



A

VELOCIDADE

DA

CARNE

MARINA AGUDO

orientação:
Ana Paula Polizzo

mulheres que pedalam e trabalham

cartografia como dispositivo de visibilização

A VELOCIDADE DA CARNE

mulheres que pedalam e trabalham:

cartografia como dispositivo de visibilização

Marina Agudo de Souza

orientação: Ana Paula Polizzo

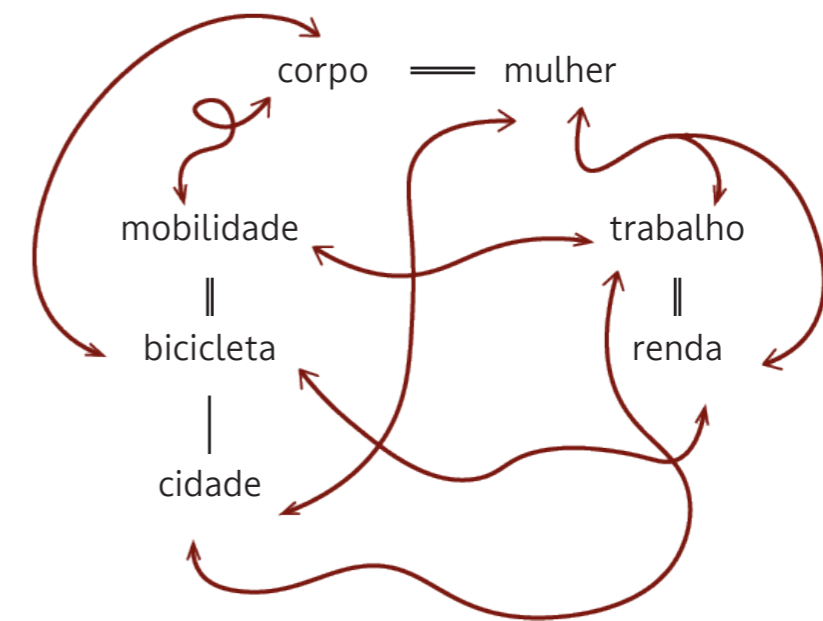
Trabalho Final de Graduação

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da
Universidade Federal do Rio de Janeiro

Rio de Janeiro, 09 de março de 2020.

sumário

resumo	5
agradecimentos	6
preâmbulo	7
motivações	8
construindo a problemática	9
aprofundando questões	11
bicicleta e mulheres	13
bicicleta e liberdade	18
mulheres e trabalho	21
bicicleta e trabalho	24
a construção de um método	31
corpos e cartografias	34
vivências distintas ou tão semelhantes	36
o corpo e a cidade	38
Audrey	40
Cintia	48
Joelma	56
da pesquisa à Audrey, Cintia e Joelma	64
entrevistas	68
bibliografia	70
anexo 1	72



cruzamento dos temas (elaboração própria).

resumo

O presente trabalho buscar explorar a perspectiva das mulheres entregadoras que utilizam a bicicleta como ferramenta de trabalho. Objetiva-se cartografar as dinâmicas de seus corpos no espaço urbano e como esse atua, em movimento contrário, modificando a prática de tais mulheres e o seu deslocar. O trabalho parte de conversas com essas interlocutoras, da compreensão de suas rotinas, seus movimentos e sua inércia, a fim de contrapor e interpor com a base teórica e pesquisas quantitativas do nosso campo.

agradecimentos

Às que vieram antes de mim, às que pedalam, andam e correm ao meu lado e àquelas que virão. À Cintia, Joelma e Audrey, que tornaram esse trabalho possível. À todas as mulheres que nesse planeta habitam, que fazem girar o mundo moinho. À todas aquelas que resistem, em tempos azuis e sombrios e em tempos de sol vermelho. Àquelas que lutam e acreditam na alavanca por espaços melhores e ocupados por corpos femininos e diversos. A rua é nossa.

Às mulheres professoras que me ensinaram desde escrever quando criança à linguagem da arquitetura e do urbanismo quando jovem.

À Ana, por aceitar trilhar esse caminho comigo e pelas orientações sensíveis. Por colaborar com o trabalho e o coração de formanda hesitante. Obrigada por tornar isso possível e topar se debruçar sobre gênero e bicicleta comigo.

Às mulheres da minha vida. À minha mãe Helô, por me fazer encarar a laboriosa vida com o afinco de uma mulher corajosa como você e por dar o suporte para que eu também seja uma. Às minhas avós Zezé e Joana, minha madrinha e minhas tias, à Lúcia e à Silviane. Crescer ao lado de tantas, faz tornar-me uma forte como vocês. Muito obrigada pelo suporte, do café passado aos incentivos em momentos de incerteza. Obrigada por caminharem lado a lado, aqui embaixo e aí em cima.

Ao meu pai, por confiar em mim de olhos fechados, pelas palavras ditas em momentos primordiais e a companhia no silêncio quando precisei. Ao meu irmão, por dividir comigo os brinquedos e as ansias comuns há tanto tempo.

Ao Gabriel, pela amizade que também é amor e pela parceria e divisão das angústias tão comuns. Por incentivar tanto e acreditar mais ainda e me ajudar a construir a minha história com tanta ternura.

Aos meus amigos, à toda a “globetrupe”, pela companhia para amaciar o árduo caminho da graduação, desde o dia 1. Por toparem construir uma amizade a vinte mãos, pelo suporte tanto nos períodos de angústia quanto nos de folia e risada. Em especial ao Diego, por permitir que eu seja o duo da vida dele e ele da minha.

À educação pública, ao edifício JMM, à FAU-UFRJ e à todos que a compõem, ao nosso Brasil. Esse trabalho foi feito, direta e indiretamente, à muitas mãos e é de todos nós.

ou experiência e subjetividade

preâmbulo

Da sua casa em Copacabana, Audrey segue para o Leblon, na escala de terça, ela faz entregas para um restaurante de saladas, na Av. Ataulfo de Paiva. A estudante de produção cultural fica à disposição do estabelecimento e faz viagens em sua bicicleta fixa branca das 11h às 16h. A cooperativa - ela chama assim - para a qual trabalha organiza seus entregadores conforme a demanda do dia. Audrey gosta da adrenalina, e acaba que coincide que tal sensação a faz ganhar dinheiro. Na cooperativa, ela conta, é criada uma espécie de rede de entregadores, quando algo ocorre algo com um, algum outro está por perto para ajudar, mas dentre eles, geralmente a única mulher era ela.

Cintia mora com o pai e sempre que chega do trabalho, liga para ele ajudá-la com a bicicleta. A sua última foi furtada no bicicletário do condomínio, então agora ela e o pai se imprensam 4 andares acima para guardá-la dentro de casa. Há mais de um ano que Cintia aguarda a aprovação no aplicativo Ifood e durante a espera faz entregas de mercado e farmácia pela plataforma da Rappi. Ela, que tem 31 anos, me conta que acorda às 7, toma seu banho, se arruma e liga o aplicativo meia hora antes, pra garantir que vão tocar pedidos. Do Rocha, onde mora, geralmente direciona seus esforços para pegar pedidos no Méier e no Norte Shopping e ali, na região norte, ela diz que nunca cruzou com outra entregadora mulher.

Depois que a filha foi morar com o namorado, Joelma ficou com o conjugado no Catete para si e já de dentro de casa tocam pedidos do Ifood, ou de alguma das outras três plataformas com as quais trabalha. De segunda a segunda e sob sol e chuva, ela me conta que trabalha desde os 15 anos, desde no Jogo do Bicho até na Bereau Veritas, mas há 3 anos, desempregada, começou com as entregas. Apesar de ser natural do Paraná, Joelma já conhece de cor todos os trechos de alagamento da região e essas e outras informações ela troca em um grupo de whatsapp com outros entregadores.

como cheguei aqui ou

motivações

Quando adolescente e ainda sem pegar ônibus, vi a bicicleta como forma de me deslocar pela cidade e ainda compensar o atraso do tempo que eu-me-nina gastava para me arrumar. De quebra, sentia que era mais livre. Enfim, jovem adulta, entendi o sentimento de liberdade, me sentia um pouco mais distante dos olhares que seguiam meu corpo recém desenvolvido. Corpo, mulher, bicicleta, cidade... Diversas inquietações ao redor desses temas me permeiam, chegou a hora de entrelaçá-los.

Esta pesquisa parte, portanto, de uma motivação pessoal. Talvez venha a ser, em parte, um relato autobiográfico, mas relato este que pode se confundir com o relato de outras mulheres que também sobem em bicicletas. Por outro lado, daqui ainda vejo menos. Há inúmeros olhares que não o meu, realidades que não a minha, diversos corpos outros marginalizados que também sobem em bicicletas. Dentre eles, trabalhadoras, racializadas ou não, periféricas ou não, mães ou não, e cujo relato somente elas podem narrar. Essa é uma pequena contribuição.



Foto de acervo pessoal

construindo a problemática

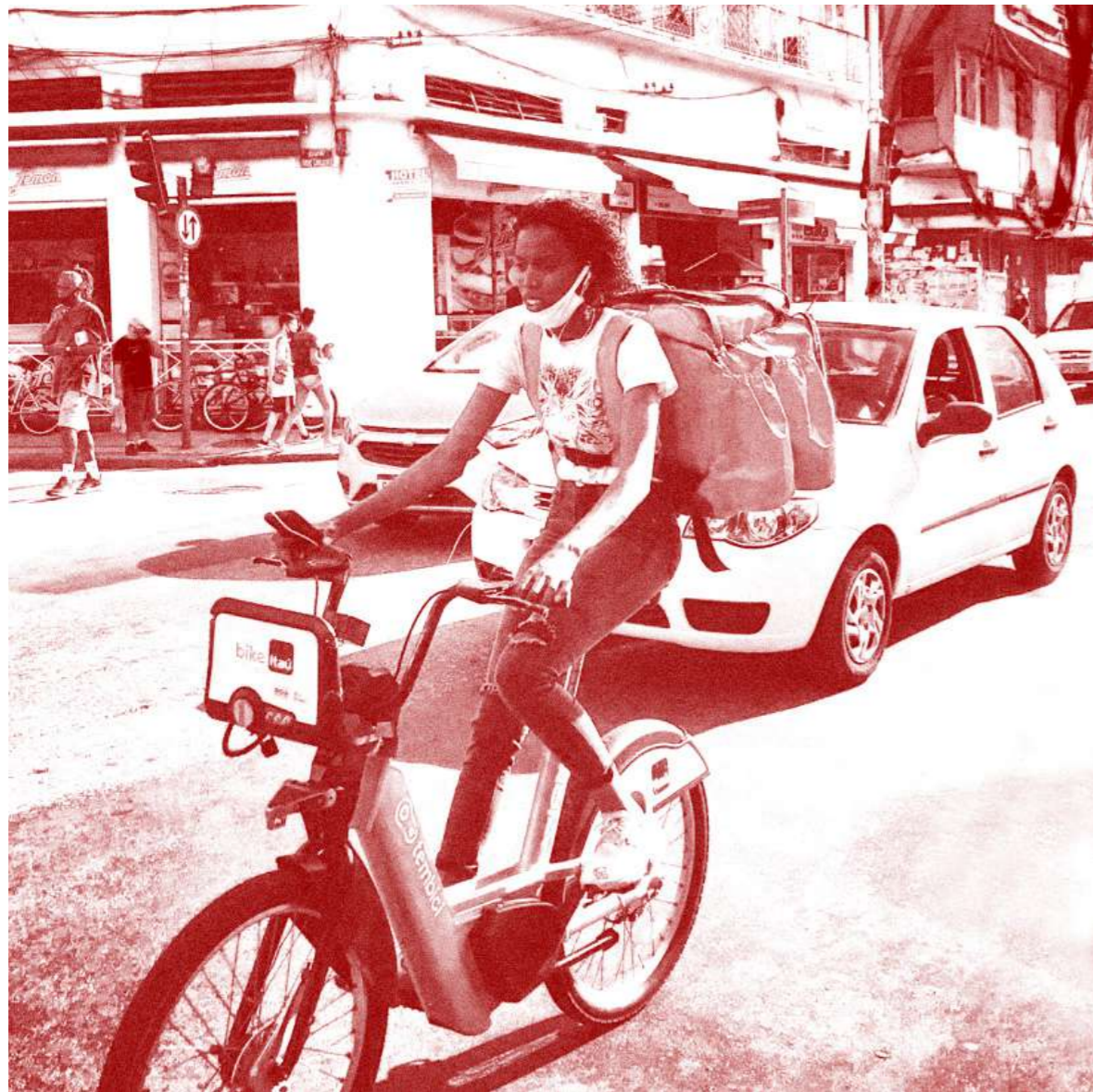
Para esse trabalho, é primordial o diálogo. Compreende-se a arquitetura e urbanismo como eixos base capazes de executar mudanças sociais significativas, tanto na esfera privada quanto, e principalmente, na esfera pública. Para que tais transformações possam ser efetivas, são necessários também dispositivos e ferramentas de análise assertivas e capazes de capturar a diversidade de demandas dos habitantes de nossas cidades. Para Paola Berenshtein Jacques, arquiteta, urbanista e professora da FAU-UFBA, são os praticantes ordinários das cidades que atualizam os projetos urbanos e o próprio urbanismo através da prática, vivência ou experiência dos espaços urbanos (JACQUES, 2008)

Para além das questões que envolvem efetivas mudanças em nossas cidades, em primeira instância, considera-se importante exaltar e combater a invisibilização de mulheres que utilizam a bicicleta para realizar entregas, ou pelo menos de três delas que aqui contribuíram para a pesquisa. Espera-se pluralizar os discursos, apresentar novas perspectivas e dessa forma, gerar um conhecimento cada vez mais inclusivo.

O método, portanto, inicia-se pela realização de conversas com mulheres que façam entregas de bicicleta na cidade do Rio de Janeiro, mesmo que residam em outras cidades. O contato com elas foi feito pela minha vivência pessoal ao pedalar e derivar na cidade, por encontros presenciais e também por meios digitais.

Dessa forma, Audrey, Cintia e Joelma, as interlocutoras deste trabalho, são os corpos celestes em torno dos quais orbito. Objetivo apresentar seus relatos e relacioná-los, seja por semelhança ou diferença, aos aportes teóricos e históricos estudados ao longo da pesquisa. Quais os contornos entre teoria e prática? O que dizem as trabalhadoras e o que dizem as pesquisadoras? Como explorar outras percepções?

aprofundando questões



Entregadora por aplicativo utilizando uma bike da TemBici.
Foto de Michelle Castilho

Marina Harkot, socióloga, pesquisadora em planejamento urbano e cicloativista, em sua tese de mestrado “A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo”, realiza uma revisão bibliográfica acerca de temas de gênero, transporte ativo e bicicletas, de forma a, segundo a autora, “latinoamericanizar” as discussões em torno do planejamento urbano. Além disso, apesar de sua tese centrar-se na cidade de São Paulo, considera-se importante a abordagem da autora quanto às subjetividades que cercam o uso da bicicleta pelos indivíduos. Segundo Harkot, a escolha pelo modal envolve diferentes variantes, como a relação com a cidade e suas adversidades, sensação de segurança, seu cotidiano, ser mãe e número de filhos, hábitos, dimensões afetivas, culturais, prática de esportes e relação com o corpo (HARKOT, 2018).

Ousa-se adicionar também à lista de Harkot, a escolha pela bicicleta como ferramenta de trabalho. Para além do uso da bicicleta para lazer e meio de transporte, há inúmeras mulheres cujo ofício depende acima de tudo da bicicleta. Dentre algumas das possíveis profissões, vê-se entregadoras de aplicativo, entregadoras de farmácia, água e gelo, açougue, lavanderia, restaurantes, policiais, ambulantes, camelôs, carteiras...

A escolha por focar essa pesquisa nas mulheres que utilizam a bicicleta como ferramenta de trabalho e, mais especificamente nas entregadoras, intenta por realizar um recorte. Mas explica-se também, como comentado, a partir da aparente invisibilidade de tais trabalhadoras em alguns estudos governamentais analisados, nos quais a bicicleta é meio de transporte e não ferramenta de trabalho. Conforme podemos perceber na pesquisa realizada pelo CEBRAP (Centro Brasileiro de Análise e Planejamento) de 2019, intitulada “Impacto social do uso da bicicleta no Rio de Janeiro”, no qual a bicicleta como ferramenta de trabalho é excluída da abordagem proposta pelo estudo. Órgãos independentes, por outro lado, realizaram alguns estudos na área. Um exemplo disso é o estudo da ONG Transporte Ativo sobre ciclogística e entrega por bicicletas no bairro de Copacabana em 2011. Na ocasião, contabilizou-se que mais de 11 mil entregas são realizadas por dia por bicicleta na região. É contraditório, enfim, o alto número de viagens realizadas diariamente, não só em Copacabana, e a invisibilidade de tais trabalhadoras nas pesquisas.

Além disso, à margem da formalidade, a maioria dessas mulheres não trabalha em regime CLT e realizam dupla ou tripla jornada. Em *O Calibã e a bruxa*, Silvia Federici, filósofa e escritora acerca de estudos feministas, aborda que, após o cercamento dos campos e privatização das terras na Europa no final

uma relação ao longo da história

bicicletas e mulheres

do século XV, as mulheres são confinadas ao trabalho reprodutivo. “A divisão sexual do trabalho que emergiu daí não apenas sujeitou as mulheres ao trabalho reprodutivo, mas também aumentou sua dependência em relação aos homens.” (FEDERICI, 1998) Ainda nos dias atuais, dessa forma, as mulheres, condenadas ao trabalho com a casa e filhos, dependem exclusivamente de seus maridos para a compra de um pão sequer. Por consequência, ficam sujeitas a violências e explorações devido à dependência financeira. Nesse cenário e em tantos outros, a bicicleta atua como ferramenta e instrumento para atingir a independência econômica, mesmo que isso, muitas vezes, implique em levar os filhos consigo.

Entende-se também a relevância de se abordar a interseccionalidade no contexto aqui comentado que, além das questões de gênero, contempla questões de raça, classe social e sexualidade, por exemplo. Não se objetiva, porém, aprofundar-se em temas que extrapolam a nossa área, mas acioná-los para gerar outras formas de pensamento que possam contribuir com o nosso campo.

Com esse fim, apresenta-se os aportes históricos e teóricos, passando pela relação entre mulheres e bicicletas ao longo da história e chegando às relações atuais de liberdade, questões de gênero e divisão do trabalho e, por fim, aproxima-se mais profundamente da raiz metodológica do trabalho. O enlace de tais contribuições e pesquisa fica a cargo das histórias narradas por Audrey, Cintia e Joelma.

A cooperativa de Audrey faz contratos fixos com certos estabelecimentos e empresas, e entregas particulares que podem ser feitas ao longo do dia a depender do encaixe na rota de um dos entregadores, ou em 30min em modalidade expressa. Audrey me conta:

“Quando era entrega avulsa, eles botavam algum menino que é mais rapidinho, sabe? Eu sou baixinha, eu não aguento muito peso, então eu ficava de escanteio nos fixos.”

Audrey



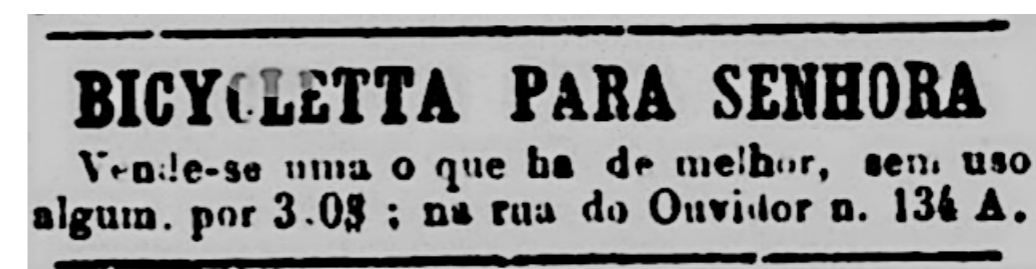
Mulher entregadora por aplicativo. Foto de Michelle Castilho.

A precursora do que hoje chamamos de bicicleta foi inventada na Alemanha em 1817, por Karl von Drais, como um modelo a propulsão humana que poderia ser barato e substituir a força dos cavalos. Na época, a máquina de correr (laufmaschine), como era chamada, era feita de madeira e impulsionada pelos pés no chão. A partir de então, o veículo passou por inúmeras modificações, ganhou pedais nas rodas dianteiras, mas que ainda eram pouco eficientes já que cada rotação do pedal gerava somente uma rotação das rodas. Como consequência, as rodas foram ficando maiores, e os modelos, que passaram a ser feitos em metal, eram perigosos devido a sua altura e desconfortáveis pois sacudiam nas ruas instáveis. Então, na década de 1880, os modelos já haviam evoluído para o que conhecemos hoje: duas rodas de tamanho igual, com dois pneus e uma corrente entre os pedais e a roda traseira.

