

## **PAISAGEM INTERMEDIÁRIA**

### ***Motoboys e os interstícios urbanos***

SESSÃO TEMÁTICA: PROCESSOS FORMATIVOS SOBRE A PAISAGEM

Ana Paula Gomide Mafia 1  
Universidade Federal de Viçosa  
E-mail: ana.mafia@ufv.br

Marília Solfa 2  
Universidade Federal de Viçosa  
E-mail: marilia.solfa@ufv.br

#### **RESUMO**

Este artigo analisa como o trabalho de entrega mediado por plataformas digitais tem produzido novos usos de espaços urbanos ao torná-los suportes cotidianos para *motoboys* em circulação. Vinculado a uma pesquisa de mestrado em andamento que investiga as transformações do espaço urbano associadas a essa atividade, busca-se compreender como práticas cotidianas de permanência temporária reconfiguram fragmentos da cidade. A expansão dessa atividade precarizada, marcada por ritmos acelerados, períodos de espera e ausência de infraestrutura pública adequada, faz com que marquises, recuos e áreas residuais adquiram novas funções e significados, convertendo-se em suportes de trabalho. A partir de uma abordagem teórica, articulada à observação em campo, propõe-se o termo “paisagem intermediária” como uma categoria analítica em construção, destinada a interpretar essas espacialidades que se situam entre o efêmero e o permanente. As paisagens intermediárias, portanto, revelam a distância entre o espaço planejado institucionalmente e o espaço vivido e produzido cotidianamente, evidenciando a relevância de práticas que, embora informais, estruturam a experiência urbana atual.

**PALAVRAS-CHAVE:** paisagens intermediárias; *motoboys*; economia de plataforma.

#### **ABSTRACT**

This article examines how platform-mediated delivery work has produced new uses of urban spaces by turning them into everyday support structures for motorcycle couriers in circulation. Linked to an ongoing master's research project that investigates transformations in urban space associated with this activity, the study seeks to understand how everyday practices of temporary permanence reconfigure fragments of the city. The expansion of this precarious activity—marked by accelerated rhythms, waiting periods, and the lack of adequate public infrastructure—leads canopies, setbacks, and residual areas to acquire new functions and meanings, becoming work-supporting spaces. Based on a theoretical approach articulated with field observation, the term “intermediate landscape” is proposed as an analytical category in construction, aimed at interpreting these spatialities that lie between the ephemeral and the permanent. Intermediate landscapes thus reveal the gap between institutionally planned space and the space lived and produced daily, highlighting the relevance of practices that, although informal, structure the contemporary urban experience.

**KEYWORDS:** intermediate landscapes; motorcycle couriers; platform economy.

## 1 INTRODUÇÃO

Os processos formativos da paisagem urbana têm se tornado cada vez mais complexos diante da incorporação de novas dinâmicas tecnológicas e produtivas que reconfiguram o cotidiano das cidades. A ascensão das plataformas digitais, como serviços de entrega, por exemplo, alterou os padrões de mobilidade, consumo e trabalho. Segundo dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2022), o número de entregadores que trabalham por aplicativos cresceu mais de 700% desde 2016, consolidando uma categoria que opera majoritariamente em motocicletas e depende, estruturalmente, da malha urbana, vias de circulação e pontos informais de apoio.

Esse crescimento altera percepções e configurações da paisagem, especialmente em zonas consideradas intersticiais: áreas de transição, espaços entre edificações, marquises, estacionamentos informais, entre outros fragmentos residuais do tecido urbano. Esses espaços, frequentemente desconsiderados pela lógica formal do planejamento, tornam-se fundamentais para o funcionamento do trabalho de entrega e, assim, adquirem novos sentidos ao serem ocupados taticamente, convertendo-se em suportes essenciais para o exercício do trabalho (Figura 1).

Figura 1: Entregadores de aplicativo se concentram na porta de supermercados no Rio de Janeiro



Fonte: G1, 2021.

