

Diego Correa Maia

Doutor em Geografia pela UNESP de Rio Claro (SP), Livre-Docente na mesma instituição  
d.maia@unesp.br

Jader Janer Moreira Lopes

Professor Titular do Departamento de Educação da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF)  
jjanergeo@gmail.com

Alfonso Garcia de La Veja

Professor Titular Interino da Universidade Autónoma de Madrid (UAM)  
alfonso.delavega@uam.es

---

# “Sou magrinho, não canso fácil e sou muito determinado”: vivências espaciais da cultura *rider* e dos entregadores de aplicativos de bicicletas

## Resumo

Em várias cidades do mundo é costumaz observarmos os deslocamentos de entregadores de aplicativos que utilizam bicicletas e grandes bolsas trespassadas em seus corpos, realizando entregas em domicílio e com muita pressa. Partindo da pesquisa etnográfica, selecionamos as cidades de Madrid, Juiz de Fora (MG) e São Paulo (Capital) para realizar esta investigação, sobretudo por possuírem uma grande demanda do trabalho por meio das plataformas digitais e da utilização de bicicleta para a realização desta atividade laboral. Ancorados nos aportes da Cartografia cultural e da Teoria Histórico-cultural, os resultados desta investigação trouxeram à tona os mapas vivenciais, mapas “latentes”, “invisíveis”, “não convencionais” e concebidos pelos entregadores ciclistas e suas diferentes vivências urbanas derivadas de suas condições precárias de trabalho e pelos deslocamentos diários, criando, assim, estratégias espaciais que garantem sua sobrevivência. A utilização dos mapas vivenciais da realidade de cada espaço urbano pesquisado foi de grande valia para promover a visibilidade desses sujeitos, com destaque para os imigrantes venezuelanos em Madrid; mulheres-entregadoras em Juiz de Fora (MG); e os ciclo-entregadores de periferia de São Paulo, os quais necessitam ser ouvidos e ter o direito ao acesso digno à cidade e aos princípios de um trabalho justo socialmente.

**Palavras-chave:** espaço urbano, mapas vivenciais, trabalho precário, pesquisa qualitativa.

## **Abstract**

"I'M SKINNY, I DON'T GET TIRED EASILY AND I'M VERY DETERMINED": SPATIAL EXPERIENCES OF RIDER CULTURE AND BIKE APP DELIVERY PEOPLE

In several cities around the world, it is common to observe the movements of app delivery workers who use bicycles and large bags pierced on their bodies, making home deliveries and in a great hurry. Based on the ethnographic research, we selected the cities of Madrid, Juiz de Fora (MG) and São Paulo (Capital) to carry out this investigation, especially because they have a great demand for work through digital platforms and the use of bicycles to carry out this work activity. Anchored in the contributions of Cultural Cartography and Historical-Cultural Theory, the results of this investigation brought to light the experiential maps, "latent", "invisible", "unconventional" maps conceived by the cyclist delivery drivers and their different urban experiences derived from their precarious working conditions and daily commutes, thus creating spatial strategies that guarantee their survival. The use of experiential maps of the reality of each urban space researched was of great value to promote the visibility of these subjects, with emphasis on Venezuelan immigrants in Madrid; women-delivery workers in Juiz de Fora (MG) and the cycle delivery workers in the outskirts of São Paulo, in which they need to be heard and have the right to dignified access to the city and to the principles of socially fair work.

**Key-words:** urban space, experiential maps, precarious work, qualitative research.

## **1. Introdução<sup>1</sup>**

Esta investigação é fruto da Pandemia do COVID-19, iniciada em março de 2020 e que resultou num trágico episódio vivenciado no século XXI, quando aproximadamente 15 milhões de pessoas tiveram suas vidas ceifadas em todo mundo, entre 01 de janeiro de 2020 e 31 de dezembro de 2021 (OMS, 2022). Este "triste capítulo" vivenciado pela população mundial alterou hábitos e atividades rotineiras, tendo o distanciamento social e a utilização de máscaras como principais medidas para evitar contaminação pelo coronavírus, antes da chegada da vacinação em massa no Brasil, iniciada em março de 2021, um ano e três meses após o início da crise sanitária global.