O veículo chega ao Brasil por meio de imigrantes europeus, em maioria alemães, que importam bicicletas e logo criam clubes de ciclistas. À época, tais veículos eram utilizados pela elite, já que era necessário uma viagem à Europa para adquirir um ou desembolsar altos valores para adquirir um devido ao seu elevado custo de importação. Ainda assim, Foi inaugurado em 21 de junho de 1896 o primeiro velódromo em terras tupiniquins, feito a encomenda da influente aristocrata Veridiana Valéria da Silva Prado em sua chácara da Rua Consolação, em São Paulo.

Ao analisarmos alguns periódicos brasileiros de época¹, o termo bicicleta - cuja grafia à época era bicycletta - começa a aparecer no fim da década de 1890. Em maioria, o termo aparece em anúncios de venda de bicicletas e tais mensagens já distinguiam se a bicicleta destinava-se ao uso de homens ou senhoras, cuja diferença primordial estava na geometria do quadro, a feminina possuía a trave rebaixada para comportar as volumosas saias e vestidos das mulheres. Mas além dessas, outras publicações revelam indícios de como a sociedade encarava a difusão do novo meio de transporte no Brasil e também o seu uso pelas mulheres.

¹ A pesquisa foi realizada na Hemeroteca Digital, portal da Biblioteca Nacional, cujo acervo não contempla todos os periódicos do período. Pretende-se ilustrar a época e a visão da sociedade, mas não esgotar o assunto. Anúncio de venda de bicicleta para senhora. Jornal do Commercio, 1898.



“Eu me ofereço para trabalhar nas farmácias, mas é complicado, entendeu? Eu tenho 53 anos, às vezes as pessoas pensam assim: “Ah, não, não tem disposição, não vai querer, não vai... entendeu? Mas eu deixo que as pessoas pensem o que elas quiserem. Um dia eu fui perguntar, e a senhora falou: “Isso aí é trabalho para moleque, para garoto” algo assim. Mas eu já não me aborreço com essas coisas, não.”

Joelma

Em publicação no *Jornal do Commercio* (Rio de Janeiro) de 5 de novembro 1897, um texto comenta que o moderno instrumento de revolução chamado bicicleta está elaborando funda transformação no mundo². Curioso o suficiente é o uso do termo “instrumento de revolução”, cuja ambiguidade torna o comentário ainda mais interessante.

Apesar dessa análise em periódicos ser breve, por ela já pode-se encontrar diversos contrassensos quanto ao uso das bicicletas por mulheres. Relatos trazidos da Europa e publicados nos jornais revelam a recusa em aceitar seu uso pelo sexo feminino. Por outro lado, alguns outros periódicos, escritos por brasileiros, até exaltam e incentivam que mulheres pedalassem.

O jornal “O Paiz” do Rio de Janeiro, em 6 de Janeiro de 1898, por exemplo, comenta que uma professora primária parisiense havia sido proibida de andar em bicicleta, mas a Redação indaga em que é que uma professora pode peccar contra a moral e a difusão da instrução por andar em uma bicycletta em vez de andar a cavalo ou de trem? [...] Sempre o maldito prejuízo do medo do ridículo, ou pior que isso, o uso e a tradição³.

Em 1899, a *Gazeta de Petrópolis*, em 8 de abril, em sua seção “Pelo mundo”, publica pesquisa feita por uma revista inglesa, na qual perguntou-se aos assinantes qual o tipo ideal de mulher. A primeira resposta já registra: “não se deve escolher por companheira uma mulher que monte em bicycletta, que vista trajas masculinos, e que seja varonil.”⁴

Opinião de leitor acerca do “tipo ideal de mulher”. *Correio Paulistano*, 1898.

O conde Desart disse que não se deve escolher por companheira uma mulher que monte em bicycletta, que vista trajas masculinos, e que seja varonil. «Não se póde encontrar a felicidade em um ser a quem unicamente por cortezia se dá o nome de mulher».

Por outro lado, o jornal “A Notícia” da então capital, discute em 11 de abril de 1898, a “subida da bicicleta para Petrópolis” e, segundo o jornal, a tardia difusão do uso entre as mulheres, comentando que

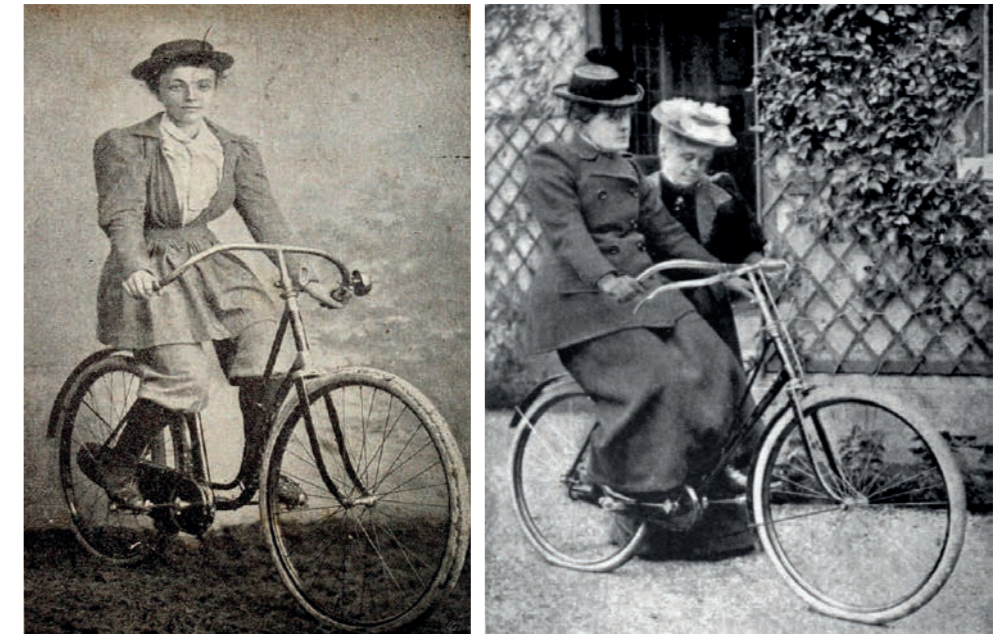
restava-lhe [à bicicleta], porém, a conquista do bello sexo, sempre mais rebelde a essas inovações, por causa das boas línguas das amigas. Esta conquista está agora feita: as senhoras da nossa sociedade elegante entregam-se agora ardentemente a este genero desport, com grande júbilo das costureiras, que assim têm mais um pretexto para ganhar dinheiro, pois a bicycletta exige um vestuário sem gênero.⁵

² *Jornal do Commercio* 05 nov. 1897

³ *O Paiz* (RJ), 06 jan. 1898

⁴ *Gazeta de Petropolis* (RJ), 08 abr. 1899

⁵ *A Notícia* (RJ), 11 abr. 1898



Jovem inglesa com fato de ciclista em 1889

Mulher ensina outra a andar de bicicleta, início do século. XX.

Como comentado pelos próprios jornais da época, o uso da bicicleta pelas mulheres contribuiu para alavancar mudanças nas vestimentas. Sue Macy, escritora norte-americana, especializada na história das mulheres, em seu livro “As Rodas da Mudança: como as mulheres pedalarão em direção à liberdade” comenta acerca das roupas utilizadas por mulheres à época. As saias e vestidos sobrepunham camadas de anáguas, de forma a, junto aos corsets, modelar o corpo. É evidente que os trajas não facilitavam e até colocavam em risco a segurança durante a pedalada. A autora destaca que transformações nas vestimentas já ameaçavam ocorrer desde a década de 1850 (MACY, 2011), a começar pelo encurtamento das saias, acompanhado de calções folgados por baixo, mas a mudança era vista pela sociedade estadunidense como uma primeira evidência de que as mulheres conquistariam áreas de domínio masculino e, assim, substituiriam os papéis socialmente realizados por homens.

Apesar do alvoroço causado pelo uso dos calções por mulheres, já em 1894, uma das primeiras fábricas de bicicletas nos EUA - a Pope Manufacturing Company - passou a usar imagens de mulheres com a nova vestimenta em seus anúncios publicitários. Daí em diante, também foram adotadas saias mais curtas e os apertados espartilhos começam a ser deixados de lado. Já no Brasil, pouco tempo depois, os periódicos já exibiam anúncios de alfaiates com especialidade em, dentre outros, roupas para mulheres para montar em bicicleta, como o da figura ao lado, de 9 de março de 1897.

A resistência às vestimentas, à época, já era mal vista e se tornou até tema de crônicas publicadas nos periódicos. No caso noticiado pelo “O Paiz” em 1899, cujo a Redação intitulou “Escândalo”, corria um processo contra um dono de restaurante na Inglaterra que recusou-se a servir uma senhora que vestia o chamado “fato de cyclista”, sob o pretexto de que sua vestimenta imprópria afastaria a clientela. O júri, na ocasião, deu razão ao dono do restaurante. No mesmo ano, uma história publicada no pernambucano “Pequeno Jornal”, narra o dia de uma mulher vestida de ciclista, que sobe em um compartimento de trem destinado a senhoras e é confundida com um homem.

Além das justificativas relacionadas aos papéis que as mulheres deveriam

desempenhar na sociedade, muitos justificavam que o uso de bicicletas pelas mulheres seria prejudicial à saúde feminina. Alguns alegavam, inclusive, que o movimento repetitivo das pernas poderia causar lesões aos órgãos reprodutivos, ou que o selim poderia superestimular a pelve.

É claro que as mudanças nas vestimentas das mulheres não se devem somente à bicicleta, mas fato é que tais transformações agora deixam nossos corpos expostos, e são vistos como mercadoria pela sociedade patriarcal. Como no recente caso ocorrido em 26 de setembro de 2021, em Palmas, Tocantins, no qual uma estudante andava de bicicleta, foi assediada por um homem que passava de carro, derrubando-a no chão⁶. Efetivamente o caso nada tem a ver com as vestimentas e sim com o entendimento por parte de muitos de que o corpo feminino deve servir aos desejos masculinos.

⁶ Reportagem do G1 notícia: mulher cai de bicicleta após homem em carro passar a mão no corpo dela; suspeito é preso.

Pergunto a Cintia se ela considera seu trabalho pesado:

“

Eu acho bom, a adrenalina alivia a questão da ansiedade. Tem dia que chego tão cansada que já deito na cama e durmo. E na questão do físico também. Meu metabolismo é devagar, então fazer exercício é bom. Juntou o útil, que é ganhar dinheiro, com o agradável que é a melhoria da saúde, né?

Cintia

Três mulheres andando de bicicleta, por volta do ano de 1900.



Anúncio de alfaiate. Correio Paulistano, 1898.



bicicleta e liberdade

A desigualdade de gênero se expressa de diversas maneiras, inclusive nos padrões de mobilidade e modos de deslocamento na cidade. Em “Making Space: Woman and the man-made environment”, do coletivo Matrix de arquitetas feministas estadunidense, Jane Darke argumenta que o espaço doméstico, a casa, atua como uma barreira física entre os espaços de controle e responsabilidade de homens e mulheres. Enquanto a casa deve estar sob os cuidados da mulher, o espaço público e de negócios é de exercício do homem (DARKE, 1984). Tal perspectiva parte do contexto do Norte global e que talvez até possa se relacionar com o contexto da elite urbana brasileira. Todavia, exclui outras formas de relação público-privado, como as de zonas rurais ou as vivenciadas por negras escravizadas, por exemplo.

No contexto da transição dos séculos, descrito por Sue Macy, a bicicleta teve papel fundamental também na luta das mulheres desde a ascensão de seu uso na década de 1880. A bicicleta pôde representar uma forma de autonomia, de se movimentar conforme suas vontades, já que anteriormente dependiam do consentimento e ajuda dos homens para conduzi-las a outros locais (MACY, 2011). A mulher obtém uma ferramenta, um veículo, que a permite quebrar a barreira do espaço doméstico. Durante o movimento pelo sufrágio na Inglaterra, por exemplo, sufragistas como Alice Hawkins (1863-1946) utilizaram a bicicleta para pedalar até cidades distantes e recrutar mais mulheres à luta.¹

Já em relação ao contexto brasileiro, Etelvina Trindade, doutora em História Social pela USP, discute acerca dos papéis de gênero e relações de acesso feminino aos espaços da cidade na transição dos séculos XIX e XX. A autora destaca que a ocupação dos espaços sociais pelas mulheres é mais relevantes - além de para trabalhar - em situações de lazer:

o lazer é responsável por uma invasão feminina dos espaços da cidade. Trata-se de um novo domínio, oriundo em grande parte do desenvolvimento urbano, no qual a mulher que a sociedade conservadora oitocentista segregara nas dimensões do privado, retorna às ruas para nelas despender seu tempo livre nas lojas, nos parques, nas casas de espetáculos, nos campos de esportes, nos salões dos clubes recreativos. (TRINDADE, 1996)

¹ Sue Macy é uma autora estadunidense e, portanto, dentro de uma visão mais universalista, ignora outras formas de relação público e privado que possam existir em povos não-estadunidenses e não-europeus.

Mulher negra com bicicleta em 1901 em Shellir Island, Nova Jersey.



“

Eu estudava no Pedro II, no turno da noite. Era muito difícil pegar ônibus de volta pra casa, eu saía da aula 22:30 e moro em copa. Às vezes eu ficava até quase 00h na rua e não passava ônibus. Eu correndo risco na rua, de estar sozinha e às vezes não passar, ter que gastar um dinheiro que eu não tenho. Então eu parei pra pensar, vou comprar uma bicicleta, eu gosto, eu sou uma pessoa do esporte, meus pais me criaram assim. E juntei o útil ao agradável, comprei uma bike pra mim, e o que eu levava 30/40min pra chegar, eu chegava em 8min em casa, entende? Então, foi algo que mudou a minha vida.

Audrey

Mulheres defendendo o direito ao voto em Londres, no início do século XX



mulheres e trabalho

Segundo a escritora, economista e diretora nacional de Economia, Igualdade e Gênero do Ministério da Economia da Argentina, Mercedes D'Alessandro, apesar de as mulheres terem conquistado mais postos de trabalho e se libertado do espaço doméstico, a segmentação por sexo quase não mudou no último século, as principais ocupações continuam sendo de empregada doméstica, enfermeira e professora. E inclusive nas referidas profissões, ganham menos que os homens (D'Alessandro, 2021). A autora também comenta sobre a dupla jornada de trabalho enfrentada pelo gênero feminino em tarefas domésticas e de cuidado com os filhos, o que consequentemente caracteriza uma pobreza de tempo, como tempo custa dinheiro, isso também aclara o fato de mulheres estarem em maior situação de vulnerabilidade econômica.

Retomando o argumento de Darke, acerca da desigualdade de gênero, pode-se observar que, apesar de datar de 1984, as afirmações da autora são ainda profundamente experienciadas e vivenciadas nos dias atuais. Pode-se dizer ainda que tais questões se aprofundam mais quando se discute acerca de um país fora do Norte Global e em uma cidade – neste trabalho o Rio de Janeiro – cuja desigualdade social ultrapassa os limites da questão de gênero e perpetua racismo, lgbtfobia, preconceito relacionado à classe, etc. Portanto, tanto no contexto discutido, quanto na década de 1880 e ainda hoje, pode-se dizer que a bicicleta atua como meio de emancipação feminina dentro da lógica patriarcal e carrocrata. Mães levam seus filhos à escola em bicicletas, jovens meninas exercem seu direito de ir e vir em bicicletas, mulheres adultas adquirem renda em suas bicicletas. O veículo, sendo movido por propulsão humana, praticamente dispensa gastos para além do investimento inicial, o que se revela significativo frente à vulnerabilidade social e econômica de muitas mulheres na cidade.

“

Por outro lado, Cintia comenta:

Pelo menos, diferente dos outros trabalhos, não tem diferença de salário de ser homem ou mulher. Você é seu patrão, o que tocar pra mim, se eu recusar, é o mesmo valor que vai tocar pro colega.

Cintia



Mulher fazendo entregas com seu bebê na Argentina, 2019.

Hoje, em 2021, Audrey me conta que tentou montar uma equipe feminina na cooperativa na qual trabalhava.

“

Mesmo eu trazendo as pessoas e trazendo minha experiência a tona pra elas, pra mostrar que essas coisas acontecem, mas que é possível frear esses padrões que são impostos, tem mina que realmente não aguenta. E isso realmente não é incentivado lá dentro. Meninas negras nem cogitam, as que tenho contato e pedalam, elas não se colocam nesse papel. É o corpo da preta mulata brasileira. E também pelo esforço, é um esforço extremo. Mas quando você tem outras obrigações na sua vida, você acaba botando outras prioridades na frente. E tem a questão do machismo que a gente sofre dentro do trabalho.

Audrey

“Vou dizer o que eu penso sobre as bicicletas. Eu acho que elas fizeram mais pela emancipação das mulheres do que qualquer outra coisa do mundo.”

Susan Anthony (1820-1906),
escritora, filósofa e abolicionista norte-americana

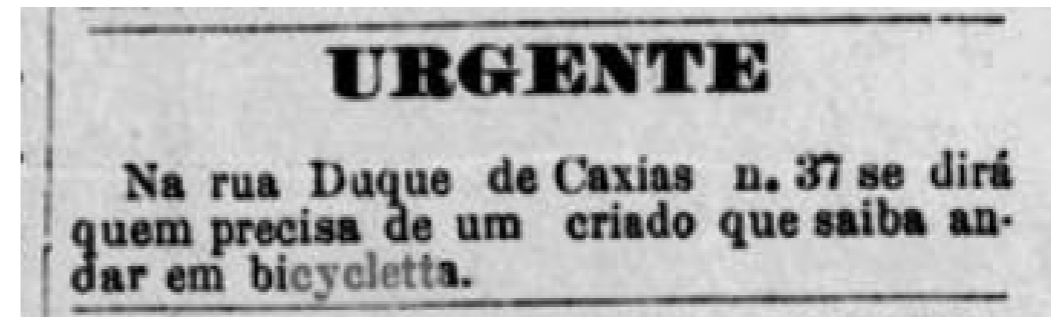
bicicleta e trabalho

Apesar deste trabalho centrar-se nos debates feministas e procurar tangenciar temas como desigualdade de gênero, emancipação feminina e mudanças nos padrões comportamentais, entende-se como primordial também abordar o uso da bicicleta como ferramenta de trabalho, mesmo que a princípio não se distingua gênero. Desse modo, espera-se poder inter cruzar os temas com maior profundidade.

Em periódicos de época, encontrou-se três ocasiões em que a bicicleta enquadrava-se como ferramenta de trabalho. A primeira no Jornal do Brasil de 15 de agosto de 1898, uma publicidade de uma casa de retratos, localizada na Rua da Carioca, que anuncia seus serviços e produtos e indica que realiza entregas a domicílio em bicicleta. No mesmo ano, ao noticiar atualizações do caso francês de Dreyfus, o Jornal A Notícia comenta acerca da escolta de policiais montados em bicicletas. Por fim, no Pequeno Jornal (PE), em 1899, anuncia-se a procura de um “criado que saiba andar em bycicletta”. Apesar de em nenhuma das três circunstâncias, relatarem o uso das bicicletas como ferramentas de trabalho por mulheres, já são a versão inicial do que hoje conhecemos como serviços de entrega a domicílio, que dialoga diretamente com esse trabalho

Audrey, Cintia e Joelma começaram a pedalar por lazer. Audrey conta que vem de uma família de esportistas e a bicicleta sempre fez parte dos momentos com os pais. Cintia fazia as longas pedaladas aos fins de semana com os pais e padastro, sempre batendo records de quilometragem do grupo a cada novo passeio. Já Joelma, conheceu um grupo de ciclistas e se juntou para passeios feitos com regularidade.

As três migraram para trabalhar com as entregas por poder unir o útil ao agradável. Útil pela necessidade, seja por independência dos pais, seja pelo dinheiro, motivadas pelo desemprego ou pela adrenalina.



Anúncio de procura por criado que ande em bicicleta. Pequeno Jornal (PE), 1899

INCONTESTAVELMENTE
HOJE É A
PRIMEIRA CASA DE RETRATOS
DA
CAPITAL
tanto pelo grande numero de aparelhos modernissimos que acaba de receber, como pelo consideravel «stock» do material de 1ª qualidade que tem em seu deposito

NINGUEM
portanto, que não deseje por dinheiro fóra deverá se retratar sem primeiro dignar-se visitar a galeria desta casa, para o que deverá bem reparar no numero a fim de evitar facil confusão.
E' mais que certo, que quem o fizer não irá a outra parte pois depressa se convencerá pela analyse da perfeição dos trabalhos executados e dos preços realmente inferiores marcados sobre cada retrato.

A casa tem a honra de ver figurar em sua galeria notabilidades politicas, medicas, scientificas, etc., o que significa dizer que desapareceu o preconceito de rua e que o publico intelligente sabe procurar quem se esforça em bem servir-o esteja elle no matto.

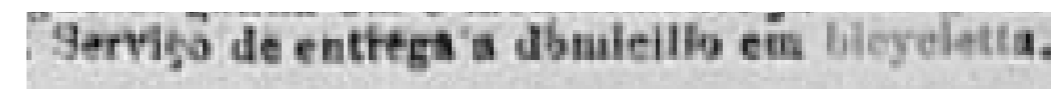
NOVIDADE
Retratos em sua porcellana a 10\$, 15\$, 20\$, etc. o exemplar.
(Unica casa na capital que executa este trabalho)

PLATINOTYPIA
Systema inalteravel a 20\$, 30\$, 40\$, 60\$, etc. a duzia.

