

Circulando entre o Medo e a Desconfiança: Mobilidade Urbana e Gênero no Uso de Aplicativos de Transporte Privado no Brasil

Laura Talho¹

¹Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, MG, Brasil

Este artigo analisa como mulheres motoristas e passageiras de aplicativos de transporte privado elaboram estratégias para lidar com a insegurança urbana no Brasil, marcado por altas taxas de violência de gênero. A partir de entrevistas semiestruturadas, observa-se que tais plataformas digitais, embora gerem novas facilidades, também reforçam estigmas sobre lugares e pessoas, bem como alimentam uma desconfiança mútua entre usuárias e motoristas. Dessa forma, a mediação tecnológica dos apps cria novas formas de sociabilidade, mas também reproduz antigos dilemas sociais.

Palavras-chave: gênero, mobilidade urbana, aplicativos de transporte, violências, estigmatização social

Navigating Between Fear and Distrust: Urban Mobility and Gender in the Use of Private Transportation Apps in Brazil This article analyzes how women — both drivers and passengers — of private transportation apps develop strategies to cope with urban insecurity in Brazil, a country marked by high rates of gender-based violence. Based on semi-structured interviews, it is observed that while these digital platforms offer new conveniences, they also reinforce stigmas about places and people, as well as fuel mutual distrust between users and drivers. Thus, the technological mediation of these apps creates new forms of sociability, but also reproduces long-standing social dilemmas.

Keywords: gender, urban mobility, ride-hailing apps, violence, social stigmatization

Introdução

As mulheres, ao adentrarem o espaço público, são submetidas a códigos morais, religiosos e históricos que determinam o que podem ou não fazer, quais lugares devem ou não frequentar e quais horários são seguros para estarem fora de casa (PHADKE; RANADE; KHAN, 2009; VILLAGRÁN, 2013). Apesar da constante sensação de insegurança¹, elas próprias compõem seus arcabouços de estratégias ao se deslocarem e circularem pelas ruas da cidade (TALHO RIBEIRO, 2024).

Com a chegada das plataformas de transporte privado nos últimos anos nas grandes cidades brasileiras, mais um componente passou a se somar à dinâmica da mobilidade urbana: a tecnologia². Com seus algoritmos e aplicativos, a tecnologia digital interage com uma camada social já marcada por desigualdades de gênero, classe, raça e tantas outras, exigindo uma reflexão sobre as diversas estratégias que as mulheres empregam para garantir um acesso mais seguro ao espaço urbano, mas que podem também ser causadoras de reforços de estigmatização social de locais e pessoas.

Este trabalho, bem como as reflexões que aqui apresento, são parte de minha pesquisa de doutorado, apresentada em março de 2024, e buscam não apenas reafirmar as dificuldades que são encontradas pelas mulheres na fruição do direito à cidade, mas colocar uma outra lente de análise para essa problemática já há muito conhecida. Busca-se, então, pensar o problema a partir dos seguintes questionamentos: diante dos perigos do transporte privado, seja enquanto motorista ou passageira, quais estratégias vêm sendo criadas pelas mulheres para se sentirem mais seguras na circulação por meio de aplicativos pelas grandes cidades brasileiras? Ainda, como essas ferramentas criam e recriam sensações de insegurança sobre certos lugares e pessoas?

O trabalho foca nas experiências e visões desse público, inserindo uma perspectiva de gênero e buscando demonstrar as dificuldades que surgem quando observamos seus deslocamentos sob uma ótica socialmente associada ao feminino. A partir de entrevistas semiestruturadas realizadas com motoristas mulheres durante o ano de 2020, no contexto da pandemia de covid-19, e com passageiras que previamente já haviam me relatado histórias de constrangimentos vivenciados, estas em um período mais recente, ao longo do ano de 2023, o objetivo é examinar as implicações de gênero no contexto urbano, considerando os desafios que as cidades brasileiras apresentam para minorias sociais, com foco, especificamente, na violência urbana.

Aqui, vale um breve apontamento sobre como este artigo pensa a conceituação de “cidade” e “urbano”, essencial para as análises que se seguirão. A compreensão dos termos está ancorada na formulação de Henri Lefebvre sobre o “direito à cidade” (2001), entendida não apenas como reivindicação por acesso aos serviços urbanos, mas como direito de participação ativa na produção e apropriação dos espaços urbanos. Para o autor, a cidade é constantemente (re) produzida pelas práticas cotidianas e pelas relações de poder que se desenrolam em seu território, sendo o espaço urbano um lócus de conflitos entre o uso social e a lógica da acumulação capitalista. Complementando essa perspectiva, Milton Santos (2006) contribui com a noção de espaço como uma instância relacional e dinâmica, resultante da coexistência de objetos (infraestruturas, tecnologias) e ações (práticas sociais), marcado por desigualdades e por distintas capacidades de uso e apropriação. Assim, o espaço urbano não é neutro: ele é seletivo, marcado por ausências, por formas diferenciadas de visibilidade e pertencimento, sendo atravessado por relações de gênero, classe e raça. É nesse cenário que as experiências de medo e desconfiança vividas por motoristas e passageiras de aplicativos ganham forma, revelando tanto os limites concretos do acesso pleno à cidade e à circulação quanto os modos pelos quais as mulheres negociam, resistem e reinventam esse direito.

Dessa forma, o trabalho analisa as estratégias acionadas e performadas no espaço-rua. Ambiente este que pode ser, para algumas delas, espaço de trabalho ou apenas passagem obrigatória; tão confortável e familiar para umas, tão inóspito para outras, como os dados ao longo da pesquisa apresentam. Com isso, busco explorar três aspectos principais: i) as estratégias adotadas para se controlar o medo e a desconfiança; ii) os reforços de estigmatização social que emergem entre motoristas

e passageiros/as, baseados em julgamentos prévios sobre locais, características pessoais e sobre o aspecto do automóvel; e iii) o que chamei de “jogo de espelhamento”, uma desconfiança mútua entre esses atores, que se manifesta e se intensifica especialmente em interações de gêneros distintos.

1. Percurso metodológico

Conforme apontado, a pesquisa é parte de uma investigação realizada durante meu período de doutorado, entre os anos de 2018 e 2024. Inicialmente, eu estava intrigada com as distintas formas criadas e performadas por mulheres para circular pelas grandes cidades, já que eu mesma me via como integrante desse grupo. Gostaria de entender se o medo que eu experimentava quando caminhava por uma rua deserta, ou quando entrava em um táxi ou em “carro de aplicativo”, era o mesmo que o de outras mulheres; e se as estratégias que eu desenvolvi (ou que me foram ensinadas) também eram compartilhadas. Assim, a proposta foi de entrevistar as mulheres usuárias de aplicativos de transporte privado, ferramenta que eu acessava cada vez mais, já que não possuía veículo particular e entendendo que a dinâmica do transporte público em grandes cidades brasileiras sempre foi particularmente desafiadora.

Meu interesse pessoal foi bastante determinante para pensar a pesquisa desde o início, desafiando as lógicas do conhecimento científico masculinista e das leis canônicas do conhecimento (HARAWAY, 2009, pp. 7-8). Assim, vale apontar que este trabalho se justifica pela relevância social do tema nos estudos de Gênero, Segurança Pública e Urbanismo (JACOBS, 2011; LOUKAITOUSIDERIS, 2014; SADEGHI; MIRHOSSEINI, 2015), além disso deve ser encarado a partir de minhas próprias inquietações, estas bastante subjetivas.

Vale apontar ainda que refletir sobre onde me coloco, analiticamente, na pesquisa e em campo é tarefa ética do pesquisador (GEERTZ, 2012) e é parte essencial do ofício antropológico e sociológico, como sugere Mirian Goldenberg (2004). Ao me aproximar de mulheres que relataram experiências de medo e risco, vi-me também afetada por suas narrativas, não apenas como pesquisadora, mas como mulher que compartilha de angústias similares ao circular pela cidade. Essas interações trouxeram à tona os atravessamentos formais, informais e afetivos da pesquisa, que exigem constante negociação entre escuta, empatia e análise crítica.

Como dito, o trabalho foi iniciado em 2018, com a leitura de materiais e de bibliografia, e o desenho metodológico foi sendo pensado ao longo do ano de 2019. Contudo, com a pandemia de covid-19 em 2020, foi necessário refletir sobre novas estratégias para realizar a pesquisa em construção à época. Como a recomendação geral emanada pela Organização Mundial da Saúde (OMS)³ era a de permanência reclusa em domicílio para que se evitasse a propagação da doença, a circulação de pessoas foi bastante afetada, inclusive, em ambientes urbanos. Dessa forma, apenas aquelas que exercessem atividades essenciais à manutenção da vida cotidiana estariam

aptas a deslocar-se pelas ruas, cada vez mais desabitadas. Nesse momento também ganhava amplitude no país protestos desencadeados por *motoboy*s e *bikeboy*s de empresas-aplicativo (ABÍLIO, 2017), exigindo melhores condições de trabalho e de remuneração (BETIM, 2020). Eles alegavam que tinham se tornado personagens imprescindíveis nesta nova configuração de vida que se apresentava: enquanto todos eram obrigados a ficar em casa, eles eram obrigados a se arriscar em meio à contaminação e à precariedade (OLIVEIRA, 2020).

Com a veiculação dessas notícias, passei a pensar em como estariam se virando – pensando no conceito de “viração” proposto por Telles (2006) e reformulado para esse contexto por Abílio (2017) – os motoristas de aplicativos de transporte privado, que compartilhavam dessa mesma natureza informal de trabalho, mas que, diante da conjuntura que se apresentava, estavam sendo cada vez menos demandados.

Decidi então encarar o momento como uma oportunidade para acessar as mulheres motoristas, que para além das dificuldades comuns a homens e mulheres no período vivenciado, eu tinha como uma de minhas hipóteses de pesquisa que estariam elas experimentando outros desafios, conformados por dinâmicas de gênero em momentos de crise, como as demandas ainda mais exacerbadas sobre a divisão sexual do trabalho (HIRATA; KERGOAT, 2007) e do *care* (GUIMARÃES; HIRATA; SUGITA, 2011). Assim, reformulando meu interesse de investigação, decidi conversar também com as trabalhadoras, o que me permitiu acessar narrativas sobre a insegurança experienciada a partir do ponto de vista de mulheres condutoras, além de entender melhor o papel exercido (e negado) pelas empresas de transporte privado nessa mecânica relacional.