Dentre as adaptações adotadas em nosso cotidiano, andar de bicicleta foi uma maneira de evitar aglomerações nos transportes públicos e também uma

alternativa para a realização de exercícios ao ar livre, amenizando, assim, o isolamento das pessoas e o fato de ser uma atividade que podia ser praticada em grupos, mesmo com o distanciamento social. Neste período pandêmico, a venda de bicicletas alcançou ritmos assustadores, no qual a indústria brasileira passou dificuldades para atender a elevada demanda propiciada pela adoção em massa da bicicleta como uma atividade de lazer, transporte e trabalho.

Foi neste período pandêmico que a bicicleta foi uma alternativa para a entrega de alimentos nas grandes cidades, com o auxílio das plataformas *delivery*, em especial para o segmento alimentício. Os entregadores *delivery* circulam pelas cidades e observam diversos elementos em seus trajetos, como ruas, avenidas, igrejas, moradores de rua, tempo ensolarado, viaturas policiais, parques, bairros de alta classe e praças públicas. Andar de bicicleta entregando produtos para a população é também uma oportunidade de observar e perceber a paisagem urbana, registrando na memória os aspectos negativos e positivos da urbe.

Tal investigação objetivou promover a visibilidade das condições de trabalho destes trabalhadores “sobre duas rodas”, demonstrando sua realidade diária, assim como as potencialidades geográficas, culturais e turísticas desses territórios percorridos. Com base nas indagações de Seemann (2017), podemos utilizar a cartografia para lutar por uma causa justa? “Por que não se apropriar da cartografia como alicerce para estimular o [...] debate mais amplo sobre o poder da democracia, justiça e as diferentes formas de reivindicar direitos e participar melhor nas decisões políticas no Brasil” (SEEMANN, 2017, p. 124).

Esse coletivo pesquisado é de fundamental importância para obtermos o panorama da percepção e das estratégias espaciais que garantam o sustento dos sujeitos que utilizam a bicicleta como instrumento de trabalho para realizar entregas nas áreas urbanas e nos grandes centros comerciais. Os sujeitos participantes desta investigação possuem muitos homônimos, tais como *riders*<sup>2</sup>, ciclo-trabalhadores, rebocadores urbanos, *bike boys*, *e-bike boy* (o termo “e” designa bicicleta elétrica), repartidores<sup>3</sup>, *bike workers*, trabalhadores sobre “duas rodas”, ciclo-trabalhadores, ciclo-entregadores, entregadores de bicicleta, entregadores ciclistas, ciclistas de entrega e “rappitenderos”<sup>4</sup>.

Convém ressaltar que a pesquisa foi realizada “com” os entregadores de aplicativos de bicicletas e, como a Geografia é uma ciência que se

debruça sobre as mazelas sociais, tal investigação é pertinente, sobretudo pela fundamentação ontológica da Ciência Geográfica ao se ancorar no desvelamento das máscaras sociais (MOREIRA, 1982). Não menos relevante, temos, como propósito secundário, demonstrar quem são estes sujeitos e como são as condições de trabalho às quais são expostos, já que num primeiro momento podemos “romantizar” tal labor, no entanto, é preciso distinguir a essência das aparências (MARX, 1988).

O intuito de nossa investigação é demonstrar como as práticas espaciais dos entregadores de bicicleta estão conectadas entre/com as cidades analisadas, assim como destacar as particularidades de suas práticas espaciais vivenciadas em Madrid (ES), Juiz de Fora (MG) e São Paulo (Capital). Para alcançar este objetivo, solicitamos aos ciclo-entregadores para que elaborassem mapas vivências e suas respectivas narrativas de um trajeto recorrente no seu cotidiano. O resultado foi surpreendente e desafiador.