Este artigo insere-se em uma pesquisa de mestrado em andamento que investiga as modificações do espaço urbano a partir da atuação de *motoboy*s, buscando compreender como essas práticas produzem novas espacialidades no cotidiano das cidades. A partir desse processo investigativo, propõe-se o uso do termo “paisagem intermediária” como uma categoria analítica em construção, formulada para interpretar essas configurações que emergem da repetição de usos temporários em interstícios urbanos.

Nesse sentido, a noção de ocupações temporárias pode ser aproximada do conceito de *Post-it City*, Giovanni La Varra (2008), que descreve usos efêmeros que se sobrepõem ao tecido urbano formal. Assim como um *post-it* adere à superfície apenas enquanto necessário, ocupações efêmeras transformam momentaneamente o



significado e a função de espaços. Entretanto, o caso dos *motoboys* diferencia-se de outros eventos ocasionais por uma causalidade: o espaço ocupado, como suporte de trabalho, atua como intermediador para outros modos de ocupação ocasional decorrentes da demanda de entregas.

Sendo assim, a presença dos *motoboys* não altera estruturalmente esses espaços, mas os insere simbolicamente no cotidiano, dando origem a paisagens intermediárias que emergem e desaparecem conforme as exigências do trabalho digital. Essas presenças, embora pareçam transitórias, já compõem de forma consistente a imagem ordinária da cidade: não são usos formais, nem ocupações totalmente efêmeras, mas expressões de práticas sociais que reconfiguram a paisagem urbana e revelam camadas de uso que escapam ao planejamento tradicional. Essa formulação ajuda a reconhecer tais presenças como parte constitutiva da paisagem contemporânea, e não como meros ruídos que perturbam sua ordem imaginada.

Aspira-se que o adjetivo "intermediária" revele a condição ambígua e liminar dessas ocupações urbanas, evitando tanto a ideia de uma paisagem fixa e institucionalizada, quanto a noção de um evento totalmente efêmero. As ocupações dos *motoboys* nos espaços urbanos não pertencem integralmente a nenhum desses polos: não são permanentes como uma infraestrutura planejada, tampouco são tão ocasionais a ponto de desaparecerem sem deixar marcas na experiência urbana. Assim, o termo aponta para essa produção do espaço como algo sempre em processo, nem totalmente fixo, nem inteiramente contingente. Ele abre espaço para pensar essas presenças como parte constitutiva da paisagem contemporânea, intermediadoras entre o espaço digital e físico, e não apenas como desvios ou ruídos.

Para compreender essas paisagens emergentes, é preciso assimilar as interações entre tecnologia e urbanidade. As transformações tecnológicas criam articulações, reorganizando territorialidades e modos de vida (CASTELLS, 1996). No caso dos *motoboys*, a mediação tecnológica - que define trajetos, ritmos, e demandas - produz espacialidades híbridas onde o meio físico e o digital se sobrepõem, gerando paisagens que apenas existem pois são sustentadas por redes informacionais, utilizando tecnologias da informação e comunicação que redefinem o tempo e o espaço.

A presença dos *motoboys*, portanto, imprime ritmos digitais e inscrições temporárias que se repetem diariamente, conformando uma paisagem marcada pela intermitência e pela adaptação. Tais práticas também dialogam diretamente com a noção de táticas do cotidiano, na qual os usuários da cidade reinventam continuamente os espaços a partir de necessidades práticas não previstas pela concepção estratégica do urbanismo (CERTEAU, 1994). As táticas dos *motoboys* reconfiguram espacialidades e constituem formas de resistência diante de um ambiente urbano marcado por desigualdades infraestruturais e pela ausência de políticas específicas para trabalhadores móveis.