COMMUNS
(SAES DE PRATA)
a 3\$, 3\$, 8\$, 10\$, 12\$, 13\$, 18\$, 20\$, 23\$, 30\$ etc. a duzia.

BRINDE
Além destas vantagens, toda a pessoa que se retrata nesta casa, recebe um vale numerado, com dois algarismos, os quaes correspondendo com a dezena (ou dous numeros fuzos) do premio maior da ultima loteria do mez em que se tiver retratado, lhe dá direito a um retrato em ponto grande ricamente emoldurado, de sua propria pessoa ou da que se apresentar para este fim. Não é problematico, pois em cada 100 frequencias ganha um e mensalmente já tem esboço tres e quatro frequencias conforme se tem provado expondo-se. Serviço de entrega a domicilio em bicycletta.

PHOTOGRAPHIA UNIVERSAL
DE
A. LEBERRE
32 RUA DA CARIOCA 32



Primeiro relato encontrado de entrega a bicicletas. Jornal do Brasil (RJ), 1898.

bikes compartilhadas e entregadores

Giselle Beiguelman, artista, curadora e professora da FAU-USP, em Coronávida: pandemia, cidade e cultura urbana, comenta que o espaço público foi a primeira vítima fatal da pandemia do coronavírus. A autora comenta que a globalização e toda a mobilidade agora aparece como o algoz de uma humanidade fragilizada (BEIGUELMAN, 2020). Nos isolamos, aprendemos a manejar novos programas de computador, desaceleramos, como dizem, e conseguimos fazer tudo a distância. Ou quase tudo. Somos agora corpos sedentários, escorados por corpos vagantes que não podem produzir de forma remota. Beiguelman exemplifica: “camelôs, faxineiras, trabalhadores da construção civil, montadores de exposição, frilas mil e o neo ‘lumpesinato digital’ que abastece os serviços de delivery[...]”. (BEIGUELMAN, 2020).

Decerto os serviços de delivery cresceram vertiginosamente com o isolamento social provocado pela pandemia do novo coronavírus. A Rappi, por exemplo, plataforma de entregas de delivery, contabilizou um aumento de 300% no número de registros na plataforma em março de 2020, segundo matéria da BBC Brasil. Proporcionalmente, aumentaram também as reclamações e insatisfações dos entregadores por aplicativo. Em grupos de entregadores no facebook e telegram, os trabalhadores denunciam os algoritmos incompreensíveis das empresas como UberEats, Ifood, Loggi e Rappi. As plataformas promovem bloqueio de contas sem motivo aparente, definem ritmo, local e valor recebido pelos trabalhadores. Somado à falta de vínculo empregatício, a pressão popular aumenta, como por exemplo o “Breque dos Apps”, ocorrido em 1 de julho de 2020. Na ocasião, os entregadores entraram em greve, desligaram os aplicativos e avaliaram com baixa nota os Apps nas plataformas de download. Apesar da pressão e reivindicações, pouco mudou, já que a demanda continua alta e o desemprego também.

Paralelamente, e contrariando expectativas, outra plataforma também aumentou suas métricas financeiras. Apesar da queda do uso das bicicletas compartilhadas no primeiro trimestre da pandemia, devido ao isolamento social, a Tembici, empresa responsável pela Bike Itaú no Rio de Janeiro, passou a ser mais considerada como alternativa ao transporte público no segundo semestre de 2020 com a queda no isolamento (FONSECA, 2021). Além do uso para lazer e mobilidade, é sabido que inúmeros entregadores de aplicativo utilizam as referidas bikes para realizar entregas. Portanto, em setembro de 2020, a plataforma lançou um plano profissional, destinado à entregadores, é possível realizar duas viagens de 4 horas cada por dia a R\$12,90 por semana. Hoje, as viagens nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro com o perfil de entregas já representam 21% da base da Tembici. (FONSECA, 2021)

Cintia me conta que na Zona Norte, local onde mora, trabalha com sua própria bike.

“

Da área que eu moro, da 28 de setembro, até madureira, você não acha bicicleta do itaú pra alugar. Em Madureira já acha, nesse trecho que eu moro, acho que nem nunca cogitaram colocar. E apesar da manutenção, a minha própria sai mais barato. Por exemplo, o plano profissional semanalmente custa R\$13,00, mais a passagem que por hora tá R\$4,05, o trem tá R\$7,00, metro também vai aumentar, parece.

Cintia

Já para Joelma, que mora na Zona sul, o uso da bike Itaú é vantajoso.

“

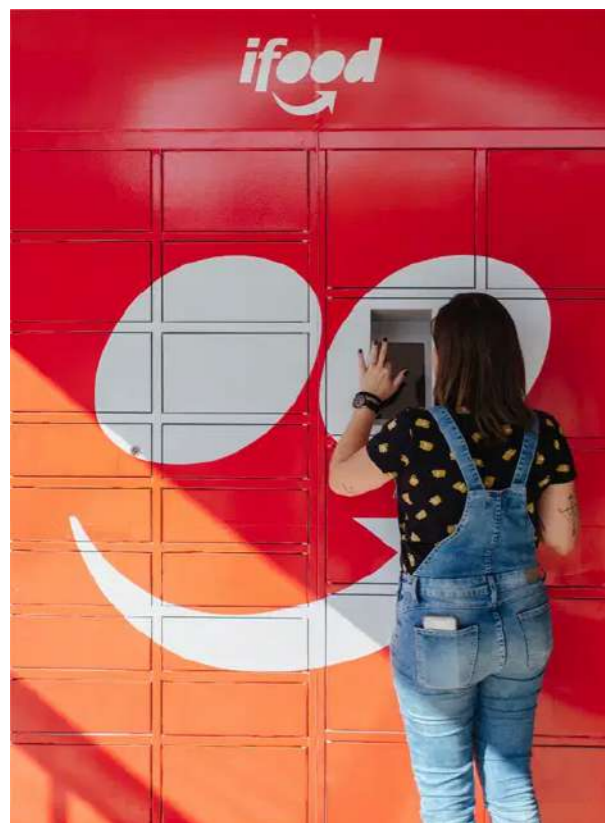
Uso bastante, principalmente dps que chegaram as bikes elétricas. Menos desgaste e trabalhos executados em um tempo muito menor.

Joelma

Além disso, um novo recurso foi introduzido no Brasil desde dezembro de 2020, chamado IFoodBox. Esta é uma solução da plataforma de delivery IFood, na qual um armário é instalado em edifícios de grande concentração de pessoas e onde entregadores deixam a comida. Para os entregadores, os armários têm sido um ganho, já que os fazem ganhar tempo na entrega, evitando-se ter de esperar o cliente descer ou subir até o apartamento.

A solução prova-se mais eficiente ainda em grandes edifícios comerciais. O Aqwa Corporate, por exemplo, projeto do escritório Foster + Partners, é um edifício comercial de luxo, localizado na zona portuária da cidade. Como é esperado, o edifício conta com reforçado esquema de segurança, é necessário apresentar documento e interfonar para o local de destino para liberar entrada. Seus 22 andares e núcleos de elevadores com inúmeras catracas demandam tempo para serem compreendidos para se chegar à sala comercial, se a comunicação visual falha. Assim perde-se tempo. Para as entregadoras tempo é dinheiro. Está aí o motivo, imagina-se, do Aqwa ser um dos primeiros prédios no Rio de Janeiro a receber o IFoodBox.

Indaga-se se o mesmo acontece nos labirínticos condomínios fechados da Barra da Tijuca, cuja repetição de torres se estende em blocos de A a Z, por vezes em variadas alas e elevadores que dão em diferentes colunas de apartamentos. A entregadora passa à portaria, identifica-se e tenta seguir a indicação do porteiro da localização do bloco X e de qual elevador de serviço pegar. Tudo parece igual. Quanto elas perdem para que chegue comida à porta da sala, sem que tenhamos que colocar o chinelo e vestir uma camiseta para descer até o térreo? Seria o IFoodBox também resposta às nossas reproduções arquitetônicas do setor imobiliário? Que relações interpessoais estamos construindo (ou destruindo)?



IfoodBox

“

Cada área tem um tipo de dificuldade. Por exemplo, eu sei que os entregadores de moto não gostam de rodar no centro. Pela dificuldade de encontrar lugar, estacionamento, risco de multa. Já é muito mais fácil pra bike, né? Mas tem prédios que são muito burocráticos pra entrar, são muito rigorosos e a gente entende pela segurança, mas às vezes se percebe uma certa discriminação, tem a obrigação de entrar pela área de serviço. Tem alguns endereços, como um prédio na Nilo Peçanha ou um na Almirante Barroso, que eu já perdi muito tempo pra esperar a fila, pra entrar no elevador, para poder fazer a entrega, depois demorar um tempo ainda pra descer. E tudo isso é tempo, e pra gente tempo é dinheiro.




















Joelma

“

É muito arriscado durante a pandemia, você colocar uma pessoa pra ir pegar seu lanche, subir um elevador, num local enclausurado, tocar naquele painel, nem todo lugar tem álcool gel. Foi uma sensação de pânico, assim. Mas não tem outra opção, pra eu entregar, tem que subir. Às vezes eu pedia pra alguns clientes descerem, pra não ter que prender a bike, procurar o pedido, interfonar, falar com porteiro, me liberarem pra eu poder subir. É algo que seria resolvido só com o cliente descendo e eu fazendo a entrega em mãos. Eu não teria que encostar em nada, trocar máscara por causa do suor, é toda uma logística que trazia mais pânico pros entregadores. Parece que é só pedalar na rua, mas não é só pedalar na rua.

Às vezes as pessoas nem param pra pensar nisso, é automático dizer “pode subir”. Eu reparo isso em mim, quando eu comecei a estar na outra posição, eu chegava e perguntava na maior educação: você pode descer? vai me ajudar bastante e adiantar as outras entregas que tenho que fazer. Se for te atrapalhar tudo bem, eu vou subir, mas só pra saber se isso é possível. E às vezes a pessoa podia. É ter também essa paciência, né?

Audrey

 3x Coca Cola Lata R\$3,29 c/u - 350 mL Excluir o produto caso esteja esgotado	Um dos pedidos recebidos por Cintia. 19 itens	 1x Pipicat Areia Higiênica Para Gatos Campestre R\$13,99 c/u - 4 Kg Excluir o produto caso esteja esgotado
 1x Comfort Amaciante De Roupa Concentrado Hipoalergenico R\$14,99 c/u - 1L Excluir o produto caso esteja esgotado		 1x Crystal Água Com Gás R\$2,99 c/u - 1.5 L Excluir o produto caso esteja esgotado
 4x Italac Leite Zero Lactose Semidesnatado R\$2,99 c/u - 1L Excluir o produto caso esteja esgotado	 1x Pão De Forma Wickbold Tradicional 500 G R\$5,89 c/u - 500 g Excluir o produto caso esteja esgotado	 1x Itambê Requeijão Cremoso Light R\$7,89 c/u - 1 Und Excluir o produto caso esteja esgotado
 1x Kitchen Guardanapo De Papel Folha Simples R\$3,99 c/u - 50 Und Excluir o produto caso esteja esgotado	 1x Pato Detergente Sanitario Gel Adesivo Citrus Aparelho R\$8,99 c/u - 6 Und Excluir o produto caso esteja esgotado	 1x GRANDE Carrefour Ovo Branco R\$10,29 c/u - 20 Und Excluir o produto caso esteja esgotado
 6x Crystal Água Mineral Sem Gás R\$1,89 c/u - 1.5 L	 1x Frimesa Salsicha Hot Dog R\$5,99 c/u - 420 g Excluir o produto caso esteja esgotado	 1x Alho Porro Linha Azul R\$3,35 c/u - 1 Und
 1x Coca-Cola Refrigerante R\$7,39 c/u - 2.5 L Excluir o produto caso esteja esgotado	 2x Fantastic Sachê Mix Salmão & Carne Gatos Adultos Felix R\$2,99 c/u - 85 g Excluir o produto caso esteja esgotado	
 1x Fantastic Sachê Tiritas Peru Felix R\$2,99 c/u - 85 g Excluir o produto caso esteja esgotado		
 1x Felix Purina Fantastic Deli Carne R\$2,99 c/u - 85 g		
 1x Vanish Tira Mancha Pink P Sachê R\$0,99 c/u - 30 Und Excluir o produto caso esteja esgotado		
 1x Vanish Tira Mancha White P Sachê R\$0,99 c/u - 1 g		

mulheres e suas vozes: a construção de um método

Parte-se do diálogo e da escuta a fim de explorar o tema para além dos dados absolutos e quantitativos, que são ainda limitados e incapazes de captar nuances subjetivas, como coloca Harkot (2018). Ainda, acredita-se que as narrativas individuais podem trazer informações cuja base teórica não carrega ainda. Portanto, o corpo do trabalho baseia-se nas conversas com Audrey, Cintia e Joelma - já apresentadas no preâmbulo ou experiência e subjetividade -, que utilizam a bicicleta como fonte de renda - para fazer entregas - e atuam na cidade do Rio de Janeiro.

Em um dia de deriva virtual, conheci o perfil de Audrey, que na biografia da rede social se denomina como bike messenger. O contato iniciou-se por ali mesmo, nos encontramos coincidentemente em um evento de pedalada e dali marcamos uma conversa via Zoom. Já Cintia conheci em um sábado, quando voltava de bicicleta para casa e ela fazia entregas em Botafogo. Logo a abordei e com sua extrema gentileza em ajudar, marcamos uma conversa em uma lanchonete no Méier, perto de sua residência. Joelma, por outro lado, me enviou mensagem após eu divulgar a procura por entregadoras em um grupo de Whatsapp. Dali trocamos áudios, mensagens, experiências e conselhos generosos.

Marina Kohler Harkot morreu atropelada na madrugada de sábado para domingo (8/11/2020), por volta de meia-noite. Ela andava em sua bicicleta na avenida Paulo VI, na região do Sumaré, zona Oeste de São Paulo, quando foi brutalmente atropelada por um carro dirigido por José Maria da Costa Júnior, que não parou para prestar socorro.

Pedalada em memória de Marina Harkot, 2020.





Audrey



Bicicleta de Cintia



Bicicleta elétrica da Tembici, usada por Joelma

À luz de referências metodológicas como o Atlas Ambulante de Renata Marquez e Wellington Cançado, busquei colocar-me em um papel de ouvinte, não enquanto uma entrevistadora que induz respostas, mas permitindo liberdade às interlocutoras para contar a história que desejarem. A conversa buscou assim se abrir para as suas próprias subjetividades, para que elas pudessem se exprimir como se enxergam dentro da profissão e como ciclistas na cidade. Se entendem ciclistas? Como são seus trajetos, seu ambular ou seus caminhos direcionados. Objetivou-se dialogar a fim de expor possíveis e prováveis vulnerabilidades, o tempo e a distância que pedalam, se realizam dupla jornada, se utilizam outro transporte, etc. Além disso, buscou-se também compreender as dinâmicas que seu trabalho gera no espaço público, sob quais subsídios urbanos se apoiam, ciclovias utilizadas, quais outros transportes recorrem, quais seus pontos de interesse e necessidade na cidade.

Este trabalho também está aberto à percepção do trânsito entre escalas. Das suas bicicletas e objetos de trabalho aos trajetos que as mulheres desenham pelo Rio de Janeiro. Qual a rotina (ou a não-rotina) de cada uma delas? Movimento e inércia se relacionam de maneiras diferentes na prática de cada uma. Entende-se que as dinâmicas travadas são distintas e os relatos revelaram muito mais do que se poderia presumir. Dessa forma, pode-se personalizar os discursos, enaltecer suas individualidades, relacioná-las com as demais informações encontradas e compreender o poder de adaptação da bicicleta.

Além dos relatos narrados, seja em encontros com as mulheres ou em áudios do whatsapp, buscou-se mapear os deslocamentos de seus corpos. No aplicativo Strava, por exemplo, pode-se ativar a geolocalização e registrar as rotas com precisão. Ou então o Google Maps, que registra também o tempo de movimento e de parada. Desse modo, pôde-se criar mapas dos trajetos de Audrey, Cintia e Joelma. Que desenhos as ciclistas fazem pela cidade e o que podemos ler além dos traçados?

O intuito é poder investigar a relação mulher-corpo-cidade, esboçar quais histórias os trajetos de seus corpos contam também sobre nossos modelos - ou a falta deles - de cidade. À luz dos argumentos da arquiteta e teórica Zaida Muxí em “Casas, Mujeres y Ciudades: más allá del umbral”, é necessário ajudar a ressignificar a construção e a vivência de nossas cidades.

Precisamos mudar o ponto de vista a partir do qual observamos e nos observamos, criar novos sistemas de avaliação, para sermos capazes de ver e valorizar as mulheres em todas as áreas, incluindo o planejamento urbano e a arquitetura. [...] Diferentes experiências são obtidas a partir de diferentes realidades vividas, portanto, diferentes dados de partida para abordar a resolução técnica de qualquer projeto. Diferentes experiências de papéis de gênero e de diferentes corpos sexuados. (MUXÍ, 2018)

corpos e cartografias

Berenstein Jacques apresenta as corpografias urbanas - em texto de mesmo nome - como uma forma de micro-resistência à espetacularização das cidades contemporâneas. Corpografias urbanas são, para Berenstein, a “cartografia realizada pelo e no corpo, ou sejam a memória urbana inscrita no corpo, o registro de sua experiência da cidade” (JACQUES, 2008). Arrisca-se dizer também, que as corpografias marcadas na cidade pelas entregadoras - no caso deste trabalho - se tornaram uma das formas de resistência, não só na cidade falida pelo Covid-19, mas principalmente nos novos modelos de cidade e relações interpessoais, agora tão dependentes da tecnologia.

Os homens - mulheres - lentos de Milton Santos são principalmente aqueles que não tem acesso à velocidade, os que ficam à margem da aceleração do mundo contemporâneo. Jacques nos explica que para Deleuze e Guattari, a lentidão está na errância dos corpos, naqueles que possuem a prática da cidade. Por outro lado, ao se falar das entregadoras, em suas bicicletas, apesar de sua velocidade permitir o contato com a cidade e a participação do corpo no meio urbano e apesar da errância de seus corpos em certos momentos, elas não estão à margem da aceleração do mundo. Uma mão no guidão, outra no celular e a cabeça no destino e no tempo que resta. 15 a 20 minutos para uma entrega, 4 quilômetros pedalados e R\$4,30 de retorno financeiro.

Ao abordar corpografias, abordamos também as cartografias. Para Suely Rolnik, em *Cartografia sentimental: transformações contemporâneas do desejo*, “a cartografia [...] acompanha e se faz ao mesmo tempo que o desmanchamento de certos mundos [...] e a formação de outros: mundos que se criam para expressar afetos contemporâneos, em relação aos quais os universos vigentes tornaram-se obsoletos.” (ROLNIK, 1989) A cartografia é móvel, mutável e oscilante e para as cartografias pode-se absorver, segundo a autora, matérias de qualquer procedência. Rolnik prossegue:

“O que define, portanto, o perfil do cartógrafo é exclusivamente um tipo de sensibilidade, que ele se propõe fazer prevalecer, na medida do possível, em seu trabalho. O que ele quer é se colocar, sempre que possível, na adjacência das mutações das cartografias, posição que lhe permite acolher o caráter finito e ilimitado do processo de produção da realidade que é o desejo. Para que isso seja possível, ele se utiliza de um “composto híbrido”, feito do seu olho, é claro, mas também, e simultaneamente, de seu corpo vibrátil, pois o que quer é aprender o movimento que surge da tensão fecunda entre fluxo e representação: fluxo de intensidades escapando do plano de organização de territórios, desorientando suas cartografias, desestabilizando suas representações e, por sua vez, representações estacando o fluxo, canalizando as intensidades, dando-lhes sentido. (ROLNIK, 1989)

Neste trabalho, esforça-se para cartografar as narrativas, contadas pelas mulheres interlocutoras, seja em desenhos ou em mapas, para portanto exaltar, mesmo que parcialmente, vivências tão singulares e primordiais para o mundo capitalista. Realiza-se aqui, como fazem os cartógrafos, conexões sensíveis, os destaques, interpretações e relações entre elas, por exemplo, são pessoais e, mesmo que acidentalmente, retratam também perspectivas a partir de uma vivência individual. Isso já que estou, como ciclista, de certa forma, muito próxima ao contexto das três mulheres entrevistadas, exigindo-se assim, um método receptivo à interferência da subjetividade do pesquisador. As histórias relatadas por cada uma das mulheres que contribuíram para esse trabalho, ouvidas por mim, agora se cruzam com a minha história. A dissociação parece-me improvável.

