck, 2022). A participante declarou restringir o seu tempo ao horário do almoço, no qual a demanda aumentava. Entretanto, destaca-se que ela afirmou ser possível uma vez que as entregas eram uma renda complementar, sendo associada à outras atividades. Essa não é a realidade de grande parte dos trabalhadores inseridos no contexto da uberização, que precisam se colocar disponíveis pelo tempo necessário para garantir o retorno necessário, mesmo que envolva um longo tempo ocioso (Abílio, 2020a; Altheman, 2021).

A definição da jornada de trabalho a partir de horários ou turnos definidos pela empresa, o coletivo ou a cooperativa, foi abordada por metade das entrevistadas. Essa categoria englobou dois formatos: empresas que possuíam um horário para a retirada dos produtos; coletivos que possuem a divisão em turnos, e cada entregador poderia escolher um ou mais turnos no dia. Destaca-se a diferença dessa categoria em relação ao formato de recebimento de demanda por plataformas de micrologística, que demanda uma grande quantidade de entregadores disponível, que permanece ocioso grande parte do tempo, e recebe apenas pelo que produz, conforme abordado no referencial.

Na época que... tinha um formato diferente, a gente tinha os turnos de trabalho, que eram de três horas. Aí você podia pegar dois turnos, trabalhar seis horas, ou até os três turnos, que somavam nove horas, né? Mas, geralmente, eu pegava dois ou um turno (Entrevista 2 - Deborah).

Cinco entrevistadas afirmaram também definir a sua jornada de trabalho com entregas a partir da disponibilidade pessoal de horários, associando a outras atividades, remuneradas ou não. Essa categoria pode ser relacionada ao retorno financeiro, uma vez que, para a maior parte das entrevistadas, o trabalho com cicloentregas não trouxe uma independência financeira, sendo associado à outras fontes de renda. Duas entregadoras relatam também restringir o seu horário de trabalho em função da percepção de segurança, evitando entregas no período noturno. Esse aspecto será abordado de maneira mais profunda na temática percepções de insegurança.

Então era, eu conciliava com os horários da faculdade, mas como já estava mais no final do curso, tinha menos matérias, era mais tranquilo (Entrevista 6 - Ana).

Bom, eu tava terminando o meu trabalho no restaurante, o aplicativo começava a dar... a apitar que as entregas... precisava de pessoas. Na verdade, eles já... é... enviavam pra mim as entregas próximas. E aí eu tinha que aceitar. Então, quando eu via todas as ruas próximas do meu trabalho, eu ia aceitando, aceitando, aceitando, só que você tinha que ir pra sede pegar o material que você ia entregar (Entrevista 10 – Laura).

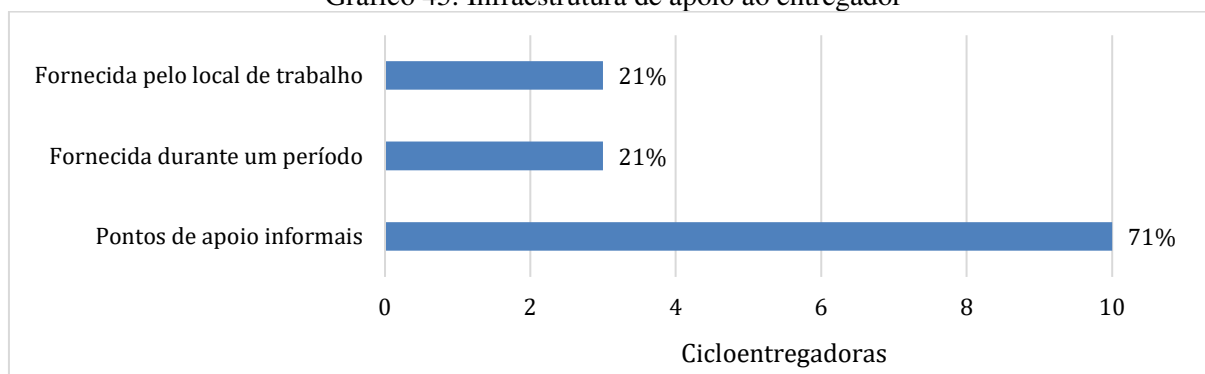
Eu, no fim do dia, não ficava. Porque ficava escuro e de noite, complicadíssimo, eu mulher, eu me sentia muito insegura de noite, pedalando por aí, né? Então eu de noite, eu já não estava mais lá (Entrevista 1 - Joana).

Andréia relatou também definir parte da sua jornada de trabalho em função das características do produto a ser entregue, que restringem a hora do dia que pode ser realizado o serviço. Nesse caso, ela citou a entrega de orgânicos, que deve terminar antes de meio-dia, uma vez que a temperatura pode prejudicar o produto.

Então, por exemplo, a gente tem um cliente que é entrega de orgânicos. E aí a gente tem que terminar tipo no máximo, no máximo, até meio-dia. [...] O ideal é fazer cedinho, porque aí o... as coisas conseguem chegar num estado bom (Entrevista 13 – Andréia).

A quarta temática do bloco, *infraestrutura de apoio ao entregador*, indica a existência e disponibilização de locais e equipamentos que atendam as necessidades das cicloentregadoras no período em que exerceram a atividade, e, em caso negativo, os locais efetivamente usados como ponto de apoio. As declarações pertencentes à temática foram englobadas em três categorias, apresentadas no Gráfico 45.

Gráfico 45: Infraestrutura de apoio ao entregador



Fonte: elaborado pela autora.

Apenas três das participantes abordaram terem uma infraestrutura de apoio fornecida pelo local de trabalho, sendo uma disponibilizada pela empresa de ciclogística, Laura, e as outras duas pelo restaurante que as contratava, Gabriela e Maria. Maria destacou ainda como um benefício de fazer entregas de alimento diretamente com o restaurante, uma vez que disponibilizavam local para aguardar entre entregas, acesso ao banheiro e água, e até mesmo suco e alimento. Já Laura destacou que, por mais que a sede da empresa ficasse aberta e ela pudesse utilizar, nunca o fez.

Mas... é... no geral, eu prefiro contas que você consegue pelo menos ter o vínculo com a empresa, ou com contratante, sei lá, com alguém que tá contratando o seu serviço. Porque, por exemplo, é mais fácil, tipo, no restaurante por exemplo, eu tinha acesso ao banheiro... é... podia encher minha garrafinha qualquer hora que eu quisesse, entendeu (Entrevista 14 – Maria)?

Três entrevistadas abordaram também que o coletivo/cooperativa pelo qual recebem ou recebiam entregas já teve um local com infraestrutura de apoio ao cicloentregador, mas em determinado momento parou de ter. Os motivos citados para essa interrupção foram financeiros e em função das restrições aplicadas devido à pandemia da COVID-19.

É, por muito tempo a gente não teve nenhum ponto de apoio. É... mas, por um curto período de tempo, a gente teve, a gente meio que alugou, é... uma... um espaço numa loja de um amigo nosso, no mercado novo. Aí foi, foi bem massa, mas durou muito pouco. Que veio a pandemia, fechou... foi isso (Entrevista 2 - Deborah).

Apesar de onze entregadoras afirmarem que não tinham infraestrutura de apoio fornecida pela empresa, coletivo ou cooperativa no período, ou em parte do período, em que receberam

demanda de entregas pelo respectivo formato, foram citados pontos de apoio informais. Foram mencionados: estabelecimentos parceiros do coletivo/cooperativa, rede de apoio construída pelas próprias mulheres, residência de cicloentregadoras e espaços públicos. Ferguson (2016) abordou a consideração de banheiros acessíveis nos mapas da cidade existentes na mente das entregadoras-ciclistas. Entretanto, nessa categoria observa-se que essas considerações não incluem apenas banheiro, mas outras possibilidades de apoio associadas aos espaços, como disponibilidade de água, local de descanso, carregamento de celular, entre outros.

Inserido na categoria pontos de apoio informais, seis cicloentregadoras, afirmaram utilizar estabelecimentos parceiros do coletivo/cooperativa, ou uma rede de apoio construída pelas próprias entregadoras. Victória 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, e ainda é associada à possibilidade de divulgar para outros ciclistas. Essa declaração se relaciona também aos aspectos abordados por Laura e Fernanda, sobre a não utilização dos espaços disponibilizados para apoio aos cicloentregadores, devido à demanda de entregas e à dispersão pela cidade.

Tipo você... quando cê está na rua, quando cê está fazendo entrega, muitas vezes o que a pessoa faz, é que ela fica na rua o dia inteiro, esperando cantar a entrega. Seja em qualquer lugar, sabe? Então, ela vai precisar usar o banheiro, vai precisar tomar uma água, lavar a mão, tipo isso é muito difícil. Tipo, se você tem uma rede de apoio, como eu tinha, ficava um pouco mais fácil. Mas eu sei que tem muita gente que tem muita dificuldade de fazer isso, sabe? Tipo de poder usar um banheiro e tomar uma água (Entrevista 11 – Victória).

Tipo tinha essa rede de apoio de ter pontos que a gente podia ir, dependendo do lugar, da região da cidade que a gente tava, mas não tinha um ponto específico não. E eu acho que é bom não ter um ponto específico. Eu acho legal você dividir isso na malha da cidade, na malha na cidade aí, e divulgar também pra outros ciclistas, sabe? Tipo "ah, esse lugar é o lugar que recebe bem o entregador, tipo vai lá que você tipo vai ter um banheiro, uma água e uma sombrinha pra esperar", tá ligado? Que é isso (Entrevista 11 – Victória).

Vale destacar também a ação de mapear locais “cicloamigáveis”, realizada pelo coletivo que Larissa, Letícia e Andréia fazem parte. Esse trabalho permitiu a materialização dos mapas mentais relativos a pontos de apoio, existentes na cabeça das cicloentregadoras, que haviam

sido criados tanto a partir da experiência própria, quanto da compartilhada, conforme abordado por Ferguson (2016). Como nem todas as entregadoras-ciclistas possuem uma rede de apoio construída pela cidade, conforme destacado por Victória, esse mapeamento é importante pois, além de facilitar o exercício para aquelas que já adquiriram essa rede, permite que outras também tenham acesso ao conhecimento de locais acolhedores e inclusivos.

Que é assim, a gente mapeou alguns estabelecimentos, lugares no centro, culturais ou estabelecimentos, que são cicloamigáveis. Que você pode pegar uma água, você pode carregar o celular, se cê tiver ali, é, o dia inteiro, seu celular está acabando, pode carregar, pode usar o banheiro, né? Então a gente mapeou esses pontos aí. O que a gente quer é colocar tudo isso numa plataforma, de uma forma que seja rápida, acessível, pra quem está na rua e precisa saber (Entrevista 9 – Larissa).

[...] a gente fez um mapeamento cicloamigável, onde a gente identificava lugares que seriam um ponto de apoio pra entregadores, né? Então tipo, lugares que dava pra usar o banheiro, que dava pra encher a garrafinha de água, que tem uma tomada pra carregar o celular, que tem um micro-ondas pra esquentar marmitta, ou que tem uma marmitta num valor acessível, tipo com o objetivo de humanizar a cidade pra essas pessoas que trabalham, né? [...] Então, mapear esses lugares pras pessoas saberem também, né? Quais lugares elas podem ir. E também de repente fortalecer o comércio de alguém que está aberto a receber, assim, tipo as pessoas que estão de bike aí no corre (Entrevista 13 – Andréia).

Andréia e Larissa destacaram ainda que, apesar de não terem um ponto de apoio do próprio coletivo/cooperativa, é uma vontade e um planejamento para o futuro. Entre os benefícios associados a existência deste local, além de funcionar como um ponto de descanso, com água e banheiro disponível, foi citada também a possibilidade de ser usado como um centro de distribuição, onde os produtos poderiam ser deixados, para posterior distribuição pela cidade por diferentes cicloentregadoras.

Além da rede de apoio informal criada pelas cicloentregadoras, envolvendo estabelecimentos comerciais e culturais na cidade, outro tipo de local abordado foi a casa das entregadoras. Larissa, Letícia e Andréia, citaram a possibilidade de usarem a casa de uma das participantes do coletivo/cooperativa, e Renata afirmou usar a própria casa como rede de apoio para ela, e

para outras pessoas que realizam a atividade. Essas declarações evidenciam o potencial das amizades e do cooperativismo no exercício da ciclologística.

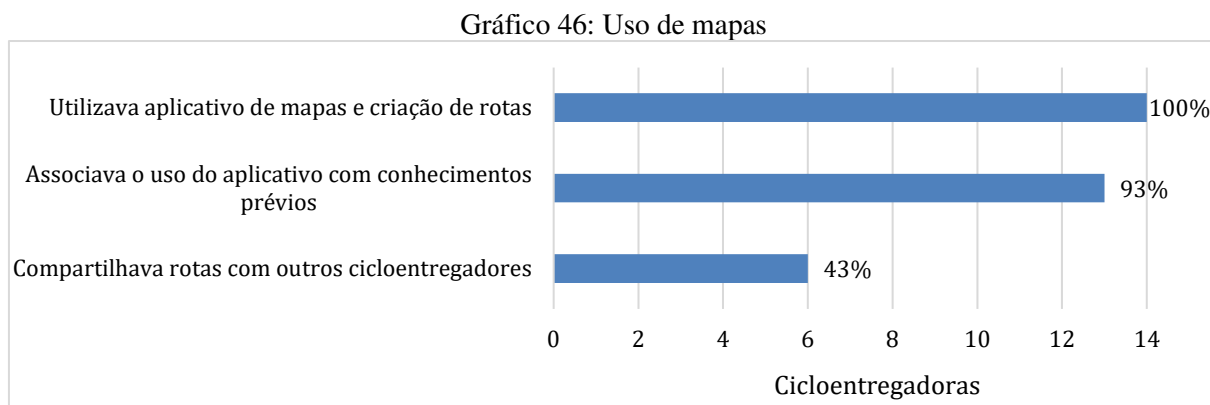
Então, tinha a minha casa, né, que em boa, né, boa parte do tempo que eu trabalhei com entrega, era tipo bem fácil de acessar, né? Então isso pra mim era o ponto principal, não só pra mim, mas principalmente pras... pras pessoas que também trabalhavam com entregas, meus amigos, né? Que muitos, eu diria até que a maioria, não mora na... não mora próximo dos locais de trabalho, e eu acabava tendo tipo... quando eu morava em Floripa eu morava longe de tudo, né? Agora que eu moro em São Paulo, eu moro mais perto das coisas, eu queria que meus amigos também pudessem usufruir dessa... dessa... tipo, dessa facilidade que é morar perto das coisas. Então, a minha casa acabava sendo base pras pessoas carregar um telefone, usar internet, esquentar comida, ou cozinhar alguma coisa assim, descansar entre um trampo e outro. Alguns amigos assim que... que moravam muito longe do trabalho e tipo terminavam o trampo, sei lá, fazendo *delivery* até de noite, até dez, onze horas da noite, no outro dia de manhã já tinham que tá aqui de novo, iam dormir na minha casa, por exemplo e tal (Entrevista 8 – Renata).

Espaços públicos da cidade também foram destacados pelas cicloentregadoras como locais de apoio durante as entregas. Nesse caso, foram abordados tanto locais como faculdades públicas, espaços culturais, praças e parques. Essa categoria evidencia a presença dos entregadores no espaço público não só nos momentos de deslocamento, mas também nos de descanso. Entretanto, conforme abordado no referencial teórico, essa presença pode ser geradora de conflitos, especialmente para as entregadoras-ciclistas, em função das diferenciações de gênero que são atribuídas aos espaços públicos e privados.

Tipo tinha um lugar que o pessoal... é... os meninos lá que trabalhavam, eles trabalhavam juntos a muito tempo já, e aí tinha um esquema que era a base, que a gente chamava de base, que era tipo um canto numa praça [...], mas era um canto de uma praça, que a gente sempre chegava, se encontrava no final do dia assim, [...]E tinha um grupo no WhatsApp, que era Base, que era tipo "ah, tô não sei aonde, tem alguém por aqui? Bora se trombar". Tipo, ou sei lá, "tô aqui na base, alguém quer colar?" (Entrevista 11 – Victória).

A temática *uso de mapas* agrupou as declarações em três categorias: utilizava aplicativo de mapas e criação de rotas; associava o uso do aplicativo com conhecimentos prévios; e

compartilhava rotas com outros cicloentregadores. As categorias e o número de entrevistas em que foram mencionadas são apresentados no Gráfico 46.



Fonte: elaborado pela autora.

Todas as participantes do estudo abordaram o uso de aplicativos de mapas *online* e criação de rotas, com destaque para o Google Maps. Entretanto, mais de 90% das entregadoras-ciclistas afirmaram associar as rotas com conhecimentos prévios sobre a cidade, como, por exemplo, relacionados com o relevo, com vias de tráfego intenso, com contramão, entre outros. Além disso, a partir das declarações, foi analisado que o comportamento das participantes se alterava em função do tempo na atividade, seja devido a uma maior familiaridade com a cidade, aos clientes frequentes ou a percepção de que o aplicativo fez uma escolha pior de rotas, reduzindo, assim, o uso do aplicativo e aumentando a utilização de mapas mentais. Seis participantes abordaram também o compartilhamento de rotas com outros cicloentregadores e cicloentregadoras pertencentes ao coletivo, conversando sobre os melhores caminhos.

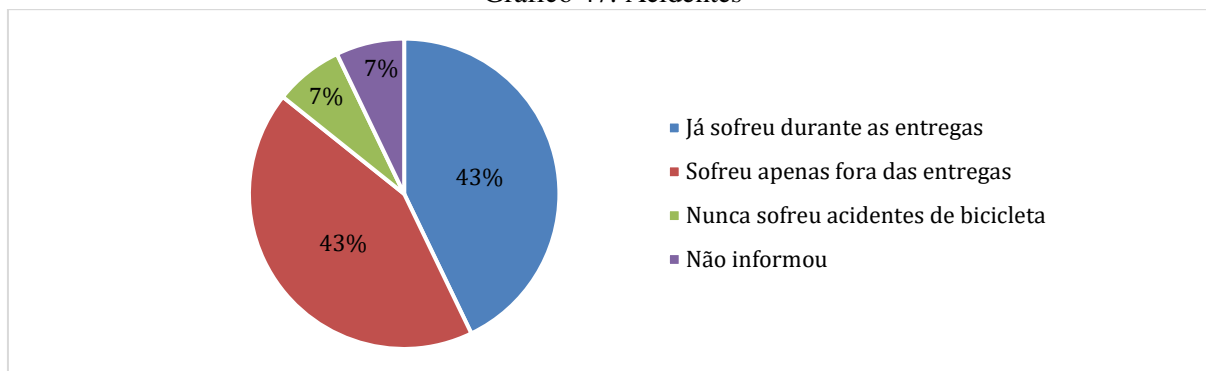
Então, tipo no começo, eu usava muito o Google Maps, e ia organizando as rotas, tipo colocava os endereços e organizava a rota pelo Google Maps. Mas aí, depois de um tempo, eu comecei a perceber que, tipo, às vezes o Google Maps dava umas... umas mancada comigo. Então, eu tinha que prestar atenção no caminho que o Google Maps dava, pra poder tipo sacar onde eu tava, pra depois fazer meu caminho, sabe? (Entrevista 11 - Victória).

Então acho que aquela questão que eu te falei, de antes, né, que eu ficava circulando, rodando, então isso me deu uma certa autonomia de escolher qual é que seria o melhor caminho, né? Então, quando eu comecei a usar o mapa, as vezes o mapa me manda prum... fazer um caminho que não é muito legal, então eu procuro uma alternativa. Então meu mapa mental já me dá uma outra alternativa pra aquele determinado local. E é isso, né (Entrevista 12 - Letícia).

Isso, é um pouco de cada. Conforme você vai conhecendo a cidade, né, cê vai desbloqueando um mapa dentro da sua cabeça, vai melhorando a situação, sabe? Porque nem sempre o caminho do Google é o melhor caminho (Entrevista 14 - Maria).

A sexta temática do bloco agrupou os trechos referentes aos *acidentes*. Cabe destacar que, apesar da substituição do termo “acidentes de trânsito” por “sinistros de trânsito” na revisão de 2020 da NBR 10697 (ABNT, 2020), nas entrevistas foi utilizado o termo desatualizado. Isso porque este ainda é o termo mais utilizado coloquialmente, e o emprego de “sinistros” poderia gerar confusões e dúvidas para as entrevistadas. Essa temática foi então dividida em três categorias, apresentadas no Gráfico 47.

Gráfico 47: Acidentes



Fonte: elaborado pela autora.

Dentre as entrevistadas, doze, 86%, relataram já terem sofrido algum acidente andando de bicicleta, sendo que metade destas sofreram pelo menos um durante a realização de entregas. Apesar de variados, a maior parte relatos sobre os acidentes envolveu outros veículos e/ou problemas de infraestrutura. Conforme será abordado na temática motivações para sair ou questionar a saída das entregas, os acidentes inclusive se comportaram para parte das entrevistadas como motivadores para pararem de exercer a atividade.

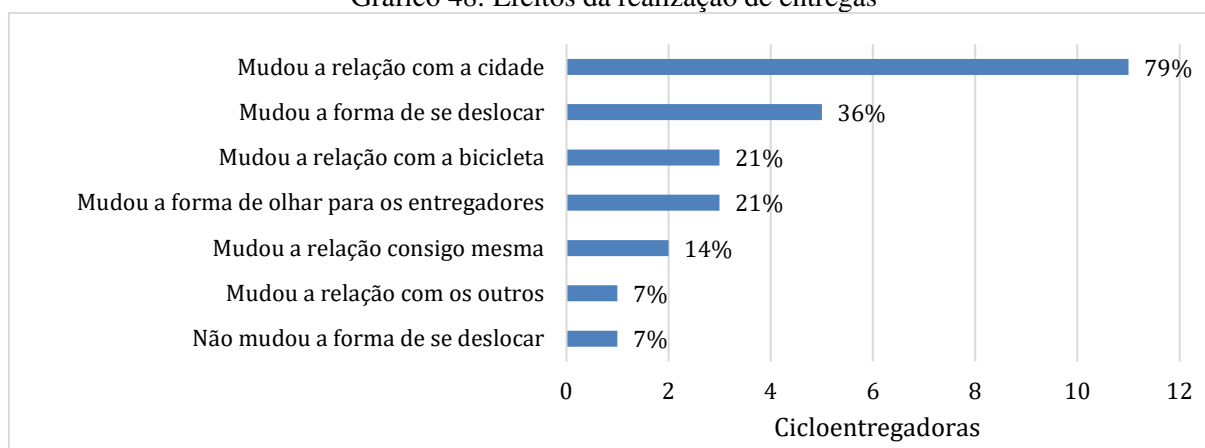
Enquanto todo dia tem alguém que trabalha de bicicleta e tá morrendo aí, por conta de gente que é responsável assim, né? E aí é isso, esses acidentes de bike sempre eles entram numa gaveta. E ficam lá mano, e são tipo totalmente esquecidos. Quando o cara me atropelou e eu fui fazer o BO na delegacia, o delegado virou pra mim - nem sei se é delegado mesmo, o moço que faz o BO - virou pra mim e falou assim "você tem que entender que você está em São Paulo, não em Amsterdã." Aí, se uma pessoa, que tipo deveria ali prestar um serviço né, tipo pra população, me fala isso? Eu só falei assim "beleza, paga um

Uber então todo dia três horas da manhã, quando eu tiver saindo do trampo". Tipo, eu acho que a bicicleta aqui em São Paulo, ela tá muito atrelada ao lazer. Ninguém entende ela como um meio de transporte, como uma ferramenta de trabalho (Entrevista 13 - Andréia).