Essa precarização estrutural, que caracteriza o trabalho dos *motoboys*, manifesta-se tanto nas condições materiais quanto nas dimensões espaciais do labor urbano contemporâneo. A remuneração variável, a ausência de garantias trabalhistas, a responsabilidade individualizada pelos custos de operação e a gestão algorítmica que impõe disponibilidade permanente, produzem um regime de trabalho marcado pela instabilidade e pela dependência do território. Nesse modelo, o *motoboy* precisa permanecer em circulação contínua para aumentar suas chances de receber pedidos, ao



mesmo tempo em que é compelido a ocupar informal e temporariamente espaços da cidade para suprir necessidades básicas.

A inexistência de infraestrutura pública planejada adequada para esses trabalhadores e a inexistência de políticas que reconheçam o espaço urbano como extensão direta do local de trabalho geram, assim, uma espacialidade precária. Os pontos de apoio, formados e reformados no fluxo do cotidiano, configuram paisagens não planejadas, resultantes das tensões entre tecnologia, desigualdade urbana e estratégias individuais de sobrevivência, revelando como a precarização do trabalho se inscreve materialmente na morfologia e nas práticas da cidade.

Diante desse cenário, este artigo busca analisar como os *motoboys*, ao ocuparem interstícios urbanos de forma temporária e funcional, participam da formação de paisagens intermediárias que revelam novas dimensões da urbanidade contemporânea. O objetivo central é compreender os processos pelos quais essas práticas espaciais, ancoradas em mobilidade acelerada e demandas digitais, reconfiguram simbolicamente e funcionalmente o espaço urbano. Para isso, investigam-se os tipos de interstícios utilizados, as lógicas que orientam e os significados que emergem dessa ocupação, contribuindo para o debate sobre paisagem como fenômeno processual, social e tecnologicamente mediado.

## 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O termo é mobilizado como uma categoria analítica em construção, formulada a partir da necessidade de interpretar espacialidades recorrentes observadas ao longo do processo investigativo, especialmente aquelas associadas à ocupação de interstícios urbanos durante o trabalho de entregas. A compreensão dessas espacialidades exige reconhecer o espaço urbano não como suporte neutro das atividades humanas, mas como resultado de processos sociais, econômicos e tecnológicos que se materializam nas práticas cotidianas.

O entendimento das paisagens intermediárias que emergem da atuação dos *motoboys* nas cidades exige uma abordagem teórica capaz de conectar transformações contemporâneas do trabalho, reconfigurações das práticas urbanas e a produção social do espaço. Esse fenômeno, para além de um efeito colateral do crescimento das plataformas digitais, emerge como uma expressão espacial concreta das mudanças estruturais que redefinem a urbanidade e os modos de vida nas cidades. Assim, a fundamentação teórica aqui desenvolvida parte da premissa de que a paisagem urbana é resultado de processos dinâmicos, nos quais relações sociais, tecnologias e práticas espaciais se entrelaçam na constituição de espacialidades efêmeras, funcionais e marcadas pela precarização.

Como base fundamental para essa discussão, Lefebvre (1974) afirma que o espaço é produzido socialmente, sendo sempre resultado e expressão das relações sociais historicamente situadas. Para o autor, a cidade não é apenas um conjunto de formas, mas um campo de práticas, apropriações e conflitos materializados em objetos, infraestruturas e ritmos cotidianos. A tríade lefebvriana - espaço concebido, percebido e vivido - permite compreender como o trabalho dos *motoboys* revela fraturas profundas entre o planejamento urbano e as necessidades concretas de trabalhadores móveis. Enquanto o espaço concebido privilegia fluxos formais, circulação automobilística e lógicas de consumo, o espaço vivido pelos *motoboys* se materializa em improvisos que passam a



compor infraestruturas informais indispensáveis à reprodução cotidiana do trabalho. Essas ocupações, ao mesmo tempo funcionais e improvisadas, evidenciam que a paisagem não é uma condição estática, mas um campo em contínuo processo de negociação entre as pretensões normativas do urbanismo e a vitalidade imprevisível das práticas sociais.