Realizo conexões, imagino como seriam as situações narradas por Audrey, Cintia e Joelma. Em algumas delas, me foram relatados os locais, os sentimentos, as falas. Em outras, pequenas frases me foram contadas. Me permiti ficcionar a partir de relatos tão reais. Imaginar ruas, esquinas, horários, seus gestos, o que levavam em suas mochilas, quem cruzou seus caminhos, o que disseram seus companheiros ou concorrentes.

Dessa forma, mapeio e ilustro, a fim de cartografar, o ambular das três mulheres. Audrey, Cintia e Joelma se abriram para a conversa e compartilharam a localização contínua de um de seus dias de trabalho. Aqui vai parte dessas histórias.

“

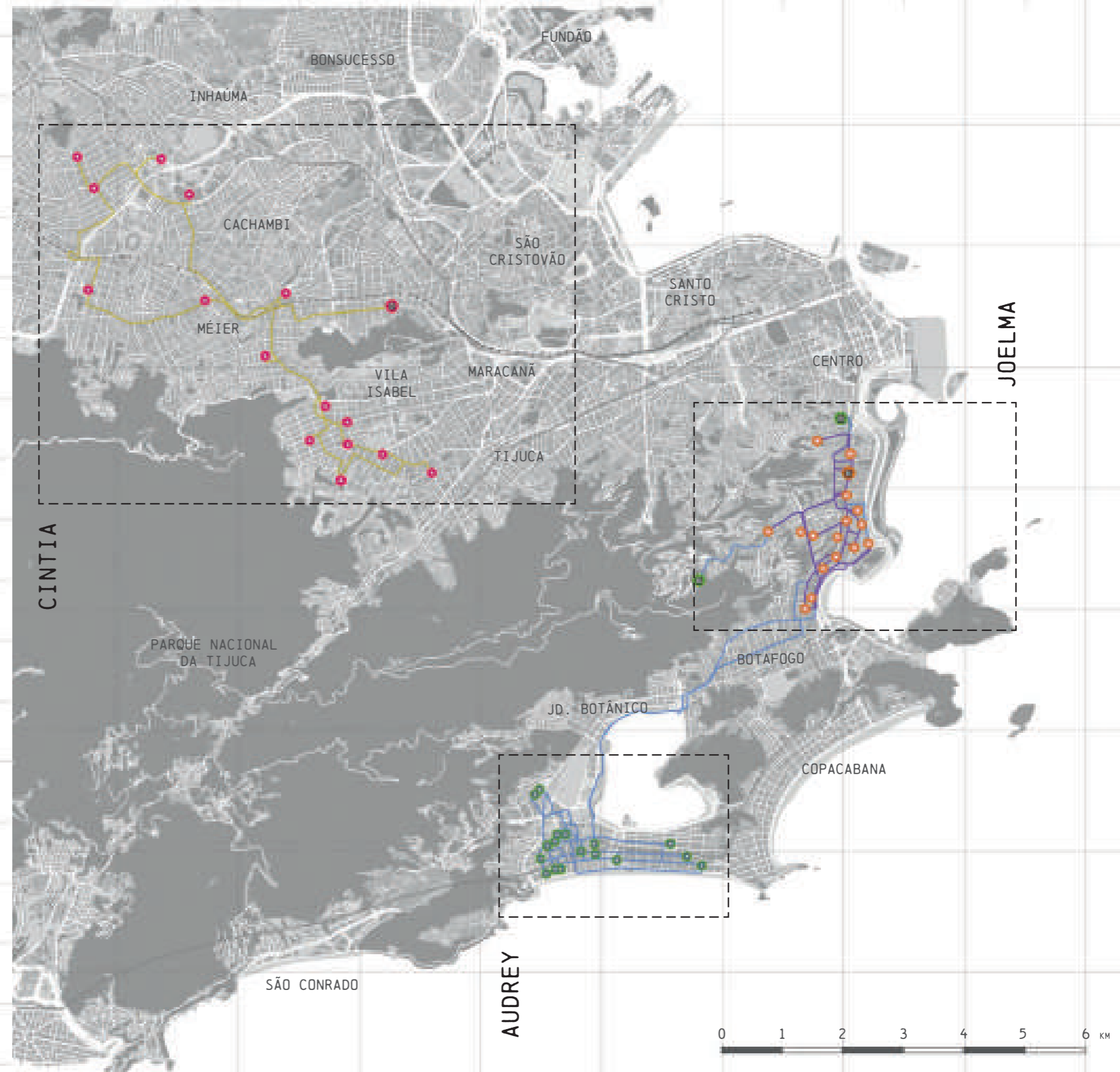
“Isso é uma coisa que já é automática pra gente, perguntar tudo pro Google. Google onde é tal rua? Avenida tal? Como chego lá? E ele vai e me mostra como. Eu percebi que o mapa foi muito mais prático, até mais prazeroso, sabe? Eu to ali escrevendo por onde quero ir, eu mesma mudo a rota olhando o mapa, vendo que dá pra ir por outra rua na contramão, porque o Maps sempre te bota na mão certa. Aquilo foi sensacional pra mim.”

Audrey

o corpo e a cidade

Mapei cada um dos percursos, desenhando as ruas pelas quais passavam e todos os pontos de parada. Assim, resultou-se esse mapa, que apesar de serem de dias de trabalho distintos no nosso calendário gregoriano, poderiam ser vários outros dias, ou então de nenhum deles.

As entregadoras estão sujeitas tanto à excepcionalidade dos dias, quanto à sua banalidade. Por aqui, ficcionamos ambos os casos.



AUDREY

Para Audrey, foi dia 31 de março de 2021. Ela começa a trabalhar às 11:25, parte da base da cooperativa na Glória e segue para o Leblon para render as entregas do dia de um restaurante. Durante quase 4 horas, circula entre os bairros de Ipanema, Leblon e Gávea, acumulando 56 quilômetros e 16 entregas.



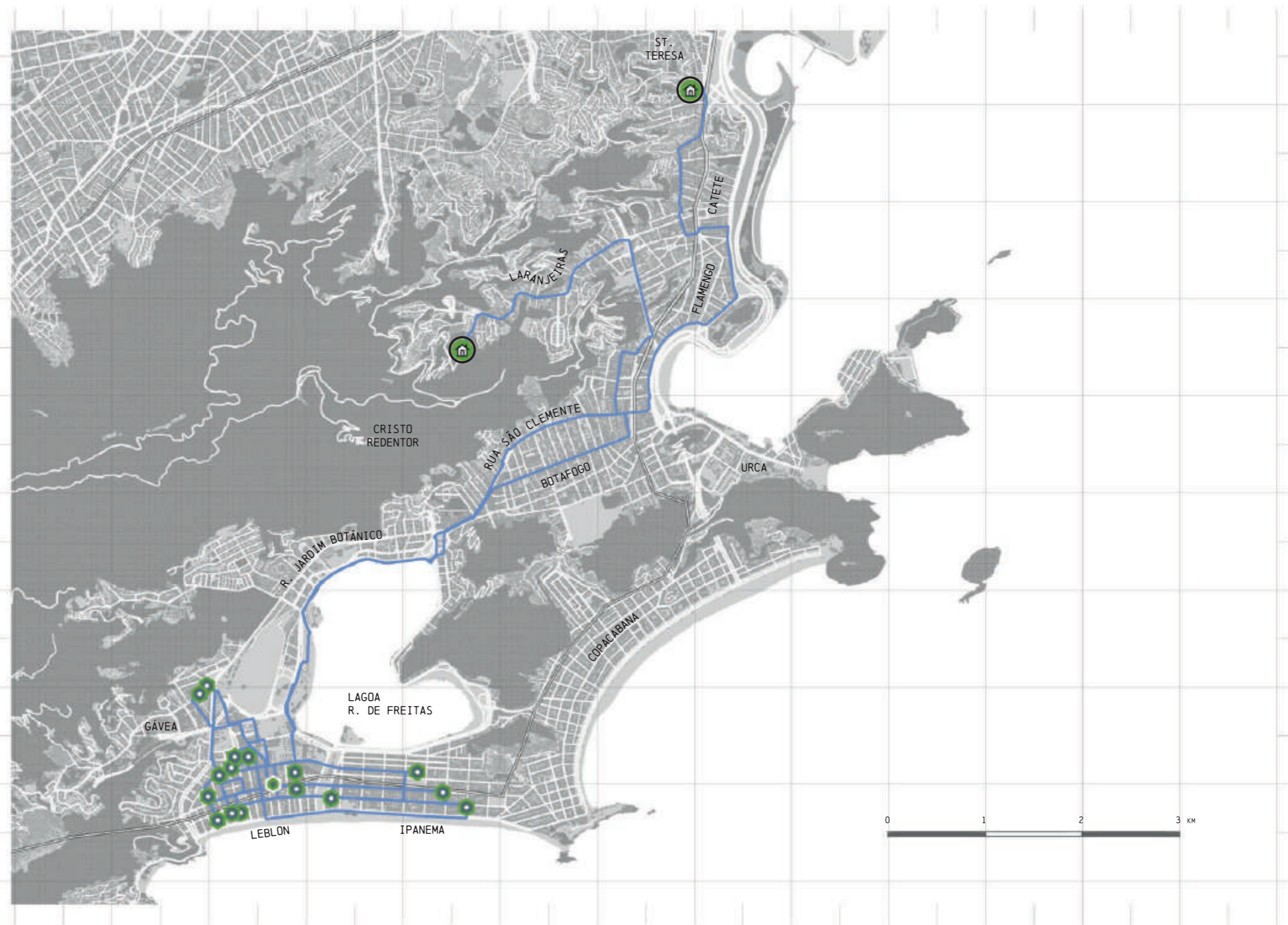
4H

(SEM PARADAS EM CASA)

56 KM

16 ENTREGAS

-  RESTAURANTE BASE
-  CLIENTES
-  ROTAS



Rua Marquês d São Vicente e Praça Santos Dummont

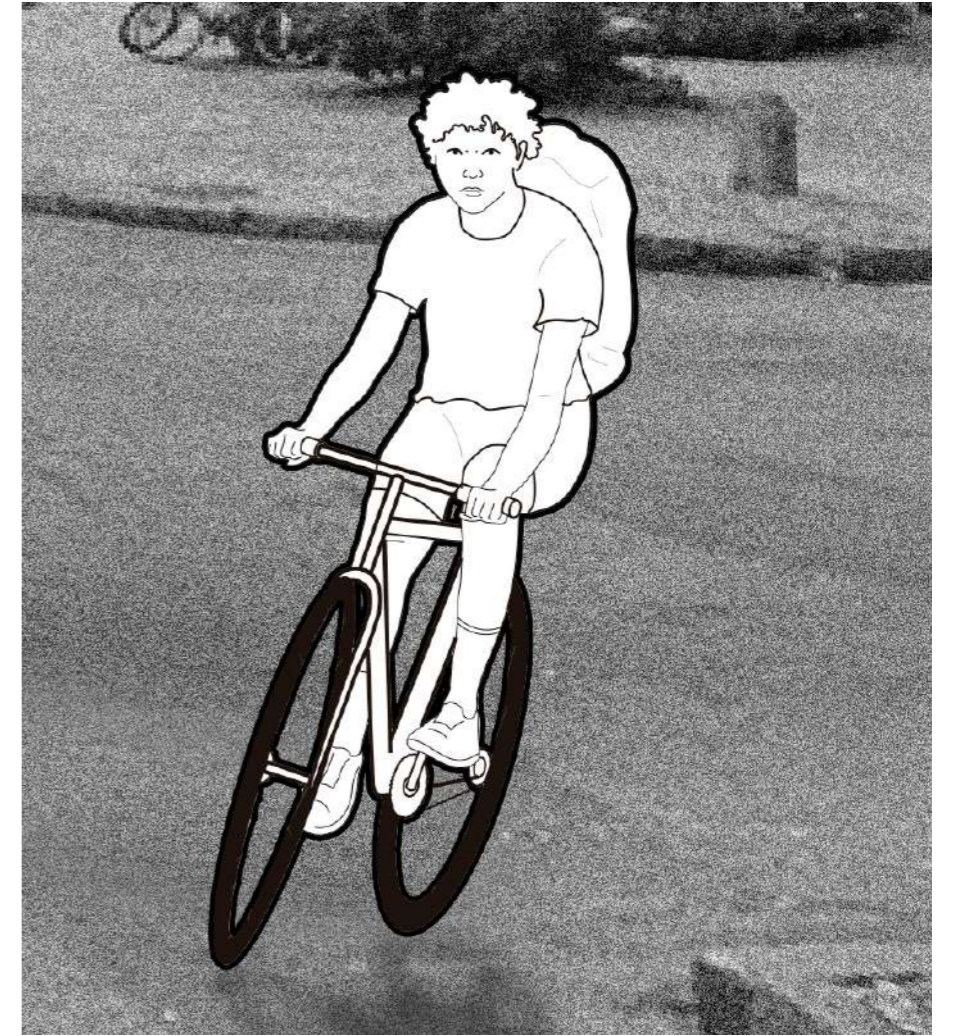
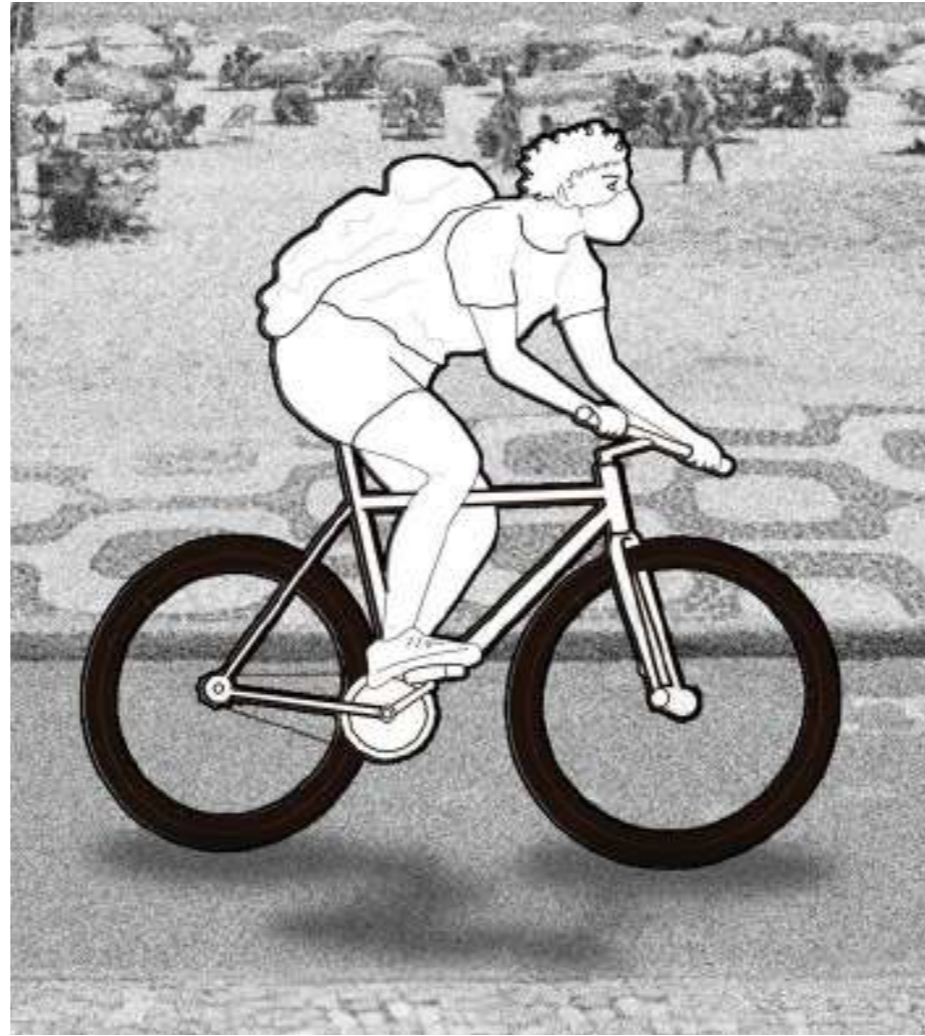
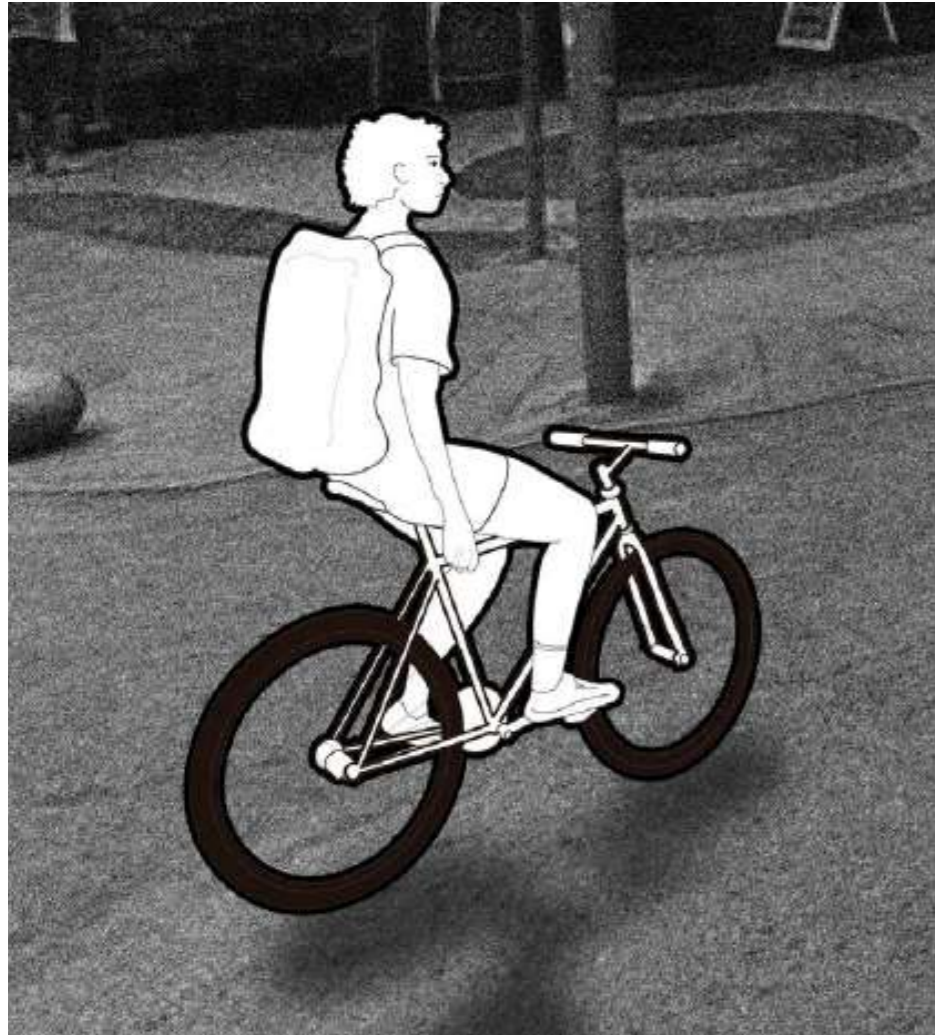


Avenida Vieira Souto

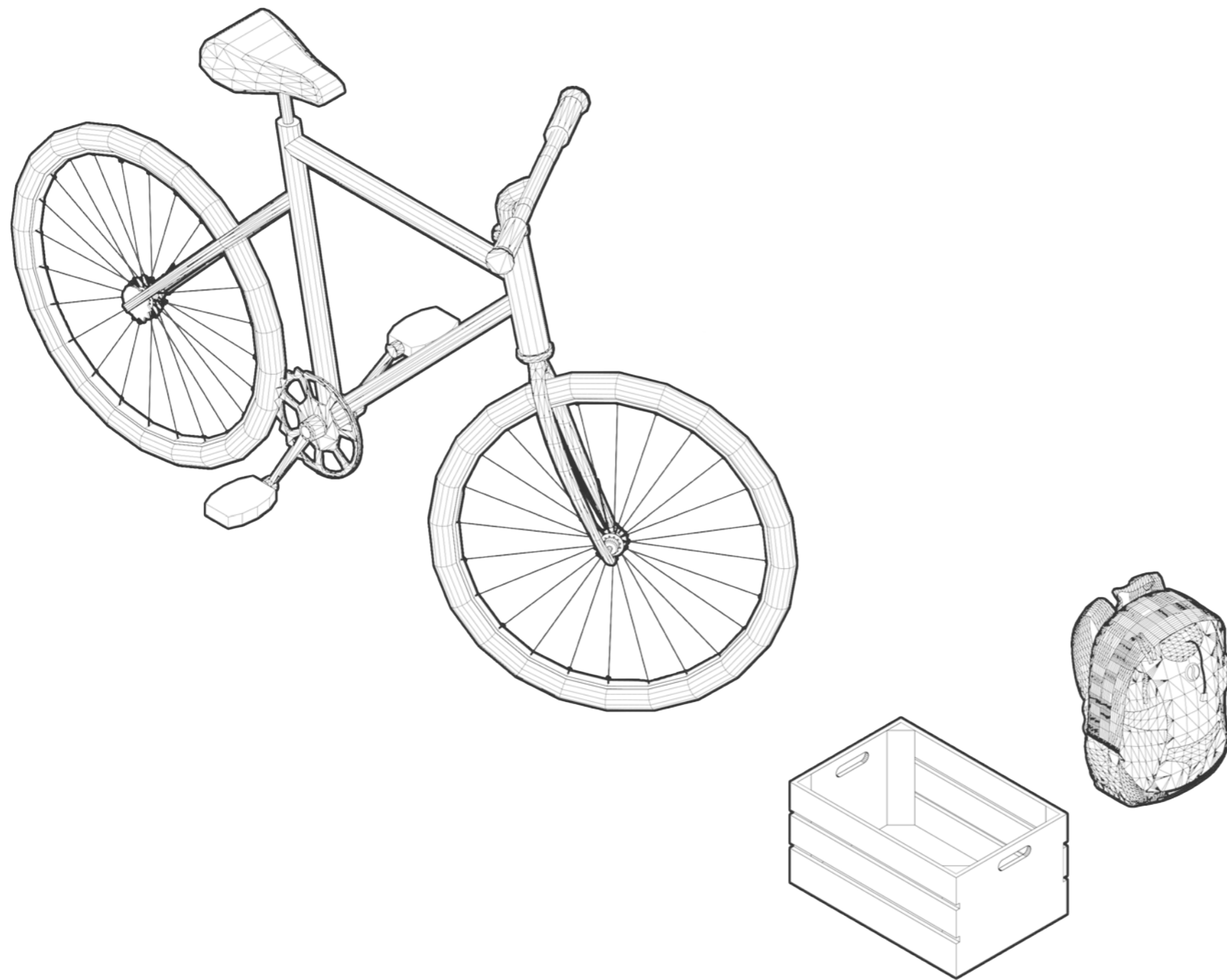


Avenida Ataulfo de Paiva





AUDREY



AUDREY

CINTIA

Já Cintia compartilha seu segundo dia de 2022. O app demanda que ela reserve o horário no qual vai trabalhar e então ela marca pras 10:00, mas as 9:30 já está com o celular ligado à espera do toque de um pedido. 7h23min trabalhando, mas somente 3h10 efetivamente pedalando. Além de entregadora, Cintia também atua como shopper, realiza a compra nos estabelecimentos e segue para a entrega de cada uma delas. Ao fim do dia, 35 quilômetros, 7 pedidos e R\$81,00.