Dessa forma, utilizando os métodos digitais (LINS; PARREIRAS; FREITAS, 2020) como meio de acessar essas mulheres, comecei a buscar nos comentários dos perfis oficiais das plataformas Uber e 99 no Instagram⁴ alguma indicação de que a publicação me levaria a uma de suas trabalhadoras. E assim consegui acessar três mulheres de cidades diferentes do Brasil, porém todas da região Sudeste. Vale apontar que com uma delas, Zaida⁵, o contato foi estabelecido por meio de sua filha, por uma mensagem que ela havia deixado na rede social de uma dessas empresas. Zaida se tornou uma figura muito importante em meu trabalho, pois vinha de uma carreira frustrada na pesquisa e no ensino público, após inúmeros cortes realizados pelo governo do estado do Rio de Janeiro, e, assim, ela havia passado a atuar como motorista. Como profunda conhecedora da academia, Zaida me ajudou a acessar outras colegas de profissão, a partir da técnica de Bola de Neve, contando para suas amigas sobre minha pesquisa em grupos de WhatsApp para mulheres motoristas de que fazia parte, colaborando ao acesso às demais entrevistadas.

Ao todo, foram nove entrevistas com condutoras de aplicativos de mobilidade urbana, realizadas entre os meses de julho e agosto de 2020. Em sua maioria, tratava-se de mulheres pertencentes aos estratos socioeconômicos médios, com algum grau de acúmulo de experiências

profissionais remuneradas e minimamente qualificadas, cujas formações variavam entre o ensino médio completo e o pós-doutorado. Quanto à raça, três se autodeclararam negras (uma preta e duas pardas). Ressalto, contudo, que por eu ser lida como uma pessoa branca, é possível que algumas problematizações relacionadas à cor da pele tenham sido silenciadas ou deixadas de lado pelas interlocutoras, talvez em razão de uma percepção subjetiva de ausência de afinidade.

As entrevistas tinham duração variada e foram baseadas em um roteiro semiestruturado, trazendo no início questões mais gerais sobre a circulação e o dia a dia das motoristas, e deixando para o final as questões sobre a insegurança urbana geral (como os assaltos) e aquelas mais tipicamente enfrentadas pelas mulheres, como o assédio. Essa abordagem também visava criar um ambiente em que a entrevistada pudesse desenvolver maior proximidade com a pesquisadora ao longo da entrevista, sentindo-se mais confortável para compartilhar aspectos mais pessoais, frequentemente marcados por discursos permeados por sentimentos de vergonha e aceitação. Vale destacar, no entanto, que muitas dessas mulheres começaram a relatar esses incômodos já nos primeiros momentos do relato, especialmente quando perguntadas sobre os horários em que preferiam realizar o trabalho.

Quanto às passageiras, comecei com os contatos próximos, informando aos amigos e conhecidos sobre a pesquisa que eu estava fazendo, e dizendo que estava buscando mulheres que tivessem vivenciado alguma situação de constrangimento associada aos trajetos em carros de aplicativo. Nessa tentativa, apenas uma conhecida apareceu. Logo, tentei reativar a estratégia utilizada para acessar as mulheres motoristas, mas esses relatos eram mais difíceis de serem acessados⁶. Por último, resolvi buscar ajuda pelos grupos de WhatsApp⁷, e escrevi uma mensagem informando a finalidade de minha pesquisa e pedindo que a pessoa entrasse em contato caso tivesse alguma história de constrangimento ou desconforto que pudesse ser compartilhada comigo. Através desses grupos, sete mulheres chegaram até mim. Assim, ao todo, oito interlocutoras se dispuseram a me contar suas histórias.

Os constrangimentos vivenciados por cada uma delas são diversos, e variavam entre insultos recebidos após uma reclamação pelo caminho realizado, ou um pedido mal acolhido pelo condutor; até mesmo elogios indecorosos e “assédio explícito”, conforme me narrou uma das entrevistadas. Contudo, por questão de espaço e de escolha sobre a temática aqui apresentada, não poderei adentrar em cada uma dessas histórias.

Vale dizer que, por compartilharmos esses mesmos espaços, ainda que no ambiente digital, todas apresentavam características bastante semelhantes às minhas: eram brancas, de classe média, na faixa etária compreendida entre 22 e 42 anos, circulavam predominantemente pelo Sudeste do Brasil e possuíam acesso à formação intelectual e acadêmica de nível elevado. Há, por fim, uma lacuna no trabalho apresentado, em especial sobre debates que envolvem raça e classe, essenciais em contextos de mobilidade urbana (CERVERO, 2013; LOUKAITOU-SIDERIS, 2014).

2. “Eu sou bem destemida, por isso que eu sou até motorista”: as estratégias para controlar o medo e a desconfiança

Conforme aponta Machado da Silva (2010), a percepção coletiva sobre uma insegurança que ronda as cidades brasileiras não é fruto apenas de histeria social ou midiática, mas ela é parte constitutiva desses locais e de suas práticas, não necessitando de grandes aclarações.

A violência urbana é o centro de uma gramática que produz uma compreensão prático-moral de boa parte da vida cotidiana nas grandes cidades. Ninguém precisa definir a expressão, porque ela é a referência que confere sentido às atividades e ao debate coletivo. Nesse sentido, a *violência urbana* articula um complexo de práticas que constituem boa parte do conflito social nas cidades brasileiras. Nesse sentido, é inadequado negar seu caráter factual, apresentando-a como simples “paranoia”, ficção engendrada pela mídia ou algo assim, como acontece em parte da literatura (MACHADO DA SILVA, 2010).

As mulheres (e outras minorias sociais) precisam lidar cotidianamente com dois perigos. O primeiro, a violência urbana, marca das desigualdades sociais e econômicas que assolam o país, afetando todas as pessoas que circulam pelas ruas, sejam homens ou mulheres, pedestres ou motoristas. O segundo é a violência de gênero, que, para os fins deste trabalho, manifesta-se dentro do carro, tanto durante a execução do ofício como motorista quanto na posição de passageira.

Portanto, perguntas relacionadas a assédios e constrangimentos vivenciados por essas motoristas passam a ser frequentes, principalmente quando levamos em conta que a situação as coloca em posição vulnerável diante de um possível agressor, como acontece quando se está no interior de um veículo. Norma, por exemplo, me chamou a atenção para o fato desse questionamento ser rotineiro:

Motorista Norma: — Sou entrevistada pelo menos uma vez por dia, sabia? Tô cansada das mesmas perguntas: “você só dirige Uber ou trabalha pra outra coisa? Você ganha bem? Tem medo de dirigir não? Sofre assédio dos homens?”.

O espaço da rua é vivenciado, portanto, de distintas formas por quem passa a habitá-lo (JACOBS, 2011; PHADKE; RANADE; KHAN, 2009; VILLAGRÁN, 2013). A mobilidade urbana não deve ser confundida com o trajeto e os deslocamentos diários que uma pessoa realiza no seu dia a dia, ou mesmo com o transporte utilizado, mas deve ser entendida como uma experiência em si, que perpassa a forma como o sujeito vive a cidade e a experiência (AMAR, 2011).

Dessa forma, há de se reconhecer que o espaço, além de um dado, é uma construção coletiva a partir das vivências e práticas permitidas pelos sujeitos que o habitam, se deslocam, e interagem por meio dele (JIRÓN; IMILAN, 2016). Por isso, ao narrar algumas experiências de mulheres no espaço da cidade, dando forma a imagens e sentimentos que perpassam suas vivências pela mobilidade urbana, analiso, qualitativamente, a experiência da circulação na cidade com enfoque nos impactos causados pelas dinâmicas de gênero. Assim, o medo parece ser uma sensação presente

e que acompanha grande parte dessas mulheres no seu circular cotidiano. A sensação de insegurança é parte, portanto, da cotidianidade no uso do espaço público:

Entrevistadora: — Você sempre se sentiu segura para utilizar os aplicativos antes de acontecer essa situação [do constrangimento vivenciado]?

Passageira Alice: — Não. Eu nunca me sinto 100% segura, mas é isso, faz parte da sensação perene de morar em grande cidade, de ser mulher.

A motorista Carmem diz até que “*medo medo*” não possui, como forma de qualificar este receio que é tão subliminar, ao mesmo tempo que está presente no cotidiano, pois ao se reforçar a palavra “medo”, a entrevistada indica que este está latente, mas demonstra que este sentimento não é capaz de paralisá-la e nem de impedi-la de realizar seus trabalhos. Carmem aponta até a sua característica de ser destemida como uma necessidade inerente à profissão de motorista:

Entrevistadora: — Você não fica com medo?

Motorista Carmem: — Ah, eu fico, mas assim, **eu sou bem destemida, por isso que eu sou até motorista**. Tem amiga minha que fala “nossa, você não tem medo?”. Ah, **medo medo** não. Mas assim, eu sei que esse mundo aí é difícil, que às vezes...

Em 2018 e 2019, o coletivo *Geógrafas Haciendo Lugar* (GhL), implementou um trabalho de cartografias produzidas por mulheres, na cidade de Tandil, na Argentina, durante as Greves Internacionais de Mulheres de oito de março. Considerado como uma espécie de contramapeamento, tinha como objetivo definir os chamados “lugares de medo”, que, por várias razões, as mulheres residentes em Tandil evitavam passar. Mostrando que o espaço urbano ainda não é lugar para todas as pessoas, o mapa tinha como objetivo evidenciar e alarmar acerca da realidade de insegurança coletiva feminina, obrigando também os gestores públicos a lidarem com um novo dado produzido sobre a realidade urbana:

O medo pensado como aquela angústia causada pela presença de um perigo real ou imaginário (baseado em situações de violência de gênero) que surge de um sentimento de desconfiança que nos leva a perceber que um evento indesejado irá acontecer. “O medo é uma experiência vivida individualmente, construída socialmente e compartilhada culturalmente. Ou seja, como forma de resposta, é uma prática ligada ao indivíduo; no entanto, é a sociedade que constrói as noções de risco, ameaça, perigo e gera modos de resposta padronizados” (Reguillo, 2000: 65) (LAN; ROCHA, 2020, p. 53, tradução nossa).

Como sugerido por Rezende e Coelho (2010), as emoções devem ser compreendidas como fenômenos sociais e culturais, para além de apenas individuais ou psicológicos. Tais sentimentos, como o medo, o temor e a desconfiança, são construídos e compartilhados em contextos históricos e culturais específicos. Incorporar essa abordagem permite compreender que a sensação de medo, aqui expressa nas falas das entrevistadas, não diz respeito apenas a uma resposta instintiva

ao perigo, mas a uma construção coletiva que organiza estratégias de proteção, solidariedade entre elas e pertencimento nas experiências urbanas de mulheres em situação de risco.