A inserção desses trabalhadores na economia de plataformas, assim como no espaço urbano, revela as profundas transformações que caracterizam o mundo do trabalho contemporâneo. A esse respeito, Ricardo Antunes (2020) fornece uma leitura crítica decisiva ao analisar a nova morfologia do trabalho, marcada pela expansão da informalidade, da terceirização e da desproteção trabalhista. Nesse novo cenário, a figura do trabalhador de plataforma evidencia um modelo laboral baseado na individualização radical dos riscos, na remuneração incerta, na dependência de algoritmos e na exigência de disponibilidade contínua. O trabalhador, transformado em microempreendedor de si mesmo, assume integralmente os custos enquanto a plataforma se exime de responsabilidades e captura os lucros por meio de operações logísticas sofisticadas e opacas. Essa precarização estrutural não apenas molda as condições materiais do trabalho, mas também possui efeitos diretos sobre o espaço urbano, obrigando os *motoboys* a desenvolverem práticas de sobrevivência espacial em um ambiente que não lhes oferece suporte institucional ou infraestrutural.

Nesse sentido, o conceito de precariedade deve ser entendido não apenas como característica econômica, mas como categoria espacial. A ausência de equipamentos urbanos voltados a trabalhadores móveis obriga esses sujeitos a produzirem espacialidades táticas, fragmentárias e adaptativas. Assim, o espaço urbano converte-se em extensão direta do ambiente laboral, e a paisagem torna-se reflexo das lógicas produtivas que organizam esse trabalho. Os interstícios da cidade, como marquises, bordas de postos de gasolina, calçadas alargadas e recuos improvisados, funcionam como espaços de acolhimento precário, marcados pela temporalidade da necessidade e pela urgência das condições de trabalho. Essa conversão do urbano em suporte estrutural para atividades laborais não previstas, e frequentemente invisibilizadas, revela o quanto a precarização se inscreve materialmente na paisagem, gerando marcas que são efêmeras em sua forma, mas estruturantes em sua lógica social.

O processo pelo qual essas apropriações táticas emergem se relaciona diretamente com o conceito de “invenção do cotidiano”, desenvolvida por Michel de Certeau (1994). Ao distinguir entre estratégias e táticas, Certeau oferece um arcabouço teórico que permite compreender como *motoboys* transgredem o espaço concebido ao transformarem resíduos espaciais em pontos de permanência funcional. As táticas não se configuram como resistências organizadas, mas como decisões ajustadas ao contexto, que produzem usos inesperados e revelam outras formas de viver e interpretar a cidade. Elas instauram novas territorialidades que não são oficialmente reconhecidas, mas se repetem diariamente, ganhando estabilidade por meio da recorrência. Sob essa ótica, a presença dos *motoboys* torna-se uma forma de leitura ativa da cidade, que identifica, seleciona e ressignifica fragmentos espaciais a partir das necessidades de descanso, proteção climática, socialização e acesso rápido ao fluxo de pedidos.

A essas práticas se sobrepõe a lógica da sociedade em rede, analisada por Manuel Castells (1996), que descreve como a relação entre fluxos informacionais e fluxos materiais têm redefinido o espaço urbano contemporâneo. Na economia de plataformas, pode-se entender que cada *motoboy* é um “nó móvel”, permanentemente conectado a sistemas digitais que determinam trajetórias, priorizam demandas e modulam tempos de



espera. Essa condição faz com que a paisagem seja simultaneamente física e digital: cada ponto de pausa não é apenas um fragmento material, mas também uma interrupção estratégica dentro de um fluxo algorítmico. Assim, o espaço urbano passa a operar como interface entre as exigências da plataforma e as necessidades humanas dos trabalhadores, gerando espacialidades instáveis, nas quais o tempo de permanência depende tanto das condições climáticas quanto da frequência das notificações.