## **2. Pressupostos teórico-metodológicos**

Diante das perspectivas teóricas operacionalizadas neste estudo, utilizaremos, como ideário permanente de nosso percurso teórico, a importante contribuição de Bakhtin (2014), a qual retrata o inacabamento do desenvolvimento do ser humano, como ser em perpétua aprendizagem. Não poderíamos deixar de revelar outra grande contribuição de Bakhtin, pertinente ao ato responsivo, ação que se manifesta por meio da relação responsiva com o outro, ou seja, parte “[...] do pressuposto de que aquilo que ensinamos e o modo como ensinamos são sempre respostas ao nosso modo de apreender o mundo” (CORSINO, 2015, p. 340).

O método de interpretação escolhido para esta pesquisa está ancorado na pesquisa qualitativa e etnográfica, cuja escolha foi em função do interesse em desvelar como ciclo-trabalhadores representam suas vivências espaciais nas três cidades analisadas, com o auxílio dos ciclomapas e de suas narrativas.

Com base em Martinez (1985, p. 218), a pesquisa etnográfica “[...] tem constituído a produção de estudo analítico-descritivo dos costumes, crenças, práticas sociais e religiosas, conhecimentos e comportamentos de uma cultura particular, geralmente de povos ou tribos primitivas”.

Assumindo as atribuições do trabalho etnográfico, Ghedin e Franco (2011, p. 180) reiteram que a pesquisa de cunho qualitativo “[...] está ligada a um modo de perceber o mundo do outro ou de ‘treinar’ o olhar para aprender a perceber como o outro vê a si mesmo como alguém que se percebe diferente, como uma identidade que é sua e dos outros ao mesmo tempo”.

Ancorada nos postulados de Ludke e André (2014, p. 14), a pesquisa qualitativa possui como objetivo central a “[...] obtenção de dados descritivos, obtidos no contato direto do pesquisador com a situação estudada, enfatiza mais o processo do que o produto e se preocupa em retratar a perspectivas dos participantes”.

A abordagem etnográfica na pesquisa educacional, segundo Ludke e André (2014, p. 15), está amparada em cinco critérios basilares:

- a) o problema são redes cobertas no campo, simplificando, a pesquisa não possui um rigor em suas hipóteses;
- b) o pesquisador deve realizar a maior parte do trabalho de campo pessoalmente;
- c) o pesquisador deve ter tido uma experiência com outros povos de outras culturas;
- d) a abordagem etnográfica combina vários métodos de coleta;
- e) o relatório etnográfico apresenta uma grande quantidade de dados primários.

Dentre os pressupostos teórico-metodológicos utilizados nesta pesquisa, destacamos a interligação entre a cultura e as práticas espaciais nas cidades estudadas, com a finalidade de fortalecer um frutuoso campo de pesquisa geográfica, chamado Geografia Cultural e seu subcampo, a Cartografia, sob uma perspectiva geográfico-cultural.

### 2.1. *Cultura, cartografia cultural e o mapa*

A cultura é um conceito complexo, polivalente e ambíguo entre os pensadores da ciência moderna. Neste sentido, enfatizamos nossa preocupação de relacionar a cultura *rider* com as práticas espaciais realizadas pelos ciclo-entregadores nas cidades analisadas. Neste imbricamento entre espaço e cultura, os geógrafos culturais em sua busca “[...] por uma teoria genuinamente geográfica da cultura enfrentam questionamentos fundamentais na sua tarefa de mostrar a dimensão espacial da cultura” (SEEMANN, 2001, p. 61).

Conforme Jackson (1992, p. 3), a relevância da cultura para a Geografia é que “[...] a cultura não é apenas socialmente construída e geograficamente

expressa, mas também, espacialmente construída”. Esse autor, um dos precursores da Cartografia Cultural, reitera que o mapa é forma metafórica de se comunicar através da Geografia Cultural.

A Cartografia Cultural é um campo de pesquisa que vem sendo desenvolvido no Brasil, sobretudo nas primeiras décadas do século XX, e, nesse sentido, esta pesquisa visa a ampliar o repertório de trabalhos que versam sobre formas alternativas de representar e pensar o espaço. É preciso conectar a cultura às práticas espaciais, para compreendermos as singularidades e contribuições da Geografia Cultural no âmbito da ciência geográfica, com destaque para esta investigação que visa a demonstrar as potencialidades de pensar e representar o espaço através de uma cartografia cultural urbana sobre “duas rodas”.