Em um estudo conduzido por Mendes, Keller e Ringrose (2019), que investigou o compartilhamento, em redes sociais, de experiências de mulheres que vivenciaram situações de violência, observou-se que muitas delas também expressavam os sentimentos que essas vivências despertavam. Em especial, destacava-se um medo generalizado da violência sexual no cotidiano, levando as autoras a concluir que a sensação de temor é tanto parte do vocabulário e da alfabetização compartilhada na plataforma social quanto constitui uma “condição performativa da feminilidade normativa” (CAMPBELL, 2005, p. 119). Nesse contexto, as mulheres aprendiam a se perceber como vulneráveis, frágeis e indefesas, e como consequência, passam a ser condicionadas a adotar práticas de segurança – um conjunto de ferramentas, estratégias, ações e comportamentos voltados a evitar, minimizar ou escapar da violência sexual (KELLY, 1988; LONEY-HOWES, 2018; VERA-GRAY, 2018). O mero potencial de sofrer abuso sexual leva muitas mulheres a reconsiderar – e, em alguns casos, modificar – seus comportamentos e decisões cotidianas (CAMPBELL, 2005; VERA-GRAY, 2018).

Dessa forma, as mulheres precisam contar com diversas estratégias cotidianas para sentirem-se mais seguras no seu circular pela cidade, sejam elas digitais, como os grupos de WhatsApp, que possibilitam a criação de mecanismos de defesa⁸; mais concretos ou potencialmente perigosos, como o *taser* ou um spray de pimenta; ou mais conservadores, como “acreditar que as pessoas são boas”, como me respondeu Izabella:

Entrevistadora: — Você ainda se sente segura com os aplicativos, ou você acha que precisa de outras ferramentas, adotar alguma estratégia que seja pessoal pra se sentir mais segura?

Passageira Izabella: — [Estou] Pensando em andar com spray de pimenta. A minha irmã mora nos EUA, e uma vez eu comprei lá um spray de pimenta e o *taser*. Mas ela não consegue trazer na mala, porque não pode. Não pode passar, ficaria retido, alguma coisa assim [...]. Então não sei, é me valer de que as pessoas, na sua essência, têm que ser boas.

A fala de uma das motoristas entrevistadas da cidade do Rio de Janeiro mostra a junção também desses elementos, nos quais os grupos de WhatsApp se tornam, portanto, espaços virtuais que, aliados a outras estratégias de autocuidado frequentemente associadas como características inerentemente femininas, como a observação intuitiva e o sexto sentido, se tornam ferramentas essenciais de alerta aos perigos que rodeiam seu exercício laboral:

Motorista Zaida: — Estar em grupo é muito importante quando se está na pista trabalhando, realmente.

Entrevistadora: — O grupo é o principal veículo de informação de vocês?

Motorista Zaida: — Sim. Tem o rádio, sempre ligado, mas o grupo é online. Porque cada um tá num lugar do Rio, né? Então cada um vai informando ali alguma coisa importante que estiver acontecendo, isso é muito importante.

Entrevistadora: — Tem tanto mulheres quanto homens nesses grupos?

Motorista Zaida: — Tem grupo misto, eu participo de grupos mistos, e participo de grupos só de mulheres.
 Entrevistadora: — Tem muita diferença entre a conversa nesses grupos? De percepção de segurança...?
 Motorista Zaida: — Olha, tem sim. Claro, o homem eu acho que é muito mais ousado, a mulher, ela pensa bem antes de ir para aquele local. Nós, mulheres, também temos ferramentas importantes: *intuição, feeling, sexto sentido*, tudo isso fica aguçado quando a gente tá na pista. A gente começa a puxar aquilo e a desenvolver, porque você não sabe pra onde que você vai.

Ao contar com a análise e a certeza da observação dos colegas de atividade, a sensação de segurança parece ser, por vezes, ampliada. Outro recurso trazido como importante e recorrente na fala das entrevistadas é o uso de estratégias místicas e espirituais como forma de garantir maior proteção. Estas vão desde a “*intuição, feeling e o sexto sentido*”, como colocado por Zaida, até mesmo o acionamento de figuras divinas, como Deus, para justificar alguns fatos de seu trabalho. Zaida demonstrou utilizar-se das duas formas para se proteger na passagem que continua sua entrevista:

Motorista Zaida: — Foi o que eu te falei, eu nunca fui assaltada, mas posso te dizer que eu ia ser assaltada. **Porque eu senti.** Ele [o passageiro] estava na rua, entrou no carro e ficou atrás de mim, com uma bolsa, e aí meu coração parou por alguns segundos. **Eu senti um vácuo no meu peito. E eu pensei “isso aqui não é coisa boa”. Só posso te dizer isso, a gente sente.** [...] Aí eu comecei então a conversar com Deus, a pedir proteção, ir mentalizando coisas boas “não vai acontecer nada”, e aí ele puxou assunto, perguntou logo o quê? Se eu não tinha medo de dirigir com esse carro. E aí eu respondi pra ele que “não, não tenho, a gente tem que trabalhar, e eu também sou protegida, tá tudo bem...” e sei lá, puxei assunto. E ele parecia com um cantor, eu elogiei e falei “já te disseram que você parece com o cantor fulano?”, aí ele “sério?”, e aí pronto, chegou no lugar, ele saiu do carro, sumiu! Sumiu! Falou “vim aqui pegar uma moto”, e eu “poxa, adoro moto”, aí eu fiquei dando trela pra ele, entendeu? Foi a única vez que uma pessoa entrou no meu carro e meu coração parou, então eu acho que foi um aviso, e eu comecei a mentalizar, **comecei a pedir a Deus e deu tudo certo. É uma coisa que a gente não explica, a gente só sente.** É a fé de cada um que... mas já parei na favela [...] aí eu vi que já era pé de morro, subindo, eu falei “meu Deus do céu, me protege, o que eu vim fazer aqui?”. A gente tem que tá na rua pra trabalhar e hoje a gente pede a Deus pra voltar bem pra casa, então... todo dia é isso, como motorista também, a gente pede.

Para muitas delas, é a fé que garante a continuidade segura no trabalho realizado todos os dias, bem como é dessa mesma fé que retiram a força e a coragem para seguirem. Há, portanto, uma dimensão religiosa e transcendental que faz com que se sintam protegidas e cuidadas para seguir trabalhando. Carmem, que me contou ter um *taser* de choque e uma pequena faca no carro para sua proteção, também diz que a salvaguarda de Deus e o otimismo são suas primeiras e principais barreiras contra os males que podem surgir durante o ofício. Perguntei se ela já precisou usar o ferramental, ao que me respondeu:

Motorista Carmem: — Não, graças a Deus. Porque eu rezo, sabe? Eu tenho Deus, rezo bastante, e assim, eu sei, eu sou otimista. Eu penso sempre no melhor, entendeu?

A motorista Lina, após me relatar uma situação de um “quase assalto” que tinha sofrido algumas semanas antes, apontou que a situação das ruas, com menos pessoas circulando durante a pandemia, vinha trazendo maior insegurança para seu deslocamento e, por isso, além do amparo pedido a Deus recorrentemente e de “*não se deixar envolver pelo medo*” (ou seja, aqui também é apontado o “ser otimista” como algo importante), ela evitava trabalhar depois das 19h da noite:

Entrevistadora: — Porque a rua tá agora mais deserta ou já era uma sensação antes, de perigo?

Motorista Lina: — É, eu já tinha medo antes. Agora na pandemia, quando tava na quarentena tudo parado, chegava 17h eu já começava a ficar com medo de tá na rua porque ia ficando totalmente deserto. Aí eu quase fui assaltada durante a pandemia [...] E aí isso me deixou mais insegura ainda de ficar até mais tarde na rua durante a quarentena. Agora escurece eu fico insegura, não me sinto muito segura.

Entrevistadora: — Dá um receio de trabalhar à noite?

Motorista Lina: — Vou dizer pra você, eu não trabalho com medo. Eu não penso, não fico, como vou dizer, com qualquer coisa fico insegura, nada disso. **Eu trabalho tranquila, peço muita proteção a Deus, e eu preciso trabalhar. Então, eu não me deixo envolver pelo meu medo, pela minha insegurança**, só que eu acho que essa questão da noite, é como se fosse um respeito, entendeu? E eu saio cedo, eu tenho que ter um controle, até porque eu sinto sono, eu posso botar a vida de alguém em risco, além da minha. Então, não faço.

[...]

Entrevistadora: — Você chegou a sofrer algum assalto, dentro do carro, com algum passageiro?

Motorista Lina: — Nunca, nunca. E nem vou sofrer, Deus é mais.

A motorista Ermínia também usa do recurso da reza como forma de garantir uma proteção, já que, segundo ela, o assalto não tem como ser evitado. Assim, elas passam a acionar uma agência divina como meio de intervenção em uma situação de potencial perigo. Contudo, ela diz também seguir uma tática de uma história contada por um colega, que apesar de não saber se é verdadeira, tem uma explicação que lhe parece plausível:

Entrevistadora: — Mas quando tá dentro do carro? Tem como evitar alguma coisa ou só...rezar?

Motorista Ermínia: — Ó, eu acho que não... já aconteceu uma vez, uma história que eu também não sei se é verdade. Um colega contou que ele tava dirigindo, ele pegou um passageiro que ele tinha certeza que ia ser assaltado, e aí ele foi o mais cordial possível com aquele passageiro e o passageiro não assaltou, parece que por causa daquilo acabou não assaltando ele. Ele falou isso, né? Mas eu não sei... **não tem como você saber que vai ser assaltada, eu tento ser sempre simpática, pra que se realmente ele for me assaltar, ele fique com pena** e fale: “pô, essa garota é tão legal...”. Porque ao pegar um passageiro você não tem como você saber, como evitar um assalto. **É rezando, só rezando**. Mas eu já peguei uns assim que eu achei que fosse ser assaltada e aí eu faço aquilo que te falei: vou rezar, rezo, peço a Papai do Céu pra me proteger e vou. Vou que vou, né?

Portanto, a modulação das atitudes e da conversa a ser dirigida ao seu interlocutor também passa a ser acionada, na tentativa de se garantir alguma proteção (e possivelmente, empatia) para as possibilidades que se abrem perante o desconhecido, sendo exercido, ainda, um intenso trabalho emocional (HOCHSCHILD, 2012).