É nesse contexto que o conceito de *Post-it City*, formulado por La Varra (2008), adquire particular relevância. O *Post-it City* refere-se à sobreposição temporária de usos pragmáticos e efêmeros sobre o tecido urbano formal, produzindo espacialidades que não possuem estabilidade no tempo, mas que revelam uma lógica funcional, vinculada às necessidades imediatas dos sujeitos. Esses usos não transformam estruturalmente o lugar, mas alteram sua função e seu significado enquanto persistem. A ocupação de interstícios pelos *motoboy*s constitui, assim, uma *post-it city* em movimento: cada pausa sob uma marquise, cada sombra utilizada como abrigo, configura uma inscrição transitória que reorganiza o sentido do espaço urbano. Tais práticas, embora efêmeras, tornam-se parte integrante da experiência urbana, pois se repetem com tal constância que passam a compor o repertório da paisagem cotidiana em determinados horários.

Essa articulação entre precarização, espaço produzido e ocupações efêmeras, permite afirmar que a paisagem intermediária, que faz a mediação entre o espaço físico e as dinâmicas digitais de consumo, não é um fenômeno marginal, mas um componente central da urbanidade contemporânea. Ela torna visíveis as lacunas das políticas urbanas, evidencia as desigualdades territoriais e revela como o espaço público e a infraestrutura urbana são explorados por grandes empresas globais, disputados e ressignificados por sujeitos que dependem diretamente dele para trabalhar e sobreviver. Ao compreender a paisagem como processo, e não como forma estática, torna-se possível reconhecer que essas espacialidades transitórias são, paradoxalmente, estruturantes, pois materializam os conflitos e as adaptações que definem a cidade na era das plataformas digitais.

### 3 DESENVOLVIMENTO

As paisagens intermediárias manifestam-se de forma concreta no cotidiano urbano, podendo ser identificadas em diferentes pontos da cidade onde a presença de *motoboy*s se torna recorrente. Essas espacialidades não se configuram como estruturas fixas, mas como arranjos provisórios que se formam e se desfazem ao longo do dia, acompanhando os ritmos do trabalho mediado por plataformas digitais (Figura 2). Sua análise exige uma abordagem teórica que compreenda a cidade como resultado de dinâmicas produtivas, tecnológicas e cotidianas que se sobrepõem, tensionam-se e reconfiguram-se mutuamente.

Nesse sentido, o desenvolvimento desta pesquisa parte de um aprofundamento conceitual orientado por autores que problematizam a produção social do espaço, as transformações no mundo do trabalho e a crescente influência das plataformas digitais na organização das práticas urbanas. O objetivo não é descrever empiricamente situações específicas, mas interpretar, por via teórica, como determinados fenômenos urbanos, aqui representados pela presença e atuação dos *motoboy*s, inscrevem-se na paisagem contemporânea.

Figura 2: Entregadores de aplicativo utilizam árvore e calçada como apoio



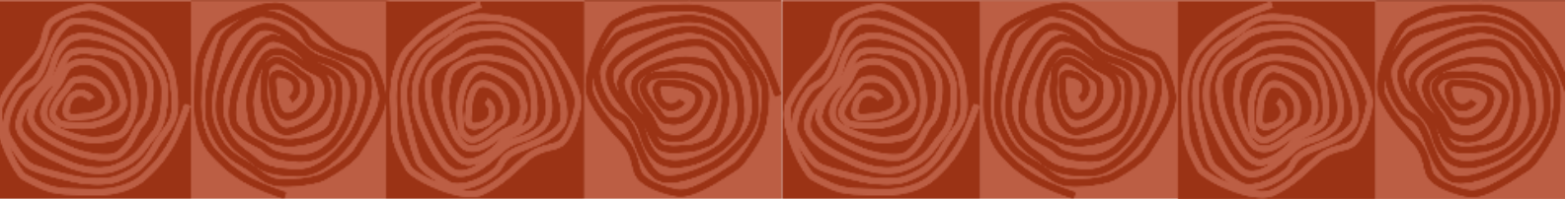
Fonte: Correio do Estado, 2020.