7H23MIN

(SEM PARADAS EM CASA)

35 KM

7 ENTREGAS



-  CASA
-  LOJAS/RESTAURANTES/CLIENTES
-  ROTAS

Rua 24 de Maio



Estação Engenho de Dentro

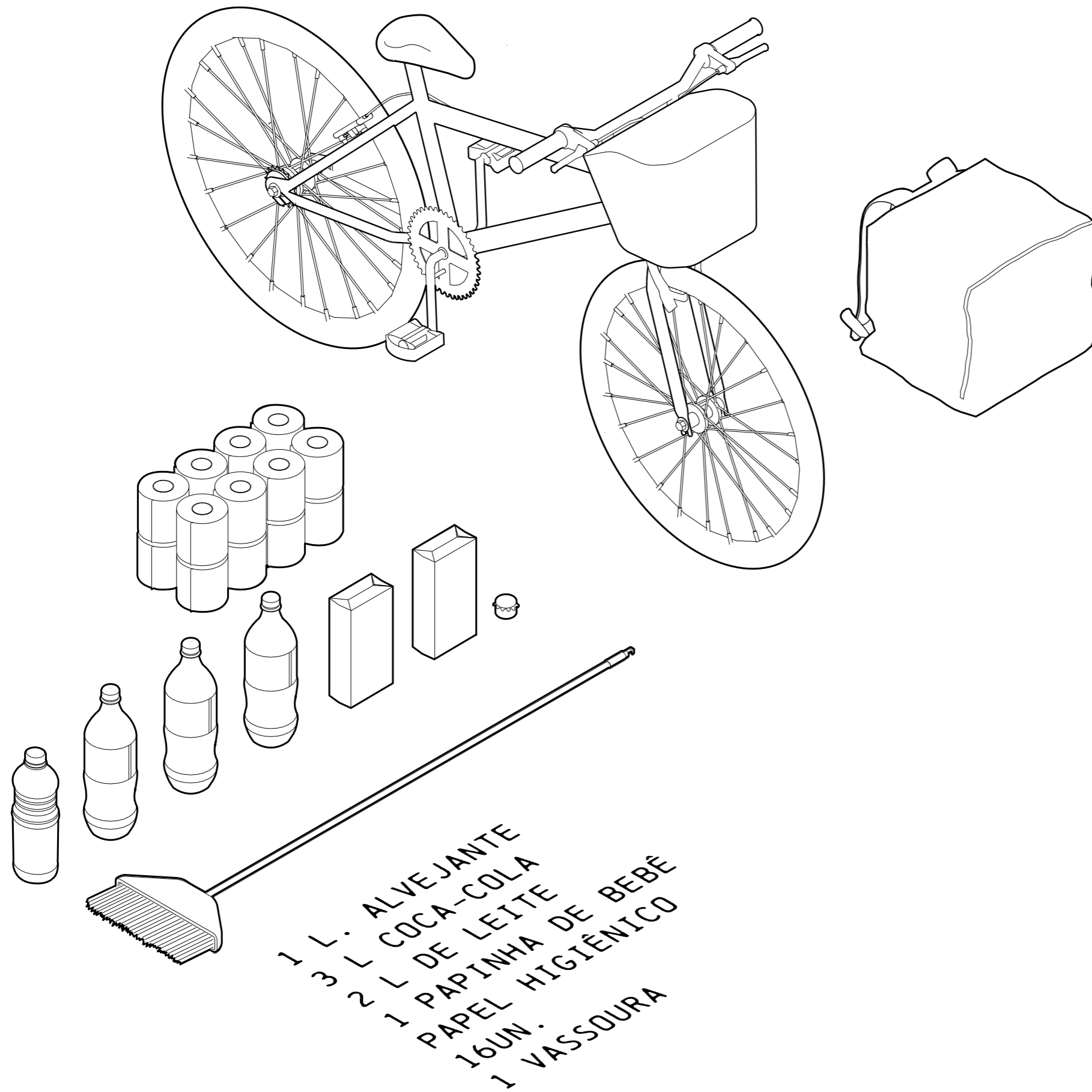


Cintia e seu pai no elevador de seu prédio





CINTIA



CINTIA

JOELMA

O dia 4 de dezembro de 2021 foi compartilhado comigo por Joelma. Sai às 9:52 para pedalar 52,17 quilômetros e realizar 11 entregas, a grande maioria com a busca do pedido em um shopping no bairro de Botafogo. Por ser perto de sua casa, Joelma realiza pausas esporádicas durante as suas 13 horas de trabalho.

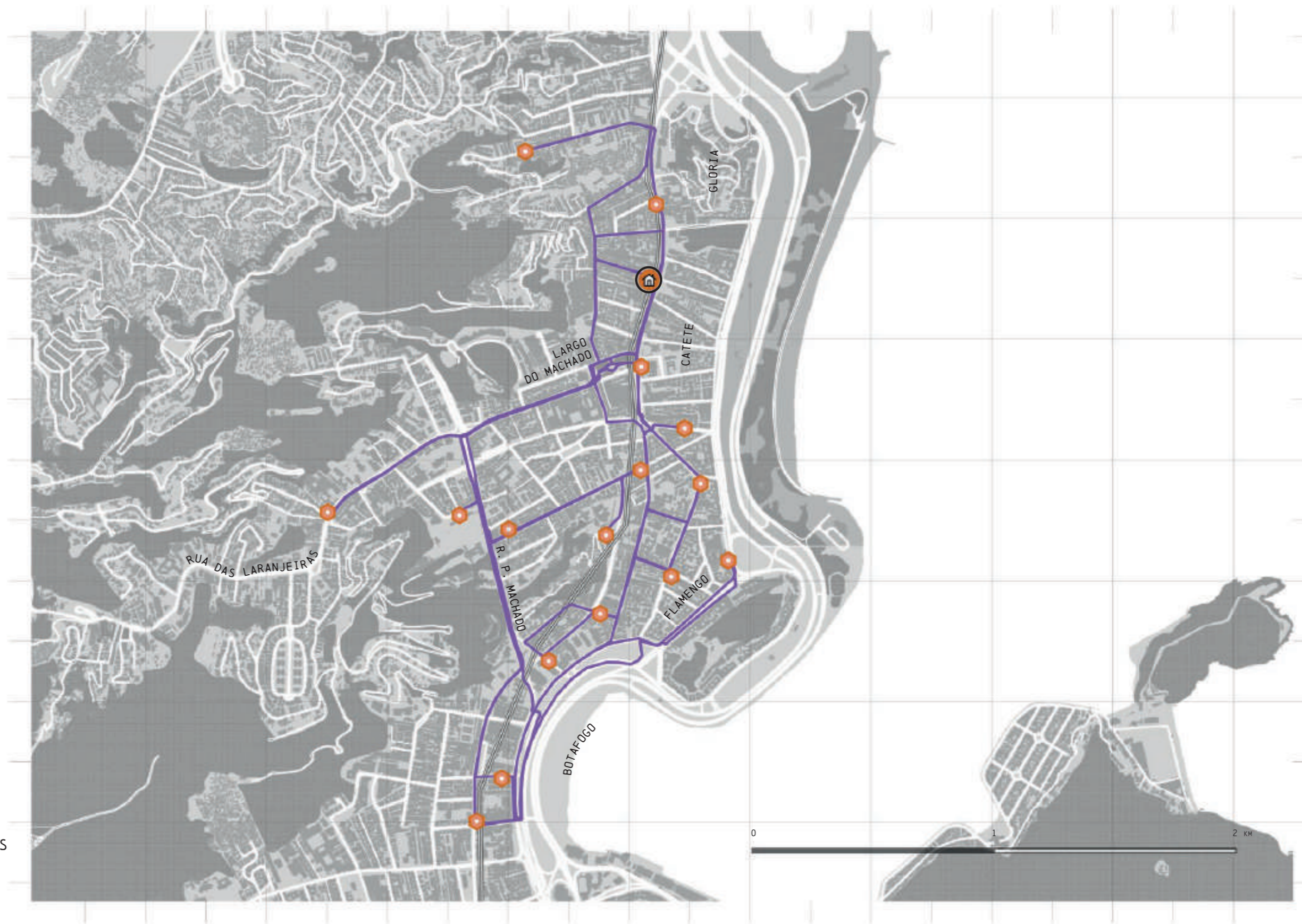





13 HORAS

(COM PARADAS EM CASA)

52,17 KM

11 ENTREGAS



-  CASA
-  LOJAS/RESTAURANTES/CLIENTES
-  ROTAS

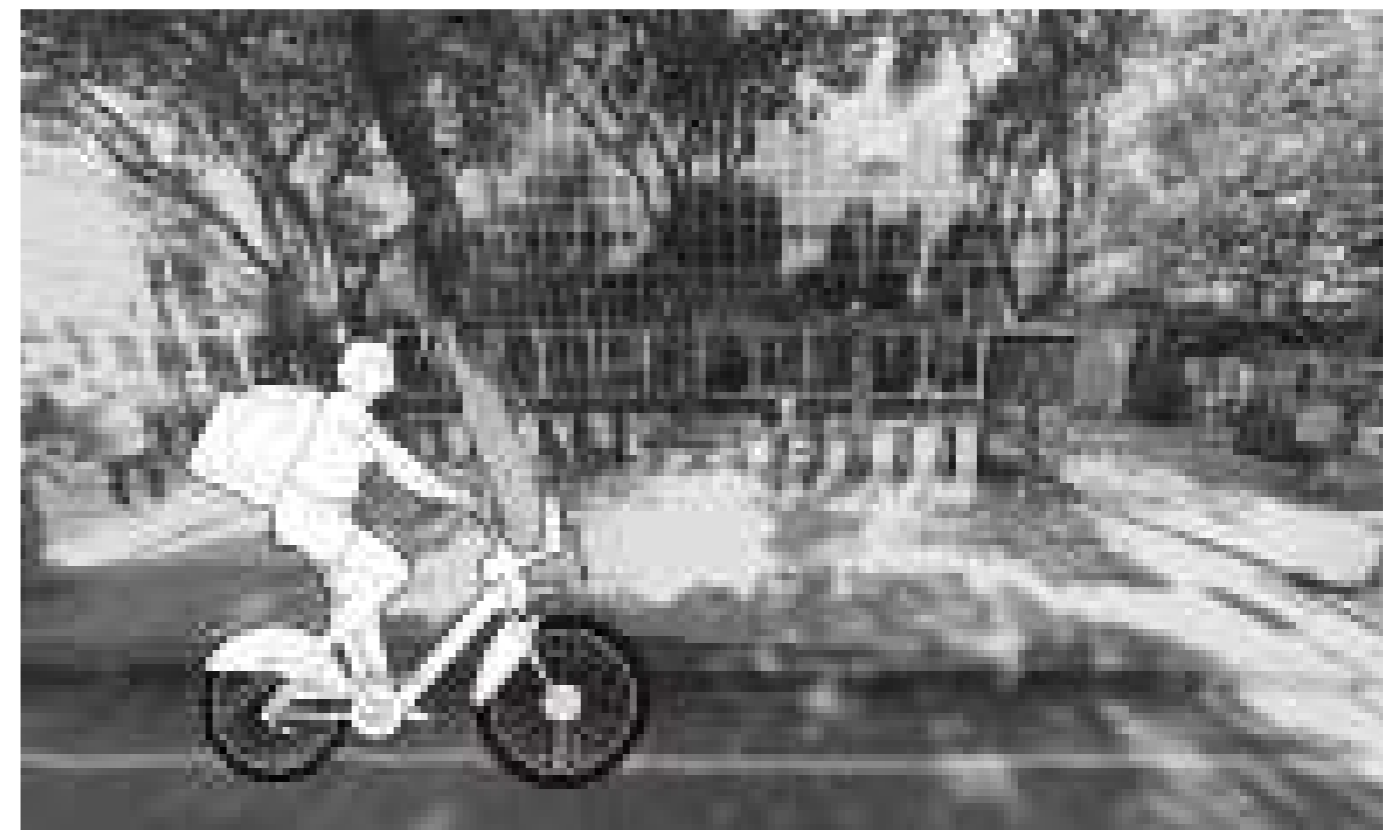
Rua Pedro Américo



Rua Marquês de Abrantes

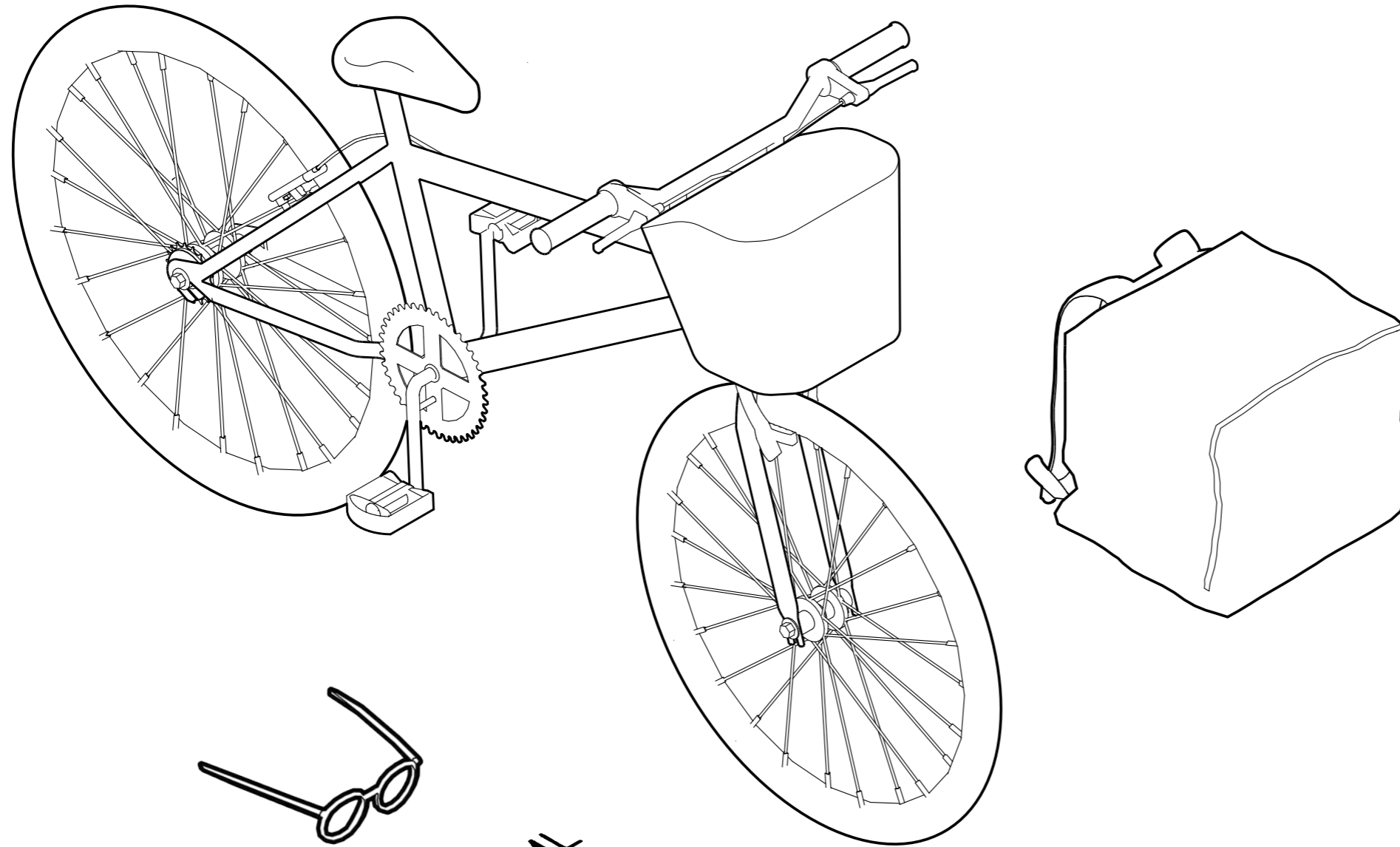


Rua do Catete





JOELMA



1 POTE DE AÇAÍ 500ML

JOELMA

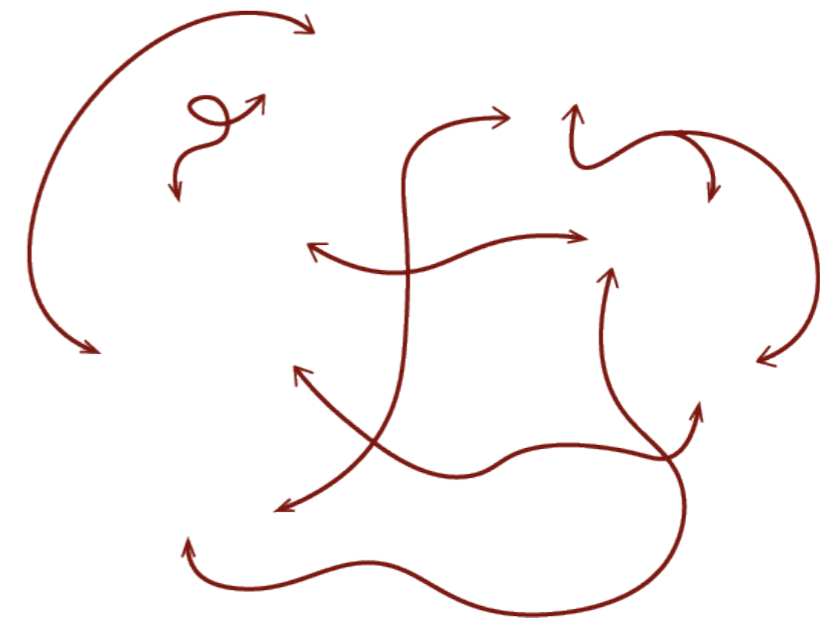
*ou considerações finais***da pesquisa à Audrey, Cintia e Joelma**

No método aqui proposto, nos debruçamos sobre a vivência de três mulheres. Conhecemos seus trajetos, as ruas que escolhem, os pedidos que entregam, os objetos que carregam. Mais que isso, ouvimos suas experiências, vulnerabilidades e anseios. Esse método, não como processo organizado, lógico e sistemático de pesquisa, mas cartográfico e mutável, é, decerto, ao menos na experiência aqui realizada, capaz de captar pluralidades. Ao ouvir Audrey, Cintia e Joelma, vê-se que não há homogeneidade na construção e vivência da profissão.

A multiplicidade de aplicativos e cooperativas, por exemplo, é capaz de mudar radicalmente a vivência dessas mulheres do espaço urbano. Cintia, além de entregadora, é também shopper, dirige-se até mercados e farmácias, realiza as compras para então realizar a entrega. De tal modo, o tempo no qual permanece parada ao comprar mercadorias é superior ao tempo que pedala e se desloca pela cidade. Audrey, por outro lado, trabalhando em um só restaurante, é capaz de casar entregas e escolher a melhor rota para realizar até 3 entregas de uma vez. Já Joelma, no limiar entre as duas primeiras, atua em área com alto número de pedidos, em um shopping e assim, concentra-se em uma região de menor raio.