A experiência relatada por Andréia evidencia também a cultura do automóvel, inserida tanto no imaginário do motorista e dos planejadores urbanos, conforme abordado no referencial teórico, quanto dos membros de instituições que deveriam garantir a segurança de todos os indivíduos. Por fim, apenas uma das entrevistadas relatou nunca ter sofrido acidente de bicicleta, porém, destaca-se ser uma das que realizou entregas por menos tempo, um mês, e que não utiliza a bicicleta para deslocamento. Além disso, uma das entrevistadas não informou se sofreu ou não acidentes.

A sétima temática do bloco experiências pessoais com cicloentregas foi intitulada *efeitos da realização de entregas*, e reuniu mudanças narradas pelas entrevistadas que ocorreram em função da realização da atividade. Sete categorias emergiram da análise, conforme Gráfico 48. Apesar de terem sido questionadas sobre os efeitos da cicloentrega, destaca-se que muitos dos aspectos abordados ultrapassam o trabalho, e se relacionam com efeitos do uso da bicicleta nas cidades.

Gráfico 48: Efeitos da realização de entregas



Fonte: elaborado pela autora.

O principal efeito observado foi uma mudança na relação com a cidade, tendo sido abordado por aproximadamente 80% das participantes. Essa categoria englobou, de maneira geral, duas declarações, sendo: de que a execução de cicloentregas proporcionou viver a cidade de uma forma diferente e que proporcionou um maior conhecimento da cidade.

Mudou quando eu comecei, porque é isso, né, eu ia pra lugares que eu nunca... nunca teria ido assim, né, se não... se eu não precisasse fazer uma entrega lá. Então, eu acho que... que me levou pra lugares que eu não conhecia, que eu... que eu não... não iria (Entrevista 6 - Ana).

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).

Pô, tudo! Tipo, eu conheci a cidade, né? Eu não conhecia a cidade... tá, tudo bem, poderia até conhecer alguns lugares tal, mas conhecer a cidade mesmo... E eu acho que eu sou uma pessoa que tem muita propriedade pra falar sobre as coisas que tão acontecendo assim, porque eu tô na rua todos os dias, de diferentes maneiras assim [...] Então, eu acho que a bike, ela me trouxe uma percepção muito do que é a cidade mesmo, do que São Paulo. Deu conhecer muitos lugares, muitos lugares muito especiais assim pra mim, através da bicicleta, se não fosse a bicicleta que talvez eu nunca teria conhecido. É... e de fazer um mapeamento afetivo assim, né? De lugares da cidade que eu gosto, de lugares da cidade que eu não me sinto confortável, que eu me sinto violentada. [...] Mas, eu acho que ela me trouxe um interesse assim também sobre ocupar a cidade, né? Quem ocupa a cidade? A cidade é feita pra quem? É... tem alguns lugares, por exemplo ali na região do Ibirapuera, que a gente tem a avenida Pedro Álvares Cabral, são mais de 20 vias pra carro, 2 pra ônibus, nenhuma pra bicicleta. É só a gente olhar praquilo e ver pra quem que a cidade é feita. Tipo... ter essas percepções. E aí é muito louco, porque às vezes eu entro numa bad assim, tipo com a impressão de que eu vou morrer cedo e pá, porque a cidade é muito violenta, mas eu tenho um amigo que um dia falou assim "mano, se a gente tá... tipo, a gente acredita numa cidade em que as pessoas possam pedalar, tá ligado? Hoje em dia fizeram tal ciclovia e tal ciclovia, porque a gente tava na rua esse tempo inteiro, pedalando mesmo sem ciclovia. Então tipo, não tá sendo em vão, tá ligado? Essa a nossa resistência". E a gente assim, pra além de usar a bike como transporte, usa a bike como trabalho assim. E trabalhar em um coletivo, uma cooperativa, É... com esses princípios, né, da colaboração, do diálogo, É... da valorização do trabalho assim, é tipo... é resistência mano (Entrevista 13 - Andréia).

As declarações englobadas na categoria materializam os potenciais do uso da bicicleta elencados no referencial teórico, de fortalecer laços, aumentar o sentimento de pertencimento local, possibilitar interações e trocas entre indivíduos e promover o uso do espaço público (ITDP Brasil, 2017; BID e MDR, 2021). Esses benefícios potenciais são ainda mais relevantes ao considerar os entregadores e entregadoras-ciclistas, em função do elevado número de horas dispendidas no espaço público. Além disso, podem ser mais evidentes nas experiências de cicloentregadoras, uma vez que as relações de poder tentem a restringir o uso do espaço público e as atividades a serem realizadas por elas.

Uma mudança na forma de se deslocar pela cidade foi o segundo efeito da realização de entregas mais relevante, tendo sido abordado por cinco participantes. Nessa categoria foram abordados aspectos relativos a uma maior autonomia para os deslocamentos, proporcionada pelas cicloentregas, e uma mudança na forma de se portar no trânsito. Essa categoria evidencia uma 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, seja inserido ou não no trabalho de entregas.

Igual eu falei, a bicicleta é hoje meu estilo de vida mesmo, tanto pra trabalho, como meio de transporte. Eu vou pra quase todos os lugares de bicicleta, e continuaria sendo assim, mesmo se eu parasse de trabalhar (Entrevista 2 - Deborah).

Mas eu realmente aprendi a me locomover sem medo, né? No trânsito de São Paulo, que é bem complicado (Entrevista 10 - Laura).

É, mudou essa questão da autonomia que eu te falei, né? Deu 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 - Letícia)?

Total! É... percepção, né? Tipo do trânsito assim... É... como me portar num trânsito. Tipo, eu já tinha aprendido muito assim com as meninas, né, no pedal assim, ou com outros grupos de pedais assim, a como me portar na rua assim. Mas, você com a caixa nas costas é uma outra percepção assim também que às vezes você fica sem essa visão periférica aqui, porque cê olha pra trás assim e tem a caixa nas costas, cê não consegue ficar olhando pra trás, sabe? Então você tem que contar mais com seu sensorial mesmo, que é o ouvido assim, sabe (Entrevista 14 - Maria)?

A mudança na relação com a bicicleta foi abordada por três cicloentregadoras como um efeito da realização da atividade. Nessa categoria foram agrupados aspectos relativos a aprender “macetes” da rua, o relacionamento com a bicicleta e aprender sobre mecânica. Entretanto, nessa categoria destaca-se também a declaração feita por Renata, de que as entregas contribuíram negativamente para a relação dela com a bicicleta, em função das longas distâncias percorridas durante o trabalho.

E o foda é que eu estava trampando tanto com entrega, que eu já não estava mais conseguindo fazer a bike... tipo, aproveitar a bike como meio de lazer assim, como esporte. E aí, agora que eu estou trabalhando menos com entrega, que eu tô voltando a... a resgatar essa conexão com a bike, né? Porque eu acho que qualquer coisa que você... tipo cozinha, já não cozinho mais quase, em casa, tipo nesses... nesses... os últimos três dias aí eu estou mais em casa, aí eu consegui cozinhar, mas, fora isso, já quero distância das panelas, igual era na bike... Tipo distância da bike. "O quê? Vou pro rolê, eu vou ir de trem, de ônibus, de Uber, de a pé que seja, mas não vou pegar a bike, que eu já peguei a bike por muito tempo hoje." Assim, né, eu ficava com essa... com esse pensamento. Então foi muito bom, tipo... tá... é muito bom tá resgatando, de novo, a bicicleta na minha vida assim como um meio de lazer mesmo, como uma opção (Entrevista 8 - Renata).

Três participantes abordaram ainda que o realizar entregas mudou a forma de olhar para os outros entregadores, o que as leva a tomar mais cuidado no trânsito e no momento de receber as entregas. Para Joana, apesar da realização de cicloentregas não ter mudado a maneira de se deslocar pela cidade, teve este como o principal efeito. Essas declarações evidenciam a invisibilidade vivenciada pelos entregadores, mesmo entre aquelas que posteriormente realizaram a atividade e as pessoas próximas a elas, e a importância de reconhecê-los como uma classe de profissionais e sujeitos de direito.

Eu tipo simpatizo demais com entregadores hoje em dia, tipo assim humanizou muito uma classe de trabalho pra mim (Entrevista 3 - Júlia).

Mudou minha... mudou aí algumas questões assim, em relação, talvez, em quem... olhar um pouco mais pra quem está fazendo as entregas, né, e não só... É... não só no meu coletivo assim, mas assim, por exemplo, se eu tô pedindo hoje uma entrega, vamos supor, né, eu... quando a pessoa vier me entregar, eu já olhar ela com... essa pessoa com outro olhar também, né? Porque me

colocaram... já sei como que ela passa no dia a dia, né? Então assim, tem algumas amigas minhas que já... que também já começam a enxergar isso. Tipo assim, ela sabe que uma pessoa vai entregar de bicicleta, ela fez algum pedido, a pessoa está indo de bicicleta, ela já desce com uma garrafa de água, né, pra oferecer e tal. Então a gente já tem uma... já consegue também, no nosso meio assim, né, que não seja ciclista, mas que já começa a mudar um pouquinho a mentalidade dessas pessoas, né? Tipo assim, saber que aquela pessoa que está fazendo entrega está no sol, está na chuva, está... né? E às vezes ela não tem uma água, né? Não tem um... não almoçou ainda, né? E tudo mais, né? Então as vezes as pessoas começam a olhar esse... essa... o entregador, de uma outra forma, né? Que talvez nem todo mundo enxergue ainda, né? Mas algumas pessoas já conseguem ver de uma outra forma diferente (Entrevista 12 - Letícia).

Uma mudança na relação consigo mesma foi outro ponto abordado por duas cicloentregadoras como consequência do trabalho. Renata abordou também mudanças nas relações com os outros, a partir do surgimento de novas amizades.

Sim, tipo... É... mudou completamente, mudou, assim, a... fazer entrega mudou completamente a minha forma de ver a minha vida, ver tudo, as minhas relações pessoais, tudo... tudo assim. É... as amizades que eu fiz por conta da bike, por conta da entrega, são amizades que eu... que eu prezo muito assim, porque são pessoas que tão num mesmo corre que eu nessa cidade de doido, e a gente não sabe quando pode ser a última vez que a gente vai ver essas pessoas. Então, a bike mudou muito, assim, É... a entrega, trabalhar com a bike todos os dias, mudou completamente tipo tudo, né, todas as áreas da minha vida assim. É... desde a minha forma de me relacionar com a bicicleta, da forma de me relacionar com meu corpo, de tudo assim. Tipo mudou tudo, tudo. Não sei nem responder a pergunta direito assim, tipo minha vida é outra, sabe (Entrevista 8 - Renata)?

As possibilidades e o poder associado à cicloentrega são evidenciados em cada uma das declarações abordadas. Entretanto, cabe destacar um trecho da entrevista da cicloentregadora Larissa acerca dos efeitos da atividade na maneira de se deslocar, ver e viver a cidade.

Ah, eu acho que... é... tem todo um pensamento por trás, né? Depois que eu entrei no coletivo das Senhoritas, aí tem toda uma ideia. Não é só fazer entregas, pra mim assim, e eu acho que pra todas nós, né? Não é não é só fazer... a questão

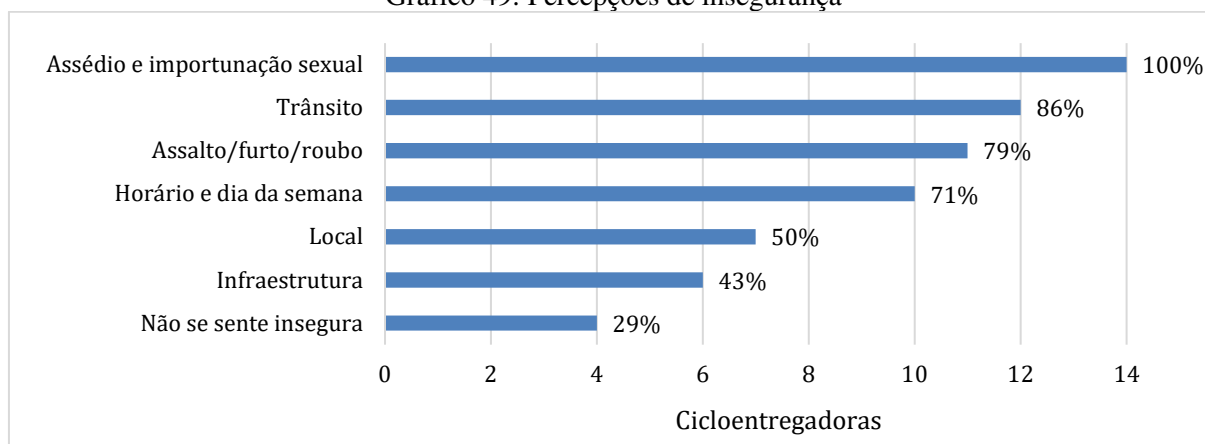
de fazer entrega. É... é político isso, pra gente, né? Estar ali na rua, ocupar esse espaço, saber reivindicar mais estruturas, É... não só na questão ciclovária, mas saber reivindicar uma vida justa, salários justos, trabalho sem exploração. E eu prezo muito isso pra minha vida. Então, depois desse encontro, desse... da minha na minha passagem nas Senhoritas, da formação, de tudo que eu aprendi, de tudo que eu estou aprendendo e de tudo que a gente está construindo, eu não me vejo... é... acho que eu fui transformada. Mesmo se eu parar de fazer entrega, é porque eu não faço tantas mais, como eu fazia antes, né, é mais esporádico. Mas mesmo se eu parar, eu acho que a minha postura na rua, em cima da bicicleta, vai ser a mesma. Fora dela também. Pra conversar com as pessoas, é... entender que não é só... que dizem, a igreja da bicicletinha, né? "Ah, anda de bicicleta, é muito legal, não sei o que...". Não, é uma questão política, é uma questão de você ter direito de ir e vir, pra qualquer lugar que você quiser, independente se você tem dinheiro ou não. De um jovem poder pegar sua bicicleta e fazer o curso que é, sei lá, é um pouco longe e teria que pegar ônibus todo dia, ele pode ir de bike, sabe? Eu tenho uma amiga que ela é mãe, tem um filho de 10 anos, e ela vai, ela e o filho dela, passear de bicicleta, pra escola do filho, num lugar que não tem ciclovía, que é a Cohab II, e eles enfrentam um... a rua, sabe, enfrenta o trânsito, os dois junto, então, isso pra mim é resistência. Sabe? Você está ali reivindicando, ocupando o espaço que é seu por direito. Então, acho que... É... durante... dentre muitas outras lutas que nós temos, né, como mulher, pessoas periféricas, tem essa, né? Da bicicleta, do direito de ir e vir, o direito de ocupar as ruas, É... de... direito coletivo, sabe? Porque as pessoas... É... conforme o tempo foi passando, acho que, não sei, talvez sempre, né, mas as pessoas tão com uma ideia muito individual das coisas, né? Meu carro, é, minha casa, eu vou com o meu carro pro trabalho e tal, não sei o que, sendo que, meu, a gente pode usar de forma coletiva, é pra ser usado de forma coletiva. Você tem que respeitar os outros. Não importa isso. [...] Então acho que, pra mim, isso faz muito sentido. E vou pregar esse discurso pra sempre, e sempre estudando, sempre lutando pra que... É, e como eu sou arte educadora e trabalho com criança, eu trabalho com adolescente, é essa a visão que eu passo pra eles, do coletivo, da coletividade, né? É importante você ser protagonista da sua história, é importante você entender a ancestralidade da sua da sua história, do seu território, mas é importante cê entender que os outros também são assim, e respeitar isso. Então eu tento, é, compartilhar essa minha ideia com eles,

porque eles vão compartilhar com os seus, com a sua família, com seus amigos. Então eu acho que, isso pra mim vai ser pra sempre (Entrevista 9 - Larissa).

O trecho da entrevista permite observar a maneira como realizar entregas de bicicleta por meio de um coletivo gerou uma mudança de pensamento para Larissa, que engloba diversos aspectos abordados no referencial teórico. A cicloentregadora abordou como o uso da bicicleta na ciclologística pode agir como uma reivindicação contra as relações de poder, seja em relação ao predomínio dos carros, aos trabalhos exploratórios e injustos, e as relações entre gêneros. Nesse sentido, Larissa relacionou a atividade com a luta pelo direito à cidade, de se apropriar e participar, de ocupar os espaços públicos, de se deslocar pela cidade com autonomia e liberdade.

Na oitava temática do bloco, foram englobadas as *percepções de insegurança* durante o exercício das cicloentregas, detalhadas pelas participantes. Os aspectos abordados foram agrupados em sete categorias, apresentadas no Gráfico 49. A relevância dessa temática está no potencial do medo e da percepção de insegurança de limitar ou restringir as escolhas, poderes e oportunidades, sendo especialmente relevante para as mulheres em função das relações de poder e privilégios atribuídos. Dessa forma, a análise dos aspectos que influenciam nas percepções de segurança por parte das cicloentregadoras é fundamental.

Gráfico 49: Percepções de insegurança



Fonte: elaborado pela autora.

Previamente à análise, cabe destacar que, na maior parte das entrevistas, as categorias não foram consideradas de maneira isolada, sendo relacionadas com outras percepções. Essa observação evidencia as diversas formas de insegurança e aspectos geradores de medo a que as mulheres estão sujeitas, que atuam de maneira conjunta, e devem ser analisados também de maneira relacionada.

Eu tenho medo de tudo (Entrevista 2 - Deborah).

[...] e aí a gente como mulher tem medo de tudo, né? Tudo pode acontecer assim (Entrevista 6 - Ana).

A categoria assédio e importunação sexual foi abordada por todas as participantes. Conforme definido no referencial, nessa categoria foram inseridas todas as declarações relativas a comportamentos desagradáveis ou incômodos vivenciados pelas cicloentregadoras contra a sua vontade, seja por meio de declarações, propostas, pretensões ou expressões não verbais. As experiências compartilhadas evidenciaram a relação entre tais comportamentos e o gênero, incluindo situações em que a presença de um homem evitou situações de assédio, comentários realizados pelos próprios homens e percepções de que determinadas situações não aconteceriam com um entregador-ciclista.

Ou, isso, de vim falar comigo na rua andando de bicicleta... eu falo isso muito com o Lucas<sup>38</sup>, o pai da minha filha, que trabalha também, é... fazendo entrega. E ele que faz, fala “não mina, as pessoas não têm coragem de vim falar comigo como tem coragem de falar com você”. [...] Então existe uma coragem, uma... um intrometimento muito maior de... de vim falar coisas mesmo, de vim meter e bedelho em coisa que não foi... Tipo ficar oferecendo ajuda, ou ficar dando pitaco (Entrevista 2 - Deborah).

Tipo... Essa é sempre a pergunta que eu me faço. Tipo, falaria isso prum cara, ou é só porque é uma mina que tá ali? [...] Mas os caras, eles são tipo... mano, eles querem dar aula de tudo, né? É os macho palestrinho, quer ensinar as menina a pedalar, né? Mas então, seguimos aí, firmes e fortes, né? Não tão firmes, talvez nem tão fortes (Entrevista 13 - Andréia).

Mas homem assim, tipo homem é a questão da segurança, né, em primeiro lugar né? 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. E realmente, ninguém acaba fazendo mesmo (Entrevista 14 - Maria).

---

<sup>38</sup> O nome citado pela entrevistada foi substituído por um nome fictício, visando preservar o anonimato da participante.

Estas experiências ilustram o aspecto identificado por Kern (2021), de que muitos homens não reconhecem o direito e o desejo de mulheres de estarem no espaço público desacompanhadas, fazendo com que essa não seja uma ação simples, sendo necessário dispendir uma energia mental, e até mesmo física. Conforme abordado no referencial, essas interações são fruto das relações de poder inseridas nas sociedades patriarcais e as reforçam, encorajando mulheres a buscarem um companheiro para garantir sua segurança.

O questionamento acerca da capacidade e competência de realizar a atividade e comentários de surpresa ao observarem que a entrega estava sendo realizada por uma mulher, realizados principalmente porteiros, clientes ou outras pessoas na rua, também foram narrados por grande parte das cicloentregadoras e estão incluídos na categoria assédio e importunação sexual. 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 *et al.* (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 tido como algo negativo.

Mas, pra mim, tipo, era muito doido, porque você chegar numa portaria de um prédio comercial, tipo no Acaiaca, no centro da cidade, e falar com o porteiro "vim fazer uma entrega". O cara te olha e fala "quem é essa Barbie?", tá ligado? E aí você fala, tipo assim, "ai, vim pedalando lá da Pampulha até aqui". Aí o cara já olha e tipo assim "olha, ela é brava, né? Ela é corajosa tal." Então é... é bem louco assim, mas pra mim nunca foi limitador, sabe (Entrevista 3 - Júlia)?

É... na hora que vai coletar alguma coisa, a pessoa perguntar... se é alguma coisa maior e tal, "tem certeza se vai dar certo?", "tem certeza que você consegue levar?" Não sei.... se com homem fariam a mesma pergunta, sabe? Até tipo de rearranjar as coisas na bicicleta e tal. É... acho que... acho que eu nunca tinha parado pra pensar nisso, na verdade. Acho que, quando a gente pensa nisso, a gente fica mais atento também, né, ao que que tá acontecendo. Acho que eu não tinha parado pra pensar nisso não (Entrevista 6 - Ana).

Mano, o tanto de coisa que eu ouço dos porteiros, não está escrito. [...] 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).