3. “De longe a gente já vê a pessoa. E aí se a gente não gostar muito, se acha alguma coisa estranha, a gente passa reto”: os reforços de estigmatização social

A cidade passa a ser constituída, para cada mulher, a partir de seus percursos. Existe a cidade no local por onde se transita, por onde posicionamos nossos corpos e na qual estabelecemos conexões e interações. Passa a existir também uma Outra cidade por onde não circulamos, evitamos olhares e a circunscrição de nossos corpos:

Cada mulher tem um mapa em sua cabeça com informações que não estão sinalizadas, mas que todas conhecemos. A partir deste mapa mental decidimos, quando é possível, seguir pela rua que queremos, qual é mais iluminada, qual é mais movimentada, a hora que nos sentimos mais seguras para voltar para casa (MORENO, 2015, p. 69).

Assim, as próprias motoristas vão desenvolvendo estratégias para que o trabalho, aos olhos do público que adentra em seu carro, dos outros condutores e daqueles que estão nas ruas, venha a alcançar um mínimo de segurança, e vão constituindo ações e performances para que possam se sentir também no comando das adversidades que venham a aparecer.

Entrevistadora: — E você adota algum tipo de estratégia para tentar evitar alguns passageiros? Ou alguns locais que você acha que são mais perigosos?

Motorista Raquel: — Sim, eu evito, eu cancelo corrida, entendeu? Quando eu vejo que é um local perigoso... porque agora eles [os aplicativos] mostram [a localização]. A gente nunca sabe... por exemplo, quando vem Tijuca e arredores, eu aceito. Eu aceito porque Tijuca é muito grande e tal, mas pode cair nesses arredores, né? Então quando o passageiro entra no carro, aí eu posso ver o endereço. Como eu conheço bem, eu já vejo o endereço, e se eu posso ir nesse endereço ou não. Aí se for não, eu peço desculpa para o passageiro e não vou.

Entrevistadora: — Aí a senhora pede para ele sair do carro?

Motorista Raquel: — Peço.

Raquel ainda comentou sobre a importância de se observar e analisar o cliente antes dele entrar no carro, bem como de uma análise já no interior do veículo, constituída principalmente pelo “sentir algo estranho no passageiro”. Novamente a *intuição* aparece nas falas, como um sinal de alerta que é acionado em momentos de perigo:

Motorista Raquel: — E a gente vai chegando devagarzinho e de longe a gente já vê a pessoa. **E aí se a gente não gostar muito, se acha alguma coisa estranha, a gente passa reto.** À noite, como tem pouca gente e não tem tumulto, já dá para você ver de longe um passageiro. Dá para você dar uma meia trava no carro, dar uma analisada e ir embora se for o caso. E à noite tem muita polícia. Se a pessoa entrar no carro e você sentir alguma coisa estranha, é só encostar no carro da polícia e pedir para descer e pronto.

Entrevistadora: — E você já chegou a fazer isso?

Motorista Raquel: — Não, nunca precisei fazer isso. Mas é uma coisa que eu fico ligada o tempo todo, né? Se entrar no carro, eu sentir que tem alguma coisa estranha, eu já começo a procurar o carro de polícia. Eu ando à noite procurando carro de polícia.

Entrevistadora: — Então é uma coisa que você precisa sentir, de intuição, de que não tá gostando...?

Motorista Raquel: — É... Porque aparência não quer dizer nada, né?

Porém, por mais que neste trabalho exista uma questão essencial que busca apontar as distintas estratégias criadas por mulheres para que se sintam mais seguras no percorrer pelas cidades, há também, por meio dessas próprias estratégias, um **processo de reforço da estigmatização social** de certos lugares ou pessoas, por ambas as partes.

Ou seja, o/a motorista, realiza uma avaliação prévia sobre determinados elementos e características tidas como “potencialmente de risco”: o jeito do cliente se portar quando o avista de longe: *“E a gente vai chegando devagarzinho e de longe a gente já vê a pessoa. E aí se a gente não gostar muito, se a gente acha alguma coisa estranha, a gente passa reto”*, como relatou Raquel; sobre o perfil do cliente no aplicativo: *“se aquele passageiro tem nota baixa, é porque ele não é um bom passageiro, alguma coisa aconteceu”*, dito por Ermínia.

Ainda sobre o local de início e destino da corrida, como me disse Lina: *“eu não vou pra Baixada [Fluminense⁹]”*; ou mesmo Ermínia: *“E eu evito muuuuito, o máximo, ir pra lugares que eu acho que é perigoso, que eu não conheço muito. Eu não rodo na Baixada [Fluminense]. Mas quando eu vou pra lugares assim, que acontece às vezes, como Nova Iguaçu ou Caxias, aí eu chego lá, fico onde eu tô, e coloco de volta pra vir pro Rio, pra ir pro Centro ou pra Zona Sul. Aí fico ali, vinte minutos, meia hora, se não tocou, eu desligo o aplicativo e volto no mesmo pé”*; ou Zaida: *“Mas quando entrava assim na rua, aí eu vi que era pé de morro [favela], eu falei ‘meu deus do céu, me protege, o que eu vim fazer aqui?’”*

A motorista Denise também demonstrou como é importante avaliar toda a narrativa contada por um passageiro, desde a história que parece ser inventada, até mesmo as informações que ele omitirá do aplicativo, e consequentemente, da motorista:

Motorista Denise: — Aí eu peguei [a cliente em] Ipanema, e eu falei pra ela: “você não botou o endereço, só colocou que era Rio Comprido”. **Toda vez que bota só o bairro, e o bairro é esquisito, não quer botar a rua, é porque vem furada pra situação.** “Ah, não, pode deixar que quando chegar lá eu indico pra senhora”. “Não, você tem que botar o endereço aqui, eu tenho que saber pra onde você vai e a Uber tem que saber pra onde você vai”. **Ou seja, a Uber não era nem pra aceitar alguém que bota só o bairro**, porque tem bairros que tem um ponto melhor e outro pior. Aí ela insistiu que não e começou numa conversa no carro comigo, que ela era aeromoça da *British Airways*, que tinha vindo agora transferida pro Brasil, que a mãe dela tava idosa, pra ficar junto da mãe, mas que continuava na empresa. Que a mãe mora na avenida Vieira Souto, e ela estava lá com a mãe, e que estava indo jantar com o namorado no Rio Comprido [Denise faz um tom de deboche]¹⁰. Bom, já fica esquisito, vai jantar no Rio Comprido? Eu quero saber qual é esse restaurante que ela tá saindo, que mora na Vieira Souto¹¹ e vai almoçar no Rio Comprido, né? Você fica (desconfiada), né? Tô entrando numa furada.

No caso de Carmem, ela me contou sobre a história de preconceito vivida por um passageiro que entrou em seu carro e lhe relatou ter sofrido perseguição de seguranças privados em um *shopping center*, pelo fato de ser negro:

Motorista Carmem: — O segurança seguiu ele da hora que ele entrou no shopping até a hora de sair. Eu achei um absurdo! E ele não tava mal-vestido, ele não tinha cara de maloqueiro! Dá pra perceber quando a pessoa tá de sacanagem, não é pela cor da pele, meu! Não, eles ficaram seguindo, ficaram olhando de cara feia, encarando. E na hora de sair, eles queriam olhar a pochete dele.

Interessada no que ela havia dito sobre “*dá pra perceber quando a pessoa tá de sacanagem*”, eu perguntei então: “*Mas você acha que dá pra perceber, quando entra alguém no seu carro que você fica ‘ai meu Deus, pode acontecer alguma coisa comigo?’*”, e ela me respondeu:

Motorista Carmem: — Ó, dá. Mais ou menos, né? Porque eu não sou muito de julgar as pessoas, mas assim, quando entra uma turma de adolescentes assim, ou menor, ou assim, dezenove [anos]... com tatuagem na cara, tudo tatuado... sabe? Fedendo e tudo mais, com aqueles papos que você nem entende, porque a conversação deles é difícil, né? Aí você fica meio... mas nunca aconteceu, mas... a pessoa dá pistas...

No caso das clientes, essa mesma avaliação é posta em jogo: avalia-se o aspecto do veículo, como no caso de Teresa:

Passageira Teresa: — Então eu entrei no carro, era um carro todo preto, com vidro todo preto... tipo preto preto, sabe? Não assim, com insulfilm comum: preto. E estava com um cartaz de “vende-se” no carro do cara. Na época, não achei isso nada demais. Mas hoje em dia, eu acho que eu ficaria noiada, sabe, tipo de ser um carro meio esquisito assim. Eu acho que era um carro um pouco abaixo do padrão de Uber que eu tô acostumada a pegar, que a minha nota me dá”.

Também se avalia a categoria do Uber que o motorista está enquadrado, como Sol: “*Semana passada, fui pra São Paulo, mas aí eu peguei Black, sabe, Uber Black. Tá, não quer dizer nada, mas foi uma forma de ‘eu acho que eu vou me sentir mais segura’*”; ou mesmo a forma como o motorista responde às questões realizadas, o tom de voz utilizado, e se busca desviar o olhar da passageira: “*Quando eu dei boa noite pro cara, ele me deu um boa noite muito seco e ele não olhou pra mim nenhum momento. Do retrovisor da frente eu não conseguia ver o rosto dele. Pode ser impressão minha, eu posso tá surtando, mas você vê pelo tom de voz que a pessoa está nervosa também porque tem alguma coisa ali que tá para acontecer, sabe? A impressão que eu tive foi essa*”, segundo Margot.

Para Alice, também há uma avaliação do percurso e da forma como o motorista interage antes mesmo da corrida, como quando perguntei sobre o uso que ela fazia do compartilhamento da sua localização para sua lista de contatos de emergência, se ela a usava quando se sentia desconfortável com alguma coisa ou se seria por precaução:

Passageira Alice: — Os dois. [Uso o compartilhamento da localização] Se eu tô pegando o Uber num lugar estranho, ou se eu tô indo pra um lugar que eu sei que não é muito seguro, ou se acontece alguma coisa estranha. Mas o “aconteceu alguma coisa estranha” pode ser besteira, pode ser... o cara, e acontece com frequência, ele diz que chegou, mas ele não chegou, e aí eu fico conversando com a pessoa pelo aplicativo, dizendo, “na verdade você não chegou, eu estou na porta”. E aí eu acho que, não sei, pode gerar alguma raiva ali nele, e ele pode fazer alguma coisa, e aí eu compartilho. Ou eu pedi para seguir um caminho e a pessoa falou “ah, mas na verdade esse caminho vai, sei lá, ele vai ter mais trânsito, por mais que o Waze diga que não”. Pode ser sincero, mas eu já fico com o pé atrás e eu já compartilho, eu acho que podem ser pequenas coisas assim. Se eu acho que tudo não tá exatamente da melhor forma possível, eu compartilho, porque não custa.