Os gráficos deslocamento/parada e a escala dos deslocamentos de cada uma (percebidos no mapa geral, pág. 38 e 39) são discrepantes e revelam também diferentes demandas e vulnerabilidades. Como é o caso de Cintia, que todos os dias pede ajuda ao pai para subir com a bicicleta até seu apartamento e, das três, apesar de pedalar menos, é a que atua em uma área mais abrangente. A violência urbana do Rio de Janeiro e a falta de infraestrutura, como de bikes de aluguel, determinam as escolhas de Cintia. O mesmo pode-se dizer acerca de Joelma, que utiliza as bicicletas elétricas de aluguel, capacitando-a a realizar mais entregas com menor desgaste. Audrey diria o contrário. Sua sede de adrenalina e amor pelo esporte a faz pedalar longas distâncias com o menor esforço e a gratifica ser remunerada por isso.

Com Audrey, Cintia e Joelma vi muito além do que vejo no meu ambular errante e da porta do meu apartamento. As três mulheres que jogam seus corpos na rua, dali se sustentam e daí se libertam. A rua é o subsídio, a bicicleta, a ferramenta. Espero que daí, vocês também tenham visto um pouco mais.





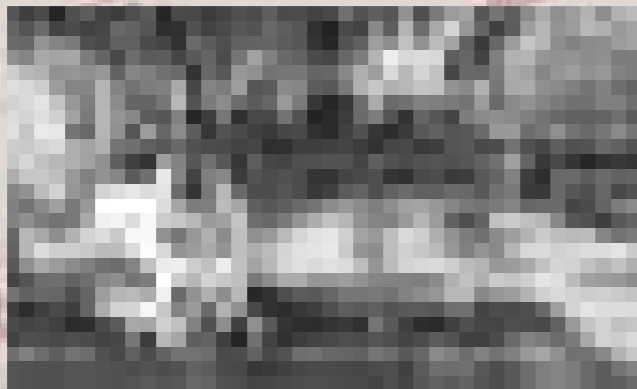
AUDREY



JOELMA



CINTIA



o padlet do compilado cartográfico pode ser encontrado no link:

https://padlet.com/marinagudo/velocidadedacarne_cartografias

entrevistas

As entrevistas podem ser encontradas na íntegra no link:

<https://padlet.com/marinagudo/velocidadedacarne>

padlet

Marina Agudo • 2M

A velocidade da carne - entrevistas

O presente trabalho buscar explorar a perspectiva das mulheres entregadoras que utilizam a bicicleta como ferramenta de trabalho. Objetiva-se compreender as dinâmicas que provocam no espaço público e como esse atua, em movimento contrário, modificando a prática de tais mulheres e o deslocar de seus corpos. O trabalho parte de conversas com essas interlocutoras, da compreensão de suas rotinas, seus movimentos e sua inércia, a fim de contrapor e interpor com os espaços urbanos do Rio de Janeiro existente.

Entrevista Cintia

A velocidade da carne:
dinâmicas do espaço urbano através de mulheres que utilizam a bicicleta como ferramenta de trabalho

Marina Agudo
Orientadora: Ana Paula Porizzo

ENTREVISTA Cintia
entregadora na Napp e Uber Eats

Entrevista em 07/01/2022

Conheci a entrevistada explorando sobre meu trabalho para Cintia, fui sobre o relato, negociando acesso de mulheres que são entregadoras de aplicativos. Foi também sobre as experiências com a conversa com ela, para compreender o dia a dia, sua rotina.

PDF

Entrevista Cintia

Conheci Cintia em um sábado, quando voltava de bicicleta para casa e ela fazia entregas em Botafogo. Logo a abordei e com sua extrema gentileza em ajudar, marcamos uma conversa em uma lanchonete no Méier.

Aqui está o registro da nossa conversa:

Entrevista Audrey

A velocidade da carne:
dinâmicas do espaço urbano através de mulheres que utilizam a bicicleta como ferramenta de trabalho

Marina Agudo
Orientadora: Ana Paula Porizzo

ENTREVISTA Audrey
entregadora por conta própria e trabalhou no Cidó courier

Entrevista em 22/12/2021

Conheci a entrevistada explorando brevemente para Audrey do que se trata meu trabalho. Foi sobre rapidamente sobre o histórico da relação mulher-taxista, da invisibilização de seus corpos e etc. Foi também sobre muitas interações com a conversa com ela.

PDF

Entrevista Audrey

Conheci o perfil de Audrey, que na biografia da rede social se denomina como bike messenger, rodando pelo Instagram. O contato iniciou-se por ali mesmo, nos encontramos coincidentemente em um evento de pedalada e dali marcamos uma conversa via Zoom.

Aqui está o registro da nossa conversa:

Entrevista Joelma

A velocidade da carne:
dinâmicas do espaço urbano através de mulheres que utilizam a bicicleta como ferramenta de trabalho

Marina Agudo
Orientadora: Ana Paula Porizzo

ENTREVISTA Joelma
entregadora por aplicativo e em empresa privada de entregas

Entrevista em 27/08/2021

Boa noite! Meu nome é Joelma. Trabalho com entregas

PDF

Entrevista Joelma

Joelma me enviou mensagem após eu divulgar a procura por entregadoras em um grupo de Whatsapp. Dali trocamos áudios, mensagens, experiências e conselhos generosos.

Aqui está o registro da nossa conversa:

bibliografia

AGREST, Diana. **À margem da arquitetura: corpo, lógica e sexo**. In: NESBITT, Kate (org.). Uma nova agenda para a arquitetura. São Paulo: Cosac Naify, 2006. p. 585-599.

ANDRADE, Victor; SCHETINO, André. **A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX**. In: Estudos Feministas. Florianópolis, vol. 17, n.1, jan-abr 2009.

BEIGUELMAN, Giselle. **Coronavida: pandemia, cidade e cultura urbana**. São Paulo: Escola da Cidade, 2020. 44 p.

DARKE, Jane. **Women, Architects and Feminism**. In: MATRIX. Making Space: Women and Man-Made Environment. Londres: Pluto Press, 1984.

D'ALESSANDRO, Mercedes. **Economia Feminista**. PISEAGRAMA, Belo Horizonte, n. 14, p. 74 - 81, 2020.

FEDERICI, Silvia. **Calibã e a Bruxa: mulheres, corpo e acumulação primitiva**. São Paulo: Elefante, 2017, 406p.

FONSECA, Mariana. **Como a Tembici se tornou a sobrevivente entre as bicicletas compartilhadas – e captou mais R\$ 420 milhões. Startup de micromobilidade urbana fez nova rodada para investir em bicicletas elétricas, expansão e atendimento a entregadores**. InfoMoney, 2021. Disponível em: <https://www.infomoney.com.br/do-zero-ao-topo/como-a-tembici-se-tornou-a-sobrevivente-entre-as-bicicletas-compartilhadas-e-captou-mais-r-420-milhoes/>. Acesso em: 10 set. 2021.

FONSECA, Mariana. **Startup por trás das bikes do Itaú mostra como bicicletas compartilhadas sobrevivem à pandemia. Como a Tembici se destacou em meio à crise que deixou para trás concorrentes como a Grow, dona da extinta bike Yellow**. InfoMoney, 2021. Disponível em: <https://www.infomoney.com.br/do-zero-ao-topo/como-a-tembici-se-tornou-a-sobrevivente-entre-as-bicicletas-compartilhadas-e-captou-mais-r-420-milhoes/>. Acesso em: 10 set. 2021.

GANZ, Louise; SILVA, Breno. **Kit ambulante**. PISEAGRAMA, Belo Horizonte, número 03, página 62, 2011.

GARELLI, Vivian. **Economia ciclofeminina: estudo do uso da bicicleta como trabalho por mulheres ambulantes na cidade do Rio de Janeiro**. In: CALLIL, Victor; Costanzo, Daniela (org.). Desafio: Estudos de Mobilidade por bicicleta. São Paulo: CEBRAP, 2020.

HANCOCK, Jaime Rubio. **Há 200 anos foi criada a primeira bicicleta: estes foram os primeiros modelos. Pesadas, sem pedais, com rodas enormes, mas cheias de estilo**. El país, 2017. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2017/04/19/deportes/1492597692_626497.html. Acesso em: 08 set. 2021.

HARKOT, Marina. **A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo**. Orientadora: Prof. Dra. Paula Freire Santoro. 2018.192. Dissertação de Mestrado. Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

IFOOD Box. [2020]. Disponível em: <https://box.ifood.com.br/>. Acesso em: 15 set. 2021.

JACQUES, Paola Berenstein; PEREIRA, Margareth da Silva (org.). **Nebulosas do Pensamento Urbanístico: modos de pensar**. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2018. 335 p.

JACQUES, Paola Berenstein. **Corpografias Urbanas**. In: ENECULT, 4., 2008, Salvador. Anal. Salvador: 2008. p. 1-13.

JACQUES, Paola Berenstein (org.). **Apologia da Deriva: escritos situacionistas sobre a cidade**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003. 159 p. Tradução de: Estela dos Santos Abreu.

MACY, Sue. **Wheels of change: how women rode bicycle to freedom**. Washington: National Geographic Society, 2011.

MARQUEZ, Renata; CANÇADO, Wellington. **Atlas Ambulante**. Minas Gerais: Editora Instituto Cidades Criativas, 2011.

MUXÍ, Zaida. **Introducción. In: Mujeres, Casas y Ciudades: más allá del umbral**. Barcelona: DPR-Barcelona, 2018.

ROLNIK, Suely. **Cartografia Sentimental: transformações contemporâneas do desejo**. 2. ed. Porto Alegre: Sulina, 2011. 248 p.

SCHAVELZON, Salvador. **A luta dos entregadores de aplicativo contra os algoritmos autoritários. Uber, Rappi, Ifood, Loggi e outras exercem um gerenciamento algorítmico obscuro, impondo arbitrariedades na definição do ritmo e valor do trabalho**. El país, 2020. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/opiniao/2020-07-25/a-luta-dos-entregadores-de-aplicativo-contra-os-algoritmos-autoritarios.html>. Acesso em: 08 set. 2021.

SOUZA, Felipe; MACHADO, Leandro. **Coronavírus: entregadores de aplicativo trabalham mais e ganham menos na pandemia, diz pesquisa**. BBC news Brasil, São Paulo, 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-52564246>. Acesso em: 10 set. 2021.

TRINDADE, Etelvina. **Cidade moderna e espaços femininos**. Projeto História, n. 13, p. 109-120, jun. 1996.

WERNEK, Mariana; RIBEIRO, Bruna. **Trabalho ambulante feminino na dianteira da vulnerabilidade**. Observatório das metrópolis, Rio de Janeiro. mar. 2019. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/trabalho-ambulante-feminino-na-dianteira-da-vulnerabilidade/>. Acesso em 25 ago. 2021.

WÜNSCH, Silke. **Há 200 anos, era inventada a bicicleta. Durante período de crise, alemão construiu modelo que antecedeu bicis modernos como alternativa econômica ao cavalo. Projeto ganhou pedais e pneus só décadas mais tarde. Hoje, é símbolo da mobilidade sustentável**. DW, 2017. Disponível em: <https://www.dw.com/pt-br/h%C3%A1-200-anos-era-inventada-a-bicicleta/a-39211933>. Acesso em: 12 set. 2021.

anexo 1 - conversas

Este compilado de perguntas serve apenas de norte para as conversas com as mulheres interlocutoras, pois não se trata de uma entrevista.

Como você se denomina na profissão?

Em que bairro mora?

Em que bairros trabalha?

Qual a rota de casa para trabalho?

Há quanto tempo trabalha com isso?

Quantas horas semanais trabalha? durante qual parte do dia costuma trabalhar?

Essa é sua principal fonte de renda? Você tem outro trabalho?

Você usa bicicleta própria?

Se trabalha com entregas, usa alguma plataforma?

O que você entrega, geralmente?

O que você vende?

Você tem amigas ou colegas de profissão?

Como seria um dia normal da sua rotina?

Já usava a bicicleta na sua rotina antes de trabalhar com isso?

Se sente segura andando de bicicleta?

Usa algum equipamento de proteção?

Quais objetos usa no seu dia a dia (bag, etc)?

Quando o tempo muda, como fica sua rotina?

Tem alguém cujo cuidado depende de você (pais idosos, filho, etc)?

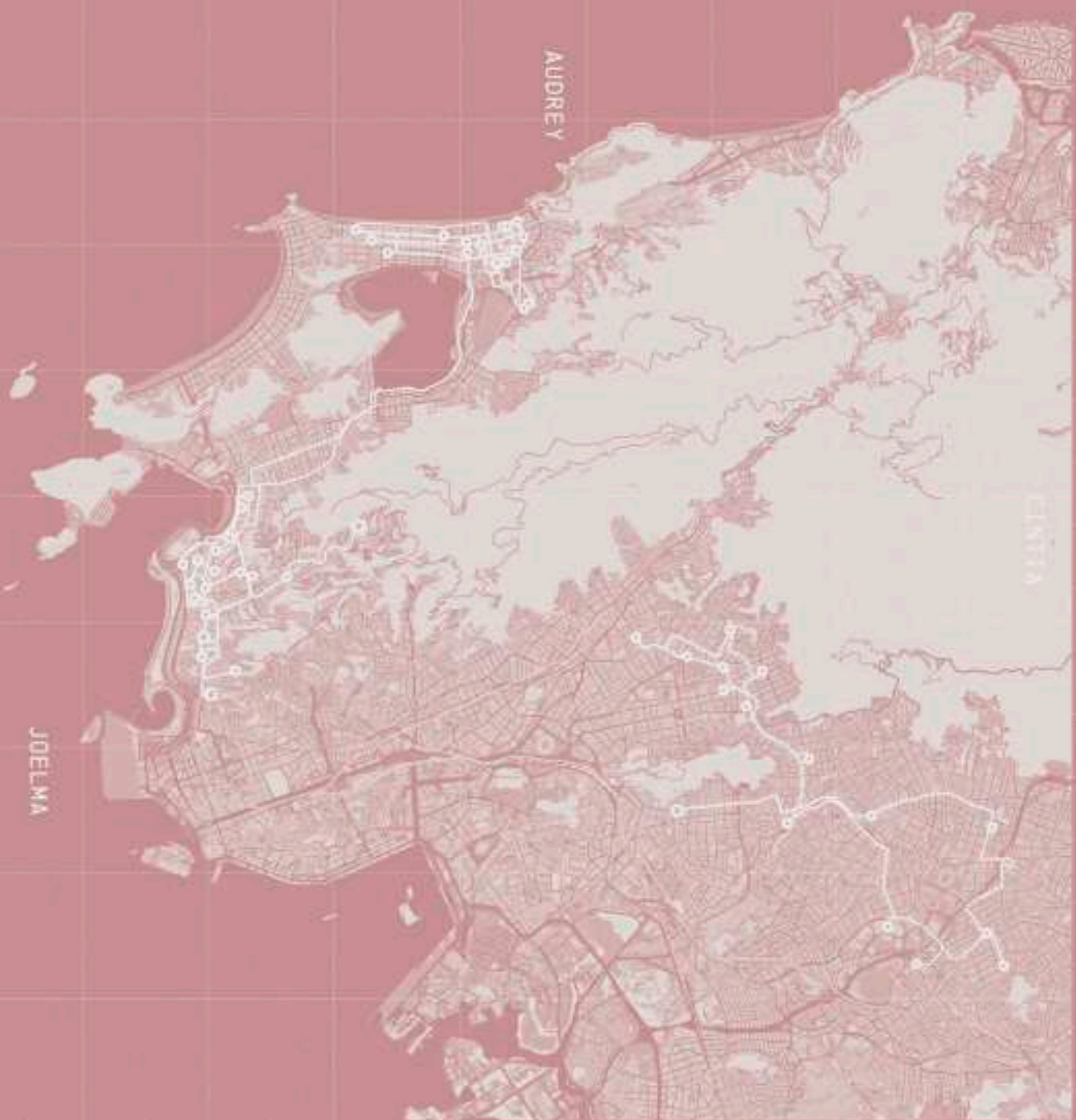
Alguma característica individual sua que você acha que torna seu trabalho mais difícil?

O que é mais positivo no seu trabalho?

E da cidade? Ou dos condomínios, prédios?

Já sofreu alguma violência ou acidente?

Utiliza algum outro transporte?





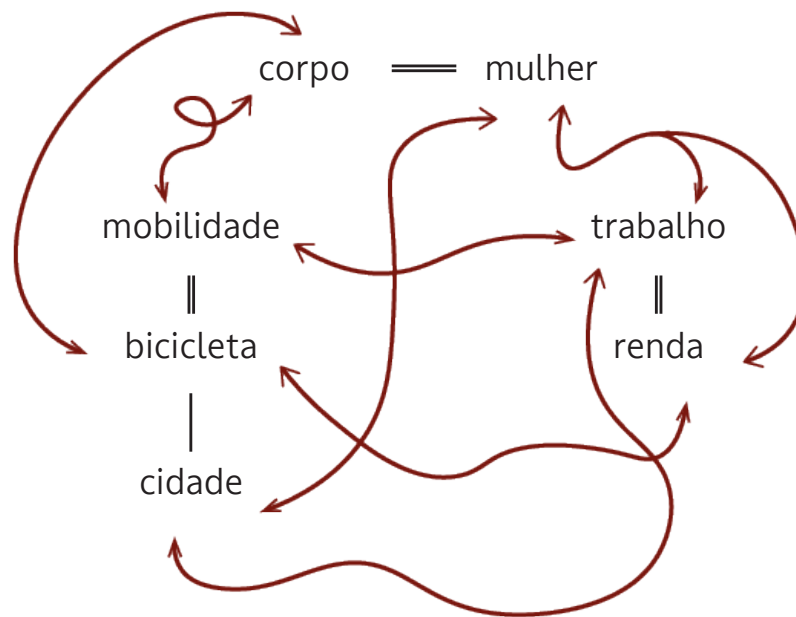
A
VELOCIDADE
DA
CARNE

mulheres que pedalam e trabalham

cartografia como dispositivo de visibilização

MARINA AGUDO

*orientação:
Ana Paula Polizzo*

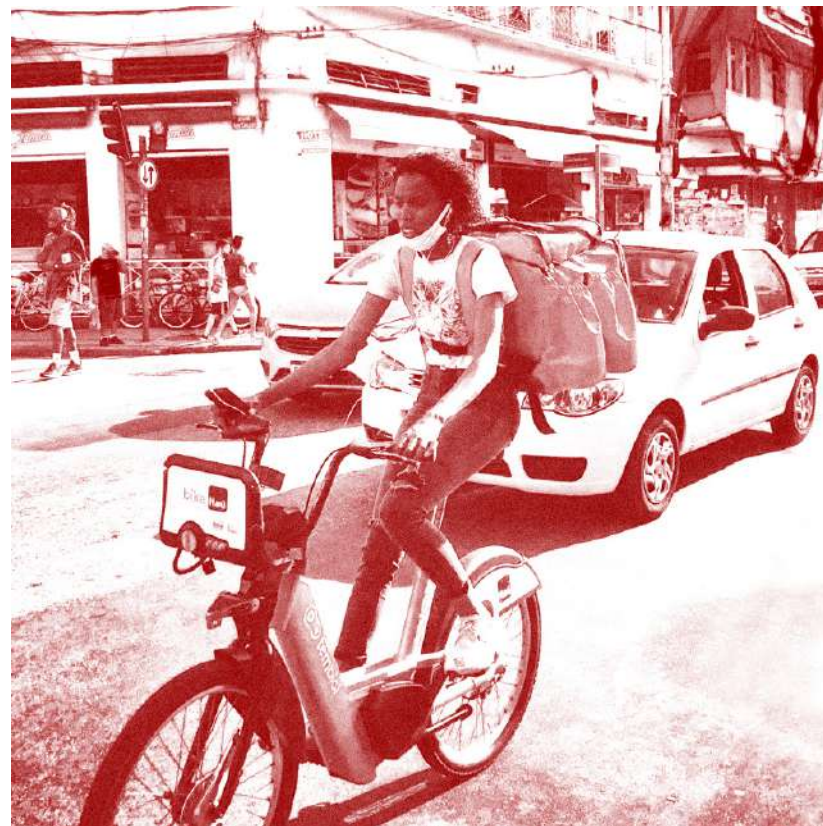


cruzamento dos temas (elaboração própria).

estrutura

- construindo a problemática
motivações e justificativas
objetivos
apresentação do debate
- bicicleta, mulheres e liberdade
mulheres e trabalho
bicicleta e trabalho
- mulheres e suas vozes
construção de um método
Audrey, Cintia e Joelma
- cartografias
- considerações finais

construindo a problemática



Entregadora por aplicativo utilizando uma bike da TemBici.
Foto de Michelle Castilho

campo multidisciplinar

praticantes ordinários

invisibilização de pautas

escolha do modal

relação com a cidade e suas adversidades
sensação de segurança
seu cotidiano
ser mãe e número de filhos
hábitos
dimensões afetivas
culturais
prática de esportes
relação com o corpo

(HARKOT, 2018).

escolha do modal

relação com a cidade e suas adversidades
sensação de segurança
seu cotidiano
ser mãe e número de filhos
hábitos
dimensões afetivas
culturais
prática de esportes
relação com o corpo
ferramenta de trabalho

(HARKOT, 2018).