Algumas cicloentregadoras destacaram também assédio sofrido por parte de outros entregadores, além da cultura competitiva entre eles. Esse aspecto indica que as dificuldades enfrentadas pelas mulheres no setor da ciclogística e que desafiam a sua participação, não estão restritas aos relacionamentos externos, existindo dentro do próprio setor, e, por vezes, até mesmo normalizadas e aceitas. Entretanto, apesar de parte das entrevistadas terem relatado tais situações com entregadores-ciclistas, outras disseram se sentirem acolhidas e recebidas por eles.

E então era assim, é um ambiente que a maioria dos caras tentava passar aquela coisa que "não, que isso? Mulheres, que legal! Não, somos da luta também, pá." Mas na hora que era pra fazer uma entrega que era longe, "ah não, passar pro cara ali, porque você não aguenta." Aí eu falava "como assim mano? Super guento" (Entrevista 9 - Larissa).

A análise das entrevistas permitiu ainda observar um certo nível de normalização das interações de assédio e importunação por parte das cicloentregadoras participantes. 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, as vezes de forma sutil, fazendo com que sejam vistos como algo normal e possível de se adequar.

Assédio, não passei nenhum. Nenhum! Nenhum! Assim, com certeza quando eu virava de costas o pessoal olhava pra minha bunda. Mas fora isso, nada (Entrevista 1 - Joana).

Eu nunca tinha sofrido assédio nas entregas quando eu entregava marmita. Tipo, já tinha sofrido na rua, mas acho que qualquer ciclista tipo, que tem... ai, que tipo tem um visual um pouco mais vulnerável assim, sem ser tipo um homem que tá andando de bike assim na rua, tipo qualquer outra pessoa que saia um pouco do padrão disso, acho que vai sofrer com isso. Tipo motoboy falando coisa, motorista, sei lá, isso acontece, né (Entrevista 11 - Victória).

Inserido na categoria assédio e importunação sexual, as roupas utilizadas pelas cicloentregadoras também foram abordadas. Apesar de a maioria das participantes, dez, terem dito escolher suas peças apenas com base no conforto da atividade, outras abordaram situações de assédio relacionadas com a roupa, ou itens que evitam devido a isso.

Não usava saia e blusa comprida assim. Mas também, não só por... acho que sim, com certeza, porque... acho que... É... tem isso, né, que a gente passa na

vida de, às vezes, de sempre que está sozinha evitar certos tipos de roupas... e na bike a mesma coisa... é... evitar, né, sofrer assédio... porque está usando short, porque a gente vive nesse mundo... mas também porque na bike não é muito bom usar shorts, sabe? Tipo, porque tem uma coisa de proteção da perna também, né? Se você cai, pra não ficar em contato direto com a pele, então... é isso (Entrevista 5 - Carolina).

É.... tento assim, né, tentava não usar roupa rosa, que eu percebia que a roupa... a roupa rosa de pedal chamava mais atenção dos homens do que as de outra cor. Então, a mesma roupa, só de ser rosa, eu sinto que aqui rola um... quando eu tô de rosa, rolava um assédio maior, meu. Daí eu evitava usar a roupa... as camiseta rosa pra pedalar. Ridículo isso, né? Tipo, cara, isso é mó legal ali, confortável e tal. É... mas o rosa, sei lá... difícil de entender, né? (Entrevista 8 - Renata).

Dessa forma, algumas entrevistadas traçaram uma relação entre a roupa que estão usando, em especial, se estiverem sozinhas no espaço público, e as interações indesejadas que podem ocorrer. Entretanto, Andréia destacou que o assédio não está associado apenas a roupa, estando relacionado a uma construção muito mais social e cultural, e que a vestimenta, ou outras características tidas como femininas, apenas evidenciam essas formas relação arraigadas na sociedade.

E... claro, tem o assédio, que é tipo inevitável assim. Foi até um lance, que quando eu comecei a pedalar, eu tinha o cabelo supercomprido, e aí eu não aguentava mais, porque, tipo, eu pedalava de shorts, os cara me assediava, eu pedalava de calça, de moletom, de blusa de manga comprida, tipo de tudo, e ainda continuava. E era... quando eu comecei a pedalar, isso era uma coisa que me atravessava assim, de um jeito, que eu ficava muito mal. Tipo muito mal mesmo. E aí eu raspei o cabelo mano, tipo eu fiquei careca assim, e aí parou um pouco. Eu senti que parou um pouco os assédios. E aí faz a gente refletir sobre muitas outras coisas, né? Antes do cabelo... É... um amigo meu, tipo tem o cabelo comprido, e ele gosta muito de usar leggings, shorts curto e tals, o tanto... tipo ele era super assediado no trânsito, e aí os caras viam que ele era tipo... quando viam que ele tinha barba, tinha bigode assim, começava a xingar ele de veado. Ou seja, você é assediado, e ainda depois te xingam (Entrevista 13 - Andréia).

Entre as respostas englobadas na categoria assédio e importunação sexual, foram evidenciadas também a posição inferior da bicicleta no imaginário da população em relação aos outros modos e a 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 a que estão submetidas as cicloentregadoras: como ciclistas, como mulheres e como entregadoras.

Já... ah, já aconteceu é de, várias vezes falar “ah, compra uma moto”. Uma vez um motorista de um... de um caminhão de lixo, É... eu tava empurrando no morro, ele tava parado lá falando que “olha, cê sabia que já inventaram a moto?” Tipo assim, olha que... “Compra uma moto, pra não ter que ficar empurrando a bicicleta”... Ai nó, que preguiça (Entrevista 2 - Deborah).

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.

É, eu acho que quando cê tá andando de bicicleta, tá em cima de uma bicicleta, e ainda mais entregando, as pessoas têm mais compaixão com você. Então, assim, se você tiver que entrar no banheiro, tá tudo ok. Pelo menos foi assim comigo, né (Entrevista 7 - Fernanda)?

Olha, eu... as... muitas pessoas me perguntam com relação ao assédio, né? Como é que é ser uma mulher entregadora? Eu diria, assim, a minha vivência, eu não sinto tanto o lance do assédio enquanto eu estou pedalando entregando. Quando eu estou pedalando, eu sinto muito mais. Principalmente tipo quando eu tô usando uma mochila de entrega, tipo uma... aquela mochila quadrada nas costas. Eu posso estar com a mesma roupa, quanto eu tô com a mochila de entrega e quando eu não tô, o tratamento é completamente diferente. Parece que, tipo, quando eles veem uma mulher fazendo entrega, com uma quadrada nas costas, parece que os caras respeitam mais, porque eles veem uma mulher fazendo uma... exercendo uma profissão que é muito... é muito vista homens fazendo. [...] Claro que tem assim, uma relação de assédio, mas assim eu acho que é bem

menos do que o... do que o esperado, é, quando se pensa numa mulher trabalhando na rua e tal, né? É menos do que o esperado (Entrevista 8 - Renata).

Por fim, apesar de ter relatado situações de assédio e importunação, Victória destaca que esse não é um problema exclusivo da atividade de entregas, nem está necessariamente inserido na atividade. Além disso, a cicloentregadora destacou o potencial de redução associado à ocupação dessa atividade por um maior número de mulheres.

Mas eu não acho que isso seja exatamente um... tipo uma coisa que impeça você de estar ali, até porque, acho que em qualquer outro trabalho, qualquer outro meio, tipo, pessoas... todas as pessoas que têm o... É... tipo que não são homens, cis, tipo da norma assim, elas vão passar por isso, em qualquer outro lugar, sabe? Então, não sei se isso é... acho que isso não é específico da entrega, sabe? Então, não acho que isso seja tipo exatamente um ponto negativo, é só um ponto em comum com outras coisas, sabe? Que isso vai mudando conforme a gente vai também ocupando esses lugares, sabe? Tipo, eu acho que a gente tá num movimento grande assim, de ter mais gente diferente em todos os lugares. Então, isso vai mudar, tá ligado? Não precisa nem... tipo a gente pode falar sobre isso, pode ressaltar uma vez ou outra, mas acho que não precisa trazer isso como uma coisa que necessariamente faz parte do serviço, sabe (Entrevista 11 - Victória)?

O trânsito foi a segunda categoria mais abordada pelas cicloentregadoras como geradora de insegurança, tendo sido abordado por doze delas. Essa representatividade está em concordância com as pesquisas da Ciclocidade (2016) e do Transporte Ativo e LABMOB (2018), que identificaram a falta de segurança no trânsito como principais desafios enfrentados pelos ciclistas, englobando o medo de compartilhar a via/falta de respeito no trânsito e o risco de colisões, quedas ou atropelamentos. Além disso, está em concordância também com o principal problema identificado por entregadores-ciclistas no desenvolvimento da atividade na pesquisa da Aliança Bike (2019), e o principal problema na pesquisa da Fundación MAPFRE e LABMOB (2022).

É, quando eu era... quando tava começando assim, inexperiente de andar na rua, no trânsito. É... começar, depois que você pega experiência, vai ficando mais, É... esperto, né? De perceber, de saber lidar com as coisas assim. Mas eu..., mas começar é um trem muito perigoso, eu acho, perigoso morrer mesmo no trânsito andando de bicicleta (Entrevista 2 - Deborah).

É... com relação a segurança... É... é meio roleta russa assim a coisa, né? Tentava sempre... eu tentava sempre... tento sempre me posicionar, ocupar a via assim. Tento sempre mostrar que eu sei o que eu estou fazendo na hora de andar com a bike. Tentar não ficar espremida na... perto da guia da calçada, então sempre ocupar um espaço, até pra poder ter uma área que seja de escape, pra caso algum carro me feche, ou alguma coisa. Tipo, eu não gosto de pedalar no disputar espaço com o ônibus, por exemplo. Eu gosto, eu prefiro subir na calçada, esperar ônibus passar, ou ficar atrás do ônibus esperando o ônibus andar, do que fica ali disputando o espaço com o ônibus. Uma coisa que eu tenho muito medo (Entrevista 8 - Renata).

Eu acho que num primeiro momento, uma... um maior medo nosso mesmo é na segurança do trânsito, né? É... eu acho que, por mais que a gente já viu alguns casos, algumas pessoas que trabalham com entregas também, né, É... serem atropeladas e hoje não estarem mais aqui e tudo mais, É... por simplesmente... por estarem na rua pedalando, né? Então acho que... É... é um sentimento muito ruim esse da insegurança do trânsito, né? A gente tenta todo dia não pensar nisso, que se você começa a pensar muito, você não sai de casa, por exemplo, né? Porque chega uma hora que você começa, né, a colocar isso na sua cabeça, e isso não sai, e aí você fica nessa insegurança, e começa a te dar depressão, e todas essas questões, né (Entrevista 12 - Letícia).

A maior parte dos medos abordados sobre o trânsito se relacionou com a forma como as cidades são construídas, 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 existente na sociedade, tanto através do assédio, quanto da violência no trânsito contra as mulheres, que muitas vezes são normalizadas e aceitas.

Com certeza. Eu acho que a dificuldade natural de ser uma mulher... começa aí, né? Toda a questão do preconceito, do assédio, né? Todos os desdobramentos que a gente tem do machismo... aplicados no trânsito, né? Porque, além de tudo, a gente vem do estereótipo da dona Maria, né... da mulher que não sabe dirigir, da nó cega, da barbeira e tal. E isso, né, tipo assim, como a gente vive uma sociedade carrocrata, isso reverbera no modal da bicicleta. Então, com certeza tem. [...] A dificuldade, eu acho que... cara, principalmente do assédio... eu acho

que é o que mais incomoda assim, e da agressividade natural que a gente tem, né, no trânsito por ser mulher num lugar, né, num ambiente machista. O homem tem o privilégio, né gente? Ele esse privilégio assim... tem menos medo, né, se sente mais seguro... Principalmente o homem branco assim, né? Eu acho que... vai nesse lugar. [...] E... com certeza, mas o homem, né? O homem tem lugar de fala, ele tem respeito, ele tem uma segurança, né? A gente... a gente tem medo de estar sozinha só por estar.... Você estar sozinha numa rua, é muito mais medo (Entrevista 3 - Júlia).

É... acho que de trânsito, tem uma questão do... do motorista ver uma mulher na bicicleta assim, né? Assim de... do tanto que um homem se sente à vontade em... em violentar uma mulher, né? É... eu acho que isso no trânsito se reflete também. De... de ter menos cuidado, de ter menos respeito mesmo, com aquela pessoa que está em cima da bicicleta, por ser mulher. É... acho que isso é uma... uma questão também (Entrevista 6 - Ana).

Dez cicloentregadoras abordaram o horário e o dia da semana como aspectos que influenciam a percepção de insegurança, tratando em especial de como a realização da atividade a noite trazia uma maior insegurança, em conformidade com o exposto por Ortiz Escalante (2017) de que as dicotomias público/privado e mulher/homem são ainda intensificadas no período noturno. Apenas uma das participantes comentou sobre o dia da semana, afirmando que tinha medo de fazer entregas no sábado, em especial em ruas residenciais, por ficarem mais vazias. Essa percepção está relacionada à maior percepção de segurança fornecida por ruas ocupadas, uma vez que a presença de outros indivíduos gera a sensação 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 onze participantes, foi assalto/furto/roubo. Nela foram englobadas declarações relacionadas a insegurança de querer mexer na bicicleta, experiências de ter o equipamento roubado, e de ter os produtos roubados. Assim como a insegurança do trânsito, essa categoria também foi identificada como um desafio enfrentado pelas ciclistas no estudo Ciclocidade (2016) e como um medo de entregadores-ciclistas no estudo da Fundación MAPFRE e LABMOB (2022).

O lance de assalto não era muito algo que me... que me assustava, porque aí eu tomava atitudes de prevenção assim (Entrevista 8 - Renata).

E assalto acho que... a gente tem... é a mesma, acho que é a mesma questão da segurança viária, né? Que a gente meio que tenta... tem alguns bairros aqui que a gente vê na tevê "ai, tem... tal lugar tem muito assalto", e as vezes é um lugar que cê frequenta muito, né? E tal. Então a gente evita muito de ficar com o celular à mostra, né? Ou... né? Então, tentar um... sempre meio que esperto com quem está atrás da gente e tal. Então às vezes você anda mais atento, mais vamos dizer, no trânsito, né (Entrevista 12 - Letícia).

A partir dos trechos retirados das entrevistas, são evidenciadas algumas medidas tomadas pelas cicloentregadoras para aumentar a segurança em relação à assaltos, roubos e roubos, 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 preconcepções, e que englobam lugares onde as mulheres se sentem ou não seguras, para assim evitarem aqueles onde se sentem inseguras. Nesse contexto, é analisado o potencial gerador de insegurança associado ao local da cidade, que foi abordado por sete participantes. A categoria englobou respostas relativas a locais que a entrevistada conhece e não se sente segura, e os que as fazem se sentirem inseguras por serem desconhecidos, não sendo possível prever as condições que serão experimentadas.

Eu já... já vivi situações de... de algum trajeto que eu não conhecia, É... e quando cheguei, por exemplo, aí o último quarteirão não dava pra pedalar... tive que empurrar. E aí era alguma área muito residencial, por exemplo. Então é um lugar que eu não conheço, numa rua muito residencial, eu com bicicleta, mulher, tendo que empurrar a bicicleta... Acho é uma situação de muita vulnerabilidade, né (Entrevista 6 - Ana).

A infraestrutura foi abordada como influencia na percepção de insegurança por seis entrevistadas. Destaque inicial é dado às sensações relacionadas a andar de bicicleta em pontes e viadutos, abordada por cicloentregadoras de Belo Horizonte e de São Paulo. Conforme Deborah, que tem em seu trajeto usual a presença de viadutos, a utilização de bicicletas em tais estruturas de maneira compartilhadas com veículos automotores é “perigosíssima”.

Viadutos são... é uma coisa perigosíssima, porque não tem possibilidade de... nem de você ir pro passeio se algum carro tipo... cê vai cair e vai morrer, vai

cair muitos metros, né? É um trem que... eu moro... eu tenho que pegar o complexo da Lagoinha pra sair... pra ir pro centro, né? Então, pra ir, o viaduto é pequenininho, é até tranquilo, mas assim, passa ônibus, caminhão na pista direita, colando nocê, é... dá um friozão na barriga, né? E é... acho bem perigoso. E pra voltar, o viaduto é longo e alto, e aí eu não pego sempre, o horário de pico nem pensar. Tem os horários, mas aí mais à noite que o trânsito é mais tranquilo, geralmente eu pego o viaduto. Mas, normalmente evito pegar viaduto, que eu acho uma coisa perigosa. [...] Porque é um trem perigoso, e aí, pra não pegar viaduto, tem que ficar pegando passarela do metrô. E é, também não é permitido... nem é permitido andar de bicicleta na passarela do metrô. Mas é... é melhor do que morrer no viaduto. [...] aí à noite mesmo, eu tenho que pegar o viaduto, porque a passarela é perigosa. Tem essas questões todas, de ficar avaliando, qual que é o lugar mais seguro, né (Entrevista 2 - Deborah).

Conforme o relato de Deborah, as diversas sensações de insegurança associadas às diferentes rotas e locais presentes nos mapas mentais femininos por vezes precisam ser comparadas, para que seja decidido qual opção é a menos insegura em cada circunstância. Essa ponderação foi também abordada por outras participantes do estudo.

É... e tentava sempre fazer algum caminho ou por ciclovia ou por ruas menos... menos movimentadas de carro, mas também não estão desertas. Era o meio do caminho assim, sabe? Não... tentar não pegar avenidas muito grandes, mas também passar por dentro do bairro em... em... não passar por ruas que não tem nada, né (Entrevista 6 - Ana).

Relacionando as categorias assédio e importunação sexual, trânsito, local e infraestrutura, cabe destacar as declarações relativas a percepções e situações de insegurança vivenciadas nas ciclovias e as avaliações internas feitas pelas mulheres de onde estarão mais seguras. As análises relativas à avaliação da infraestrutura cicloviária e mudanças necessárias que foram abordadas serão detalhadas no bloco 4, entretanto, nesse ponto são evidenciadas as percepções de insegurança inseridas no contexto.

A da Andradas, particularmente, ela tem um uma questão pra mim, que é ela ser apartada da rua, né? Então, eu sempre programei todos os meus horários pra passar na ciclovia da Andradas em horário é... que ela estivesse cheia. Então, por exemplo, eu não passo lá... É... uma hora da tarde eu não passo lá. Eu vou, se eu preciso sair de casa uma hora da tarde de bicicleta, eu vou pela rua. Porque

é completamente deserto, não tem nada. E já teve muito, em alguns, em algumas vezes lá, tem épocas que rola assalto, e aí a polícia passa a passar lá, diminui, e depois volta a ter assalto, fica esse ciclo assim. É, então a... a escolha da Andradas tem essa particularidade assim, que eu... é uma coisa que eu reparo também, quem é homem não tá muito nem aí assim não. Tipo, meu sobrinho, por exemplo, e o pai dele, andam de bicicleta e passa lá o horário que for, três horas da manhã, meio-dia, o horário que for eles tão passando lá. Eu não passo nem a pau, assim, eu vou pela rua mesmo. O que é ruim, porque aí cê se coloca mais em risco de acidente, né (Entrevista 6 - Ana).

É uma ciclovía centralizada, assim, né, no meio da avenida, e aí a... é uma avenida que tem de cada lado tem três pistas, e não tem... não tem comércio, não tem casa assim, é só... tipo... É... eu sei que a avenida... Tipo, eu tô falando agora da Avenida Sumaré, em cima dela passa outra avenida e aí tem o... a estação de metrô. Daí, numa boa parte dela, não tem prédio, nem nada, é só essa construção do... da estação de metrô em cima. Então, não tem nada assim, só muro, né? E aí é... tipo bem afastado da... da calçada, bem de difícil acesso, difícil de fugir ali, né? [...] A ciclofaixa acaba sendo mais iluminada e tal, mas em muitos pontos ela é deserta e não te dá nenhum ponto de fuga assim, sabe? Bem complicado. [...] Essa avenida teve... teve um atropelamento nessa avenida, tipo... Eu... eu, na época que eu morava na Zona Oeste... É... eu sempre pegava essa avenida pra... durante as entregas, e eu sempre pegava ela, especialmente à noite, eu sempre pegava ela fora da ciclovía, principalmente por causa do lance de assalto. E... então eu sempre andava no corredor de ônibus. E aí teve o caso do atropelamento da Marina, que foi uma ciclista que foi atingida por um carro no corredor de ônibus, em 2020, e o motorista não prestou... fugiu sem prestar socorro, né? E hoje ele tá respondendo em liberdade, mas o caso vai pra... vai pra júri popular. Ela foi atropelada no corredor de ônibus, sabe, o cara nem era pra estar ali na hora. E quando isso aconteceu, eu fiquei tipo "putz, tipo eu sempre passo por ali, era do lado da minha casa." Foi nessa mesma avenida que eu fui... que eu sofri uma tentativa de assalto depois. Porque quando isso aconteceu, eu fiquei com muito medo de andar na rua. E teve uma vez que eu tava andando na avenida, fora da ciclovía, depois do atropelamento, e eu escutei coisa horrível de um motoboy que falou, basicamente, me culpando, pra se caso alguém passasse por cima de mim ali, a culpa era completamente minha, porque eu estava fora da ciclovía, porque já tinha morrido uma pessoa ali. Basicamente isso que ele me falou, ele quase me

agrediu dessa vez. Aí eu fiquei com muito medo, e aí eu comecei a andar nessa avenida, toda vez que eu tinha que pegar ela, eu pegava ela na ciclovias assim. E ainda pego, 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? [...] E é isso assim, as pessoas ficam procurando responsáveis, mas pra mim não tem responsável. Tipo, a cidade parece que não foi feita, não foi pensada pras pessoas, né! Foi pensada pra... pela pressa. E que pra mim também, É... o lance da pressa nem que faz muito sentido, porque a cidade tá lotada de carros, com pessoas, uma pessoa só dentro, várias caixinhas individuais ali, trancando a cidade inteira. E as pessoas cada vez mais individuais, né? Não estão dispostas a compartilhar. Tipo "tem uma ciclovias ali, o que que você está fazendo na rua", sabe? Tipo, não importa... sabe, eles não estão nem aí se você está... não tá optando pela ciclovias porque a infraestrutura é ruim, insegurança e tudo mais, né (Entrevista 8 - Renata).