Através da cultura, segundo Seemann (2003), podemos pensar o espaço de acordo com seus elementos visíveis e invisíveis, aos quais são atribuídos valores do mundo material. Esta ideia é reforçada por Dumolard (1981), para quem “a cultura é um filtro, uma interpretação com sua lógica e coerência, um conjunto de significados, valorizando, desvalorizando e orientando práticas, uma mediação ao mundo, uma modalidade experimentada como essência” (p. 287). A cultura está em todo lugar, tudo é cultura, e os geógrafos são protagonistas nesta tarefa de difusão e investigação (COSGROVE, 1998).

Ao adjetivar as características das entregas, os *riders* nos indicam que cultura é um aspecto relevante que a Geografia deve levar em consideração. A cultura possui uma dimensão territorial e histórica, e, como destaca Jackson (1992, p. 3), “[...] não é apenas socialmente construída e geograficamente expressa, mas também espacialmente constituída”. Esta interação entre espaço e cultura é representada nos mapas vivenciais dos ciclo-entregadores, demonstrando vários aspectos vivenciados por eles, desde um espaço de lazer, representado por um campo de futebol; um local onde é possível carregar o celular ou “esquentar a marmita”; uma área com elevado risco de acidente (corredor de ônibus); áreas sujeitas à alagamento ou locais de risco a roubo de celular, como a Avenida Paulista, localizada na cidade São Paulo.

Conforme Lewis (1993) o mapa vai além da localização de uma área, converte-se numa “taquigrafia visual, um documento cultural”, o qual carrega uma expertise espacial, ou seja, “[...] o mundo contido neste documento pode abraçar qualquer uma das percepções espaciais de uma

sociedade e esse espaço é feito de componentes físicos, sociais e humanos” (p. 98). Nesta linha de pensamento Seemann (2003) retrata que o mapa é a metáfora da cultura, ou seja “[...] trata-se de uma maneira espácio-cultural de ver e interpretar, objetivando dar pistas e abrir caminhos para revelar a espacialidade da cultura e suas representações” (p. 6).

Concebemos o mapa com base nos pressupostos de Harley e Woodward (1987, p. 8, tradução nossa), como sendo uma “[...] representação gráfica que facilita a compreensão espacial de coisas, conceitos, condições, processos ou acontecimentos no mundo humano”<sup>5</sup>.

Além dos mapas vivenciais, os *riders* irão descrever a representação cartográfica para cada ciclomapa, visando a facilitar a compreensão das vivências experienciadas pelos sujeitos madrilinhos, juiz-foranos e paulistanos. Essas narrativas são fundamentais para retratar a “[...] vida humana que produz e se reproduz em suas situações cotidianas, acabando por se tornar periféricas nessa relação. É tomar a história e a geografia como obras de coragem amorosas que nos interessa [...]” (LOPES; COSTA; AMORIM, 2016, p. 248).

Para o levantamento dos mapas/narrativas foram realizados trabalhos de campo nas cidades de Madrid, Juiz de Fora (MG) e São Paulo (Capital). Além da coleta dos mapas foi aplicado um questionário semiestruturado para os entregadores ciclistas. Foram abordados 30 ciclo-entregadores, perfazendo dez sujeitos para cada cidade. Em todas as cidades fomos muito bem recebidos e a proposta bem acolhida. Foi solicitado aos entregadores ciclistas que fizessem um mapa de um trajeto rotineiro de uma entrega e sua descrição.

A escolha das cidades de Madrid e São Paulo para realização desta investigação foi derivada do elevado número de entregadore(a)s ciclistas nos centros urbanos, sendo assim escolhidas as maiores cidades da Espanha e do Brasil. O município de Juiz de Fora (MG) foi escolhido pela oportunidade oferecida, através de estágio pós-doutoral, sediado na Universidade Federal de Juiz de Fora (MG) (com estágio no exterior, realizado na Universidad Autónoma de Madrid, na Espanha). Vale ressaltar que a cidade de Juiz de Fora (MG) possui um grande efetivo de ciclistas de entrega, mesmo com um sítio urbano dotado de elevadas declividades.