Assim, todas as características subjetivas que estão para além do que diz a pontuação no perfil de ambos¹², ou a quantidade de corridas realizadas pelos motoristas, tornam-se importantes para que o momento em que a circulação efetivamente ocorre pareça ser o mais seguro possível, com todas as dimensões de segurança que estamos buscando demonstrar, ou seja, com definições diferentes para ambos os lados da relação e para cada gênero.

Dessa forma, há um intenso jogo de espelhamento: a passageira tem medo do motorista e a/o motorista tem medo da/o cliente (ainda que as motivações por trás desses medos variem entre os gêneros). Isso evidencia o surgimento gradual de uma estigmatização mútua entre essas figuras que compõem essa interação, conforme discorro abaixo.

4. Jogo de espelhamento: a desconfiança é mútua

A vida de motorista de aplicativo não é fácil, não sei você, mas eu tenho o sentimento de que parece que tá todo mundo sempre contra a gente, é aplicativo, é governo, é polícia, é passageiro, é todo mundo sempre contra o motorista de aplicativo. Que a gente é sempre o errado na história, que a gente nunca, jamais vai ter ou pode ter alguma espécie de razão (FUI [...], 2022).

O trecho acima foi proferido pelo motorista de aplicativo Fernando, que possui um canal no YouTube chamado “Fernando Floripa”, com mais de quinhentos mil inscritos. A fala aponta uma preocupação comum entre os integrantes dessa classe trabalhadora de que são o lado mais fraco nas relações com as quais vivenciam o seu trabalho, seja com a empresa, com o passageiro, ou mesmo com as demandas governamentais ou em eventuais contatos com a polícia.

Fernando possui diversos vídeos ensinando práticas distintas de como o motorista pode se sentir mais seguro ao exercer a atividade, com dicas como a gravação de corridas por meio de áudio e vídeo; ou mesmo de como alterar a relação que é estabelecida com a empresa, que ele considera injusta, manipulando o algoritmo do aplicativo para aumentar os rendimentos (MANIPULE [...], 2023).

Para além das dificuldades enfrentadas pelos motoristas com a relação extremamente desigual e opaca que enfrentam com as plataformas-aplicativo¹³, que se queixam de que “*as empresas deveriam olhar o motorista como uma peça importante do negócio delas. [...] Deveriam valorizar o motorista*”, conforme a fala da motorista Sara, uma outra questão necessita de uma devida atenção: a desconfiança das e dos motoristas com os passageiros:

Entrevistadora: — Quais são os maiores problemas que você vê com relação às empresas, o que dificulta seu trabalho?

Motorista Sara: — Além dos custos, a segurança. A gente praticamente não tem nenhuma, tanto a segurança do meio externo quanto, digamos assim, tanto do meio interno, que são os clientes, porque eu vejo que o cliente é uma responsabilidade também do aplicativo. Então ele deveria ter este cuidado. Que tipo de cliente ele tá me oferecendo? Eu acho que ele deveria ter um controle maior. Garantir que aquele cliente ali, ele é idôneo, ele não é nenhum bandido. Ele não tá entrando no meu carro pra me assaltar, pra me causar algum mal, entendeu? Tem coisa que hoje não acontece: se ocorre algum incidente com você, com algum cliente, você reporta pro aplicativo, o máximo que o aplicativo faz é não botar esse cliente para você, mas vai botar para outro motorista. Então, o que ele fez com um motorista, o que ele fez comigo, ele pode repetir com outro, com outro, e com outros. Nunca vai ser banido da plataforma, e isso é errado. **Motorista é banido, mas o usuário não? O mal usuário não é banido?** Então eu acho que isso também deveria mudar. Isso está ligado à segurança.

Ainda que Sara tenha demonstrado que a insatisfação ocorre por uma negligência das empresas, é a relação com o cliente que também se mostra falha, desgastada por uma insegurança com o meio externo e com os altos índices de violência, principalmente os sofridos por mulheres em nosso país. Contudo, há também um medo apresentado por homens motoristas no seu trato com o público feminino, o de sofrer acusações injustas e caluniosas, principalmente relacionadas a violências sexuais.

Entre os anos de 2021 e 2022, grande parte das mulheres brasileiras tiveram seus números de WhatsApp invadidos por mensagens de alerta sobre um novo golpe que se alastrava pelo país e visava atingir aquelas que usavam os aplicativos de transporte privado: o “golpe do cheiro” ou “golpe do gás”. Segundo os relatos que eram distribuídos pelas mensagens, o motorista espirrava alguma substância próxima ao banco da passageira antes de iniciar a corrida, e após alguns minutos com a vítima em seu carro, ela começava a sentir um cheiro forte, acompanhado de dormência nas pernas. Os casos também diziam que o vidro traseiro sempre estava fechado, enquanto o do motorista, aberto.

Eu mesma cheguei a receber uma variação deste alerta, em outubro de 2021, encaminhada por meu pai, sempre atento a me repassar mensagens de novos golpes que aparecem na sociedade. O aviso dizia, em meio a emojis de “SOS” em vermelho e símbolos de sirene: “*Se liga, Mulher. Se vocês pegarem Uber e o motorista vier com papo de perfume, fragrância, etc., e depois pedir pra vocês sentirem o “cheiro” do produto... NÃO CHEIREM! Esse é um golpe perverso que tem sido aplicado para fazer a mulher apagar e ser estuprada. Repassem!*”.

Logo, se seguiram notícias em jornais (CASTILHO, 2022) e programas de TV expondo algumas das ocorrências. Estas ganharam tamanha repercussão que a Uber, grande responsável pelos casos registrados em sede policial, realizou um painel denominado “*Golpe do gás na Uber: o aumento da sensação de insegurança a partir da desinformação*”, no 16º Encontro do Fórum Brasileiro de Segurança Pública, no ano de 2022. O intuito era tranquilizar a sociedade de que as investigações policiais realizadas não indicaram a presença de nenhuma substância com potencial de risco à saúde e à integridade física, além de buscar demonstrar que parte da disseminação dessas notícias de maneira tão alarmante é também fruto de uma histeria social, consequente de uma cultura que impõe medo constante às mulheres. Assim, segundo a narrativa do evento, haveria uma desinformação que passa de boca em boca e ganha amplitude com as redes sociais.

Porém, em uma sociedade marcada por riscos que se apresentam cotidianamente para minorias sociais, recursos de autoproteção e tentativas de escancaramento desses perigos, como a disseminação massiva das mensagens de alerta do “golpe do cheiro”, ainda que nem sempre utilizadas de maneira bem gestionada, são também contraestratégias frente a um perigo real ou imaginário.

Vale apontar que uma mulher que decide expor os dados de seu suposto algoz, muitas vezes, o faz na tentativa de ganhar também validação de seus pares sobre seus próprios medos e sobre a violência vivenciada. Pesquisas que buscavam entender como o assédio sexual vinha sendo relatado por suas vítimas, pela mídia e em processos judiciais ao longo dos anos apontavam a dificuldade de contarem suas experiências ou de serem invalidadas após suas revelações (KELLY; RADFORD, 1990 *apud* MENDES; KELLER; RINGROSE, 2019, p. 1292). Contudo, com o surgimento de outras formas de dar visibilidade às agressões, como as campanhas e denúncias surgidas em espaço digitais, muitas mulheres passaram ter lugar para canalizar suas histórias, recebendo apoio e legitimação social, além de serem providas formas alternativas de justiça (MENDES; KELLER; RINGROSE, 2019, p. 1292).

Portanto, uma situação na qual uma mulher divulga os dados pessoais de uma pessoa acusando-a de uma conduta irregular ou abusiva, que depois verifica-se ser falsa, deve ser explicada não apenas com base em um reducionismo simplista que atribui à maldade ou a um vitimismo exacerbado. Mas também à uma forma de se recolher adeptos para confirmar suas experiências que em dado momento pareceram-lhe assustadoras, como a realidade muitas vezes demonstra ser. A internet foi e continua sendo um espaço também de luta para as minorias sociais, pois as plataformas de mídia social permitem novas formas de relacionalidade afetiva (MENDES; KELLER; RINGROSE, 2019), ou seja, de redes de apoio, mas também de ódio:

Entrevistadora: — Você nunca chegou a fazer nenhum relato disso em rede social né? De nenhum desses relatos?

Passageira Margot: — Mas outra coisa muito delicada, Laura, porque assim, lá em Recife já teve um caso bem conhecido de uma menina que falou que o Uber botou um perfume e ela acabou desmaiando e ela abriu a porta do carro e saiu correndo. Só que o cara provou, por avaliação... que foi

um mal-entendido e que ela pode ter tido uma crise de pânico, porque na época tava circulando isso muito na internet, pode ter ocorrido. Inclusive ele não entendeu, no dia ele ficou muito assustado com a situação, e terminou que ela postou e provou-se que tudo foi um mal-entendido. Então assim, você fica com muito medo quando você conversa com as pessoas e principalmente no meu caso, que apesar dele ter mudado a rota e tudo mais, e depois nada aconteceu, você fica com medo de depois as pessoas se voltarem contra você e dizer que você tá mentindo, que você tá destruindo a vida de um pai de família, que trabalha com aquilo, então eu tenho uma coisa assim que fica no ar “se eu fizer isso...”, você começa a duvidar da sua própria sanidade.

As especialistas presentes na mesa de debate lembraram ainda que há uma complexidade de elementos em risco nesses casos, como apontou Clara Becker, jornalista e cofundadora do Redes Cordiais:

A desinformação é digital, mas ela tem impactos reais no nosso dia a dia, tanto de mulheres super ansiosas com medo de entrar nos carros, quanto por motoristas também já com medo de sofrerem algum tipo de preconceito [...]. A relação de confiança é erodida de alguma forma.

Este é apenas um exemplo da ambivalência do medo que passa a reger essa relação: a passageira com medo do motorista e o motorista que passa a ter medo de ser denunciado falsamente, enfrentando não apenas uma investigação criminal, mas toda a fúria que passa a vir de rostos desconhecidos pela internet.