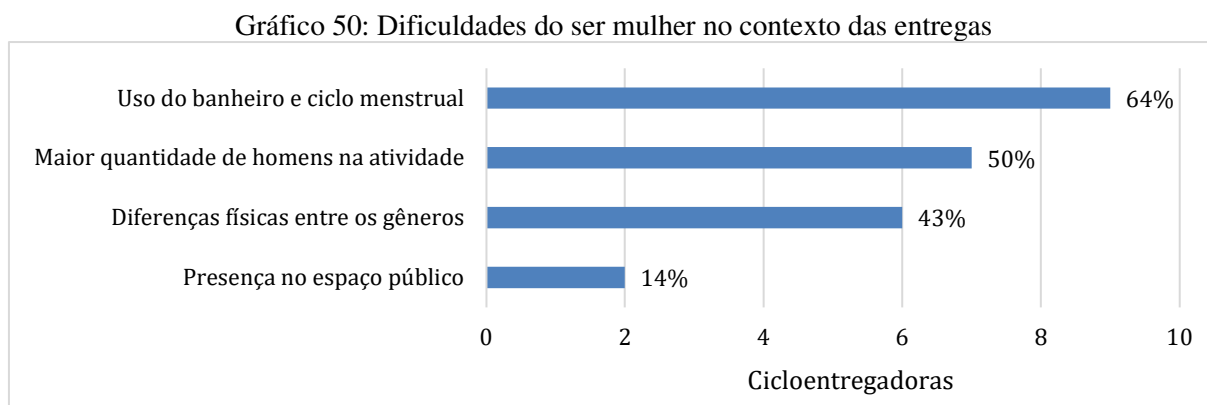
Essas declarações corroboram o exposto por Harkot *et al.* (2021) de que, apesar de poderem contribuir para uma maior percepção de segurança, apenas a infraestrutura não é suficiente para uma maior participação das mulheres no ciclismo. As ciclovias citadas pelas participantes podem, dessa forma, não atender as necessidades e preferências das mulheres, como descrito na pesquisa de Garrard (2021), e não superarem os diferentes medos provenientes de questões sociais e culturais arraigadas, como exposto por Graystone *et al.* (2022). Destaca-se, assim, a necessidade de considerar no planejamento ciclovitário como a infraestrutura pode influenciar a percepção de segurança das mulheres.

Quatro entrevistadas abordaram ainda que sentem uma baixa percepção de insegurança ao realizar entregas de bicicleta. Apesar de todas terem abordado pelo menos uma das outras categorias, afirmaram não sentirem muito medo no desenvolvimento da atividade. Por fim, cabe destacar a declaração de Júlia sobre o medo e as percepções de insegurança, e a forma como esse medo pode ser usado e enfrentado.

O medo às vezes, se você consegue transformar... eu sempre falava isso com as meninas que pedalavam comigo, tipo assim, várias pessoas "aí, eu quero pedalar

mas eu tenho medo." Eu já ouvi isso um milhão de vezes. É... e eu falo "cara, é transformador na hora que você pega o medo, guarda num bolsinho, e fala eu vou sair, mesmo que com medo", e vai, sabe? Que foi aquilo que eu te falei quando o meu amigo falou assim "você só vai terminar um pedal se você for num pedal até o fim". Então, na hora que você pega o medo, e o medo ele para de te paralisar, e ele te... te dá tipo assim, né, tem aquela coisa que, quando a gente tira a carteira a gente aprende direção defensiva. Que é poder ver o acidente, pra não ter acidente. Então é isso, eu acho que o medo, na hora que você consegue dominar ele e usar ele, ele te protege. Ele não te oprime. Né, ele te dá... ele te dá aquela coisa assim, do tipo, do limite, "eu consigo ir até aqui, eu posso ir até aqui, é seguro e tal", mas ele não pode ser uma barreira (Entrevista 3 - Júlia).

Na nona temática do bloco foram englobadas outras percepções relacionadas a questões de gênero inseridas na entrega, sendo intitulada *dificuldades do ser mulher no contexto das entregas*. Vale destacar que nesta temática foram inseridas considerações para além das abordadas nas percepções de insegurança. Quatro categorias emergiram da análise e são apresentadas no Gráfico 50.



Fonte: elaborado pela autora.

Oito participantes expuseram como dificultadores do exercício de cicloentregas por mulheres, aspectos relacionados a banheiro e ciclo menstrual. As respostas englobadas nessa categoria corroboram a pesquisa de Ferguson (2016) acerca das condições de desvantagem em que são submetidas as cicloentregadoras em função do acesso às instalações sanitárias, e a complementa ao considerar os efeitos do ciclo menstrual, tanto no uso do banheiro, quanto no desenvolvimento da atividade. Por outro lado, para Laura esse não é um dificultador, apenas necessitando um planejamento por parte da cicloentregadora.

É... acho que ciclo menstrual com certeza assim. Pra mim isso sempre foi um fator, porque eu nunca fiz uso de anticoncepcional, nunca fiz uso de nada, eu sempre menstruei naturalmente. É... então eu... eu tenho cólicas muito fortes, eu tenho... meu corpo fica muito ruim, fica muito pesado assim, absolutamente todas as vezes que eu tentei pedalar menstruada, minha menstruação vazou, todas... Eu tentei de todas as formas possíveis e não deu certo, porque é uma movimentação ali que... que deixa propício a isso mesmo. É... Então eu acho que tem isso, né? Acho que quando a gente fala de menstruação, as pessoas pensam muito só "tá sangrando", né? Eu... eu fico brincando com meus amigos homens assim, eu falo "cara, não é só, antes fosse só sangrar, assim, dói tudo, sabe assim." Você fica com preguiça, seu corpo inteiro está doendo, é um cansaço, é tipo uma ressaca o dia inteiro assim. É muito ruim. É... então eu acho que isso pesa muito sim (Entrevista 6 - Ana).

Teve uma vez que eu já tipo fiz xixi na calça, assim, porque ninguém queria deixar eu usar o banheiro, e eu estava tipo mega apertada, e eu tipo "socorro". Ou então, por exemplo, as pessoas que menstruam, né? Tipo... eu por muito tempo usei coletor, mas não consigo... não posso usar coletor quando eu estou trampando de entrega, porque tipo eu não tenho um lugar que eu... que é certo, e que eu possa ir lá, tirar de um jeito higiênico, tipo que... enfim, né? E tudo isso (Entrevista 13 - Andréia).

Uma maior quantidade de homens na atividade de entregas do que de mulheres foi abordada espontaneamente por sete participantes. Essa observação corrobora a análise de Soares *et al.* (2021) desta ser uma atividade predominantemente masculina e os resultados das pesquisas da Aliança Bike (2019), do LABMOB e Aliança Bike (2020a), e da Fundación MAPFRE e LABMOB (2022).

Eram muito... pouquíssimas mulheres (Entrevista 1 - Joana).

Aí sempre era só eu de mulher e um monte de homem, né (Entrevista 4 - Gabriela).

É, eu acho que tem essa questão, e também tem a... é tem a questão tipo de não ser visto, não é normal... não é muito... 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).

[...] infelizmente assim, tipo nesse meio é bem raro ver umas mana trampando assim, a gente vê muito mais homem. Então, é importante a gente falar sobre esses corpos, que também tão ocupando esse espaço e que mano, tem que ouvir várias groselhas no dia (Entrevista 13 - Andréia).

Seis cicloentregadoras discutiram aspectos físicos da mulher e a relação com o trabalho de entregas por bicicleta. Apesar de parte delas terem discorrido sobre o corpo masculino ter uma maior força física, outras abordaram a maneira como isso não é um impeditivo para que realizem cicloentregas, sendo possível para as mulheres fazerem tudo o que os homens fazem, tanto em relação à peso, quanto à distância, sendo o maior problema o machismo. Por outro lado, para duas entregadoras-ciclistas, essa discussão está mais relacionada com aspectos socioculturais do que com uma 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, a ter uma... um condicionamento físico melhor. Até de... confiança pra andar de bicicleta, por exemplo, é uma... é uma questão que o homem tem mais facilidade de fazer isso (Entrevista 2 - Deborah).

Então os homens eles já... já tem essa coisa, esse apronte com a bicicleta, maior, e que... mais duradouro. Porque eu conheci a bicicleta como criança, aprendi a andar e tal, aí depois eu não levei isso pra frente, né? Os meninos já tinham isso mais, né, eles já andavam há mais tempo, eles nunca deixaram de andar. Então, pra eles é mais fácil, apesar deles terem um porte físico... hum... maior também, né? Mas eu acho que... o que mais contracenava era isso, eles já tinham uma vivência com a bicicleta que as mulheres normalmente não têm, né? Então elas estão começando ali, enquanto eles já estão na fase dez da vida, vamos dizer assim. É... então essa... contracenar com isso é, lógico que eu sempre vou ser a mais devagar, a que entrega... a que demora mais, pode ser que eu, de rotas, eu entenda melhor, mas também todo mundo acaba entendendo muito de rotas. É... mas eu acho que é isso. E assim, pelo menos pra mim naquela época, o que pegou foi não ficar me sentindo menor, sabe? "É, entrego... sou mais devagar mesmo, mas é isso aí, vamos embora, quero continuar entregando". E era isso, correr atrás. [...] Então assim, eu vejo muito hoje em dia a gente querendo colocar a culpa em outras coisas, mas "ah, por causa disso, ah porque fizeram isso", mas é porque literalmente não tá no radar da... das meninas. Elas não

cresceram com isso, elas não cresceram com a cultura da bike. Hoje em dia tá... tá aumentando muito mais, né (Entrevista 7 - Fernanda).

Ao analisar a relação das mulheres com a bicicleta de uma forma mais complexa do que 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 utilizar na infância, são de diversas formas desestimuladas ao longo da vida, os trechos destacados das entrevistas de Deborah e Fernanda se relacionam com as análises realizadas por Young (1980), em sua publicação “Throwing Like a Girl: A Phenomenology of Feminine Body Comportment, Motility, and Spatiality”. Isso porque a autora observou que o comportamento de cada gênero em atividades que necessitam o movimento e envolvimento do corpo extrapolam diferenças biológicas, e se relacionam 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. Esse foi motivo de crítica desde os primórdios do uso da bicicleta como se conhece hoje (Fleming, 2015) e observa-se que permanece presente na sociedade, em função dos papéis e espaços atribuídos às mulheres, e a domesticação dos corpos femininos (Harkot, 2019). O desafio que é a presença feminina no espaço público é evidenciado no depoimento de Ana.

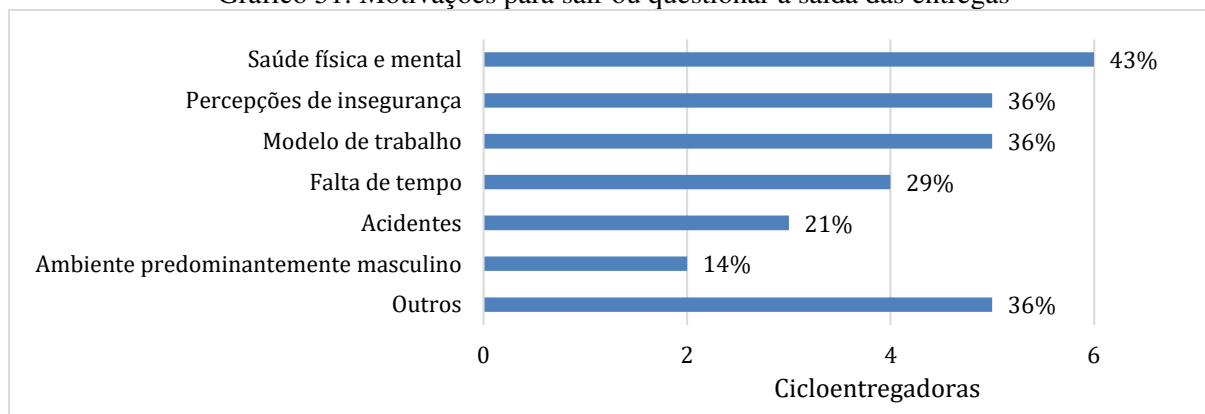
É... eu acho que é um desafio assim, né? Eu acho que... ser ciclista e ser mulher assim, eu acho que tem o desafio na cidade. É... tem um... não sei, acho que tem um esforço a mais assim, sabe, pra gente estar na rua (Entrevista 6 - Ana).

Dessa forma, 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 as relações de poder a que estão sujeitas, conforme discutido no referencial teórico. Portanto, são necessárias profundas mudanças culturais e sociais, atingindo questões arraigadas nos indivíduos e nas sociedades.

Para além de analisar as motivações para que as entregadoras-ciclistas entrevistadas usassem a bicicleta e se inserissem na ciclogística, foram analisadas as *motivações para sair ou questionar a saída das entregas*, com o intuito de compreender como os fatores ambientais e sociais influenciam para o abandono da atividade. Treze categorias emergiram da análise da temática, englobando tanto motivações que levaram as cicloentregadoras a pararem, ou

questionarem parar, com trabalho, quanto as que fizeram com que buscassem outras formas de receber demanda de entregas. As categorias são apresentadas no Gráfico 51.

Gráfico 51: Motivações para sair ou questionar a saída das entregas



Fonte: elaborado pela autora.

A saúde foi a motivação abordada por um maior número de cicloentregadoras, sendo mencionada em seis entrevistas, e englobou tanto aspectos físicos, quanto mentais. Destaca-se que esse ponto foi observado também como sensação positiva provocada pela bicicleta e vantagem da ciclologística, e pode ser relacionada a possibilidade de associar à atividade física, que foi observada tanto como motivadora para usar a bicicleta, quanto para se inserir na ciclologística. Entretanto, conforme abordado na temática desvantagens da cicloentrega, o modelo de trabalho e as demandas resultantes contribuem para um desgaste físico e mental. Dessa forma, a identificação por 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 muitas vezes atribuída a conciliar o retorno financeiro com a prática de atividades físicas.

[...] e a minha decisão de parar foi não somente por causa disso, mas principalmente por... pelo estresse mental que estava me causando o trânsito (Entrevista 8 - Renata).

É, eu fiquei um.... É... 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, porque era muito... (Entrevista 9 - Larissa).

A segunda categoria mais identificada como motivadora para sair ou questionar a saída das entregas foram as percepções de insegurança, abordadas por cinco cicloentregadoras. Conforme abordado ao longo da pesquisa, essas sensações, apesar poderem atingir todos os entregadores, independentemente do gênero, são experimentadas de maneiras e envolvendo 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 forma, as declarações das entregadoras evidenciam o custo oculto gerado pelo medo. Além disso, destaca-se que para três entregadoras, experiências com acidentes também se comportaram como motivadores.

Eu já sofri um acidente de bicicleta sem envolver veículos, e já vi uma pessoa falecer sendo atropelada por um ônibus. Sim... Foi até um dos motivos assim, que tipo, bicicleta pra mim na cidade eu repenso muito assim (Entrevista 3 - Júlia).

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 parar de realizar entregas de bicicleta. Foram citados principalmente aspectos relativos às plataformas de micrológica e o 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 discursos de empreendedorismo e autonomia do indivíduo.

A falta de tempo, gerada pela dificuldade de conciliar com outras atividades, foi mencionada por quatro participantes como motivadora. Esse aspecto pode ser relacionado com a atribuição de trabalho provisório, temporário, amador e não especializado conferida ao trabalho de entregas, mas também com a precarização e o baixo retorno financeiro, que exigem que os trabalhadores associem a atividade a outras fontes de renda que, em dado momento, podem ser consideradas preferíveis, levando ao abandono das cicloentregas. Nesse contexto, destaca-se também a afirmativa feita por Fernanda, de que sempre viu a cicloentrega como um trabalho temporário, indicando a presença desse conceito no imaginário dos entregadores.

Quando eu saí, foi porque a arquitetura estava me demandando muito. E aí eu não tinha uma disponibilidade de horário de turno assim (Entrevista 3 - Júlia).

Mas eu acho que é um trabalho temporário mesmo. Não é um trabalho que a gente se mantém nele, né? É um trabalho, inclusive, que eu acho pra jovens. Depois que você faz uma certa idade, você já pode passar pra frente (Entrevista 7 - Fernanda).

Larissa mencionou o ambiente predominantemente masculino como um dos motivadores para que saísse da primeira experiência com entregas, em uma empresa de ciclogística. De forma similar, Ana identificou o ser mulher nas cicloentregas como um dos motivadores. Essas respostas evidenciam, novamente, a masculinização da atividade de entregas e a maior precarização e hostilidade a que as mulheres estão submetidas no desenvolvimento da atividade, desafiando assim a participação e permanência de cicloentregadoras.

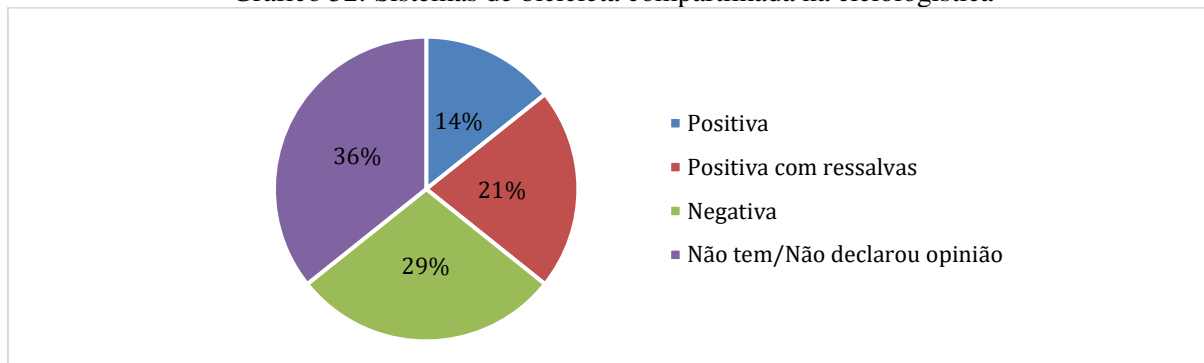
É... então, acho que talvez esse esforço a mais que precisava por ser mulher, foi uma das coisas que me... me desanimou um pouco assim, sabe? É... acho que acho que foi um pouco isso assim (Entrevista 6 - Ana).

Laura, entregadora de São Paulo, por ter iniciado na atividade com um objetivo financeiro específico, atingi-lo se comportou como um motivador para que abandonasse as cicloentregas. Associado a isso, a participante identificou as condições climáticas como um dos motivadores, por ter parado em um período de inverno, com baixas temperaturas e precipitação. Outras motivações abordadas para sair da entrega foram: ser dispensada, mudança de cidade e a redução na quantidade de entregas.

#### 5.2.4 Bloco 4 – A bicicleta na cidade

O bloco **A bicicleta na cidade** engloba três temáticas que se referem às opiniões das cicloentregadoras sobre os sistemas de bicicleta compartilhada, à avaliação da infraestrutura cicloviária, e quais mudanças seriam necessárias nas respectivas cidades para melhorar as condições para os entregadores. A primeira temática do bloco reuniu as declarações das participantes relacionadas a *opinião sobre sistemas de bicicleta compartilhada na ciclogística*, que foram agrupadas em quatro categorias: positiva; positiva com ressalvas; negativa; e não tem opinião ou não declarou a opinião. As categorias e o número de participantes que apresentaram respostas agrupadas em cada uma são apresentados no Gráfico 52.

Gráfico 52: Sistemas de bicicleta compartilhada na ciclogística



Fonte: elaborado pela autora.

Uma potencial contribuição positiva dos sistemas de bicicleta compartilhada no contexto da ciclogística foi discutida por cinco participantes. Elas destacaram como tais sistemas podem ser uma oportunidade para que indivíduos tenham um rendimento financeiro através das cicloentregas, sem a necessidade de um alto investimento inicial com a compra de bicicletas ou outros modos de transporte (BID e MDR, 2021; GIZ e PROMOB-e, 2021; Andrade *et al.*, 2023) e sem a necessidade de gastos com manutenção do equipamento.

Para três cicloentregadoras, apesar de acreditarem que os sistemas de bicicleta compartilhada podem influenciar positivamente a ciclogística, existem ressalvas a serem consideradas. Os principais pontos abordados por elas foram com relação ao custo com o aluguel, o gasto com transporte entre a residência e as estações de bicicleta compartilhada, riscos associados, a relação de dependência e restrição da autonomia do ciclista. Dessa forma, foi levantado o questionamento de se a alternativa seria viável para o entregador no formato em que é encontrada atualmente.

Bom, eu acho que... em relação a entrega, pode influenciar de um jeito positivo. Eu conheço muita gente que faz entrega de aplicativo, e pega a bike do Itaú, ou umas bikes agora que é da Tembici, que eles fizeram uma parceria com iFood, e aí a bike elétrica, né? E aí as pessoas podem pegar. Eu tenho muitas questões em relação a isso... é... principalmente em relação a autonomia, emancipação das pessoas periféricas em relação a bicicleta. [...] eu fico pensando se, na ponta do lápis, se vale a pena. Porque assim, trancar de entrega não é um serviço bem remunerado, né, principalmente em aplicativo. É... tem o lance do tempo que você usa a bike também, e aí o aplicativo é um lance que você fica na rua o dia inteiro, né? Esperando o negócio tocar. Então tipo, às vezes você está meio pagando a bicicleta ali e não tá exatamente trabalhando, né? E aí tipo, o quanto

grandes empresas não ganham de dinheiro em cima dessas pessoas, mano. [...] Mas assim, precisa? Uma pá de gente, que já tem um monte de dinheiro, ganhar em cima dos menino que tipo trampo o dia inteiro com o peso nas costas? Então, sei lá, eu me pego muito nesse dilema assim, em relação aos aplicativos e em relação a essas empresas também, e tudo mais (Entrevista 13 – Andréia).

Entre as cicloentregadoras que possuem uma opinião negativa sobre o uso de sistemas compartilhados de bicicleta nas entregas, os pontos destacados foram a qualidade das bicicletas, a frequência de manutenção, a autonomia do ciclista, a relação com a bicicleta, a relação de dependência e a restrição de outros usos da bicicleta compartilhada. A discussão levantada por Gabriela sobre a maneira como tais sistemas são dimensionados, e a possível restrição de outros usos no caso de serem acessadas pelos entregadores, evidencia a necessidade de um planejamento considerando as demandas e necessidades todos os usuários, inclusive entregadores e entregadoras-ciclistas, para que nenhum seja prejudicado.

Mas pra... mas pra entregar eu acho que não, porque aí vai ficar uma pessoa ocupando aquela bike... todos os dias, no mesmo horário, assim, o horário inteiro... e aí vai deixar várias outras pessoas, que poderiam tá usando como transporte. Acho que tem que priorizar como transporte. Aí poderia pensar uma solução de bicicleta compartilhada específica pra esse caso (Entrevista 4 - Gabriela).