Neste artigo serão demonstrados e analisados três mapas vivencias e suas narrativas, sendo um mapa/uma narrativa de cada cidade investigada. Complementando os mapas vivenciais e suas narrativas, iremos descrever

os atributos que facilitam ou dificultam as entregas e demais características do trabalho *delivery*. Foram 30 entregadores ciclistas entrevistados, dez de cada cidade investigada. Foram escolhidas as narrativas que se destacaram no percurso da investigação. Optou-se em escrever o nome e a idade ao nos referirmos a uma narrativa de um ciclo-entregador<sup>6</sup>.

### 3. Os mapas vivenciais

#### 3.1 *Mapa vivencial de Madrid (Espanha) e sua narrativa*

Iniciamos nossa exposição com o mapa vivencial de John (20 anos) e a descrição do desenho na sequência, conforme podemos observar na figura 1. O mapa vivencial de John possui uma grande polifonia, iniciando pelo título “*Un dia de riders Uber Eats e Glovo?*”. O termo *rider* faz menção ao “apelido” do entregador ciclista, no qual o coletivo se identifica e posteriormente os termos *Uber Eats* e *Glovo* fazem alusão aos nomes das empresas de aplicativos de entrega no qual eles trabalham entregando *delivery*, com o auxílio da bicicleta.

O desenho apresenta frases e ilustrações, fato este que facilita a transmissão da informação e das interpretações, reforçando sua narrativa caracterizada pelo detalhamento da vivência e expressa por uma bela caligrafia. Como destaque da ilustração, John retrata uma rosa dos ventos (canto superior direito) e um trajeto imaginário, no qual ele quantifica a distância percorrida: 84 km, o número de viagens realizadas: 22, o número de paradas: 44, a carga horaria de trabalho: 12 horas e o ganho adquirido: 103 euros.

Neste sentido, retratamos a descrição na íntegra do mapa vivencial do John (20 anos):

*Riders*: ciclistas que se encarregam de levar qualquer tipo de comida a casa das pessoas... Trabalhamos através de vários Apps como Uber Eats, Glovo!, Just Eats, Stewart, etc. ... Há entregadores que trabalham em motocicletas, mas o melhor e mais importante somos nós os ciclistas. Todos os dias enfrentamos muitos desafios com as entregas que fazemos, cada encomenda tem a sua própria responsabilidade e precisa de ser cuidada... Há encomendas fáceis de fazer em casa, dependendo do seu tipo e tamanho... Há pacotes pequenos com comida compacta que não derramam no transporte, como um Aloha Poke, depois há as encomendas mais comuns como as do McDonald's (as que mais entregamos)... Mas há encomendas grandes como as pizzas, encomendas que requerem cuidado e espaço na bolsa, por isso optamos por aumentar a bolsa, e depois há as entregas difíceis como as sopas que têm de