Um dos motoristas que foi acusado erroneamente e viu seus dados pessoais serem estampados na rede e sua conta suspensa no aplicativo buscou o Judiciário para obter uma indenização por danos morais, com decisão favorável em 1ª instância para receber a quantia de R\$ 20.000,00 (vinte mil reais) (PAIVA, 2022). Assim, essas questões passam a ter contornos sociais muito distintos e inesperados, que vão desde o interior de um automóvel, ao ambiente das mídias digitais e dos tribunais de nosso país.

Ainda que algumas das mulheres que vivenciaram uma situação de constrangimento tenham me dito que acreditam que a situação não tenha sido tão alarmante a ponto de gerar um dano psicológico, como um trauma, elas apontam que a situação lhes serve como um alerta. Assim, ao menor sinal de estranheza por parte do condutor, elas passam a suspeitar e a ficar ainda mais atentas com a possibilidade de outra violação. Este é o caso de Alice, que me disse: “*Então, acho que não me gerou trauma, porque eu não deixo de fazer nada. Não me dói psicologicamente, mas me lembra a ponto de eu tomar precauções*”.

Já Margot e Sol apontaram que sob qualquer indício de estranhamento, que elas indicam ser bastante subjetivo, mas o suficiente para o alerta, buscaram tomar alguma atitude mais concreta, como o cancelamento da viagem antes dela acontecer, ou mesmo sair do carro quando ela já tenha se iniciado:

Passageira Margot: — Eu tenho uma coisa assim, que é até loucura, mas às vezes pode tá tudo ok, mas se me der uma coisa assim, estranha, que eu não sei, me dá um medo inexplicável do cara, eu cancelo. Pode até a nota dele ser alta. **Eu não sei se eu estou cedendo ao meu medo, por causa dessa história, mas aí eu fico bem mais criteriosa com Uber.** Quando eu vou pegar a corrida, eu sempre gosto de abrir o perfil e ver as avaliações de quanto tempo faz porque geralmente assim, ultimamente as avaliações são de um ano atrás, dois anos atrás, as pessoas não estão mais avaliando Uber, não estão mais fazendo comentários. Isso é até ruim, porque quando a pessoa não faz comentário há muito tempo eu fico “poxa, será que o motorista é ruim e não comenta mais?”. Ou “ninguém tá dando mais estrela ou avaliação porque não tem o que falar de bom, só de ruim?”. Aí eu acho que tem esse lance, porque tem assim “curiosidades”: “porque você dirige?”, e às vezes alguns respondem. Eu gosto de ver isso também. Pode até ser mentira, mas quando o cara fala “ah, porque minha família”, aí eu fico mais tranquila, não que família seja uma coisa... porque o Bolsonaro tá aí pra provar. Mas eu fico “ah, tá tudo bem”. Mas eu fico tentando criar padrões, que às vezes não fazem nenhum sentido, mas aí eu fico tentando criar padrões pra evitar que aconteça de novo o que aconteceu, sabe?

Passageira Sol: — [...] se eu entro e se eu achar que tá muito estranho, eu saio. Então, tipo, sei lá, tem vários motoristas que dirigem, sem cinto, parece uma coisa idiota, o que está tudo bem, está só sem cinto. Eu entro e falo “não vou ficar nesse carro”. Tipo, sei lá, ele está sem cinto porque (ela faz sinal de imaginação na cabeça) ele vai virar e sei lá... minha cabeça vai para outro lugar.... E aí, qualquer coisa para mim é sinal de que pode ser algo que vai vir em alguma situação contra mim. Então, tipo, é isso, pego o metrô, vou de metrô, ando de noite, sei lá, pego não sei que lá, mas sozinha com alguém no carro, me dá muito, muito medo.

Sol relata que a situação a fez mudar a forma como se portar nas corridas em que está sozinha e não se sente bem com qualquer coisa que lhe pareça estranha, já tendo saído do carro, por vezes, sem terminar o trajeto. Mas segundo ela, isso não parece ser algo que denota estranheza aos motoristas, o que a deixa ainda mais desconfiada:

Passageira Sol: [...] — E é muito doido, porque eu não sei se é como ele fez, das vezes que eu saí no meio do nada (do carro), depois disso, eu só falava assim (pro motorista) “vou mudar de lugar, preciso sair aqui”. Aí eu saía, que me dava um ataque de ansiedade dentro do carro, as pessoas também nem (ela levanta os ombros, indicando desimportância) os motoristas, não sei se tá acostumado ou se só fala “tá bom”. Acho que eu nunca tive uma coisa assim, “não, moça, quê isso, sai daqui não”. Toda vez que eu senti essa necessidade, era meio que “tá bom, foda-se”. Uma coisa muito estranha.

Entrevistadora: — De situações que aconteceram depois disso, de você sentir algo e precisar sair?

Passageira Sol: — É, mas esse sentir algo era muito subjetivo, era eu nervosa, ansiosa.

Entrevistadora: — E aí, você já chegou a abrir a porta e sair, mesmo que sei lá, se você tivesse no meio da rua, em uma rua, sei lá, que você não conhecesse...

Passageira Sol: — Sim, sem um ponto muito específico sim. Falo, “ai, preciso sair, porque eu esqueci um negócio. Vou ter que sair e pegar outro Uber pro outro lado”.

Porém, o tensionamento entre passageiros e motoristas, principalmente quando pensamos em uma relação que envolve gêneros distintos, continua permanentemente acionado.

Quando eu conversava com a motorista Norma sobre as dificuldades do trabalho em período noturno, ela me contou sobre um dispositivo que possui funcionalidades que garantem uma maior proteção no deslocamento pela cidade, e que é utilizado por alguns motoristas, o chamado “Rebu”:

Motorista Norma: — [...] Eu posso escolher onde quero trabalhar, mas vou te falar que durante a pandemia eu não tô podendo escolher não, eu fico trabalhando em área de risco. Aí na 99 fica aparecendo a tarjeta vermelha dizendo que é área de risco.

Entrevistadora: — Como funciona essa tarjeta vermelha?

Motorista Norma: — Vem uma tarjeta vermelha onde é área de risco, mostrando no mapa, é o mapa de calor do crime. Eu uso um aplicativo do Marlon Luz, que é meu amigo, ele é youtuber famoso, e ele tem várias estratégias de segurança, chamado “Rebu”, e ele fica apitando. O passageiro fica até constrangido e achando que é algo da 99, mas é do Rebu. A Uber só mostra a nota do passageiro, aí dependendo da área do destino eu não aceito. O passageiro não tem culpa de morar mal, não tem escolha, mas a Uber bloqueia algumas áreas de risco, então eu consigo levar, mas não consigo buscar um passageiro de lá. Como Extremo Sul, Brasilândia...¹⁴, aí fico sem corrida de volta. A 99 não bloqueia, mas te dá a escolha pessoal de ir ou não, e assim eles perdem menos dinheiro. É bom pra eles que ficam com uma área toda livre que a Uber não faz.

Fui então em busca dos vídeos do famoso motorista de aplicativos, eleito vereador de São Paulo em 2020, Marlon Luz, ou “Marlon do Uber”. Com um canal no YouTube que conta com mais de setecentos mil inscritos¹⁵, Marlon começou a dirigir para as plataformas de transporte em 2016, “para lidar com a crise e o desemprego”, segundo relato disponibilizado em sua página no site da Câmara Municipal de São Paulo¹⁶. Pelo YouTube, o ex-motorista compartilha vídeos (vale ressaltar que as publicações ainda continuavam, mesmo enquanto ele exercia o mandato) sobre sua experiência enquanto motorista, além de dicas para melhorar o rendimento financeiro e conhecimentos sobre o uso das plataformas. Sobre o Rebu, aplicativo criado por ele, a mesma descrição no site da Câmara coloca:

Hoje suas páginas e canais alcançam milhares de pessoas. Posteriormente, criou o aplicativo REBU. O serviço presta um suporte geral de ajuda aos motoristas de aplicativo, contendo os melhores lugares para se encontrar passageiros durante o dia, botão de pânico, áreas de risco e outras funcionalidades que contribui para melhorar o dia a dia do motorista.

Dessa forma, este é mais um importante componente que demonstra que os e as próprias motoristas estão constantemente criando formas de sentirem-se resguardados, seja no que concerne à sua proteção em relação às empresas, mas também com respeito aos passageiros, ou mesmo no tocante aos seus direitos – à medida que elegem um representante da categoria para o legislativo municipal. Afinal, segundo apontado por Marlon em um de seus vídeos, o “Rebu” nasceu com o intuito de se preocupar com o motorista, e não com o passageiro, como fazem as empresas. Em um vídeo, de 14 de outubro de 2019, ele diz que a explicação para o nome que foi batizado o app encontra-se justamente aí:

Nesse vídeo eu vou falar de um aplicativo que está revolucionando a vida dos motoristas, ele literalmente faz o que os aplicativos da Uber e da 99 Pop não fazem, pois ele justamente se preocupa com a segurança e o faturamento do motorista. O nome desse aplicativo é “Rebu”, que é a palavra Uber ao contrário, porque justamente ao contrário da Uber é um aplicativo que se preocupa com o motorista e não com o passageiro (ESSE [...], 2019).

Vale ressaltar que nesta mesma publicação, Marlon narra que antes de ser motorista de aplicativos trabalhava com computação e programação, tendo a oportunidade de atuar em grandes empresas, como HP, Nokia e Microsoft, porém havia sido demitido em 2016, como diversas outras pessoas na crise econômica vivenciada no Brasil. Logo, buscou os aplicativos como fonte de renda, e por seu *background* tecnológico, percebeu que poderia desenvolver um aplicativo que melhorasse as dinâmicas do dia a dia do motorista, como mostrar “*onde tem passageiro com as melhores corridas*”, ou seja, mais lucrativas¹⁷, ou mesmo a opção de indicar os locais com sanitários gratuitos, informação importante, principalmente pensando nas necessidades das motoristas mulheres.

Para conhecer um pouco melhor a funcionalidade desta ferramenta no quesito da segurança proporcionada, assisti e analisei algumas filmagens do motorista-youtuber-vereador. Marlon mostra então um mapa da cidade de São Paulo, onde vive e trabalha, e diz que cada usuário (que são sempre os motoristas, seu público-alvo) pode editar as áreas da cidade que considera como perigosas. Dessa forma, o aplicativo irá mostrar o balanço geral de todas as marcações feitas por eles, informando, por meio de gradações da cor vermelha, quais seriam as localidades às quais os motoristas devem estar em alerta. Ainda, o motorista pode ser notificado de que está próximo a uma dessas áreas, por meio de uma sinalização de seta vermelha que aparece no canto direito da tela do celular, sobrepondo-se a qualquer aplicativo que estiver ligado no momento, como Uber, 99 ou Waze, além de um pequeno toque sonoro, como um sino, alertando ainda a distância que o carro está da chamada “área de risco”.