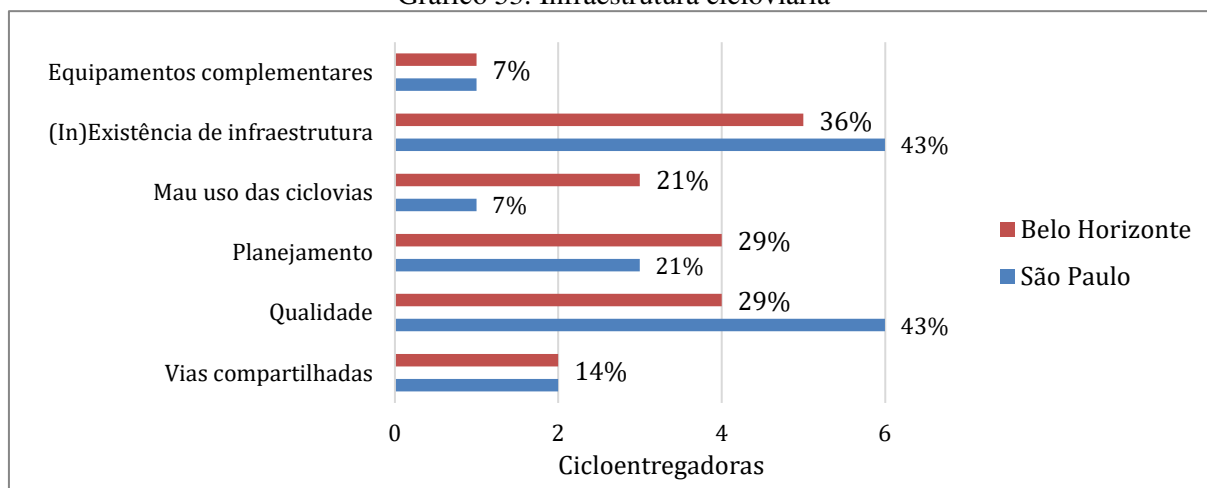
Esse é um assunto polêmico, né? Bom, eu, pessoalmente, sou contra as bike compartilhada. Porque, eu acho que acaba com a autonomia do ciclista/entregador, né? Tipo, você tá pagando pra usar uma bicicleta que não é sua, então tipo, cê pode estar usando até tal dia, e pode ser que no dia seguinte não use mais, e que a empresa fale "não vai usar mais", entendeu? Tipo... E além disso também, tem o ponto que é: você não cria uma relação com a sua bicicleta. Tipo, você... a sua relação é com a empresa e com o trabalho, e é isso. Você não tem uma relação de tipo chegar em casa, e olhar sua bicicleta, [...] e tipo ver o que que precisa arrumar pro dia seguinte, sabe? Tipo "ai, dia seguinte, a previsão tá de chuva, qual... eu vou ter que pegar a outra bicicleta, ou preciso mudar o pneu, ou preciso dar uma olhadinha no freio", tipo você... criar essa relação com a sua bicicleta, pra mim isso é muito importante, sabe? Tipo, de você olhar a ferramenta que você está usando pra trabalhar. [...] Tipo, eu acho que como uma relação de trabalho, essas bikes compartilhadas elas tão cumprindo a função delas, né? Que é tipo tornar as pessoas dependente desse

serviço, assim, que... sei lá, é legal pensar que as empresas tão tendo essa movimentação, de tipo o incentivar o uso de bicicleta, tipo é legal as vezes pra uma pessoa que não tem bicicleta, pegar uma bike dessa e passear, mas o que a gente vê, em São Paulo principalmente, eu acredito que em muitas cidades, é isso, é que tipo as bikes compartilhadas, elas tão sendo usadas por entregadores, de forma a tipo tornar o entregador mais dependente de um outro serviço aí (Entrevista 11 – Victória).

As manifestações de Victória e Andréia sobre os sistemas de bicicleta compartilhada merecem ainda destaque. Ao longo da pesquisa foram abordadas as diversas relações de poder a que as entregadoras-ciclistas estão subordinadas, e os custos e precarizações que estão associados, que podem acabar por limitar a autonomia e a liberdade dessas mulheres. Tais depoimentos complementam essas análises, evidenciando como a bicicleta compartilhada pode ser atuar como mais uma forma de dependência, controle e restrição.

A segunda temática do bloco reuniu as declarações das participantes acerca da *infraestrutura ciclovária* de cada uma das cidades. As declarações foram agrupadas em seis categorias, sendo elas: equipamentos complementares; (in)existência de infraestrutura exclusiva; mau uso das ciclovias; planejamento; qualidade; e vias compartilhadas. Para essa temática, as análises serão apresentadas separadamente por cidade.

Gráfico 53: Infraestrutura ciclovária



Fonte: elaborado pela autora.

Considerando as participantes que realizam, ou realizaram, cicloentregas em Belo Horizonte, a categoria mais abordada em relação à infraestrutura ciclovária na cidade foi a sua inexistência, tendo sido abordada por cinco delas, seguido pela qualidade, o planejamento, e o mau uso das

ciclovias. As entrevistadas abordaram também as percepções acerca das vias compartilhadas ao serem questionadas sobre a infraestrutura cicloviária de Belo Horizonte. As declarações abrangeram ruas que consideravam, ou não, mais amigáveis ao ciclista e a utilização das vias em locais onde a ciclovia não era tida como a opção mais segura. Apenas uma das entrevistadas abordou sobre equipamentos complementares, afirmando existirem poucos paraciclos distribuídos pela cidade.

Inexistente... Não lembro de nenhuma vez que eu peguei uma ciclovia pra fazer entrega... Era tudo na rua, compartilhando com carro moto e ônibus assim (Entrevista 1 - Joana).

Até assim que tem umas ciclovias que a gente fica feliz que elas são feitas, mas aí começa a parar os carros estacionado lá dela, e fica mais difícil você pedalar nela, do que fora dela, porque aí fica aquele tanto de carro, cê fica com medo de alguém abrir a porta [...] Então assim, tem a ciclovia lá, mas... aí não dá pra você usar ela do jeito certo, né? Se tem que... cê fica com medo de andar na ciclovia (Entrevista 4 - Gabriela).

Às vezes eu evitava pegar a ciclovia, porque a ciclovia era toda esburacada [...] Tipo, é horrível... A minha bicicleta é... speed, então ela é de asfalto mesmo, né? Então tipo, o melhor mesmo é andar em lugar liso, aí você pegar ciclovia, que é toda esburacada, tipo não dá (Entrevista 5 - Carolina).

Mas a gente tem que ter uma malha, né, assim, que a gente não tem. A gente tem lugares picados aí que... que precisa se conectar mesmo (Entrevista 6 - Ana).

Já considerando as participantes que realizam, ou realizaram, cicloentregas em São Paulo, inexistência de ciclovias e a sua qualidade foram as categorias mais abordadas em relação à infraestrutura cicloviária na cidade. Destaca-se que essas categorias englobaram declarações relativas à diferença de realidade entre as áreas centrais e periféricas, em especial, com a ausência de ciclovias nas periféricas. O planejamento das ciclovias foi a terceira categoria mais indicada. Duas cicloentregadoras abordaram também as percepções acerca das vias compartilhadas. Apenas uma das entrevistadas abordou sobre equipamentos complementares, tratando sobre lugares onde não existe a presença de bicicletários. Uma entrevistada abordou também o mau uso da ciclovia nessa questão.

Ah, eu acho que, pra um lugar que não tinha nada de ciclovias, agora tem muitos lugares. Eu acho que é bem legal assim. Falta, né? Em alguns pontos, lógico, mas eu acho que... é que tem gente... tem... depende do que você vai fazer com a bike [...]. Poucos trechos é que tem... que falta, mas eu acho que está bem... tá bem bom de pedalar (Entrevista 10 - Laura).

Ah, tipo assim, falando do centro, acho relativamente ok. Eu só sinto falta de ter manutenção, né? Porque não tem manutenção, então tipo assim... É... cê vê que a via dos carros está lá, com asfalto maravilhoso. Aí a ciclofaixa tem tipo 45 buracos, tipo um mega buraco com um galho no meio, que provavelmente algum ciclista passou lá e tipo se fodeu e falou "não, pra alguém não se machucar também, vou botar um galho aqui no meio". É... e aí eu sinto que eles fazem manutenção nas que, mano, na Paulista, na Sumaré, tipo nessa que... na Faria Lima... O que, tudo bem, porque elas são muito movimentadas assim, mas é também o que vai sair na foto do pessoal, né, tipo as principais e não sei o quê. Agora, falar de ciclovias em periferia, tipo assim, "alô, prefeitura, vamos trocar uma ideia?" Porque não tem assim [...] É... falando de infraestrutura urbana assim, o negócio está meio caótico, está meio complicado. É... mas é isso, não tem ciclovias na periferia, o que é muito triste, porque a gente identifica que, em várias quebradas, a bicicleta é um dos principais meios de transporte assim das pessoas do bairro mesmo, né (Entrevista 13 - Andréia).

De forma geral, as respostas dadas pelas cicloentregadoras envolveram uma insatisfação com a infraestrutura cicloviária das cidades, tanto em Belo Horizonte, quanto em São Paulo. Relacionando essa temática com as desvantagens da cicloentrega, a infraestrutura de apoio, os acidentes, as percepções de insegurança e sobre ser mulher nas entregas, e as motivações para o abandono da atividade, é evidenciada a necessidade de planejamento e execução de medidas que se atentem às reais necessidades da população e visem garantir que se tornem cidades mais inclusivas para o uso das bicicletas por todos os indivíduos. Nesse contexto, é analisada a terceira e última categoria do bloco, intitulada *mudanças necessárias nas cidades*. Foram englobadas declarações das participantes relativas às condições ideais para o cicloentregador e o que precisaria mudar em Belo Horizonte ou São Paulo para isso, agrupadas em nove categorias.

Gráfico 54: Mudanças necessárias nas cidades



Fonte: elaborado pela autora.

Algumas das respostas iniciais à pergunta do que precisaria mudar em suas cidades para que atingissem as condições ideais para realizar cicloentregas merecem ser destacadas. Essas declarações evidenciam a percepção das cicloentregadoras em relação às cidades, o quanto consideram que o que deve ser mudado está arraigado enraizado na sociedade e nas estruturas urbanas e, de certa forma, a falta de esperança em uma melhora.

Tudo. Pode mudar tudo? A gente pode dar um reset na sociedade (Entrevista 3 - Júlia)?

Acho que tinha que morrer todo mundo e nascer todo mundo de novo. Refazer a humanidade pra dar certo assim, porque do jeito que a gente está, não tem mais salvação. Ai, é muito ruim, né (Entrevista 8 - Renata).

Tudo né? Derruba tudo e constrói tudo de novo. Brincadeira (Entrevista 13 - Andréia).

A categoria mais abordada foi a necessidade de melhoria da infraestrutura cicloviária e estrutura urbana, tendo sido destacada por 100% das participantes. Essa categoria englobou declarações relativas à uma maior disponibilização de ciclovias, a melhoria da qualidade e do planejamento, considerando as necessidades específicas dos entregadores, a maior disponibilidade de locais para parar a bicicleta, de sistemas de bicicleta compartilhada, intermodalidade, assim como a presença de mobiliário de apoio a todos ciclistas, como banheiro público, disponibilização de ferramentas e residências e estabelecimentos comerciais inclusivos para a bicicleta. Observa-se

a coerência entre os aspectos identificados e as categorias abordadas na temática infraestrutura cicloviária.

Então, acho que condições ideais seria ter... ciclofaixa em todos os lugares, mas ciclofaixa séria, com olho de gato, né, e não no passeio, né, nem, sabe? No trânsito mesmo. Uma ciclofaixa, não uma ciclovia, que é aquela coisa separada, que geralmente não tem muita funcionalidade, sabe? Inclusive, a ciclofaixa nos viadutos, acho que seria muito importante. Porque é um trem perigoso, e aí, pra não pegar viaduto, tem que ficar pegando passarela do metrô (Entrevista 2 - Deborah).

Acho que pra entrega de bike, pra mim é a mesma coisa que pra andar de bike de um modo geral assim. Acho que pra entrega teria um fator a mais. Mas assim, eu acho que a infraestrutura cicloviária é... é o passo inicial assim, né? Pras pessoas se sentirem seguras e... e andarem de bicicleta mesmo. E aí, pra fazer a entrega, eu acho que a infraestrutura cicloviária ela tem um fator também importante, que é... as rotas já existem, né, assim... É... cê vai passar pelos caminhos já que a ciclovia está te guiando assim, né? Então eu acho que facilitaria até nesse sentido assim. [...] É... e pra entregas, também pra bike de um modo geral na cidade, mas eu acho que pra entrega... É... principalmente infraestrutura pra parar a bicicleta, né. Acho que isso é uma coisa que, apesar de que eu comentei isso, né, que bicicleta a gente vai parando em qualquer lugar, vai prendendo em poste e tal, mas, ter lugar pra parar a bicicleta é sempre muito bom (Entrevista 6 - Ana).

Eu acho que a cidade ideal assim tiraria um pouco o dinheiro como centro das coisas assim, e focaria um pouco mais em qualidade de vida, em infraestrutura, pra que as pessoas conseguissem viver minimamente bem, e não sobreviver (Entrevista 13 - Andréia).

Sobre as infraestruturas cicloviária exclusiva, são destacadas as declarações de Deborah, Letícia e Maria. Apesar de terem sido expostas percepções de insegurança associadas às ciclovias existentes e suas características, nessa temática foram expostas algumas das relevâncias dessa infraestrutura. Deborah, única entrevistada que declarou ser responsável pelo cuidado de crianças, relatou que quando está com a sua filha, prefere se deslocar por rotas com ciclovia, ou mesmo passar pelo passeio, não pegando vias compartilhadas com trânsito de veículos

automotores. Essa influência da presença de ciclovias nas atividades de cuidado foi também observada no estudo de Harkot *et al.* (2021).

Eh, pra andar com a Cecília<sup>39</sup>, minha filha, que eu costumo pensar em rotas de lugares que tem ciclovia, porque eu não pego o trânsito com ela, né. Então, ou eu tenho que andar no passeio, ou na ciclovia. Aí, pra andar com ela eu acho importante (Entrevista 2 - Deborah).

Letícia e Maria destacaram também a importância que a ciclovia pode ter para ciclistas iniciantes, uma vez que para muitas a insegurança no trânsito é um dos maiores impeditores. Essa percepção concorda com os resultados da pesquisa da Ciclocidade (2016), que observou uma preferência entre não ciclistas por utilizar infraestrutura cicloviária exclusiva, ou vias com baixo tráfego. Além disso, Maria destacou também a relevância para ela na atividade de entregas nos momentos em que está carregando muito peso e, conseqüentemente, fica mais lenta.

É... por exemplo, tem lugares, bastante lugares, com ciclovias assim, sabe, o que te passa mais segurança pra tar pedalando na rua. Porque quando cê é iniciante, cê num simplesmente se joga no meio dos carros, sabe? É... é muito difícil assim, pra quem está começando, cê se sente muito inseguro, você é realmente um... uma peça frágil ali entre os carros, ônibus etc. Mas, só de ter uma ciclovia, tipo um lugar, né, tecnicamente reservado pra você, você já se sente um pouco mais seguro, né (Entrevista 14 - Maria).

Apesar da maior parte das respostas englobadas na categoria terem abordado infraestruturas exclusivas para a bicicleta, destaca-se que três participantes consideraram também as vias compartilhadas. Conforme abordado no referencial teórico, o sistema de mobilidade por bicicleta envolve toda a rede viária urbana, englobando tanto as infraestruturas exclusivas, quanto as compartilhadas e, em função disso, tais declarações foram agrupadas na categoria.

De criar zonas trinta, de criar ciclovias, de criar essas coisas todas que... essas ferramentas que estruturam em condições pra estar de bicicleta numa cidade (Entrevista 3 - Júlia).

---

<sup>39</sup> O nome citado pela entrevistada foi substituído por um nome fictício, visando preservar o anonimato da participante.

Mas eu acho que uma cidade ideal assim, não precisaria nem ser segregada, não precisaria nem ter ciclovia, lugar pra ciclovia, lugar pra moto, lugar pra carro, acho que se todo mundo soubesse o seu lugar... É... a cidade seria outra assim. Tipo eu vejo muitos, mas muitos ciclistas, desrespeitando pedestres. Tipo, poxa, a pessoa as vezes tá atravessando a rua, num sinal verde, porque tá aproveitando o momento que não tá vindo o carro, e aí eu vejo o ciclista que passa do lado ali, sabe (Entrevista 8 - Renata).

Tais trechos retirados das entrevistas destacam medidas que podem ser aplicadas para uma maior inclusão das bicicletas na cidade, e como os ciclistas deveriam se sentir seguros em todas as vias da cidade, independente da disponibilidade de infraestrutura exclusiva ou não. Estas afirmativas podem assim serem relacionados com o conceito de Ruas Completas que, conforme abordado, tem como um objetivo integrar as necessidades de todos os usuários, proporcionando acesso seguro e confortável, independente do modo de transporte. Como observado por Renata, usuários de diferentes modos de transporte disputam o espaço nas vias, e reproduzem os comportamentos que sofrem com os usuários mais vulneráveis. As Ruas Completas permitem então que ocorra uma mudança de mentalidade, não restringindo a via a uma função, mas levando todos em consideração. Associado a esse conceito, Renata abordou acerca da presença de pontos de “estar para os ciclistas, sendo que as cidades deveriam permitir que os indivíduos ocupassem e permanecessem nos espaços públicos, se tornando mais humanas.

Acho que a cidade é uma cidade ideal pra... pra entrega, né, tipo seja de bike, enfim. Uma cidade onde... que fosse mais humana, onde as pessoas tipo... sabe, uma cidade que tivesse mais pontos de apoio, tipo a pessoa poder tomar uma água, pra pessoa poder... É... descansar, né? [...] Enfim acho que... pra cidade ser mais favorável pra pessoas que entregam, além de ter uma visão melhor de compartilhamento de via, né, de espaço público, é, com certeza assim, ter mais pontos de apoio. Tipo, poxa, é, pontos comunitários assim, onde a pessoa... tem um bebedouro, uma internet, wifi, um ponto com tomada, um ponto com... sabe, com algum local com a parceria, com alguma... com alguma lanchonete, alguma coisa que disponibilizasse banheiro, alguma coisa assim (Entrevista 8 - Renata).

Duas entrevistadas abordaram também aspectos relacionados a mudanças na estrutura urbana. Para Victória, seria interessante que a malha urbana fosse pensada de forma diferente, sendo

mais organizada e clara para o ciclista. Já Andréia aborda um conceito de cidade educadora<sup>40</sup>, que envolve a descentralização da educação, promovendo a função de formação dos indivíduos nos territórios.

É... uma coisa que eu estudo muito assim, e eu acho que tipo é o meu conceito ideal de cidade, é em relação as cidades educadoras, né? Que é sobre esse lance de descentralizar a educação da escola e trazer pro território. E eu acho que, a partir dessa ideia, a gente pode construir uma cidade muito saudável assim, pra todo mundo, pras pessoas mais velhas, pras crianças, uma cidade onde as pessoas possam andar tranquilamente na rua, possam pedalar, que a gente não tem um trânsito tão violento. [...] Mas eu acho que se a gente tivesse um planejamento urbano que focasse em um conceito de cidade educadora, a cidade seria muito melhor pra todo mundo trabalhar, não só quem faz entrega de bicicleta assim, sabe? Porque, de repente, as pessoas que fazem entrega de moto, veriam que é possível fazer entrega de bicicleta também, já que você tem uma infraestrutura, já que tipo é seguro, já que você tem tipo um lugar onde você pode parar e descansar, ou parar e comer uma coisa tranquilo (Entrevista 13 - Andréia).

A necessidade de intermodalidade foi outro ponto abordado. Maria destacou que, apesar de ter o privilégio de morar próxima a região central, muitos dos entregadores e entregadoras-ciclistas não têm esse mesmo privilégio, e precisam se deslocar entre suas residências e o local onde vão realizar entregas. Nesse contexto, afirmou que a melhor opção seria a possibilidade para todas as pessoas de associar diferentes modos de transporte. Conforme apresentado no referencial, a intermodalidade é um importante atributo a ser garantido em cidades cicloinclusivas, permitindo que cada modo seja usado da maneira mais eficiente, e aumentando a possibilidade de acesso a serviços e oportunidades para todos os indivíduos.

As declarações agrupadas na categoria melhoria da infraestrutura cicloviária e estrutura urbana se relacionam também com a melhoria e criação de infraestrutura de apoio ao entregador, que foram abordadas por quatro participantes. Essa categoria englobou, para além do mobiliário de

---

<sup>40</sup> Conforme a Carta das Cidades Educadoras, “Na Cidade Educadora, a educação transcende as paredes da escola para impregnar toda a cidade. Uma educação para a cidadania, na qual todas as administrações assumem a sua responsabilidade na educação e na transformação da cidade num espaço de respeito pela vida e pela diversidade. [...] A Cidade Educadora tem de exercitar e desenvolver a sua função educadora em paralelo com as tradicionais (económica, social, política e de prestação de serviços), com o olhar posto na formação, promoção e desenvolvimento de todas as pessoas de qualquer idade para responder às suas necessidades formativas de modo permanente e em todos os aspetos da vida.” (AICE, 2020, p. 4-5)

apoio a todos ciclistas, os destinados com foco nos entregadores e entregadoras-ciclistas, como locais com sombra, que disponibilizassem água, com ferramentas, que permitissem o carregamento dos celulares e que as pessoas pudessem interagir. Tais infraestruturas permitem que o uso da bicicleta seja mais atrativo e confortável, minimizando parte das condições desfavoráveis do seu uso nas cidades, e sendo ainda mais relevantes para os cicloentregadores e cicloentregadoras, que permanecem longas jornadas no espaço público e percorrem longas distâncias.

Eu acho que o ideal, né, das empresas que... que oferecem esse tipo de serviço, talvez seja ter uma base, num lugar central, né, que as pessoas podem se alimentar, usar o banheiro, descansar... eh... e, sei lá, fazer manutenção da bicicleta caso precise, alguma coisa assim. Ter um suporte, né, ao entregador ou entregadora... físico, um suporte físico, até pra se caso chover também, essas coisas (Entrevista 5 - Carolina).

Enfim, é... são coisas que você vai falando assim, parece utópico, sabe? Você fala "putz véi, cala a boca, isso não vai... não dá", sabe, "não vai existir", mas, enfim. Na minha percepção talvez... o que desse pra melhorar assim sabe, de dar condições mínimas assim, sabe? Porque realmente é muito precário, sabe? Eh... já seria uma boa assim, sabe? Dar condições pra essas pessoas trabalharem assim, sabe (Entrevista 14 - Maria)?