A precarização estrutural que caracteriza o trabalho mediado por plataformas digitais constitui um ponto de partida indispensável para essa reflexão. Observa-se que o trabalho vinculado à economia de aplicativos representa uma das expressões mais intensas da informalização e da individualização dos riscos no capitalismo contemporâneo (ANTUNES, 2020). O motoboy é alocado em uma posição paradoxal: embora dependa de uma infraestrutura complexa, sua posição dentro da cadeia produtiva é fragmentada e desprovida de proteção social. Essa vulnerabilidade, inscrita tanto em sua condição econômica quanto em sua inserção institucional, reverbera diretamente sobre o espaço urbano, configurando paisagens que refletem a lógica da precarização.

Ao situar o motoboy como trabalhador precarizado que opera sob forte pressão temporal, conectado a dinâmicas algorítmicas e submetido a remunerações variáveis, torna-se possível compreender que a mobilidade, tão frequentemente celebrada como símbolo da modernidade urbana, assume caráter contraditório. Não é mobilidade escolhida, mas mobilidade imposta, regida pelas notificações dos aplicativos. Essa mobilidade compulsória inscreve ritmos específicos na cidade, estruturados pela alternância entre deslocamentos acelerados e pausas forçadas. A paisagem intermediária, portanto, surge como resultado direto dessa temporalidade fragmentada, na qual a espera, elemento estrutural do trabalho, se converte em prática espacial.

Nesse contexto, pode-se interpretar o espaço urbano como produto de práticas sociais sedimentadas e, ao mesmo tempo, como campo de conflitos e disputas. Os espaços vividos, aqueles que emergem das práticas cotidianas, constituem materialidades significantes que podem revelar contradições inerentes ao processo de urbanização (LEFEBVRE, 1974). Os *motoboys*, ao recorrerem de modo constante aos interstícios da cidade, projetam sobre o tecido urbano um conjunto de práticas que tornam visíveis as insuficiências do espaço concebido. Não há, no planejamento formal, reconhecimento de que trabalhadores móveis necessitem de suportes específicos; assim, a paisagem se forma, em grande medida, a partir de improvisos que respondem às lacunas desse planejamento.

Essas práticas de uso dos interstícios, embora informais e efêmeras, estão profundamente articuladas às formas como o trabalho digital reorganiza a vida urbana. A sociedade contemporânea e informacional introduz um novo regime espacial, no qual os fluxos passam a desempenhar papel estruturante (CASTELLS, 1996). O trabalho dos *motoboys* permanece subordinado a esses fluxos: cada parada, cada deslocamento, cada



pausa é mediada pela lógica da plataforma, que distribui demandas e determina prioridades. Assim, os interstícios onde os *motoboys* permanecem não são apenas espaços residuais, mas pontos de apoio produzidos no interior de uma racionalidade tecnológica que reconfigura temporalidades e espacialidades.