Outra funcionalidade que permite maior segurança ao motorista, de acordo com seu desenvolvedor, é a disponibilização de um recurso de câmera secreta, que se utiliza da câmera frontal do smartphone. Ao ativá-la, o motorista pode gravar as corridas de passageiros que considere “suspeitos” – novamente aqui há uma análise anterior do usuário, sem que ele estipule nitidamente o que entende por “suspeito”, dizendo apenas “*se você ache (sic) que pode ser assaltado pelo passageiro*” – sem que ele perceba que está sendo filmado, pois nenhuma sinalização fica visível na tela do aparelho. As gravações ficam, então, armazenadas em uma pasta chamada “Rebu”, dentro do celular, que deve ser sincronizada com o Google Drive, para ser encaminhada ao sistema de nuvem da Google. Interessante notar que Marlon utiliza ainda a seguinte hipótese para justificar o uso da gravação:

Essa câmera secreta pode te proteger de denúncias falsas de passageiros. Por exemplo, vá (sic) que você pegue uma menina bêbada numa balada, faça tudo certinho, leve, mas ela te acusa de assédio. Com as imagens da câmera secreta você consegue provar que nada de errado aconteceu (ESSE [...], 2019).

Ele completa fazendo o alerta de que as imagens gravadas, por questões legais, apenas podem ser compartilhadas para uso em investigações policiais, “*não pode ficar espalhando por aí em grupos de WhatsApp*”. Contudo, acho interessante questionar o que seria mais comum na rotina de trabalho de um motorista homem no Brasil: ser acusado falsamente de assédio sexual em seu carro ou receber e divulgar as imagens gravadas de mulheres passageiras nos grupos citados? Argumento pela hipótese de que o alerta de Marlon, sobre as possíveis consequências jurídicas do compartilhamento, tenha uma razão de ser, consistindo, a divulgação de fotos e vídeos de mulheres, em uma prática comum entre figuras masculinas na sociedade¹⁸, vide inclusive a promulgação de uma lei (Lei nº 12.737/2012) em homenagem à uma atriz brasileira, após o caso de invasão de seu computador pessoal e a exposição de fotos íntimas em redes sociais, após não ceder à extorsão financeira realizada pelos transgressores (ARAÚJO, 2023).

Interessante ainda notar que, diante de tantos casos e rumores (MENEZES, 2020) que podem se constituir como verdadeiros ou não, as estratégias vão sendo pensadas muitas vezes de forma individualizada, deixando a cargo de cada um(a) desses(as) motoristas e das passageiras a formulação de ferramentas de autoproteção (e de ganhos remuneratórios). Portanto, estas devem ser analisadas sob o manto de exigências impostas pelo neoliberalismo, entendido aqui não apenas como reconfiguração econômica, mas como um modo de existência fundado em determinada racionalidade (DARDOT; LAVAL, 2016). Essa racionalidade penetra nas subjetividades e impõe novas formas de gestão de si, de trabalho e de segurança. As plataformas de transporte privado se inserem nesse contexto ao transferirem para indivíduos a responsabilidade por sua proteção, invisibilizando as mediações estruturais e reforçando lógicas de responsabilização individual pelo risco e pela autoproteção.

Contudo, uma outra dinâmica é importante de ser perquirida a partir dos relatos que me foram sendo contados. Em que medida as estratégias de segurança adotadas por essas mulheres, motoristas ou passageiras, grande parte delas brancas e de classe média, não são códigos para atualização do racismo/classismo nessas relações “plataformizadas”, dentro da lógica de reforço de estigmatizações que aponto acima? Assim, o “jeito” do passageiro ou do motorista, a “intuição” sobre algo ou alguém, a definição de lugares de risco, por exemplo, não são formas de se reinscrever dinâmicas atravessadas por marcadores sociais da diferença?

Considerações finais

A pesquisa destaca a intrincada inter-relação entre gênero, mobilidade urbana e tecnologias digitais no contexto dos aplicativos de transporte privado e sua circulação em meio à insegurança urbana vivenciada no Brasil. Por meio das experiências de mulheres motoristas e passageiras, torna-se evidente que o uso dessas plataformas é repleto de complexidades, na medida em que

navegam não apenas pelos desafios logísticos do transporte urbano, mas também pelas ameaças persistentes da violência urbana e dos constrangimentos que acompanham suas jornadas.

A partir dos três principais objetivos apontados na introdução, i) as estratégias adotadas para se controlar o medo e a desconfiança; ii) os reforços de estigmatização social que emergem entre motoristas e passageiros/as; e iii) o “jogo de espelhamento” entre esses atores, algumas constatações podem, então, ser observadas.

Os achados revelam que, embora as mulheres estejam cientes dos perigos inerentes ao transporte privado, elas desenvolvem e empregam ativamente diversas estratégias para aumentar sua segurança, ou ao menos a sensação de diminuição do risco durante o percurso. Essas estratégias variam desde o uso da tecnologia, como grupos de WhatsApp para alertas em tempo real, até a confiança na intuição e em dispositivos pessoais para autodefesa.

No entanto, o estudo também sublinha a desconfiança mútua que emerge nessas interações, nas quais tanto motoristas quanto passageiros são moldados por estigmas sociais e medos que complicam suas experiências, pensados a partir de um potencial risco subjetivo, mas não imaginário, visto que a experiência urbana é, muitas vezes, violenta.

Ainda, ao mesmo tempo em que visam à proteção, tais estratégias podem operar como formas sutis – e por vezes naturalizadas – de reinscrição de desigualdades raciais e de classe no cotidiano urbano, seja por meio da definição de certos lugares como perigosos, seja pela leitura moral e estética dos corpos que circulam por esses espaços.

Além disso, a dependência da tecnologia, embora ofereça novas comodidades, também reproduz desigualdades sociais existentes e reforça sentimentos de suspeição quanto a pessoas e lugares. À medida que as mulheres se adaptam às realidades da mobilidade urbana, elas o fazem dentro de um quadro que é informado tanto por suas experiências vividas quanto pelos contextos socioculturais em que operam.

Por fim, esta pesquisa abre espaço para reflexões mais profundas sobre como as políticas urbanas e as plataformas tecnológicas podem melhor abordar os desafios enfrentados por mulheres em espaços públicos. Enfatiza a necessidade de mais estudos que considerem não apenas as experiências das mulheres, mas também as mudanças estruturais necessárias para criar ambientes urbanos mais seguros para outras corporalidades tidas como vulneráveis, considerando ainda as interseccionalidades de raça, classe, sexualidades, territorialidades, faixa etária e tantas outras. Ao priorizar estas vozes e perspectivas, podemos promover uma paisagem de mobilidade urbana mais equitativa e segura que respeite seu direito à cidade.

Notas

¹ Em uma pesquisa realizada pelos Institutos Patrícia Galvão e Locomotiva (2024), com 4 mil mulheres que se deslocam diariamente pelas cidades, 80% delas declararam “sentir muito medo” de sofrer violências em seus percursos.

² Aqui utilizo o termo “tecnologia” referindo-me, principalmente, às tecnologias de informação e comunicação, conforme proposto em Castells (1999).

³ A Organização Mundial da Saúde (OMS) decretou pandemia mundial no dia 11 de março de 2020.

⁴ O Brasil, em 2020, era o 3º país no mundo que mais usava o Instagram, atrás apenas dos EUA e da Índia, contando com 95 milhões de usuários até outubro daquele ano, segundo relatório da We Are Social e da Hootsuite. Disponível em: <https://wearesocial.com/blog/2020/10/social-media-users-pass-the-4-billion-mark-as-global-adoption-soars>. Acesso: 13 fev. 2021.

⁵ Todas as entrevistadas tiveram seus nomes alterados como forma de garantir seu sigilo e anonimização.

⁶ Conto mais detidamente sobre essa experiência em minha tese de doutorado.

⁷ Enviei a mensagem em três grupos distintos, sendo que dois deles eram grupos exclusivos para mulheres. Nesses grupos, eu não conhecia grande parte de seus participantes, mas estávamos reunidas(os) por termos interesses profissionais ou acadêmicos similares.

⁸ Sobre essa questão, realizo uma discussão mais aprofundada em um dos capítulos de minha tese de doutorado.

⁹ A Baixada Fluminense é uma região geográfica do estado do Rio de Janeiro, que, embora concentre importantes bolsões de pobreza e desigualdade socioespacial, apresentando municípios com elevados níveis de vulnerabilidade socioeconômica, é uma área internamente heterogênea, abrigando também extensos segmentos de classes médias (CASA FLUMINENSE, 2023).

¹⁰ O Rio Comprido é um bairro localizado no centro da cidade do Rio de Janeiro. Sua população é predominantemente composta por indivíduos de classe média.

¹¹ A Avenida Vieira Souto está localizada na zona sul da cidade do Rio de Janeiro, no bairro de Ipanema. Segundo noticiou o jornal O Globo, em julho de 2023, alguns de seus imóveis podiam chegar a valer R\$ 100 mil (cem mil reais) o metro quadrado (COPLE, 2023).

¹² Sobre a análise e a importância dada às notas que aparecem no perfil de motoristas e passageiras/os, estas não serão tratadas neste trabalho.

¹³ Sobre a relação entre empresa-aplicativo e motorista, me dedico em outro momento da tese.

¹⁴ Localidades na periferia da cidade de São Paulo.

¹⁵ Vide: <https://www.youtube.com/channel/UCTHuWvQ21wbpYtZz92EUVjA>. Acesso em: 21 ago. 2023.

¹⁶ Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.leg.br/vereador/marlon-luz/c>. Acesso em: 21 ago. 2023.

¹⁷ Segundo ele, existem muitas “corridinhas ruins”, as quais o motorista precisa se deslocar muito para chegar ao passageiro, não correspondendo ao ganho final, que é muito baixo.

¹⁸ Sobre a disseminação não consentida de imagens íntimas, e como isso afeta a vida de mulheres, ver Valente, Neris e Bulgarelli (2016) e Valente (2023).