Além do apoio aos entregadores através da infraestrutura urbana, quatro participantes abordaram a importância de um apoio financeiro para tornar a atividade mais atrativa nas cidades. Nessa categoria, foram agrupados incentivos para que os entregadores e entregadoras-ciclistas pudessem comprar uma bicicleta própria, execução de workshops sobre mecânica e educação financeira. Tais medidas podem contribuir para uma redução da precarização da atividade e uma maior participação das bicicletas nas atividades de logística urbana.

E aí, acho que pensando um pouco mais além, né, acho que tem essa coisa também das bikes compartilhadas, tipo acho que podia não ter, sabe, essas bikes compartilhada, e no lugar delas ter um incentivo pra quem quer fazer entrega de bicicleta. Tipo "ah, beleza, você é entregador? Você quer comprar uma bicicleta?" Tipo, você como entregador, tem uma facilidade de crédito, sei lá, tipo pra poder comprar uma bike específica pra isso. Porque tem bikes específicas pra entrega, e que são melhores assim, né? Tipo não é... cê não tá pegando uma bike pra passear, cê está pegando uma bike pra fazer uma entrega,

então tipo seria massa se tivesse um plano diferente assim pra quem é entregador, sabe? Tipo, é toda uma categoria, pô, tipo diferente, né? E é isso. Tipo ter umas facilidades assim pra pessoa poder ter mais autonomia com a ferramenta de trabalho dela. Só isso (Entrevista 11 - Victória).

A melhoria na educação no trânsito foi abordada por metade das participantes. Em uma das entrevistas, foi abordada também a educação e conscientização dos clientes dos serviços de cicloentregas, como para encontrar o entregador, de forma que este não precise ficar esperando. Essa também foi uma medida detalhada na promoção de cidades cicloinclusivas e que pode ter grandes consequências. Isso porque muitas das percepções de insegurança e riscos associados ao uso da bicicleta estão relacionadas com aspectos culturais e sociais arraigados. Dessa forma, apenas a partir de mudanças mais profundas, que atinjam o imaginário da população, transformações duradouras podem acontecer.

E educação no trânsito também, né? Porque a... a gente não tem muitas campanhas, a bicicleta é pouco falada, então as pessoas nem lembram que a bicicleta é um agente de trânsito, que ela faz parte do trânsito, né (Entrevista 4 - Gabriela).

Cê tem que ter campanhas de educação no trânsito, cê tem que promover mudanças nessas... na forma de como as pessoas são habilitadas a dirigir, né? Que elas precisam aprender a respeitar quem tá a pé, quem tá de bicicleta, quem é... sabe? Que a cidade não vai... É... que, se ele tá atrasado, ele tem que acordar mais cedo e sair de casa, né? E não sair tentando ultrapassar, bater, diminuir e tudo mais, É... atropelar alguém (Entrevista 12 - Letícia).

A necessidade de mudanças na legislação e uma maior fiscalização por parte das autoridades foi levantada por quatro participante como uma mudança necessária para garantir melhores de trabalho para os cicloentregadores e cicloentregadoras nas cidades. De maneira complementar, duas entregadoras abordaram a responsabilidade dos governantes, para melhores gerirem os recursos e governarem de forma mais humana, para todos os habitantes.

É... e assim, uma coisa que eu acho que é uma das primordiais que... a gente precisava ter e não tem nunca, é agentes de trânsito pra fiscalizar, né? Porque é... não tem ninguém assim, todo mundo dirige como quer, faz as infrações que quer, porque não... única coisa que tem é radar de velocidade e se você furar o sinal... Mas você ultrapassar um ciclista, tirar uma fina, isso aí ninguém tá vendo

nunca... Não teve nenhum que foi... É... punida. Assim, que eu sofri, nenhum que foi punido. Fica por isso mesmo, porque ninguém vê (Entrevista 4 - Gabriela).

A cultura do automóvel foi discutida por duas entrevistadas como uma mudança necessária para a construção de cidades ideais para cicloentregadores. Essa categoria, conforme abordado, se relaciona com a forma que a estrutura das cidades e o domínio do automóvel, tanto fisicamente, quanto no imaginário da população, originados dos incentivos diretos e indiretos a esse meio de transporte.

Então, acho que teria que mudar essa cultura do carro, que o carro é melhor, todo mundo precisa de carro, né? E eles falam "ah, mas ciclista num paga imposto"... Paga imposto sim. Pode... paga imposto da bicicleta, a gente gasta na bicicletaria, a gente compra peça de bicicleta, a gente usa roupa de bicicleta. Sabe? A gente come, a gente se alimenta. Então ciclista não é uma pessoa que todo mundo fala "ah, ciclista não dá lucro". A gente dá lucro sim. Então a gente tem que pensar nisso, pensar numa cidade mais humana, né? Pra... no geral, né? [...] Dessa questão de começar a pensar a cidade, as pessoas, né, de uma cidade mais humana, de formas de que essas pessoas possam circular pela cidade, de segurança, em todos os quesitos, né? De poder pedalar, de poder caminhar, de poder andar pela cidade, é, e voltar pra casa segura e viva né? Ou, né? E, da mesma forma que cê saber que cê pode ter uma cidade que você vai ter casa, cê vai ter trabalho, cê vai ter escola, que cê vai ter lazer, educação, tudo isso. Eu acho que isso que é... uma coisa num funciona sem a outra, né? Tudo isso tá interligado, né? Então, se você não se preocupa com determinada coisa, cê pode mexer só com uma que não vai funcionar, entendeu? Então, acho que tudo tem que ser... É... pensado em conjunto, né (Entrevista 12 - Letícia).

Por fim, destaque é dado à manifestação de Júlia, pertencente à categoria presença de uma maior quantidade de cicloentregadoras. A participante evidenciou as relações de poder e os espaços atribuídos as mulheres, e a importância de lutar contra isso. Segundo ela, essa mudança não virá de mais ninguém, mas das próprias mulheres, ocupando o espaço público e as atividades usualmente atribuídas aos homens. Além disso, destaca a importância de locais de acolhida e troca para as mulheres, onde se sintam seguras, e onde possam se fortalecer.

E eu acho que o que a gente precisa é de ter cada vez mais mulheres afrontosas, corajosas, brabas de ocuparem esse lugar, pra poder normalizar, né? Porque essa

mudança, ela vai vim de baixo pra cima, né? A mudança que a gente quer ver numa sociedade patriarcal, machista e tal, não vai vim dos homens. O... um homem, a ficha dele nunca vai cair de que a gente precisa de lutar por um mundo melhor por mulheres. A não ser que ele conviva com mulheres e veja isso. Mas, o homem por si só, ele não vai ter nunca essa visão assim. Então, acho que a gente precisa de... a gente precisa de... de ocupar... ocupar, ser vistas, ter coragem, bater no peito. E aí eu acho que isso é uma luta do feminismo, né? E é uma coisa que... assim, a gente precisa realmente continuar todo dia lutando, ocupando, né? Brigando... Porque tipo, cara, a gente não vai conseguir respeito de graça. A gente vai conseguir respeito na luta. E aí eu acho que uma coisa que poderia mudar também é isso. Ter lugares de acolhida para... pras mulheres, né, ter isso, ter espaço em que as mulheres se sintam seguras, entre mulheres e também entre mulheres e homens, né? Então pedais coletivos são superimportantes. É... eu acho que talvez ter um... uma cooperativa, um aplicativo, igual já tem, né, aquele Lady... Lady Driver, eu acho que chama, né, que é tipo um Uber pra mulheres, talvez ter isso, né, ter esses e... E aí é a gente que tem que fomentar, né mana? Porque, tipo assim, que homem que vai fazer por nós? Tipo assim, nenhum homem vai fazer por nós, né? A gente... nós por nós... Então, eu acho que criar esses lugares de conversa, de troca, de fala, de escuta. E aí a gente começar a... a se impor, mas se impor de uma forma delicada, não na luta, não na marra também, né? Sem ser no grito, sem ser no tapa, porque os homens já estão conseguindo muita coisa desse jeito, né? Vamos conseguir de uma outra forma. Vamo conseguir de uma forma mais gentil, porque eu acho que a mudança que a gente quer ver, vem disso, né? E, por mais clichê que seja eu... eu tenho... hoje em dia eu tenho isso assim tatuado na porta da minha casa, que eu tenho um capacho escrito "gentileza gera gentileza". Então, pra eu entrar em casa, eu leio isso. E é muito isso mesmo. Eu acho que a gente precisa de... tipo assim, plantar essa semente no mundo. Se a gente quer um mundo menos hostil, a gente tem que ser mais gentil, a gente tem que ser mais cordial... E... e o feminismo, né, o lugar de luta assim do feminismo, eu acho que ele começa muito... tipo assim, muito na... na afronta, mas muito nesse contraste também. Cara, a gente precisa de brigar, mas não é brigar na porrada, é brigar no que a gente sabe fazer, no diálogo, no entendimento, né? E ter mulheres ocupando lugares que... que né, que tipo assim, que viabilizem e que... que tipo assim, que tornam mais visíveis outras mulheres. [...] Eu acho que é isso, eu acho que a gente criar esses lugares em que a gente se acolhe, que a

gente sinta segure, que a gente se fortaleça como coletivo, mas que a gente se empodere... individualmente, né? Pra poder ter essa emancipação assim, né? Dos homens e tal. É muito massa, cara, eu... eu assim, eu aplaudo muito as mulheres que estão na pista aí. É... é um lugar que a gente precisa ocupar mesmo, a gente precisa, né... E cara... é... a rua já é tão segregadora, né, nessa questão da estruturação viária. Então, assim, vamos ocupar, resistir, né, e botar a carinha aí pra jogo na rua... custe o que custar (Entrevista 3 - Júlia).

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise das entrevistas em profundidade permitiu observar a influência das diversas relações de poder a que as cicloentregadoras estão submetidas nas suas experiências cotidianas. Essas relações de poder se relacionam ao uso da bicicleta em cidades dominadas pelo automóvel, à posição das mulheres na sociedade e à realização de uma atividade instituída como masculina. Contudo, a distinção destas modalidades não se oferece explicitamente pois estão imbricadas em razões ideológicas que se retroalimentam mutuamente, estando, em geral, submetidas a três modalidades de exercício de relações de poder. Essa observação foi evidenciada na temática percepções de insegurança, que reuniu declarações nas quais as participantes relacionaram os diferentes medos.

A relação entre a saúde, física e mental, e a bicicleta, foi um aspecto de destaque. Essa é, muitas vezes, vista como uma potencialidade da bicicleta, na medida em que contribui para a saúde dos indivíduos e da população de forma geral. Entretanto, o que se constatou a partir das análises, é que essa discussão no contexto das entregas é muito mais complexa. Ao mesmo tempo que algumas entrevistadas relataram benefícios mentais e físicos provenientes da realização de cicloentregas, os prejuízos ganharam destaque. Esse aspecto se relaciona à extensa jornada e às longas distâncias percorridas pelos cicloentregadores e cicloentregadoras diariamente.

As relações de amizade também foram evidenciadas ao longo da pesquisa, tanto para começar a andar de bicicleta, quanto para iniciar na atividade e se manter nela. A partir do referencial teórico e das entrevistas foi discernido que essas relações podem exercer um papel fundamental no enfrentamento do medo experimentado pelas mulheres no espaço público e no apoio a realização da atividade. Sugere-se a realização de estudos futuros com esse foco, para posterior avaliação desse potencial. Vale ressaltar que essa análise pode contribuir também para a criação de políticas públicas que envolvam essas relações, essa capacitação e o enfrentamento das percepções de insegurança.

Aspectos muitas vezes tomados como impeditivos da realização de cicloentregas, como condições topográficas e climáticas, foram também evidenciados pelas entrevistadas e, apesar de comporem o campo das dificuldades da prática, não assumem um caráter proibitivo, podendo ser contornado. Apesar de algumas estratégias individuais tomadas com o intuito de mitigar tais condições desfavoráveis terem sido abordadas, estas não devem se limitar a arranjos

peçoais e provisórios, mas serem inseridas no planejamento urbano. Assim, as cidades devem ser pensadas de forma a reduzir a influência desses aspectos e permitir o uso da bicicleta de maneira mais confortável e segura.

As entrevistas evidenciaram também o aspecto provisório e complementar da atividade. Esse formato se relaciona com a dinâmica de trabalho, o tempo necessário, o desgaste físico e o retorno financeiro, que muitas vezes não permitem que as cicloentregadoras permaneçam na atividade por muito tempo, ou atendam suas necessidades básicas. Foi evidenciada então que as cicloentregas usualmente não chegam a configurar uma prática profissional de longo prazo, tendo em vista os limites econômicos, o desgaste físico e a coação psicológica ainda implicadas nesta prática. Entretanto, ressalta-se que, apesar de muitas vezes provisória, as participantes evidenciaram a capacidade da atividade de proporcionar uma experiência de grande valor, no que diz respeito ao empoderamento, liberdade, autonomia, destreza e superação, sendo um potencial transformador das relações consigo mesma, com os outros e com a cidade.

As dificuldades da cicloentrega não são restritas ao gênero, mas são intensificadas por ele. Contudo, o potencial transformador da atividade também é intensificado pelo gênero. Nessa perspectiva, destaca-se a importância de continuar realizando estudos sobre o tema, incluindo entregadores e entregadoras-ciclistas, para que a atividade possa, um dia, ser viável para os que dela se ocupam.

No estudo foram entrevistadas, majoritariamente, entregadoras-ciclistas que receberam demanda através de coletivos/cooperativas. Essa pode ter sido uma restrição do estudo, uma vez que os resultados encontrados com cicloentregadoras que recebem sua demanda por aplicativo talvez impliquem outros aspectos. Nesse sentido, sugere-se a realização de estudos futuros, que considerem uma maior abrangência de formas de receber demanda.

Recomenda-se também, em futuras pesquisas, a inclusão de comparação entre experiências de homens e mulheres, com o intuito de evidenciar como e em que medida as relações de poder afetam cada um. Salienta-se ainda a utilização de estudos desenvolvidos a partir de metodologias que permitam acompanhar as vivências, sendo necessário o acompanhamento in loco da atividade. Por fim, recomenda-se também o estudo das relações de gênero em outras atividades inseridas no contexto da uberização.

## REFERÊNCIAS

- Abílio, L. C. (2019) Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. *Revista Psicoperspectivas: individuo y sociedad*, v. 18, n. 3, p.1-11. <http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol18-issue3-fulltext-1674>
- Abílio, L. C. (2020a) Uberização: a era do trabalhador just-in-time? *Estudos Avançados*, v. 34, n. 98. <http://dx.doi.org/10.1590/s0103-4014.2020.3498.008>
- Abílio, L. C. (2020b) Uberização e juventude periférica. Desigualdades, autogerenciamento e novas formas de controle do trabalho. *Novos Estudos. CEBRAP*, v.39, n. 3, p.579-597. <https://doi.org/10.25091/s01013300202000030008>
- Abílio, L. C.; Amorim, H.; Grohmann, R. (2021) Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. *Sociologias*, ano 23, n. 57, p. 26-56. <http://doi.org/10.1590/15174522-116484>
- ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas (2020) *ABNT NBR 10697: Pesquisa de sinistros de trânsito — Terminologia*. Rio de Janeiro: ABNT.
- Agudo, M. (2020) A Velocidade da Carne: Mulheres que pedalam e trabalham. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo), Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- AICE – Associação Internacional de Cidades Educadoras (2020) Carta das Cidades Educadoras. Disponível em: <https://www.edcities.org/pt/carta-das-cidades-educadoras/>. Acesso em: 16 ago. 2024
- Aleman, C. (2009a) Assédio sexual. Tradução: Vivian Aranha Saboia. In: Hirata, H.; Laborie, F.; Le Doaré, H.; Senotier, D. (org.) *Dicionário crítico do feminismo*. São Paulo: Editora UNESP. Título original: Dictionnaire critique du féminisme. p. 25-29.
- Aleman, C. (2009b) Violências. Tradução: Naira Pinheiro. In: Hirata, H.; Laborie, F.; Le Doaré, H.; Senotier, D. (org.) *Dicionário crítico do feminismo*. São Paulo: Editora UNESP. Título original: Dictionnaire critique du féminisme. p. 271-276.
- 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. cap. 2, p. 69-120.
- Amaral, F. (2003) Sujeitos de direito. In: Amaral, F. *Direito Civil: Introdução*. Rio de Janeiro: Renovar, cap. 6.
- Andrade, V.; Bastos, P.; Marino, F. (2023) Cyclelogistics and uberization. In: Nogueira, M. A. F. (ed.). *Alternative (Im)Mobilities*. Londres: Routledge. cap. 3, p. 36-49.
- Anthony, S. B. (1896) Champion of her sex. *New York Sunday World*, 2 fev. 1896, p. 10.
- Antunes, R. (2018) *O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital*. São Paulo: Boitempo.

Babb, C. (2021) Making place in the car-dependent city. In: Mulley, C.; Nelson, J. D. (ed.) *Urban Form and Accessibility*. Amsterdã: Elsevier. cap. 7, p. 107-122. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-819822-3.00014-6>.

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento; MDR – Ministério do Desenvolvimento Regional (2021). *Mobilidade por Bicicleta*. Brasília: Editora IABS.

Bardin, L. (2011) *Análise de Conteúdo*. Tradução: Luís Antero Reto, Augusto Pinheiro. 1. ed. 3. reimp. São Paulo: Edições 70. Título original: L'analyse de contenu.

Bem, S. L. (1993) *The Lenses of Gender: Transforming the Debate on Sexual Inequality*. New Haven: Yale University Press.

Berrigan, D.; Dannenberg, A.L.; Lee, M.; Rodgers, K.; Wojcik, J.R.; Wali, B.; Tribby, C.P.; Buehler, R.; Sallis, J.F.; Roberts, J.D.; Steedly, A.; Peng, B.; Eisenberg, Y.; Rodriguez, D. (2021) The 2019 Conference on Health and Active Transportation: Research Needs and Opportunities. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, v. 18. <https://doi.org/10.3390/ijerph182211842>

Boareto, R. (2008) A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis. *Revista dos Transportes Públicos – ANTP*, Ano 30/31, 3º e 4º trimestres, p. 143-160.

Boni, V.; Quaresma, S. J. (2005) Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais. *Em Tese*, v. 2, n. 1, p. 68-80. <https://doi.org/10.5007/%25x>

Borges, A. L. A. (2022) Emancipação na era do trabalho mediado por algoritmos em plataformas digitais. In: Bezerra, A. C.; Schneider, M. (org.) *Competência crítica em informação: teoria, consciência e práxis*. Rio de Janeiro: IBICT. p. 63-76.

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. cap. 17, p. 87-101.

Brasil (1997). Lei Federal nº 9.503 de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm). Acesso em: 18 jun. 2022.

Brasil (2001) Lei Federal nº 10.224, de 15 de maio de 2001. Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, para dispor sobre o crime de assédio sexual e dá outras providências. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10224.htm#:~:text=LEI%20No%2010.24%2C%20DE%2015%20DE%20MAIO%20DE%202001.&text=Altera%20o%20Decreto%20Lei%20n,sexual%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAscias.&text=VETADO%22-,Art.,na%20data%20de%20sua%20publica%C3%A7%C3%A3o](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10224.htm#:~:text=LEI%20No%2010.24%2C%20DE%2015%20DE%20MAIO%20DE%202001.&text=Altera%20o%20Decreto%20Lei%20n,sexual%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAscias.&text=VETADO%22-,Art.,na%20data%20de%20sua%20publica%C3%A7%C3%A3o). Acesso em: 17 abr. 2023.

Brasil (2007) Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Disponível em: <https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroBicicletaBrasil.pdf>. Acesso em: 18 jun. 2022

Brasil (2012a). Lei Federal nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em: 18 jun. 2022.

Brasil (2012b) Resolução nº 466, de 12 de dezembro de 2012. Disponível em <https://conselho.saude.gov.br/resolucoes/2012/Reso466.pdf>. Acesso em: 07 jun. 2022.

Brasil (2013) Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana. Cartilha de Lei. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: [https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha\\_lei\\_12587.pdf](https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf). Acesso em 28 mar. 2023.

Brasil (2016) Resolução nº 510, de 07 de abril de 2016. Disponível em <http://conselho.saude.gov.br/resolucoes/2016/Reso510.pdf>. Acesso em: 07 jun. 2022.

Brasil (2020a) Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/lei/l13979.htm#view](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/l13979.htm#view). Acesso em: 16 ago. 2021.

Brasil (2020b) Decreto nº 10.282, de 20 de março de 2020. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/decreto/D10282.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10282.htm). Acesso em: 16 ago. 2021.

Brasil (2020c) Decreto nº 10.329, de 28 de abril de 2020. 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.

Bryman, A. (2012) *Social Research Methods*. Nova York: Oxford University Press Inc.

Calió, S. A. (1997) Incorporando a Questão de Gênero nos Estudos e no Planejamento Urbano. In: *Encuentro de Geografos de America Latina*, v. 6, p. 1-9.

CEBRAP (2016) *Métodos de pesquisa em ciências sociais: Bloco qualitativo*. Sesc São Paulo/CEBRAP.

Cheron, C.; Salvagni, J.; Colomby, R. K. (2022) “Homem só respeita homem”: Quando o machismo invisibiliza duplamente o trabalho das entregadoras por plataformas. *XLVI Encontro da ANPAD*.

Ciclocidade (2016) Mobilidade por bicicleta e os desafios das mulheres de São Paulo. Disponível em: <https://www.ciclocidade.org.br/noticias/gtgenero-lanca-resultados-da-pesquisa-mobilidade-por-bicicleta-e-os-desafios-das-mulheres-de-sao-paulo/>. Acesso em: 11 de jul. de 2023.

Cordeiro, V. A.; Assis, R. J. S. (2020) Planejamento e Gestão Urbana para os 99%: Uma Aproximação entre Teorias Feministas e o Campo do Urbanismo. *Revista da Casa da Geografia de Sobral*, v. 22, n. 2, p. 202-218. <https://doi.org/10.35701/rcgs.v22n2.676>

Costa, B. R. L. (2018) Bola de neve virtual: O Uso das Redes Sociais Virtuais no Processo de Coleta de Dados de uma Pesquisa Científica. *Revista Interdisciplinar de Gestão Social*, v.7, n.1, p. 15- 37. <http://dx.doi.org/10.9771/23172428rigs.v7i1.24649>

Cota, D. A. (2019) Gênero, cotidiano e direito à cidade: uma reflexão prática. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo*, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, v. 26, n. 39.