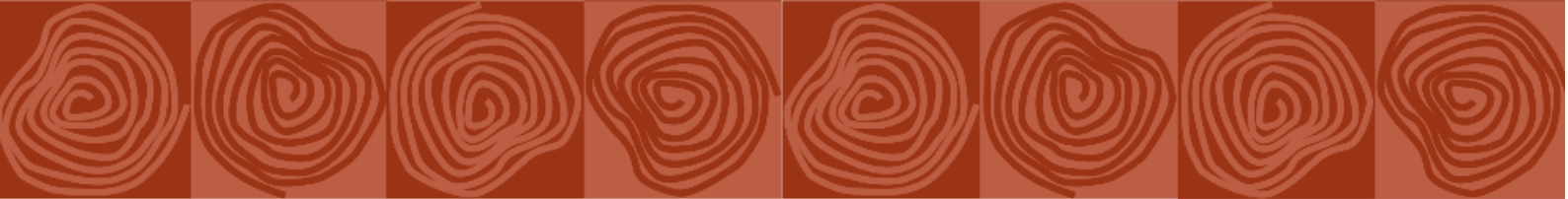
Nesse sentido, os interstícios podem ser interpretados como nós momentâneos de uma rede de trabalho assentada sobre o urbano. São, ao mesmo tempo, um produto da ausência - ausência de políticas públicas que reconheçam trabalhadores móveis - e um produto da presença - presença contínua de corpos trabalhadores que, repetindo práticas cotidianas, conferem sentido e função a fragmentos antes indiferenciados. Ainda que efêmeras, essas inscrições operam como geradoras de paisagem, porque produzem padrões recorrentes de uso, condensam práticas sociais e revelam tensões entre formas institucionalizadas de urbanidade e lógicas emergentes derivadas da economia de plataformas. O *motoboy*, ao escolher uma sombra específica, uma marquise, um recuo, se apropria de brechas espaciais que oferecem condições mínimas para responder às exigências do trabalho. Essas apropriações, ainda que temporárias, produzem leituras e interpretações da cidade, expressando uma criatividade espacial que resiste à rigidez dos dispositivos urbanos instituídos (LA VARRA, 2008).

A partir dessas reflexões, torna-se evidente que a paisagem intermediária não é apenas uma expressão visual do espaço urbano, mas um fenômeno profundamente relacionado às condições materiais, tecnológicas e laborais que regem a vida nas cidades contemporâneas. Ela constitui um processo formativo de paisagem que nasce do conflito entre a cidade idealizada, concebida a partir de paradigmas normativos, e a cidade vivida, construída por práticas que respondem a urgências concretas. A presença dos *motoboys* nos interstícios urbanos, assim, evidencia contradições essenciais da ordem urbana neoliberal: a insuficiência das políticas públicas para trabalhadores informais, a centralidade crescente da tecnologia como mediadora de práticas espaciais e a capacidade criativa dos sujeitos para produzir territorialidades mesmo em condições adversas.

#### **4 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A reflexão desenvolvida ao longo deste trabalho, vinculado à pesquisa de mestrado em andamento, evidencia que as paisagens intermediárias, associadas ao cotidiano dos *motoboys*, constituem um fenômeno urbano fundamental para compreender as transformações que marcam a cidade contemporânea. Essas paisagens emergem como síntese visível de um conjunto de processos estruturais que reconfiguram simultaneamente as relações de trabalho, a produção social do espaço, as dinâmicas da mobilidade e a própria experiência urbana. A atuação dos *motoboys*, ao se desdobrar em deslocamentos rápidos, pausas intermitentes e apropriações efêmeras de interstícios, revela que o espaço urbano não é apenas cenário de práticas sociais, mas produto direto das contradições que atravessam a vida cotidiana na sociedade contemporânea.

Ao estabelecer vínculos entre a precarização do trabalho digital e a produção do espaço, este estudo mostra que os interstícios urbanos, embora invisibilizados pelas lógicas institucionais, desempenham papel central como suportes informais para a reprodução do trabalho e da vida. A ausência de políticas públicas que reconheçam a existência e as necessidades dos trabalhadores móveis, somada aos mecanismos de individualização de riscos impostos pelas plataformas, obriga esses sujeitos a inscreverem-se no território de formas criativas, táticas e, muitas vezes, improvisadas.



Essas apropriações, ainda que não produzam transformações materiais duradouras, configuram paisagens temporárias que se repetem com tanta frequência que acabam por conformar padrões reconhecíveis da urbanidade atual.