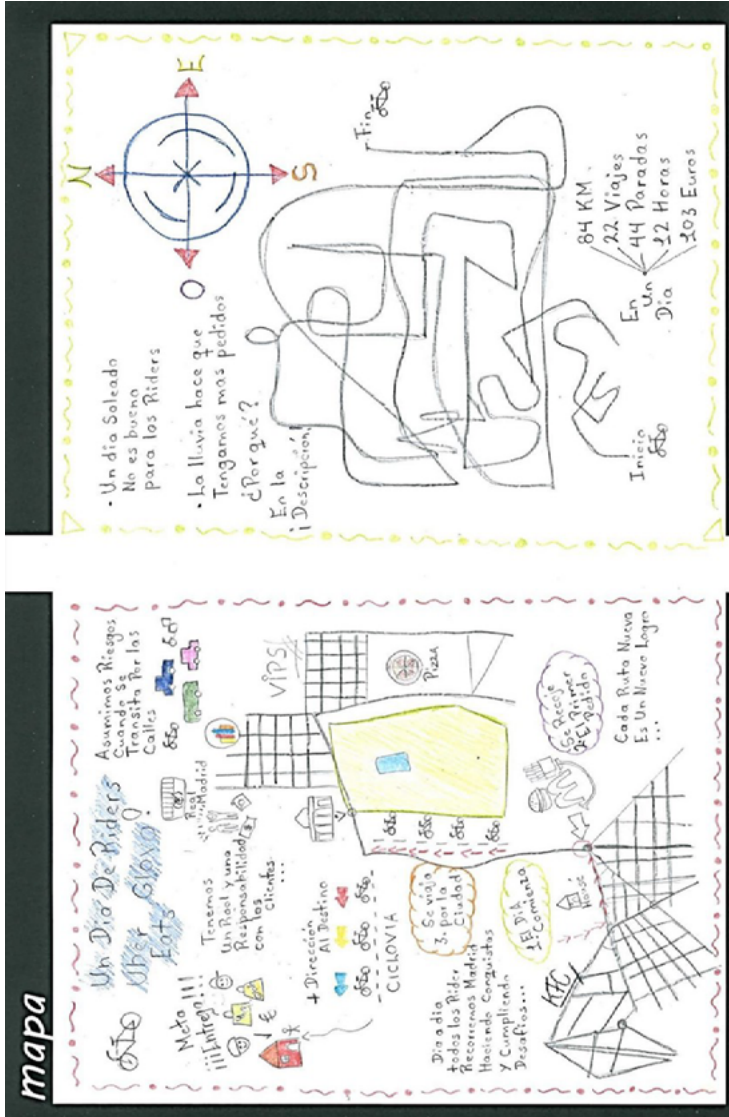
ser transportadas com cuidado...Ao deslocarmos-nos pela cidade arriscamos-nos a enfrentar ruas movimentadas com todo o tipo de veículos, táxis, ônibus, caminhões, carros particulares etc. Colocamos o nosso bem-estar em risco por este trabalho, outro aspecto é o tempo chuvoso que é útil porque aumenta as encomendas e fazemos mais entregas, mas somos prejudicados pelo fato de circularmos em caminhos e estradas molhadas, para além de lidarmos com pedestres que circulam em áreas urbanas como parques e praças por onde nós, *riders*, também passamos... Todo o trabalho tem o seu lado positivo, o trabalho de entrega permite-nos conhecer a diversidade de toda a cidade de Madrid com as suas culturas, as suas ruas, a sua arquitetura e, sobretudo, seus habitantes, a qualquer hora e em qualquer lugar. Damos a nós próprios o benefício de nos exercitarmos enquanto pedalamos e tiramos um bom partido disso... Diariamente pedalamos entre 50 e 80 Km com um salário de cerca de 1200 euros por mês, mais o prazer de realizar a nossa conquista... Somos Riders!!!<sup>7</sup>.

Após a descrição da narrativa do mapa vivencial de John, evidenciamos o desenho reproduzido por este *rider* venezuelano, no qual, através de seus traços, é possível ter uma dimensão de seu percurso diário de entrega com o auxílio da bicicleta. John utiliza a palheta de cores para ilustrar os principais equipamentos urbanos, com destaque para o *Parque de El Retiro*, um dos principais parques urbanos de Madrid e também um dos pontos turísticos mais visitados na capital espanhola. John retratou o portão de entrada do parque e também o lago que fica no centro do bosque, chamado de *Lago Grande*, no qual é possível realizar passeios de barco e observar grandes monumentos, como a escultura dedicada ao monarca Afonso XXI.

Outro destaque da figura 1 são as frases escritas enfatizando as dificuldades enfrentadas pelo *rider* em sua sua rotina cotidiana, sobretudo na influência das condições atmosféricas enfrentadas nas entregas: "*Um dia de sol não é bom para os entregadores*" e "*a chuva faz-nos ter mais encomendas. Por quê? Na descrição!!*"<sup>8</sup>. No final do relato, o *rider* John nos convida para a leitura da sua narrativa, com destaque para a escrita na lateral direita do título do mapa, "*Corremos riscos quando andamos pelas ruas*"<sup>9</sup>. Ao lado desta frase, é possível observar a representação de bicicletas transitando no meio de carros e ônibus.