Cusack, M. (2021) Individual, social, and environmental factors associated with active transportation commuting during the COVID-19 pandemic. *Journal of Transport & Health*, v. 22. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2021.101089>

- Deslandes, S.; Coutinho, T. (2020) Pesquisa social em ambientes digitais em tempos de COVID-19: notas teórico-metodológicas. *Cadernos de Saúde Pública*, v. 36, n.11. <https://doi.org/10.1590/0102-311X00223120>
- Dias, J. A. (2020) *Influência do ambiente urbano na escolha do transporte ativo e sua relação com o sedentarismo*. Dissertação (Mestrado em Geotecnia e Transportes), Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- Duarte, J. (2005) Entrevista em profundidade. In: Duarte, J.; Barros, A. (ed.). *Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação*. São Paulo: Editora Atlas S. A. cap. 4, p. 62-83.
- Falú, A. (2012) De violencias y fragmentaciones en el territorio urbano. El derecho de las mujeres a la ciudad. In: Valdivia, B. G.; Ciocoleto, A. (Cord.) *Estudios urbanos, género y feminismo: Teorías y experiencias*. Barcelona: Col·lectiu Punt 6. p. 411-420.
- 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*. <http://dx.doi.org/10.1080/0966369X.2016.1263602>
- Ferreira, T. L. M. (2019) Espaços para elas: o planejamento urbano-arquitetônico centrado em gênero e sua relação com a segurança da mulher. *URBS: Revista de Estudos Urbanos y Ciencias Sociales*, v. 9, n. 1, p. 93-114.
- Fleming, J. E. (2015) The bicycle boom and women's rights. *The Gettysburg Historical Journal*, v. 14, n. 3, p. 13-26.
- Fonseca Júnior, W. C. (2005) Análise do conteúdo. In: Duarte, J.; Barros, A. (ed.). *Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação*. São Paulo: Editora Atlas S. A. cap. 18, p. 280-304.
- Fontes, F.; Andrade, V. (2022) Bicycle Logistics as a Sustainability Strategy: Lessons from Brazil and Germany. *Sustainability*, v. 14. <https://doi.org/10.3390/su141912613>
- Fougeyrollas-Schwebel, D. (2009) Trabalho doméstico. Tradução: Naira Pinheiro. In: Hirata, H.; Laborie, F.; Le Doaré, H.; Senotier, D. (org.) *Dicionário crítico do feminismo*. São Paulo: Editora UNESP. Título original: Dictionnaire critique du féminisme. p. 256-261.
- 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.
- García, D. L. R. (2022) Bicicleta y acceso desigual al espacio de trabajo. Caso de ciclistas commuters y repartidores en Lima. *Revista Transporte y Territorio*, v. 27, p. 314-334. <https://doi.org/10.34096/rtt.i27.10905>
- 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. cap. 11, p. 197-218.
- Gavaers, R.; Van de Voorde, E.; Vanelslander, T. (2009) Characteristics of innovations in last mile logistics – Using best practices, case studies and making the link with green and sustainable logistics. *Association for European Transport and Contributors*, p. 1-21.
- Gibbs, G. (2009) *Análise de dados qualitativos*. Tradução: Roberto Cataldo Costa. Porto Alegre: Artmed. Título original: Analyzing Qualitative Data.
- Gil, A. C. (2002) *Como Elaborar Projetos de Pesquisa*. São Paulo: Editora Atlas S. A.

- Given, L. M. (2008) *The SAGE Encyclopedia of Qualitative Research Methods*. Los Angeles: SAGE Publications, Inc.
- GIZ; PROMOB-e (2021) *Guia para implantação e aperfeiçoamento de sistemas de compartilhamento público de micromobilidade no Brasil*. Disponível em: <https://guia.micromobilidadebrasil.org/>. Acesso em: 17 abr. 2023.
- Góes, G.; Firmino, A.; Martins, F. (2021) A Gig Economy no Brasil: uma abordagem inicial para o setor de transporte – Nota de Conjuntura n. 5 (Carta de Conjuntura n. 53). Brasília: Ipea.
- \_\_\_\_\_. (2022) Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham – Nota de Conjuntura n. 14 (Carta de Conjuntura n. 55). Brasília: Ipea.
- Góes, G. S.; Martins, F. S.; Firmino, A. T.; Rangel, L. A. (2023) A proteção social dos trabalhadores da Gig Economy do setor de transporte no Brasil – Nota de Conjuntura n. 16 (Carta de Conjuntura n. 58). Brasília: Ipea.
- Gray, L. M.; Wong-Wylie, G.; Rempel, G. R.; Cook, K. (2020). Expanding Qualitative Research Interviewing Strategies: Zoom Video Communications. *The Qualitative Report*, v. 25, n. 5, 1292-1301. <https://doi.org/10.46743/2160-3715/2020.4212>
- 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. <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, p. 267-280. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2006.00519.x>
- Grohmann, R. (2022). Plataformas de propriedade de trabalhadores: cooperativas e coletivos de entregadores. *MATRIZES*, v. 16, n. 1, p. 209-233. <https://doi.org/10.11606/issn.1982-8160.v16i1p209-233>.
- 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. <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, p. 5-23. <https://doi.org/10.1080/09663690903498225>
- Harkot, M. K. (2018) *A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade de São Paulo, São Paulo.
- 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; New York: Routledge. cap. 8, p. 119-136.
- Harvey, D. (2008) The right to the city. *New Left Review*, v. 53, p. 23-40. Traduzido por: Jair Pinheiro. Título original: The right to the city.
- Heilborn, M. L.; Rodrigues, C. (2018) Gênero: breve história de um conceito. *APRENDER – Cad. de Filosofia e Psic. da Educação*, n. 20, p. 9-21. <https://doi.org/10.22481/aprender.v0i20.4547>

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2021) Estatísticas de gênero: indicadores sociais das mulheres no Brasil. 2 ed. Rio de Janeiro: IBGE. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2101784>. Acesso em: 29 de jun. de 2023.

ITDP Brasil (2014) Guia de Compartilhamento de Bicicletas Compartilhadas. Disponível em: [http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2014/11/ITDP-Brasil\\_Guia-de-Planejamento-de-Sistemas-de-Bicicletas-Compartilhadas\\_1a-vers%C3%A3o.pdf](http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2014/11/ITDP-Brasil_Guia-de-Planejamento-de-Sistemas-de-Bicicletas-Compartilhadas_1a-vers%C3%A3o.pdf). Acesso em: 20 de jun de 2023.

ITDP Brasil (2017) Guia de planejamento cicloinclusivo. Disponível em: <http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2017/09/guia-cicloinclusivo-ITDP-Brasil-setembro-2017.pdf>. Acesso em: 10 de mai de 2022.

ITDP Brasil (2018) *Financiamento e administração de sistemas públicos de bicicletas compartilhadas*. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/financiamento-bicicletas-compartilhadas/>. Acesso em 18 jun. 2022

Jacobs, J. (2011) *Morte e Vida de Grandes Cidades*. Tradução: Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes. Título original: *The Death and Life of Great American Cities*.

Jenks, C. J. (2018) Recording and Transcribing Social Interaction. In: Flick, U. (ed.) *The SAGE Handbook of Qualitative Data Collection*. Londres: SAGE. cap. 8, p. 118-130. <https://dx.doi.org/10.4135/9781526416070.n8>

Jordan, S. W.; Ivey, S. (2021) Complete Streets: Promises and Proof. *Journal of Urban Planning and Development*, v. 147, n. 2. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)UP.1943-5444.0000684](https://doi.org/10.1061/(ASCE)UP.1943-5444.0000684)

Josso, M. C. (2004) A experiência formadora: um conceito em construção. In: Josso, M. C. *Experiências de vida e formação*. Tradução: José Claudio, Júlia Ferreira. São Paulo: Cortez. cap. 2, p. 47-56

Kallus, R.; Churchman, A. (2004) Women's Struggle for Urban Safety. The Canadian Experience and its Applicability to the Israeli Context. *Planning Theory & Practice*, v. 5, n. 2, p. 197-215. <https://doi.org/10.1080/14649350410001691754>

Kent, J. (2021) Transport, access, and health. In: Mulley, C.; Nelson, J. D. (ed.) *Urban Form and Accessibility*. Amsterdã: Elsevier. cap. 13, p. 207-222. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-819822-3.00009-2>.

Kergoat, D. (2009) Divisão sexual do trabalho e relações sociais de sexo. Tradução: Vivian Aranha Saboia. In: Hirata, H.; Laborie, F.; Le Doaré, H.; Senotier, D. (org.) *Dicionário crítico do feminismo*. São Paulo: Editora UNESP. Título original: *Dictionnaire critique du féminisme*. p. 67-75.

Kern, L. (2021) *Cidade feminista: a luta pelo espaço em um mundo desenhado por homens*. Tradução: Thereza Roque da Motta. Rio de Janeiro: Oficina Raquel. Título original: *Feminist city*

Kleinert, S.; Horton, R. (2016) Urban design: an important future force for health and wellbeing. *The lancet*, v. 388, n. 10062, pp. 2848-2850. [http://dx.doi.org/10.1016/S0140-6736\(16\)31578-1](http://dx.doi.org/10.1016/S0140-6736(16)31578-1).

LABMOB; Aliança Bike (2020a) *Ciclogística no Brasil – Relatório técnico*. Disponível em: <https://bit.ly/3DbH49a>. Acesso em: 21 de ago. de 2021.

- LABMOB; Aliança Bike (2020b) *Ciclogística – Entregas por bicicleta na última milha*. Brasília: PROMOB-E. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/ciclogistica-ultima-milha/>. Acesso em: 21 ago. 2021.
- Lamoureux, D. (2009) Público/privado. Tradução: Naira Pinheiro. In: Hirata, H.; Laborie, F.; Le Doaré, H.; Senotier, D. (org.) *Dicionário crítico do feminismo*. São Paulo: Editora UNESP. Título original: Dictionnaire critique du féminisme. p. 208-212.
- Law, R. (1999) Beyond ‘women and transport’: towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography*, v. 23, n. 4, p. 567–588.
- Le Lay, S.; Lemozy, F. (2022) Capitalisme de plateformes et transformations de l’équilibre des rapports de genre. Une enquête en psychodynamique du travail dans la livraison à vélo. *Revue française des affaires sociales*, n. 4, p. 239-256. <https://doi.org/10.3917/rfas.224.0239>.
- Lefebvre, H. (2011) *O Direito à Cidade*. Tradução: Rubens Eduardo Frias. 5. ed. 3. reimp. São Paulo: Centauro Editora. Título original: Le Droit à la Ville.
- Levy, C. (2013) Travel choice reframed: “deep distribution” and gender in urban transport. *Environment & Urbanization*, v. 25, n. 1, p. 47-63. <https://doi.org/10.1177/0956247813477810>
- Lubitow, A. (2017) *Narratives of Marginalized Cyclists: Understanding Obstacles to Utilitarian Cycling Among Women and Minorities in Portland, OR*. Transportation Research and Education Center (TREC). <https://doi.org/10.15760/trec.171>
- Lubitow, A.; Tompkins, K.; Feldman, M. (2019) Sustainable Cycling For All? Race and Gender-Based Bicycling Inequalities in Portland, Oregon. *City & Community*, v. 18, n. 4, p. 1181-1202. <https://doi.org/10.1111/cico.12470>
- Lyra, L. E. G. (2017) Por Onde Caminham as Mulheres? Apontamentos sobre gênero e justiça socioespacial na Região Metropolitana de Belo Horizonte. In: *2nd Latin America Division Conference – Urbanisation in Latin America*, São Paulo.
- Macêdo, B.; Pinto, D. G. L.; Siqueira, M. F.; Lopes, A. S.; Loureiro, C. F. G. (2020) Caracterização das diferenças no padrão de mobilidade de mulheres e homens em grandes cidades brasileiras. *TRANSPORTES*, v. 28, n. 4. <https://doi.org/10.14295/transportes.v28i4.2410>
- Machado, V. S. G. (2020) Economia ciclofeminina: estudo do uso da Bicicleta como trabalho por mulheres ambulantes na cidade do Rio de Janeiro. In: Callil, V.; Costanzo, D. (org.) *Desafio: estudos de mobilidade por bicicleta 3*. São Paulo: Centro Brasileiro de Análise e Planejamento – CEBRAP. cap. 1, p. 15-58.
- Maes, J.; Vanellander, T. (2012) The use of bicycle messengers in the logistics chain, concepts further revised. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, v.39, p. 409 – 423. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.03.118>.
- Marconi, M. A.; Lakatos, E. M. (2003) *Fundamentos de Metodologia Científica*. 5. ed. São Paulo: Editora Atlas S. A.
- Mathieu, N. C. (2009) Sexo e gênero. Tradução: Naira Pinheiro. In: Hirata, H.; Laborie, F.; Le Doaré, H.; Senotier, D. (org.) *Dicionário crítico do feminismo*. São Paulo: Editora UNESP. Título original: Dictionnaire critique du féminisme. p. 222-230.
- Melo, H. P.; Castilho, M. (2009) Trabalho reprodutivo no Brasil: quem faz? *Revista de Economia Contemporânea*, v. 13, n. 1, p. 135-158.

- Melo, V. A.; Schetino, A. (2009) A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. *Revista Estudos Feministas*, v. 17, n. 1, p. 111-134.
- 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. cap. 3, p. 107-178.
- Minayo, M. C. S. (2009) O desafio da pesquisa social. In: Minayo, M. C. S. (org.) *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. 28. ed. Petrópolis: Vozes. cap. 1, p. 9-30.
- Mizdrak, A.; Blakely, T.; Cleghorn, C.L.; Cobiac, L.J. (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. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0219316>.
- Muxí Martínez, Z.; Ciocoletto, A. (2009) Catalanian Neighbourhood Development Law: The Gender Perspective as a Planning Tool. In: *4th International Conference of the International Forum on Urbanism (IFoU)*. p. 1331-1338, Amsterdam.
- Muxí Martínez, Z. (2011) Introducción. In: *Col·lectiu Punt 6. Construyendo entornos seguros desde la perspectiva de género*. Barcelona: Intitut de Ciències Polítiques i Socials. n. 5, p. 3-9.
- Muxí Martínez, Z.; Casanovas, R.; Ciocoletto, A.; Fonseca, M.; Valdivia, B. G. (2011) ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? *Feminismo/s*, n.17, p.105-129. <https://doi.org/10.14198/fem.2011.17.06>
- Nascimento, C. d. O. L.; Oliveira, L. K. d. (2023) Analysing the Potential of Performing Last-Mile Bicycle Deliveries: The Perspective of Brazilian Logistics Operators. *Future Transportation*, v. 3, p. 296–310. <https://doi.org/10.3390/futuretransp3010018>
- Nascimento, L. L. C.; Reis, C. F. (2021) As condições de trabalho dos entregadores e entregadoras por aplicativos no Brasil durante a pandemia. *Revista Princípios*, n. 160, p. 112-135. <https://doi.org/10.4322/principios.2675-6609.2020.160.005>
- Norcliffe, G. (2018) Women and Cycling: A Revisionist Interpretation. In: Sanderson, G. (ed.) *Cycle History 28: Proceedings of the Twenty-Eighth International Cycle History Conference*. San Francisco: Cycle Publishing. cap. 17, p. 86-89.
- Ortiz Escalante, S.; Valdivia, B. G. (2015) Planning from b: using feminist participatory methods to increase women's participation in urban planning. *Gender & Development*, v. 23, n. 1, p. 113-126. <http://dx.doi.org/10.1080/13552074.2015.1014206>.
- Ortiz Escalante, S. (2017) El lado nocturno de la vida cotidiana: un análisis feminista de la planificación urbana nocturna. *Kult-Ur*, vol. 4, n. 7, p. 55-78. <http://dx.doi.org/10.6035/Kult-ur.2017.4.7.2>.
- Ortiz Escalante, S. (2018) La seguridad urbana desde el urbanismo feminista. *Barcelona Societat: Revista de investigación y análisis social*, n. 22.
- Psarikidou, K. (2021) Researching Cycling Inequalities: Moving towards more sustainable cycling societies. In: Zuev, D.; Psarikidou, K.; Popan, C. (ed.) *Cycling Societies: Innovations, Inequalities and Governance*. Oxon; New York: Routledge. cap. 7, p. 103-118.
- Rabello, R. C. (2022) A disputa do espaço urbano. In: Callil, V.; Costanzo, D. (org) *Desafio: estudos de mobilidade por bicicleta 5*. São Paulo: Centro Brasileiro de Análise e Planejamento – CEBRAP. cap. 5, p. 157-188.
- Ramon, M. D. G.; Guitart, A. O.; Ferret, M. P. (2014) *Espacios públicos, género y diversidad: geografías para unas ciudades inclusivas*. Barcelona: Icaria.

- Ravensbergen, L.; Buliung, R.; Laliberté, N. (2019) Toward feminist geographies of cycling. *Geography Compass*. <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. cap. 4, p. 129-156.
- Ribeiro, N. S.; Gallo, D. (2022) Ciclismo urbano: uma cidade ativa é uma cidade saudável. *Caderno de Estudos Urbano / Instituto das Cidades*, v. 3, p. 95-109.
- Rosin, L. B.; Leite, C. K. S. (2019) A bicicleta como resistência: o paradigma rodoviarista e o papel do ativismo ciclista no município de São Paulo/SP. *Cadernos Metrópole*, v. 21, n. 46, p. 879-902. <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-4609>
- Salas, M. R. (2018) La bicicleta como modo de transporte que visibiliza el acceso desigual a la movilidad cotidiana: el caso de Santiago, Chile. *Revista de Urbanismo*, n. 39, p. 1-26. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2018.49157>
- Salvagni, J.; Grohmann, R.; Matos, E. (2022) Gendering platform co-operativism: the rise of women-owned rider co-operatives in Brazil and Spain. *Gender & Development*, v. 30, n. 3. <https://doi.org/10.1080/13552074.2022.2131254>.
- Santoro, P. F. (2008) Gênero e Planejamento Territorial: uma Aproximação. *XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais*, Caxambu.
- Santos, J. L. J.; Santos, L. E. P. F. (2022) Planejamento e Mobilidade Urbana no Brasil: O uso da bicicleta como uma nova maneira de pensar e construir a cidade. *Revista de Direito da Cidade*, v. 14, n. 1, p. 113-137. <https://dx.doi.org/10.12957/rdc.2022.52895>
- Sanz, P. P. (2013) Reformulando la noción de “Derecho a la Ciudad” desde uma perspectiva feminista. *Encrucijadas. Revista Crítica De Ciencias Sociales.*, n. 5, p. 92-105.
- Saunders, M. N. K.; Townsend, K. (2018) Choosing Participants. In: Cassell, C.; Cunliffe, A. L.; Grandy, G. (ed.) *The SAGE Handbook of Qualitative Business and Management Research Methods*. Londres: SAGE. cap. 28, p. 480-494. <https://dx.doi.org/10.4135/9781526430212.n28>
- 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*. <http://dx.doi.org/10.1016/j.rtbm.2015.02.001>
- Scott, J. (1989) Gênero: uma categoria útil para análise histórica. Nova York, Comlumbia University Press. Tradução: Christine Rufino Dabat e Maria Betânia Ávila. Título original: Gender: a useful category of historical analyses.
- Silva, W. A. D. (2020) O surgimento e fortalecimento das cooperativas de entregadores de aplicativos no Brasil como reflexo do COVID-19. *Revista Eletrônica Sapere Aude.*, São Paulo, v.1, n.2, p. 103-118.
- 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, p. 51611-51641. <https://doi.org/10.34117/bjdv7n5-519>
- Sousa, I. C. N.; Sanches, S. P. (2019) Fatores influentes na escolha de rota dos ciclistas. *EURE*, v. 45, n. 134, p. 31-52.
- Sousa, L. P.; Guedes, D. R. (2016) A desigual divisão sexual do trabalho: um olhar sobre a última década. *ESTUDOS AVANÇADOS*, v. 30, n. 87, p. 123-139. <https://doi.org/10.1590/S0103-40142016.30870008>

- Soto Villagrán, P. (2014) Patriarcado y Orden Urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, v. 19, n. 42, p. 199-214.
- 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, p. 127-146. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3606>
- Steinbach, R.; Green, J.; Datta, J.; Edwards, P. (2011) Cycling and the city: A case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices. *Social Science & Medicine*, v. 72, p. 1123-1130. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2011.01.033>.
- Strange, L. S.; Brown, R. S. (2002) The Bicycle, Women's Rights, and Elizabeth Cady Stanton. *Women's Studies*, v. 31, p. 609-626. <https://doi.org/10.1080/00497870290037617>
- Stroope, J. (2021) Active transportation and social capital: The association between walking or biking for transportation and community participation. *Preventive Medicine*, v. 150. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2021.106666>.
- Torgimson, B. N.; Minson, C. T. (2005) Editorial: Sex and gender: what is the difference? *Journal of Applied Physiology*, v. 99, p. 785-787. <http://dx.doi.org/10.1152/japplphysiol.00376.2005>.
- Transportation Association of Canada (2015) Complete streets: policy and practice in Canada. Ottawa: Transportation Association of Canada. Resumo. Disponível em: <https://www.tac-atc.ca/sites/tac-atc.ca/files/site/doc/Bookstore/briefing-final-e-jan2015.pdf>. Acesso em: 30 de mai. de 2023.
- Transporte Ativo; LABMOB (2018) Pesquisa Perfil do Ciclista 2018. Disponível em: [http://transporteativo.org.br/ta/?page\\_id=11570](http://transporteativo.org.br/ta/?page_id=11570). Acesso em: 29 de mar. de 2023.
- Transporte Ativo; LABMOB (2021) Pesquisa Nacional Perfil Ciclista 2021. Disponível em: <http://transporteativo.org.br/ta/?p=15559>. Acesso em: 29 de mar. de 2023.
- Valdivia, B. G. (2018) Del urbanismo androcêntrico a la ciudad cuidadora. *Hábitat y Sociedad*, n. 11, p. 65-84. <http://dx.doi.org/10.12795/HabitatySociedad.2018.i11.05>
- Vale, D. S. (2021) Active accessibility and transit-oriented development: Connecting two sides of the same coin. In: Mulley, C.; Nelson, J. D. (ed.) *Urban Form and Accessibility*. Amsterdã: Elsevier. cap. 8, p. 123-140. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-819822-3.00003-1>.
- Valença, G. C.; Santos, E. M. (2016) A infraestrutura cicloviária e o conceito de ruas completas: lições da experiência de Toronto, Canadá. In: *7º Congresso Luso Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável*, Maceió.
- Valentine, G. (1989) The Geography of Women's Fear. *Area*, v. 21, n. 4, p. 385-390.
- Vasconcellos, E. A. (2013) Mobilidade Urbana: O que você precisa saber. São Paulo: Editora Schwarcz S.A.
- 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: 05 de abr. de 2023.
- Young, I. M. (1980) Throwing Like a Girl: A Phenomenology of Feminine Body Comportment, Motility, and Spatiality. *Human Studies*, n. 3, p. 137-156.