Sob essa perspectiva, a paisagem intermediária dos motoboys expressa simultaneamente precariedade e produção. Precariedade porque denuncia a insuficiência estrutural das cidades em fornecer infraestruturas adequadas para trabalhadores que dependem do espaço público como extensão de seu local de trabalho. Produção porque evidencia a capacidade inventiva dos sujeitos para criar espacialidades a partir das brechas do tecido urbano, revelando que a paisagem é sempre resultado de práticas sociais que emergem em condições específicas, muitas vezes adversas. As táticas identificadas reforçam a ideia de que a paisagem não se limita aos elementos formais projetados, mas inclui camadas transitórias que compõem o cotidiano de milhares de trabalhadores.

Compreende-se que essas paisagens são a concretude das contradições entre o espaço concebido e o espaço vivido. Não são planejadas, mas se tornam inevitáveis diante das exigências impostas pela economia de plataformas. O espaço urbano, assim, aparece como campo de disputa entre concepções institucionais formalizadas e práticas cotidianas que respondem às urgências do trabalho precarizado. A incorporação dessas paisagens ao pensamento urbanístico amplia a compreensão da cidade, permitindo reconhecer processos formativos que não se manifestam em grandes obras ou políticas formais, mas em inscrições microscópicas que, ao se repetirem, tornam-se estruturantes.

Por outro lado, torna-se claro que a paisagem intermediária é também produto da intersecção entre fluxos informacionais e materialidades urbanas. Os motoboys ocupam espaços enquanto esperam por comandos algorítmicos, e cada um desses comandos reorganiza, ainda que temporariamente, a espacialidade por meio de novas demandas de circulação. A cidade passa, assim, a operar simultaneamente como suporte físico e interface tecnológica, em que a paisagem é moldada tanto por práticas corporais quanto por fluxos digitais.

Enfim, as paisagens intermediárias dos motoboys constituem evidências de um processo mais amplo: a transformação da paisagem urbana por forças que transcendem o planejamento formal e se enraízam nas dinâmicas produtivas, tecnológicas e sociais contemporâneas. Compreender essas paisagens é compreender a própria cidade contemporânea: uma cidade atravessada por desigualdades, precarizações, conexões digitais e práticas cotidianas de um tipo de uso do espaço que ocorre à revelia de apropriações que são associadas à vivência e ao pertencimento.

Assim, conclui-se que o estudo das paisagens intermediárias revela a necessidade de repensar o papel do planejamento urbano, ampliando sua atenção para formas de uso que não se enquadram nas categorias tradicionais, mas que constituem realidades concretas e permanentes para milhares de trabalhadores que sustentam a circulação de bens, alimentos e serviços. Trata-se de reconhecer que o espaço urbano é, antes de tudo, uma construção coletiva, e que seus processos formativos incluem tanto as estruturas materiais quanto as práticas sociais que se inscrevem, mesmo que brevemente, nas frestas da cidade.

## AGRADECIMENTOS

Agradecimento à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e à Universidade Federal de Viçosa que possibilitaram a realização deste estudo.

## REFERÊNCIAS

ANTUNES, Ricardo. **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. A era da informação: economia, sociedade e cultura. Vol. 1. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer**. Petrópolis: Vozes, 1994.

CORREIO DO ESTADO. **Motoentregadores terão espaços para estacionamento e descanso em Campo Grande**. 2020. Disponível em: <https://correiodoestado.com.br/cidades/motoentregadores-terao-espacos-para-estacionamento-e-descanso-em-campo/376994/>. Acesso em: 31 mar. 2026.

G1. **Entregas de comida disparam em 2020 e apps comemoram lucros**. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/02/11/entregas-de-comida-disparam-em-2020-e-apps-comemoram-lucros.ghhtml>. Acesso em: 31 mar. 2026.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Perfil dos trabalhadores de plataforma no Brasil**. Brasília, 2022.

LA VARRA, Giovanni. **Post-it City: city of temporary behaviours**. In: Post-it City: occasional urbanities. Barcelona: CCCB, 2008.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. 4. ed. São Paulo: Editora da Unesp, 2006.