Contrapondo aos riscos do tempo atmosférico e do perigo das ruas, o *rider* redige frases de apoio, de incentivo e de motivação, ressaltando o espírito empreendido nas entregas: "*Cada novo percurso é uma nova conquista*", "*Dia após dia, todos nós, ciclistas de entrega, viajamos por Madrid fazendo conquistas e enfrentando desafios*", "*Temos um papel e uma responsabilidade para com os nossos clientes*"<sup>10</sup>. Um fato que chama atenção no mapa vivencial é o número de bicicletas desenhadas, totalizando 12 *bikes*.

Figura 1  
 MAPA VIVENCIAL DO CICLISTA DE ENTREGA JOHN (20 ANOS)



O desenho do padrão urbano de ruas e avenidas é destaque da figura 1, na qual o *rider* expressa o sentido único da ciclovia, periodizando sua rotina de entregas em 3 etapas: 1. “O dia começa”<sup>11</sup> (desenho de sua casa); 2. “O primeiro pedido é coletado”<sup>12</sup> (desenho do McDonald’s); 3. “Você viaja pela cidade!”<sup>13</sup>. Ao finalizar este percurso de entrega na residência do cliente com os pacotes da *Glovo* e da *Uber Eats*, John desenha duas caricaturas dos *riders*, expressando um sorriso por receberem boas gorjetas, representadas pelo símbolo do Euro, moeda oficial da Espanha e dos países da União Europeia (figura 1).

Finalizando a análise do mapa vivencial representado na figura 1, podemos destacar o desenho e a escrita das iniciais dos restaurantes que John atende com maior frequência, com destaque para a rede KFC, para o *McDonald’s* e para o *Vips*. Uma pizza desenhada ao lado do *Parque de El Retiro* representa a grande quantidade de restaurantes alocados naquela região, com destaque para as pizzarias. Logo abaixo do título do mapa, se pode constatar o desenho do estádio do Real Madrid “Santiago Bernabéu” e a reprodução de dois turistas, uma nota de dinheiro (euro) e uma câmera fotográfica. Tal interpretação denota que é uma área turística, na qual os turistas do mundo todo querem conhecer o famoso estádio sediado na região de *Chamartín*, Madrid.

### 3.2 Mapa vivencial de Juiz de Fora (Minas Gerais) e sua narrativa

Neste tópico iremos discutir o mapa vivencial elaborado no município mineiro de Juiz de Fora. Ao analisarmos o mapa vivencial da figura 2, percebemos que o ciclista de entrega Gabriel (20 anos) afirma que “o mapa (vias de circulação) não foi feito para bikers, por isso existe muitos lugares com risco de acidente”. Estes aspectos são indicados pela cor vermelha, tracejadas sobre os nomes das avenidas expostas no mapa. Assinalados na cor azul estão os locais nos quais os ciclo-trabalhadores se reúnem, conhecidos como pontos de apoio<sup>14</sup>, com destaque para o Cine Theatro Central, *McDonald’s* da rua Barão de São João Nepomuceno e a praça Halfeld.

**Figura 2**  
MAPA VIVENCIAL DO CICLISTA DE ENTREGA GABRIEL (20 ANOS)



Na descrição do mapa vivencial Gabriel enfatiza a necessidade de implantação de um ponto de apoio para os *riders*, visando ao bem-estar do ciclo-entregador, tais como o carregamento dos celulares, o aquecimento das marmitas e a presença de banheiros. Gabriel aponta uma pauta coletiva ao relatar a atuação dos entregadores junto à prefeitura: *“JF não possui ponto de apoio, por isso os entregadores estão distribuídos pela cidade. Mês passado, na Câmara Municipal, foi aprovado uma lei, que obriga o IFOOD a instalar um ponto de apoio na cidade”* (Gabriel, 20 anos).