## Sites

Assédio (2015) In: Michaelis Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa. São Paulo: Editora Melhoramentos. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/busca?id=Gp7M>. Acesso em: 17 abr. 2023.

Assédio (2021) In: Dicionário Priberam da Língua Portuguesa. Lisboa: Priberam Informática. Disponível em: <https://dicionario.priberam.org/ass%C3%A9dio>. Acesso em: 17 abr. 2023.

Ciclocidade (2023) Quem somos. Disponível em: <https://www.ciclocidade.org.br/quem-somos/>. Acesso em: 11 de jul. de 2023.

Empoderar (2021) In: Dicionário Priberam da Língua Portuguesa. Lisboa: Priberam Informática. Disponível em: <https://dicionario.priberam.org/empoderar>. Acesso em: 16 de jul. 2023.

Empoderar (2023) In: DICIO, Dicionário Online de Português. Porto: 7Graus. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/empoderar/>. Acesso em: 16 de jul. 2023.

iFood (2022) Em 2 anos, iFood Pedal impacta 18 mil entregadores. Disponível em: <https://news.ifood.com.br/em-2-anos-ifood-pedal-chega-a-6-milhoes-de-entregas-de-bike/>. Acesso em: 3 de abr. de 2023.

iFood (2023) O que é o iFood? Conheça a história e a operação da empresa. Disponível em: <https://news.ifood.com.br/o-que-e-o-ifood/>. Acesso em: 3 de abr. de 2023.

iFood; Tembici (2023a) iFood Pedal. Disponível em: <https://ifood.tembici.com.br/>. Acesso em: 3 de abr. de 2023.

iFood; Tembici (2023b) Ponto de Apoio. Disponível em: [https://ifood.tembici.com.br/onde\\_encontrar/](https://ifood.tembici.com.br/onde_encontrar/). Acesso em: 3 de abr. de 2023.

MAXQDA (2022) Software para a Análise de Dados Qualitativos. Disponível em: <https://www.maxqda.com/brasil/software-analise-qualitativa>. Acesso em: 16 jun. 2022.

Tembici (2023a) Termos de Condições iFood Pedal. Disponível em: <https://tembicihelp.zendesk.com/hc/pt-br/articles/4496778990100-Termos-de-Condições-iFood-Pedal>. Acesso em: 3 de abr. de 2023.

Tembici (2023b) Sobre nós. Disponível em: <https://www.tembici.com.br/pt/sobre-nos/>. Acesso em: 3 de abr. de 2023.

UN – United Nations (2023) WHO chief declares end to COVID-19 as a global health emergency. Disponível em: <https://news.un.org/en/story/2023/05/1136367#:~:text=WHO%20chief%20declares%20end%20to%20COVID%2D19%20as%20a%20global%20health%20emergency,-5%20May%202023&text=The%20head%20of%20the%20UN,no%20longer%20a%20global%20threat>. Acesso em: 22 de jun. de 2023.

WHO – World Health Organization (2023) Gender and health – Overview. Disponível em: [https://www.who.int/health-topics/gender#tab=tab\\_1](https://www.who.int/health-topics/gender#tab=tab_1). Acesso em: 27 de jun. de 2023.

## APÊNDICE A – ROTEIRO DAS ENTREVISTAS

- **Experiências anteriores ao trabalho como entregadora**

1. Me conte sobre a sua relação com a bicicleta antes da realização do trabalho como entregadora, falando um pouco sobre como e quando você aprendeu a andar, se, e como, a utilizava no seu dia a dia e o que te motivava a utilizá-la, ou não.

- **Experiências como cicloentregadora**

2. Me conte sobre as suas motivações para [realizar/ter realizado] o trabalho de entrega e o porquê de utilizar a bicicleta, e não outro modo de transporte (como motocicleta ou carro), assim como se já teve desejo de utilizar algum destes outros modos.  
[Caso não realize mais entregas, me conte também sobre o que te motivou a parar.]
3. Comente um pouco sobre vantagens e desvantagens que você identifica de realizar entregas por bicicleta ao invés de outros modos de transporte.
4. Me conte em qual região de [Belo Horizonte/São Paulo] você [costuma/costumava] realizar as suas entregas e se você [precisa/precisava] realizar algum trajeto entre a sua residência e tal região.
5. Descreva um dia típico de trabalho como entregadora.

- **Renda e jornada de trabalho**

6. Comente sobre seu trabalho/ocupação antes de começar a fazer entregas de bicicleta, e se depois de iniciar as entregas manteve outras ocupações, remuneradas ou não, como outras fontes de renda, estudo ou atividades de cuidado.
7. Me conte sobre a sua renda com as entregas, se te trouxe alguma independência financeira, se [é/era] suficiente para as suas despesas, quantas pessoas [dependem/dependiam] dessa renda e se [precisa/precisava] completá-la com outro trabalho além da entrega.
8. Me conte um pouco sobre a sua jornada de trabalho como entregadora: quantas horas por dia você [trabalha/trabalhava], quantos dias na semana, quais períodos do dia e como você [define/definia] a hora que [vai/ia] parar. Além disso, comente se as

condições climáticas (sol, chuva, frio, calor) e as condições de segurança [influenciam/influenciavam] na jornada de trabalho.

9. [Caso tenha filhos, comente um pouco como eles influenciam na sua jornada de trabalho. Caso seja responsável pelo cuidado de outras pessoas também, como isso influencia na sua jornada como entregadora?]

- **Influência de fatores ambientais e sociais**

10. Me conte sobre o seu sentimento de segurança ou insegurança durante o trabalho como entregadora.

Como o ambiente, o local e a hora do dia te [fazem/faziam] sentir mais ou menos segura, o que [faz/fazia] você sentir mais medo (assalto, assédio, violência etc.), e como a sensação de segurança [afeta/afetava] suas escolhas diárias?

Se possível, compartilhe uma experiência em que não se sentiu segura.

11. Me conte um pouco sobre a maneira como você [escolhe/escolhia] os trajetos que [irá/iria] percorrer, se apenas [segue/seguia] algum aplicativo de rotas (Waze, Google Maps, próprio app de entregas) ou se também [utiliza/utilizava] seus conhecimentos e percepções sobre as áreas da cidade.

Fale também se [existem/existiam] trajetos e/ou regiões de [Belo Horizonte/São Paulo] que você [evita/evitava], por qual motivo, e se o relevo [influencia/influenciava] seus trajetos e destinos.

12. Me conte um pouco sobre como você avalia a infraestrutura cicloviária de [Belo Horizonte/São Paulo], isto é, se existem ciclovias e ciclofaixas, se elas são boas e suficientes, se elas estão presentes no trajeto que [costuma/costumava] realizar, se existem lugares para estacionar a bicicleta, como é a iluminação das vias para quem está andando de bicicleta durante a noite e como que a presença ou ausência de infraestrutura [influencia/influenciava] na sua percepção de segurança.

Além disso, fale um pouco se [costuma/ costumava] mudar seus trajetos em função da presença ou ausência de infraestrutura.

13. Você tem conhecimento da existência de bicicletas compartilhadas em [Belo Horizonte/São Paulo]? Me conte um pouco sobre essas bicicletas, se você já utilizou em algum momento e se você acredita que uma maior disponibilidade dessas bicicletas poderia influenciar o trabalho de entregas.

14. Me conte se você [utiliza/utilizava] algum ponto de apoio enquanto [espera/esperava] surgirem entregas ou que elas [fiquem/ficassem] prontas, onde [é/era] esse ponto de apoio e por quem ele [é/era] fornecido.
  15. Caso você já tenha sofrido algum acidente realizando entregas e se sinta confortável, me conte como foi.
- **Experiências relativas ao gênero**
    16. Me conte um pouco sobre as sensações que andar de bicicleta desperta em você.
    17. Me conte um pouco sobre dificuldades que você identifica para a mulher na realização de entregas por bicicleta, que não pesam tanto para os homens. (Exemplos: ida ao banheiro, ciclo menstrual, levar filho na escola, assédio etc.)
    18. Comente se você já passou por alguma situação no trabalho que acredita que um homem não passaria, seja ao pegar o produto, no trajeto ou na entrega. Caso se sinta confortável, conte sobre alguma.
    19. Comente sobre quais tipos de roupa você [costuma/costumava] utilizar, ou [evita/evitava] utilizar, no dia a dia de trabalho, e se algo [motiva/motivava] essa escolha de vestuário.
    20. Me conte se você [sente/sentia] alguma hostilidade por parte de entregadores do sexo masculino. Caso tenha vivido alguma situação específica e se sentir confortável, conte sobre ela.
  - **Experiências para além da entrega**
    21. Me conte um pouco se começar a realizar entregas de bicicleta mudou a forma como você se desloca na cidade sem ser durante o trabalho.  
[Como você acha que seria se parasse de realizar entregas? /Caso você não realize mais entregas, parou mudou a forma como você se deslocava na cidade?]
    22. Descreva como seriam, para você, as condições ideais da cidade para realizar entregas de bicicleta. O que precisaria mudar em [Belo Horizonte/São Paulo] para isso?
  - **Ao fim da entrevista:**  
Agradecer a participante e perguntar se ela tem alguma coisa que gostaria de completar/acrescentar ou se tem alguma pergunta ou dúvida sobre a pesquisa.

## APÊNDICE B – FORMULÁRIO DE CARACTERIZAÇÃO DAS ENTREGADORAS-CICLISTAS

### Seção 1

#### Apresentação do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido - TCLE

Declaro que fui informada dos objetivos do estudo “Entre Liberdades e (In)Subordinações: Vivências e Experiências de Entregadoras-Ciclistas”, que tem como pesquisadora responsável a aluna de mestrado Luiza Fleury de Freitas, do Programa de Mestrado em Geotecnia e Transportes, da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), de maneira clara e detalhada e esclareci minhas dúvidas. Concordo em participar, como voluntária, do estudo, e que os materiais e as informações obtidas relacionadas à minha pessoa poderão ser utilizados em atividades de natureza acadêmico-científica, desde que assegurada a preservação de minha identidade. Sei que a qualquer momento poderei solicitar novas informações e modificar minha decisão de participar, se assim o desejar, de modo que declaro que concordo em participar desse estudo.

Não concordo em participar deste estudo.

### Seção 2 – Perguntas iniciais

1 Qual o seu nome?

\_\_\_\_\_

2 Você mora em [Belo Horizonte/São Paulo] atualmente?

- ☐ Sim ☐ Não

3 Em qual bairro você mora? Caso não more mais em [Belo Horizonte/São Paulo], inclua também a cidade.

\_\_\_\_\_

4 Há quantos anos você vive em [Belo Horizonte/São Paulo]?

- ☐ Eu nasci em [Belo Horizonte/São Paulo] ☐ Outros: \_\_\_\_\_  
☐ Não moro mais em [Belo Horizonte/São Paulo]

5 Quantos anos você tem?

\_\_\_\_\_

6 Com qual gênero você se identifica?

- ☐ Feminino ☐ Masculino ☐ Outros: \_\_\_\_\_

**7** Como você define a sua cor, de acordo com a classificação do IBGE?

- ☐ Preta                                      ☐ Branca                                      ☐ Parda  
☐ Amarela                                      ☐ Indígena                                      ☐ Prefiro não declarar

**8** Qual o seu grau de escolaridade?

- ☐ Nenhum                                      ☐ Ensino Fundamental Incompleto  
☐ Ensino Fundamental Completo                                      ☐ Ensino Médio Incompleto  
☐ Ensino Médio Completo                                      ☐ Ensino Superior Incompleto  
☐ Ensino Superior Completo                                      ☐ Pós-graduação Incompleta  
☐ Pós-graduação Completa                                      ☐ Prefiro não declarar  
☐ Outros: \_\_\_\_\_

### **Seção 3 – Moradores da residência**

**9** Quantas pessoas moram em sua casa? \_\_\_\_\_

**10** Destas, quantas são menores de idade?

- ☐ Nenhuma                      ☐ 1                      ☐ 2                      ☐ 3  
☐ 4                      ☐ 5                      ☐ 6 ou mais

### **Seção 4 – Sobre moradores da sua residência menores de idade**

**10.1** Quais as faixas etárias dos moradores menores de idade? (Marque quantas opções forem necessárias)

- 0 a 3 anos                                      4 a 5 anos                                      6 a 11 anos  
 12 a 15 anos                                      16 a 17 anos

**10.2** Qual o grau de parentesco com você? (Marque quantas opções forem necessárias)

- Filho(a)                      Neto(a)                      Filho(a) do(a) meu/minha companheiro(a)  
 Sobrinho(a)                      Afilhado(a)                      Outros: \_\_\_\_\_

**10.3** Você tem compromisso de levá-los à creche e/ou escola ou outras atividades?

- ☐ Sim                                      ☐ Não

### **Seção 5 – Caso tenha compromisso de acompanhar o deslocamento dos moradores menores de idade**

**10.3.1** Para quais atividades você tem responsabilidade de acompanhar o deslocamento? (Marque quantas opções forem necessárias)

- Creche                      Escola                      Aula de línguas                      Prática de atividade física  
 Lazer                      Médicos                      Outros: \_\_\_\_\_

**10.3.2** Como você realiza esse deslocamento? (Marque quantas opções forem necessárias)

|                                                                 |           |               |
|-----------------------------------------------------------------|-----------|---------------|
| A pé                                                            | Bicicleta | Carro         |
| Moto                                                            | Ônibus    | Metrô         |
| Táxi ou serviços de carros particulares (Ex. Uber, Cabify etc.) |           | Outros: _____ |

**Seção 6 – Menores de idade não moradores da mesma residência****11** Você é responsável por menores de idade que não moram na sua residência?

- ☐ Sim ☐ Não

**Seção 7 – Sobre não moradores menores de idade pelos quais é responsável****11.1** De quais faixas etárias? (Marque quantas opções forem necessárias)

|              |              |             |
|--------------|--------------|-------------|
| 0 a 3 anos   | 4 a 5 anos   | 6 a 11 anos |
| 12 a 15 anos | 16 a 17 anos |             |

**11.2** Qual o grau de parentesco com você? (Marque quantas opções forem necessárias)

|             |             |                                         |
|-------------|-------------|-----------------------------------------|
| Filho(a)    | Neto(a)     | Filho(a) do(a) meu/minha companheiro(a) |
| Sobrinho(a) | Afilhado(a) | Outros: _____                           |

**11.3** Você tem compromisso de levá-los à creche e/ou escola ou outras atividades?

- ☐ Sim ☐ Não

**Seção 8 – Caso tenha compromisso de acompanhar o deslocamento de menores de idade que não moram na sua residência****11.3.1** Para quais atividades você tem responsabilidade de acompanhar o deslocamento? (Marque quantas opções forem necessárias)

|        |         |                 |                             |
|--------|---------|-----------------|-----------------------------|
| Creche | Escola  | Aula de línguas | Prática de atividade física |
| Lazer  | Médicos | Outros: _____   |                             |

**11.3.2** Como você realiza esse deslocamento? (Marque quantas opções forem necessárias)

|                                                                 |           |               |
|-----------------------------------------------------------------|-----------|---------------|
| A pé                                                            | Bicicleta | Carro         |
| Moto                                                            | Ônibus    | Metrô         |
| Táxi ou serviços de carros particulares (Ex. Uber, Cabify etc.) |           | Outros: _____ |

**Seção 9 – Responsável por maiores de idade****12** Você é responsável pelo cuidado de outras pessoas, maiores de idade? Exemplo: algum familiar que precise de auxílio ao longo do dia em função de mobilidade reduzida, idosos etc.

- ☐ Sim ☐ Não

### **Seção 10 – Caso seja responsável pelo cuidado de maiores de idade**

**12.1** Qual o grau de parentesco com você? (Marque quantas opções forem necessárias)

Avô ou avó

Mãe ou pai

Irmão ou irmã

Filho ou filha

Tio ou tia

Primo ou prima

Outros: \_\_\_\_\_

**12.2** Essa pessoa mora na sua residência?

☐ Sim

☐ Não

**12.3** Você tem compromisso de auxiliá-la nos deslocamentos pela cidade?

☐ Sim

☐ Não

### **Seção 11 – Caso tenha compromisso de auxiliar o deslocamento de maiores de idade**

**12.3.1** Como você realiza esse deslocamento? (Marque quantas opções forem necessárias)

A pé

Bicicleta

Carro

Moto

Ônibus

Metrô

Táxi ou serviços de carros particulares (Ex. Uber, Cabify etc.)

Outros: \_\_\_\_\_

### **Seção 12 – Sobre as entregas**

**13** Você trabalha/trabalhava por aplicativos, cooperativa ou diretamente com o restaurante/empresa? (Marque quantas opções forem necessárias)

Aplicativos (Ex. iFood, Rappi, Daki, Uber Eats etc.)

Cooperativa

Restaurante/empresa

Outros: \_\_\_\_\_

**14** Você realiza entregas por bicicleta atualmente?

☐ Sim

☐ Não

### **Seção 13 – Caso realize entregas atualmente**

**14.1** Há quanto tempo você realiza entregas? \_\_\_\_

### **Seção 14 – Caso não realize mais entregas**

**14.2** Por quanto tempo você realizou entregas? \_\_\_\_

**14.3** Quando você parou de realizar entregas? \_\_\_\_

**Seção 15 – Sobre a bicicleta utilizada** (Caso você não realize mais entregas, responder sobre a bicicleta utilizada quando fazia entregas.)

**15** De quem é a bicicleta que você utiliza/utilizava para realizar entregas?

☐ Própria

☐ Emprestada de algum familiar ou conhecido

☐ Alugada de um estabelecimento

☐ Bicicleta compartilhada

☐ Outros: \_\_\_\_\_

**16** A sua bicicleta possui/possuía motor?

- ☐ Sim ☐ Não

**Seção 16 – Uso de bicicleta motorizada****16.1** Qual é/era o tipo de motor?

- ☐ Elétrico ☐ A combustão ☐ Outros: \_\_\_\_\_

**16.2** Qual a origem desse motor?

- ☐ Veio na bicicleta de fábrica. ☐ Foi instalado no local onde comprei minha bicicleta.  
☐ Eu instalei posteriormente. ☐ Solicitei que instalassem posteriormente.

**Seção 17 – Outras informações****17** Você utiliza/utilizava algum aplicativo para registrar a sua rota durante as entregas?

- ☐ Sim ☐ Não

**17.1** Qual?

- ☐ Não utilizo/Não utilizava ☐ Outros: \_\_\_\_\_

## **APÊNDICE C – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - TCLE**

Gostaríamos de convidá-la a participar, como voluntária, da pesquisa intitulada “Entre Liberdades e (In)Subordinações: Vivências e Experiências de Entregadoras Ciclistas”, que tem como objetivo investigar vivências e experiências de mulheres que realizam, ou já realizaram, entregas de bicicleta nas cidades de Belo Horizonte e São Paulo. Essa pesquisa faz parte da Dissertação da estudante de Mestrado em Geotecnia e Transportes da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), Luiza Fleury de Freitas, sob orientação do Prof. Dr. Leandro Cardoso, do Departamento de Engenharia de Transportes e Geotecnia.

O motivo que nos leva a estudar esse tema pode ser dividido em três frentes: a importância do serviço de entregas no contexto atual, a importância da bicicleta nas discussões sobre mobilidade urbana sustentável e a relevância histórica da bicicleta na emancipação feminina. Além disso, tem-se que o tema ainda é pouco pesquisado, mas as entregadoras ciclistas podem ser profundamente afetadas pelas condições a que estão submetidas.

O motivo deste convite é que você se enquadra no seguinte critério de inclusão: realizar ou já ter realizado entregas por bicicleta na cidade de Belo Horizonte ou de São Paulo.

Para este estudo, realizaremos uma entrevista semiestruturada em formato *online*, através do aplicativo Google Meet, de maneira individual, estando presentes apenas a pesquisadora e a entrevistada. Qualquer desconforto pode ser reportado à pesquisadora a qualquer momento da entrevista, sendo que você poderá deixar de responder qualquer questão que lhe gerar incômodo, assim como escolher encerrar sua participação a qualquer momento.

As informações geradas pelas entrevistas serão gravadas em formato de áudio e vídeo e transcritas posteriormente. As transcrições ficarão armazenadas em poder dos pesquisadores durante um período de 05 (cinco) anos após a realização das entrevistas, podendo os arquivos de áudio e vídeo serem destruídos após finalizada a transcrição.

Prevemos um período de 1h (uma hora) para a realização da presente entrevista, existindo riscos mínimos na sua execução. Esses riscos estão em possíveis constrangimentos nas respostas às perguntas realizadas, mas voltamos a ressaltar que, para minimizá-los, a participante poderá se abster de responder qualquer uma das perguntas. Além disso, frisamos que não existem

respostas corretas para as perguntas feitas, uma vez que nosso foco é conhecer vivências e experiências das entregadoras ciclistas.

Os benefícios da pesquisa estão em aumentar o debate acerca de mulheres que realizam entregas por bicicleta, assim como a sua visibilidade.

Para participar deste estudo, você não terá nenhum custo, nem receberá qualquer vantagem financeira. Caso haja danos à participante, a pesquisadora assumirá a responsabilidade pelo ressarcimento e pela indenização.

Você será esclarecida sobre o estudo em qualquer aspecto que desejar e estará livre para participar ou recusar-se a participar, retirando seu consentimento ou interrompendo sua participação a qualquer momento. A sua participação é voluntária e a recusa em participar não acarretará qualquer penalidade ou modificação na forma em que é atendido pela pesquisadora.

A pesquisadora irá tratar a sua identidade com padrões profissionais de sigilo e privacidade, sendo que os vídeos e gravações de voz ficarão sob a propriedade da pesquisadora responsável. Seu nome ou o material que indique sua participação não será liberado sem a sua permissão. Você não será identificada em nenhuma publicação que possa resultar deste estudo.

Os resultados da pesquisa estarão à sua disposição quando finalizada.

Em caso de dúvidas e para maiores esclarecimentos da pesquisa, você deverá contatar os pesquisadores:

- Luiza Fleury de Freitas
- Leandro Cardoso