Referências

- ABÍLIO, Ludmila. “Uberização do trabalho: subsunção real da viração”. **Passa Palavra**, 19 fev. 2017. Disponível em: <https://passapalavra.info/2017/02/110685/>. Acesso em: 02 jun. 2026.
- AMAR, Georges. **Homo mobilis: la nueva era de la movilidad**. Buenos Aires: La Crujía Ediciones, 2011.
- ARAÚJO, Janaína. “Dez anos de vigência da Lei Carolina Dieckmann: a primeira a punir crimes cibernéticos”. **Rádio Senado**, 29 mar. 2023. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/radio/1/noticia/2023/03/29/dez-anos-de-vigencia-da-lei-carolina-dieckmann-a-primeira-a-punir-crimes-ciberneticos>. Acesso em: 23 ago. 2023.
- BETIM, Felipe. “Quem faz a São Paulo que não pode parar por causa do coronavírus”. **El País**, 18 mar. 2020. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/sociedade/2020-03-18/sao-paulo-que-nao-pode-parar-por-causa-do-coronavirus.html#?rel=mas>. Acesso em: 16 fev. 2025.
- CAMPBELL, Anne. “Keeping the “lady” safe: the regulation of femininity through crime prevention literature”. **Critical Criminology**, vol. 13, pp. 119–140, 2005.
- CASA FLUMINENSE. **Mapa da desigualdade 2023: região metropolitana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Casa Fluminense, 2023. Disponível em: <https://casafluminense.org.br/wp-content/uploads/2023/09/MapaDaDesigualdade2023-3.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2026.
- CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. A Era da Informação: economia, sociedade e cultura. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CASTILHO, Lucas. “Golpe do cheiro em Uber e 99: como as investigações falharam com as vítimas”. **Universa UOL**, 13 out. 2022. Disponível em: <https://www.uol.com.br/universa/noticias/redacao/2022/10/13/golpe-do-cheiro-da-uber-como-as-investigacoes-falharam-com-as-vitimas.htm>. Acesso em: 06 abr. 2023.
- CERVERO, Robert. “Linking urban transport and land use in developing countries”. **Journal of Transport and Land Use**, vol. 6, n. 1, pp. 7-24, 2013.
- COPLE, Júlia. “Metro quadrado de imóveis de luxo do Rio chega a R\$ 100 mil; veja bairros e ruas mais caras”. **O Globo**, 22 jul. 2023. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/noticia/2023/07/22/metro-quadrado-de-imoveis-de-luxo-do-rio-chega-a-r-100-mil-veja-bairros-e-ruas-mais-caras.ghtml>. Acesso em: 23 out. 2023.
- DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo: Boitempo, 2016.

- ESSE APLICATIVO FAZ O QUE UBER E 99POP NÃO FAZEM. [S. l.: s. n.], 2019. 1 vídeo (16 min). Publicado por Marlon Luz. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=p1Zj18fmyGg>. Acesso em: 16 jun. 2026.
- FUI DENUNCIADO POR UM PASSAGEIRO UBER E OLHA O QUE ELA FALOU! [S. l.: s. n.], 2022. 1 vídeo (8 min). Publicado pelo Fernando Floripa Motorista Uber. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=_cqp4GwnvhY. Acesso em: 16 jun. 2026.
- GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: Editora LTC, 2012.
- GOLDENBERG, Mirian. **A arte de pesquisar**: como fazer pesquisa qualitativa em Ciências Sociais. 8. ed. Rio de Janeiro: Record, 2004.
- GUIMARÃES, Nadya Araujo; HIRATA, Helena; SUGITA, Kurumi. “Cuidado e cuidadoras: o trabalho de care no Brasil, França e Japão”. **Sociologia & Antropologia**, vol. 1, n. 1, 2011.
- HARAWAY, Donna. “Manifesto ciborgue: Ciência, tecnologia e feminismo-socialista no final do século XX”. In: TADEU, Tomas (org.). **Antropologia do ciborgue**: as vertigens do pós-humano. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2009.
- HIRATA, Helena; KERGOAT, Danièle. “Novas configurações da divisão sexual do trabalho”. **Cadernos de Pesquisa**, vol. 37, n. 132, pp. 595-609, 2007.
- HOCHSCHILD, Arlie. **The managed heart**: commercialization of human feeling. 2. ed. Berkeley: University of California Press, 2012.
- INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO; INSTITUTO LOCOMOTIVA. **Vivências e demandas das mulheres por segurança no deslocamento**. São Paulo: Instituto Patrício Galvão/ Instituto Locomotiva, 2024.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.
- JIRÓN, Paola; IMILAN, Walter. “Observando juntos en movimiento: posibilidades, desafíos o encrucijadas de una etnografía colectiva”. **Alteridades**, México, vol. 26, n. 52, pp. 51-64, 2016.
- KELLY, Liz. **Surviving Sexual Violence**. Cambridge: Polity Press, 1988.
- KELLY, Liz; RADFORD, Jill. ““Nothing really happened”: the invalidation of women’s experiences of sexual violence”. **Critical Social Policy**, vol. 10, n. 30, pp. 39-53, 1990.
- LAN, Diana; ROCHA, Heder. “Metodologias feministas para mapear geografias oprimidas na Argentina”. **Geopauta**, Vitória da Conquista, vol. 4, n. 4, pp. 46-67, 2020.
- LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

- LINS, Beatriz; PARREIRAS, Carolina; FREITAS, Eliane. “Estratégias para pensar o digital”. **Cadernos de Campo**, vol. 29, n. 2, pp. 1-10, 2020.
- LONEY-HOWES, Rachel. “Shifting the rape script: “coming out” online as rape”. **Frontiers: A Journal of Women’s Studies**, vol. 39, n. 2, pp. 26–57, 2018.
- LOUKAITOU-SIDERIS, Anastasia. “Fear and safety in transit environments from the women's perspective”. **Security Journal**, Londres, vol. 27, n. 2, pp. 242-256, 2014.
- MACHADO DA SILVA, Luiz Antonio. “‘Violência urbana’, segurança pública e favelas – o caso do Rio de Janeiro atual”. **Caderno CRH**, Salvador, vol. 23, n. 59, nov. 2010.
- MANIPULE O ALGORITMO DA UBER E MELHORE SEUS GANHOS. [S. l.: s. n.], 2023. 1 vídeo (8 min). Publicado pelo Fernando Floripa Motorista Uber. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=A2ijDPSeSjM>. Acesso em: 16 jun. 2026.
- MENDES, Kaitlynn; KELLER, Jessalynn; RINGROSE, Jessica. “Digitized narratives of sexual violence: Making sexual violence felt and known through digital disclosures”. **New Media & Society**, vol. 21, n. 6, pp. 1290-1310, 2019.
- MENEZES, Palloma. “Teorias dos rumores: comparações entre definições e perspectivas”. **Sociabilidades Urbanas – Revista de Antropologia e Sociologia**, vol. 4, n. 12, pp. 21-42, 2020.
- MORENO, Renata (org.). **Reflexões e práticas de transformação feminista**. São Paulo: SOF, 2015.
- OLIVEIRA, Joana. “Galo lança a revolução dos entregadores de aplicativo. Essenciais na pandemia, invisíveis na vida real”. **El País**, 28 jun. 2020. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2020-06-28/galo-lanca-a-revolucao-dos-entregadores-de-aplicativo-essenciais-na-pandemia-invisiveis-na-vida-real.html>. Acesso em: 16 fev. 2025.
- PHADKE, Shilpa; RANADE, Shilpa; KHAN, Sameera. “Why loiter? Radical possibilities for gendered dissent”. In: BUTCHER, Melissa; VELAYUTHAM, Selvaraj (ed.). **Dissent and cultural resistance in Asia’s cities**. Londres: Routledge, 2009.
- PAIVA, Letícia. “Mulheres devem indenizar motorista de Uber por relatos de intoxicação inexistente”. **Jota**, 13 jul. 2022. Disponível em: <https://www.jota.info/justica/mulheres-devem-indenizar-motorista-de-uber-por-relatos-de-intoxicacao-inexistente>. Acesso em: 06 abr. 2023.
- REZENDE, Claudia Barcellos; COELHO, Maria Claudia. **Antropologia das emoções**. Rio de Janeiro: FGV, 2010.

- SADEGHI, Soheila; MIRHOSSEINI, Zahra. "A sociological approach to the women's perception of fear of crime in urban spaces". **Iranian Sociological Review**, vol. 13, n. 2, pp. 19-27, 2015.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2006.
- TALHO RIBEIRO, Laura. **Gênero e Fluxos: Estratégias utilizadas por mulheres na circulação urbana em aplicativos de transporte particular**. Tese (Doutorado em Sociologia e Antropologia) — Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2024.
- TELLES, Vera. "Mutações do trabalho e experiência urbana". **Tempo Social**, vol. 18, n. 1, pp. 173-195, 2006.
- VALENTE, Mariana. **Misoginia na Internet: uma década de disputas por direitos**. São Paulo: Fósforo, 2023.
- VALENTE, Mariana; NERIS, Natália; RUIZ, Juliana Pacetta; BULGARELLI, Lucas. **O Corpo é o Código: estratégias jurídicas de enfrentamento ao *revenge porn* no Brasil**. São Paulo: InternetLab, 2016.
- VERA-GRAY, Fiona. **The Right Amount of Panic: How Women Trade Freedom for Safety**. Bristol: Policy Press, 2018.
- VILLAGRÁN, Paula Soto. "Entre los espacios del miedo y los espacios de la violencia: discursos y prácticas sobre la corporalidad y las emociones". In: AGUILAR, Miguel Ángel; SOTO VILLAGRÁN, Paula (coords.). **Cuerpos, espacios y emociones**. México: Universidad Autónoma Metropolitana, 2013, pp. 197-219.

LAURA TALHO (lauratalho@gmail.com) é gestora de projetos e pesquisadora no Núcleo de Estudos da Violência (NEV, São Paulo, Brasil). É residente pós-doutoral do Departamento de Sociologia da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG, Belo Horizonte, Brasil), atuando como pesquisadora na Rede Feminina de Estudos de Violência, Justiça e Prisões (Rede Femjusp, Belo Horizonte, Brasil). É doutora em Ciências Humanas (Sociologia) pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ, Rio de Janeiro, Brasil); mestre em Ciências Jurídicas e Sociais pela Universidade Federal Fluminense (UFF, Niterói, Brasil) e bacharel em Direito pela Universidade Federal Fluminense (UFF, Niterói, Brasil).

 <https://orcid.org/0000-0002-0259-4696>

Declaração de disponibilidade de dados

Os conjuntos de dados relacionados a este artigo estarão disponíveis mediante solicitação ao autor correspondente.

Recebido em: 20/02/2025
Aprovado em: 28/07/2025

Editora responsável: Kátia Sento Sé Mello