Precisamos mudar o ponto de vista a partir do qual observamos e nos observamos, criar novos sistemas de avaliação, para sermos capazes de ver e valorizar as mulheres em todas as áreas, incluindo o planejamento urbano e a arquitetura. [...] Diferentes experiências são obtidas a partir de diferentes realidades vividas, portanto, diferentes dados de partida para abordar a resolução técnica de qualquer projeto. Diferentes experiências de papéis de gênero e de diferentes corpos sexuados.

(MUXÍ, 2018)



Mulher entregadora por aplicativo. Foto de Michelle Castilho.

estudos centrados na bicicleta como modal

à margem da formalidade

trabalho reprodutivo

dupla jornada

interseccionalidade

relação ao longo da história

BICYCLETTA PARA SENHORA
Vende-se uma o que ha de melhor, sem uso
algum. por 3.0\$; na rua do Ouvidor n. 134 A.



Anúncio de venda de bicicleta para senhora. Jornal do Commercio, 1898.

relação ao longo da história

O conde Desart disse que não se deve escolher por companheira uma mulher que monte em bicycletta, que vista trajes masculinos, e que seja varonil. «Não se póde encontrar a felicidade em um ser a quem unicamente por cortezia se dá o nome de mulher».

Opinião de leitor acerca do “tipo ideal de mulher”.
Correio Paulistano, 1898.

Jovem inglesa com fato de ciclista em 1889



Preços sem competencia
MODAS DE M.^{me} SOLONÉZ
VESTIDOS E CHAPEUS
Especialidade em colletes sob-me-
dida. Vestidos; Tailleur, Amazonas e
Bicycletta.
Apromta-se qualquer trabalho em
24 horas.
RUA WESTPHALIA N. 14

Anúncio de alfaiate. Correio Paulistano, 1898.



Mulher negra com bicicleta em 1901 em Shellir Island, Nova Jersey.

Mulheres defendendo o direito ao voto em Londres, no início do século XX



bicicleta e trabalho

URGENTE
Na rua Duque de Caxias n. 37 se dirá
quem precisa de um criado que saiba an-
dar em bicycletta.

Anúncio de procura por criado que ande em bicicleta. Pequeno Jornal (PE), 1899

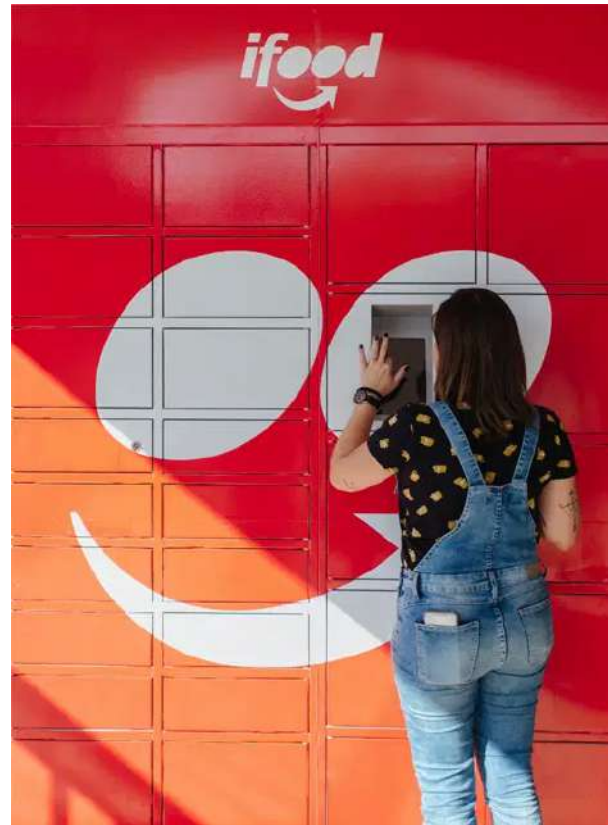
Serviço de entrega a domicilio em bicycletta.

Primeiro relato encontrado de entrega a bicicletas. Jornal do Brasil (RJ), 1898.

mulheres e trabalho



Mulher deixando o bebê na creche para ir fazer entregasna Argentina, 2019.



IfoodBox



bicicletas compartilhadas Tembici

**mulheres e suas vozes:
a construção de um método**



diálogo

nuances subjetivas

AUDREY



bicicleta de Audrey

CINTIA



bicicleta de Cintia

JOELMA



bicicleta elétrica da Tembici, usada por Joelma

AUDREY



bicicleta de Audrey

cooperativa ciclo courier
à disposição de um restaurante

CINTIA



bicicleta de Cintia

aplicativo rappi
shopper e entregadora

JOELMA



bicicleta elétrica da Tembici, usada por Joelma

aplicativo eu entrego / ifood
entregadora

conversas

subjetividades

Se entendem ciclistas?

Como são seus trajetos, seu ambular ou seus caminhos direcionados?

Quais as possíveis e prováveis vulnerabilidades?

Qual tempo e a distância que pedalam?

Realizam dupla jornada?

Utilizam outro transporte?

Sob quais subsídios urbanos se apoiam

Quais seus pontos de interesse e necessidade na cidade?

corpos e cartografias

“cartografia realizada pelo e no corpo, ou sejam a memória urbana inscrita no corpo, o registro de sua experiência da cidade”

(JACQUES, 2008)

forma de resistência

corpos e cartografias

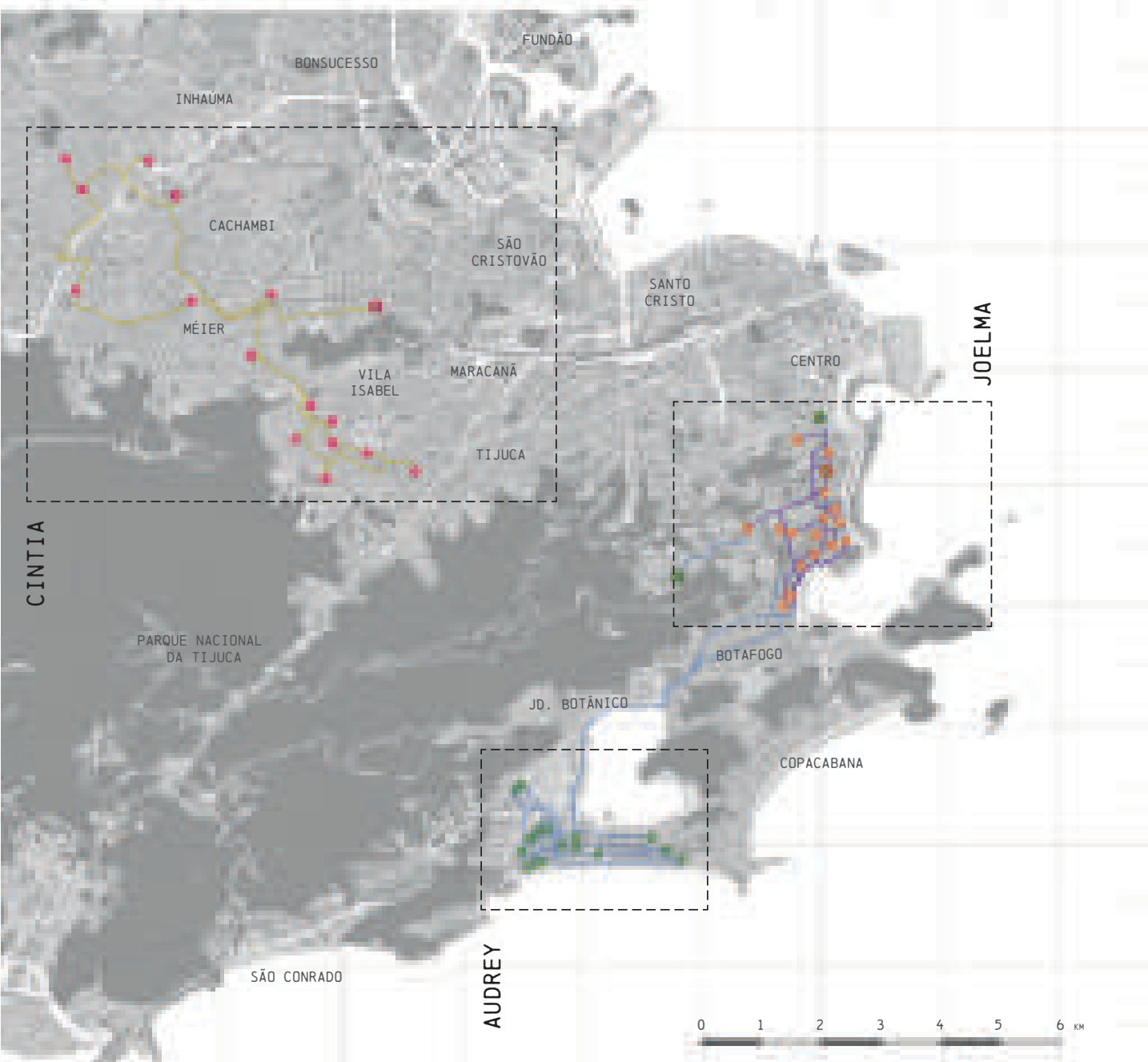
“a cartografia [...] acompanha e se faz ao mesmo tempo que o desmanchamento de certos mundos [...] e a formação de outros: mundos que se criam para expressar afetos contemporâneos, em relação aos quais os universos vigentes tornaram-se obsoletos.”

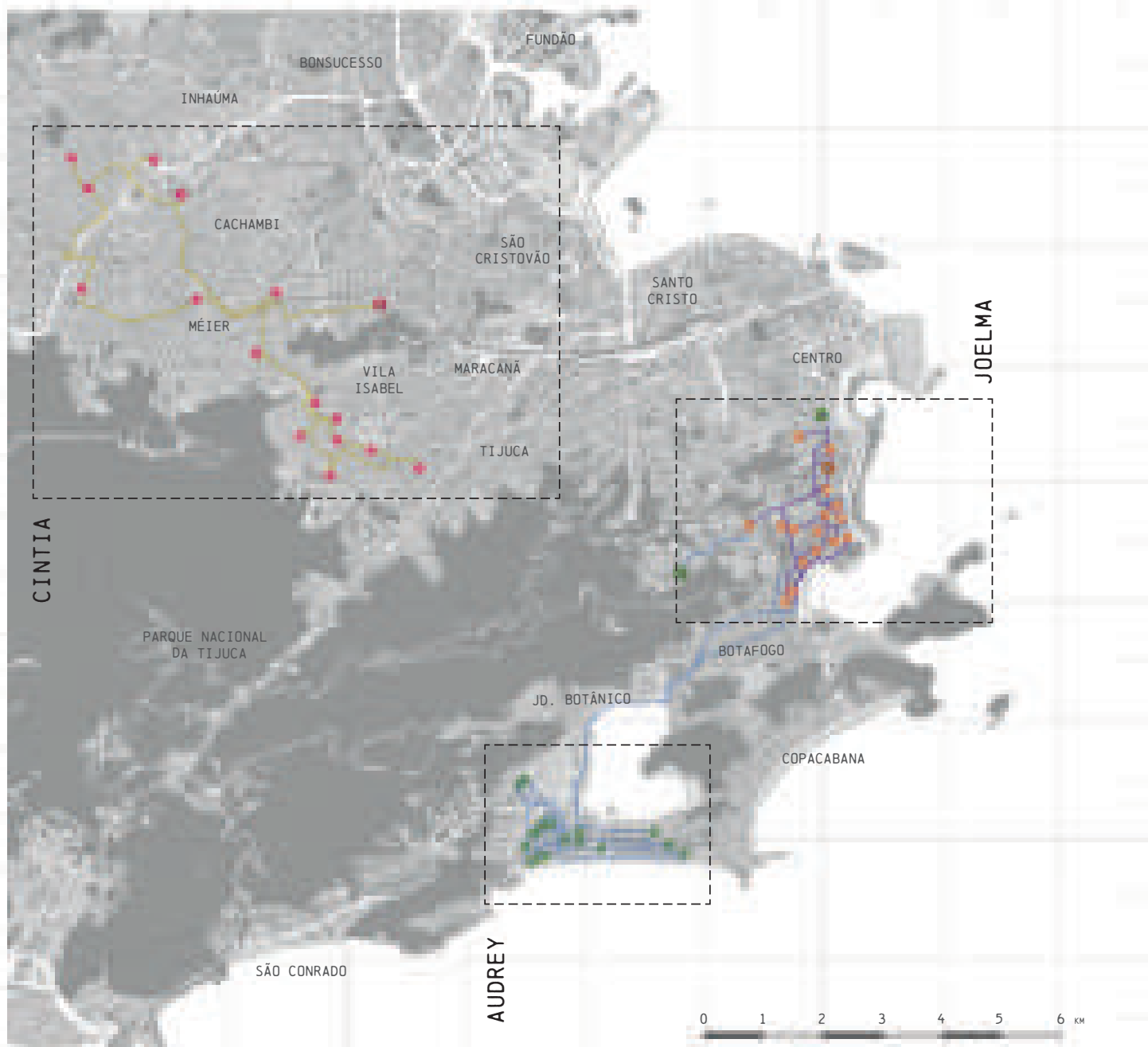
(ROLNIK, 1989)

corpos e cartografias

O que define, portanto, o perfil do cartógrafo é exclusivamente um tipo de **sensibilidade**, que ele se propõe fazer prevalecer, na medida do possível, em seu trabalho. O que ele quer é se colocar, sempre que possível, na **adjacência das mutações das cartografias**, posição que lhe permite acolher o **caráter finito e ilimitado** do processo de produção da realidade que é o desejo.

(ROLNIK, 1989)





fazer

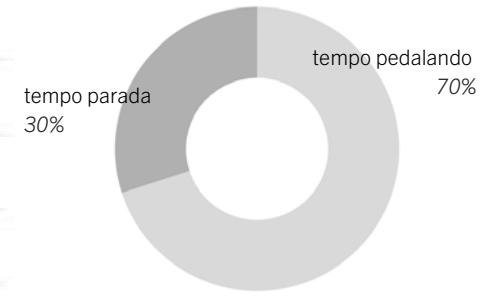
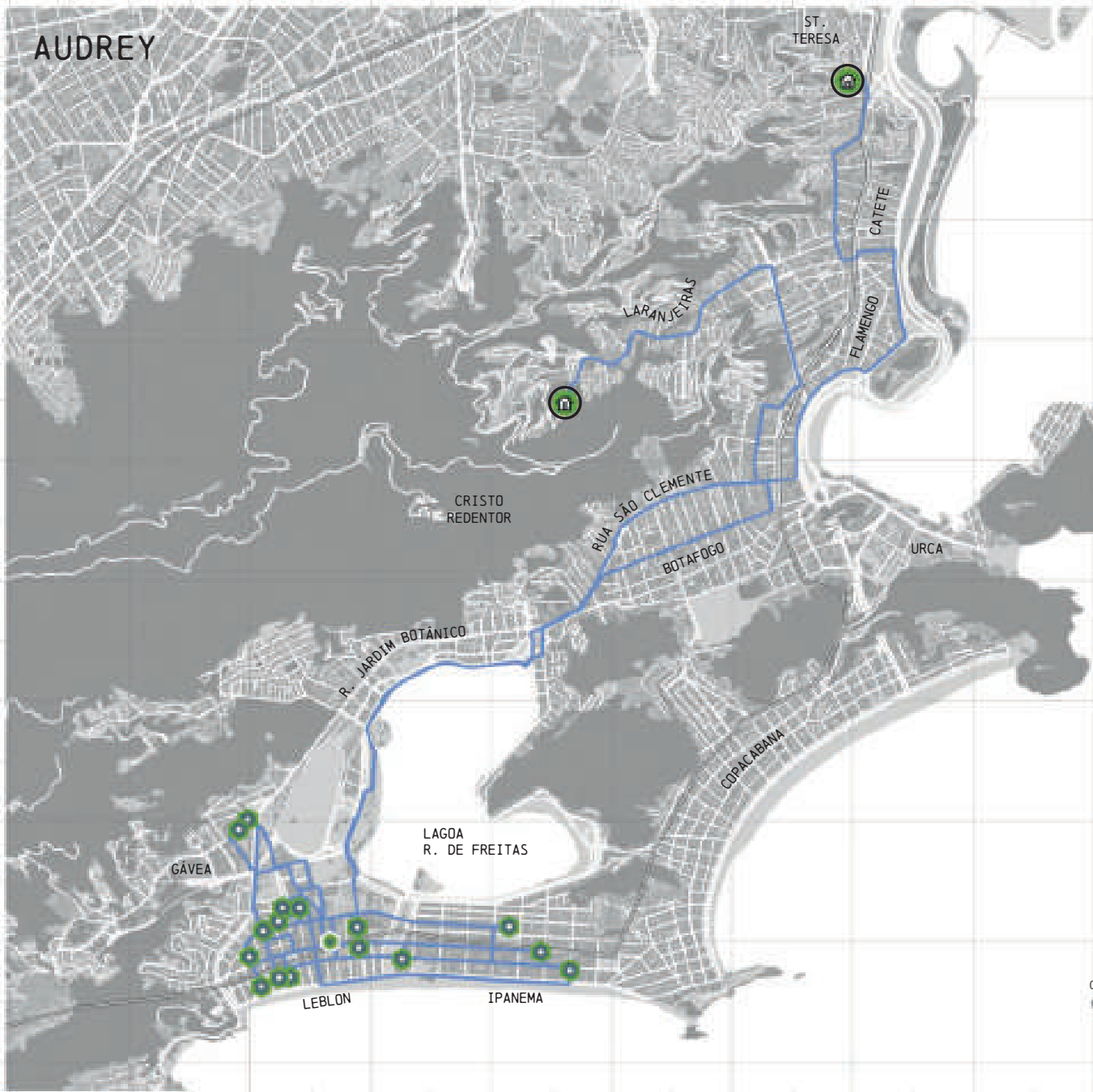
escala

raio do atuação

concentração ou espriamento de pedidos e clientes

escolhas de trajeto

sobreposição de trajetos



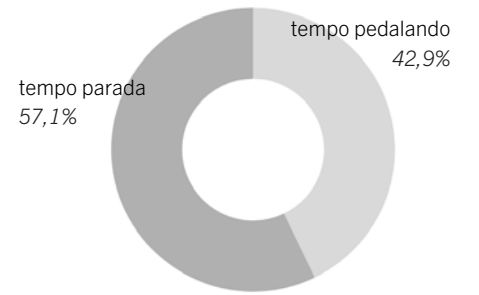
4H
(SEM PARADAS EM CASA)

56 KM

16 ENTREGAS



- RESTAURANTE BASE
- CLIENTES
- ROTAS



7H23MIN

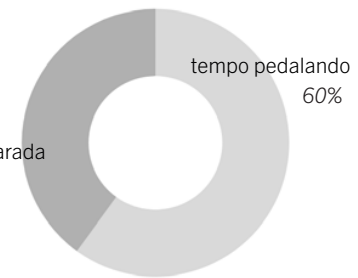
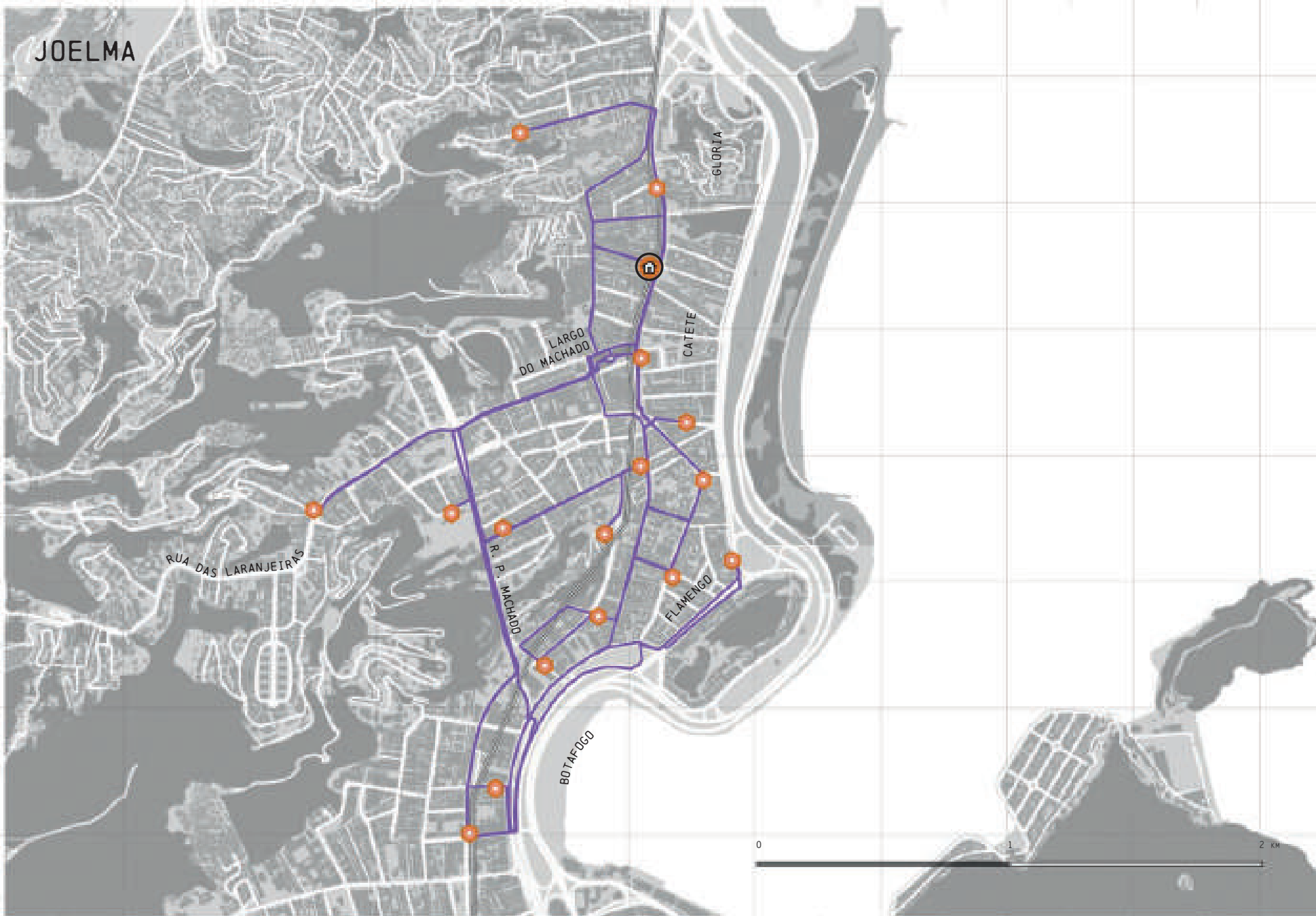
(SEM PARADAS EM CASA)

35 KM

7 ENTREGAS

-  CASA
-  LOJAS/RESTAURANTES/CLIENTES
-  ROTAS




JOELMA



13 HORAS
(COM PARADAS EM CASA)

52,17 KM

11 ENTREGAS

-  CASA
-  LOJAS/RESTAURANTES/CLIENTES
-  ROTAS

AUDREY



4H

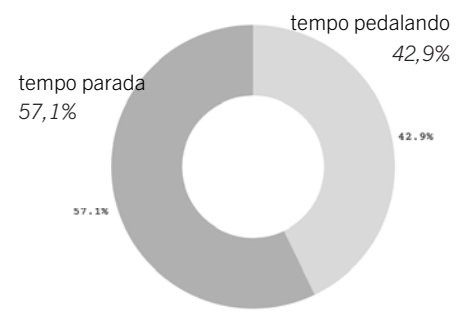
(SEM PARADAS EM CASA)

56 KM

16 ENTREGAS

cooperativa ciclo courier
à disposição de um restaurante

CINTIA



7H23MIN

(SEM PARADAS EM CASA)

35 KM

7 ENTREGAS

aplicativo rappi
shopper e entregadora

JOELMA



13 HORAS

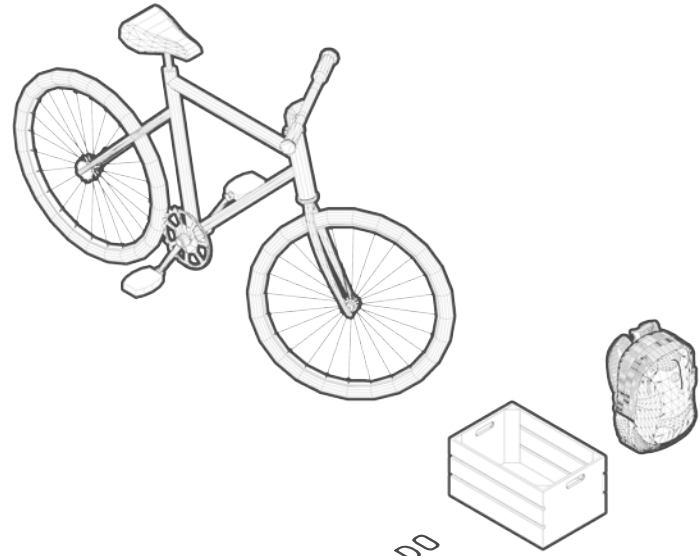
(COM PARADAS EM CASA)

52,17 KM

11 ENTREGAS

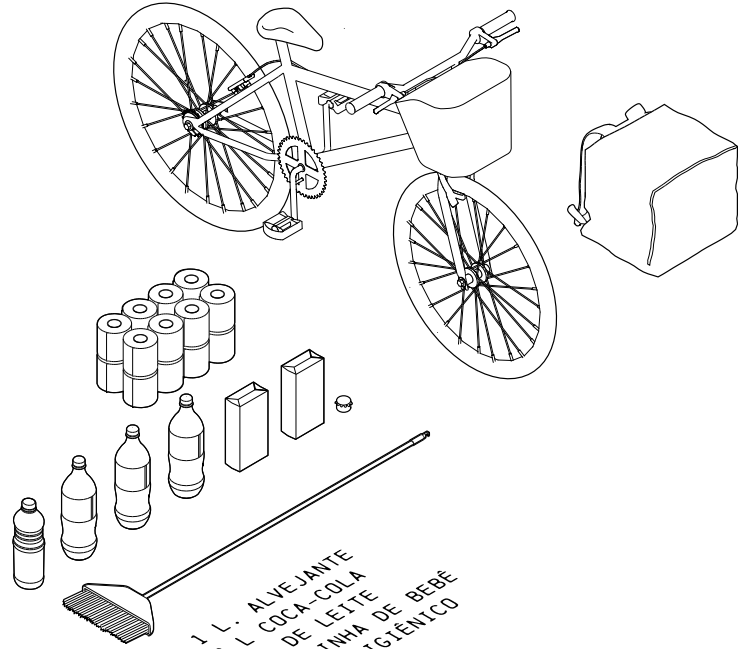
aplicativo eu entrego / ifood
entregadora

AUDREY



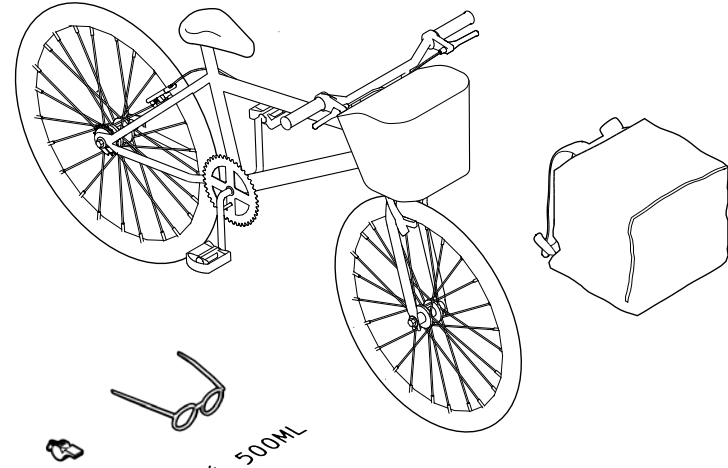
DUAS SALADAS DO
RESTAURANTE

CINTIA



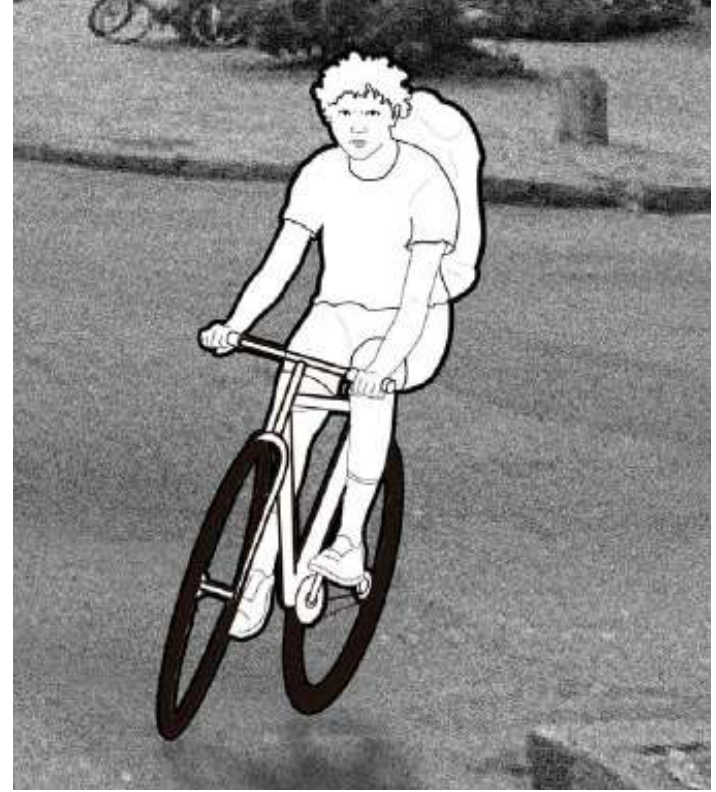
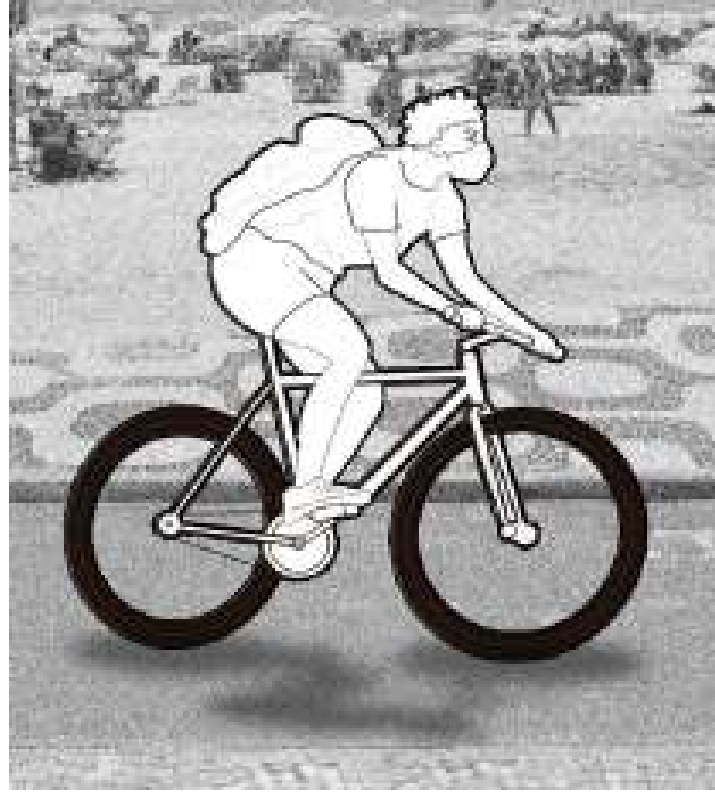
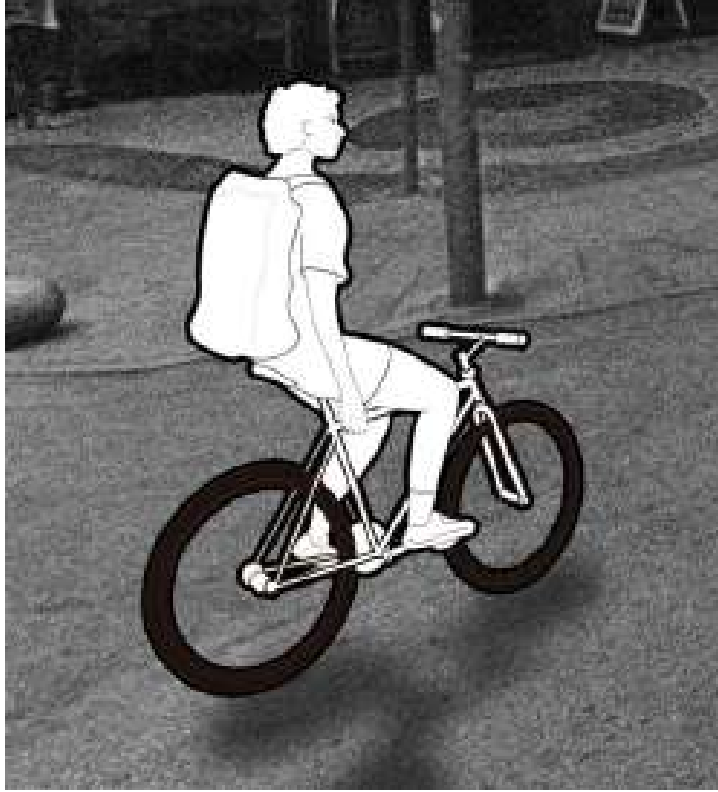
1 L. ALVEJANTE
1 L. COCA-COLA
3 L. DE LEITE
1 PAPINHA DE BEBE
PAPEL HIGIENICO
16UN.
1 VASSOURA

JOELMA



1 POTE DE AÇAI 500ML

AUDREY



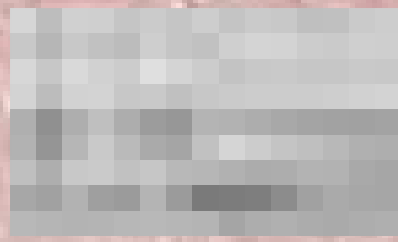


JOELMA

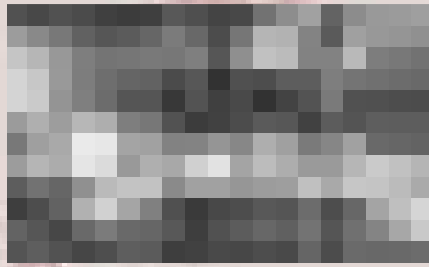




AUDREY



JOELMA



bibliografia

AGREST, Diana. **À margem da arquitetura: corpo, lógica e sexo**. In: NESBITT, Kate (org.). Uma nova agenda para a arquitetura. São Paulo: Cosac Naify, 2006. p. 585-599.

ANDRADE, Victor; SCHETINO, André. **A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX**. In: Estudos Feministas. Florianópolis, vol. 17, n.1, jan-abr 2009.

BEIGUELMAN, Giselle. **Coronavida: pandemia, cidade e cultura urbana**. São Paulo: Escola da Cidade, 2020. 44 p.

DARKE, Jane. **Women, Architects and Feminism**. In: MATRIX. Making Space: Women and Man-Made Environment. Londres: Pluto Press, 1984

D'ALESSANDRO, Mercedes. **Economia Feminista**. PISEAGRAMA, Belo Horizonte, n. 14, p. 74 - 81, 2020.

FEDERICI, Sílvia. **Calibã e a Bruxa: mulheres, corpo e acumulação primitiva**. São Paulo: Elefante, 2017, 406p.

FONSECA, Mariana. **Como a Tembici se tornou a sobrevivente entre as bicicletas compartilhadas – e captou mais R\$ 420 milhões. Startup de micromobilidade urbana fez nova rodada para investir em bicicletas elétricas, expansão e atendimento a entregadores**. InfoMoney, 2021. Disponível em: <https://www.infomoney.com.br/do-zero-ao-topo/como-a-tembici-se-tornou-a-sobrevivente-entre-as-bicicletas-compartilhadas-e-captou-mais-r-420-milhoes/>. Acesso em: 10 set. 2021.

FONSECA, Mariana. **Startup por trás das bikes do Itaú mostra como bicicletas compartilhadas sobrevivem à pandemia. Como a Tembici se destacou em meio à crise que deixou para trás concorrentes como a Grow, dona da extinta bike Yellow**. InfoMoney, 2021. Disponível em: <https://www.infomoney.com.br/do-zero-ao-topo/como-a-tembici-se-tornou-a-sobrevivente-entre-as-bicicletas-compartilhadas-e-captou-mais-r-420-milhoes/>. Acesso em: 10 set. 2021.

GANZ, Louise; SILVA, Breno. **Kit ambulante**. PISEAGRAMA, Belo Horizonte, número 03, página 62, 2011.

GARELLI, Vivian. **Economia ciclofeminina: estudo do uso da bicicleta como trabalho por mulheres ambulantes na cidade do Rio de Janeiro**. In: CALLIL, Victor; Costanzo, Daniela (org.). Desafio: Estudos de Mobilidade por bicicleta. São Paulo: CEBRAP, 2020.

HANCOCK, Jaime Rubio. **Há 200 anos foi criada a primeira bicicleta: estes foram os primeiros modelos. Pesadas, sem pedais, com rodas enormes, mas cheias de estilo**. El país, 2017. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2017/04/19/deportes/1492597692_626497.html. Acesso em: 08 set. 2021

HARKOT, Marina. **A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo**. Orientadora: Prof. Dra. Paula Freire Santoro. 2018.192. Dissertação de Mestrado. Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

IFOOD Box. [2020]. Disponível em: <https://box.ifood.com.br/>. Acesso em: 15 set. 2021.

JACQUES, Paola Berenstein; PEREIRA, Margareth da Silva (org.). **Nebulosos do Pensamento Urbano: modos de pensar**. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2018. 335 p.

JACQUES, Paola Berenstein. **Corpografias Urbanas**. In: ENECULT, 4., 2008, Salvador. Anal. Salvador: 2008. p. 1-13.

JACQUES, Paola Berenstein (org.). **Apologia da Deriva: escritos situacionistas sobre a cidade**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003. 159 p. Tradução de: Estela dos Santos Abreu.

MACY, Sue. **Wheels of change: how women rode bicycle to freedom**. Washington: National Geographic Society, 2011.

MARQUEZ, Renata; CANÇADO, Wellington. **Atlas Ambulante**. Minas Gerais: Editora Instituto Cidades Criativas, 2011.

MUXÍ, Zaida. **Introducción. In: Mujeres, Casas y Ciudades: más allá del umbral**. Barcelona: DPR-Barcelona, 2018.

ROLNIK, Suely. **Cartografia Sentimental: transformações contemporâneas do desejo**. 2. ed. Porto Alegre: Sulina, 2011. 248 p.

SCHAVELZON, Salvador. **A luta dos entregadores de aplicativo contra os algoritmos autoritários. Uber, Rappi, Ifood, Loggi e outras exercem um gerenciamento algorítmico obscuro, impondo arbitrariedades na definição do ritmo e valor do trabalho**. El país, 2020. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/opiniao/2020-07-25/a-luta-dos-entregadores-de-aplicativo-contra-os-algoritmos-autoritarios.html>. Acesso em: 08 set. 2021.

SOUZA, Felipe; MACHADO, Leandro. **Coronavírus: entregadores de aplicativo trabalham mais e ganham menos na pandemia, diz pesquisa**. BBC news Brasil, São Paulo, 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-52564246>. Acesso em: 10 set. 2021.

TRINDADÉ, Etelvina. **Cidade moderna e espaços femininos**. Projeto História, n. 13, p. 109-120, jun. 1996.

WERNEK, Mariana; RIBEIRO, Bruna. **Trabalho ambulante feminino na dianteira da vulnerabilidade**. Observatório das metrópolis, Rio de Janeiro. mar. 2019. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/trabalho-ambulante-feminino-na-dianteira-da-vulnerabilidade/>. Acesso em 25 ago. 2021.

WÜNSCH, Silke. **Há 200 anos, era inventada a bicicleta. Durante período de crise, alemão construiu modelo que antecedeu bicicletas modernos como alternativa econômica ao cavalo. Projeto ganhou pedais e pneus só décadas mais tarde. Hoje, é símbolo da mobilidade sustentável**. DW, 2017. Disponível em: <https://www.dw.com/pt-br/h%C3%A1-200-anos-era-inventada-a-bicicleta/a-39211933>. Acesso em: 12 set. 2021

conversas

Este compilado de perguntas serve apenas de norte para as conversas com as mulheres interlocutoras, pois não se trata de uma entrevista.

Como você se denomina na profissão?

Em que bairro mora?

Em que bairros trabalha?

Qual a rota de casa para trabalho?

Há quanto tempo trabalha com isso?

Quantas horas semanais trabalha? durante qual parte do dia costuma trabalhar?

Essa é sua principal fonte de renda? Você tem outro trabalho?

Você usa bicicleta própria?

Se trabalha com entregas, usa alguma plataforma?

O que você entrega, geralmente?

O que você vende?

Você tem amigas ou colegas de profissão?

Como seria um dia normal da sua rotina?

Já usava a bicicleta na sua rotina antes de trabalhar com isso?

Se sente segura andando de bicicleta?

Usa algum equipamento de proteção?

Quais objetos usa no seu dia a dia (bag, etc)?

Quando o tempo muda, como fica sua rotina?

Tem alguém cujo cuidado depende de você (pai idosos, filho, etc)?

Alguma característica individual sua que você acha que torna seu trabalho mais difícil?

O que é mais positivo no seu trabalho?

E da cidade? Ou dos condomínios, prédios?

Já sofreu alguma violência ou acidente?

Utiliza algum outro transporte?



AUDREY

obrigada!

JOELMA