Finalizando a descrição do mapa vivencial (figura 2), o entregador ciclista Gabriel destaca, através da cor verde, a região na qual se concentra a maior parte dos pedidos para entregas, relatando que *“JF possui muitos restaurantes, o ponto forte da área de alimentação é a rua Santa Rita”* (Gabriel, 20 anos), nome este tracejado pela tonalidade verde no mapa.

### 3.3 Mapa vivencial de São Paulo (Capital) e sua narrativa

A cidade de São Paulo foi a última cidade a ser pesquisada nesta investigação. Dentre as cidades investigadas, os mapas vivenciais e suas narrativas coletados em São Paulo foram os mais angustiantes, sobretudo em sua leitura e interpretação, em virtude da aguda precarização do trabalho dos entregadores ciclistas, seja pela distância percorrida entre suas residências aos pontos de apoio, seja pelos frequentes “enquadros” realizados pela polícia por serem suspeitos de furtos. O fechamento dos pontos de apoio do *Ifood*, que ofereciam local para descanso, tomadas, micro-ondas e banheiros para os *riders*, foi um aspecto que nos deixou muito tristes com a realidade vivenciada pelos entregadores.

Nesta perspectiva, iniciamos a descrição do mapa representado na figura 3 e confeccionado por Bryder (23 anos). No mapa vivencial podemos observar a representação da Avenida Paulista e os 10 pontos de perigo, sob o risco de assalto, sobretudo de celulares, destacados em amarelo e pela palavra CUIDADO, na parte superior esquerda do mapa. O ciclo-trabalhador divide os cuidados que devem ser tomados durante o dia e durante a noite, conforme seu relato: *“[...] na parte do dia tenha cuidados com seus pertences: como carteira, bolsa e celular, enquanto à noite fique alerta com os ciclistas que furtam celulares. Em média 20 celulares são furtados por noite na avenida Paulista”* (Bryder, 23 anos).

Figura 3  
MAPA VIVENCIAL DO CICLISTA DE ENTREGA BRYDER (23 ANOS)



O ciclista de entrega Bryder destaca várias opções culturais as quais podem ser frequentadas gratuitamente, como podemos observar na descrição do mapa: *“Se liga nas dica: começamos pelo IMS [Instituto Moreira Sales], além de áreas para exposições com mais de 1200 metros, o ICM conta também com um Cineteatro onde acontecem mostras de filmes, eventos musicais, entre outras coisas, e o mais legal, é de graça. Também temos o parque Trianon, o MASP e o SESC que também é aberto ao público”* (Bryder, 23 anos).

#### **4. Dificuldades e facilidades encontradas pelos ciclo-entregadores**

Para iniciarmos este tópico, iremos descrever as dificuldades e facilidades relatadas pelos repartidores nas entregas realizadas no centro de Madrid. Num primeiro momento serão descritos os percalços encontrados no dia a dia. John, um repartidor de 20 anos, relatou que “[...] *trânsito intenso de veículos, chuva e quando o aplicativo não responde bem são as maiores dificuldades encontradas*”<sup>15</sup>. Outra dificuldade relatada por Ricardo (27 anos), diz respeito à falta de elevadores nos prédios, o que dificulta ainda mais as entregas: “[...] *“[...] nos edifícios do centro de Madrid não há elevadores e isso nos cansa muito*”<sup>16</sup>.

Dentre as facilidades relatadas, este jovem venezuelano destaca que “[...] *As principais facilidades encontradas nas entregas são três coisas: fazer exercícios e conhecer muitos lugares e paisagens*”<sup>17</sup> (Ricardo, 27 anos). A partir dos relatos podemos constatar que algumas narrativas se assemelham, outras divergem, conforme a vivência de cada entregador ciclista. O tráfego intenso esteve presente em quase todos os depoimentos dos repartidores, assim como a chuva, atributo este que dificulta a rotina de entrega, no entanto, são nos dias chuvosos que eles realizam mais entregas e faturam mais euros, como enfatiza John (20 anos): “[...] *a chuva significa que temos mais encomendas e um dia de sol não é bom para os entregadores ciclistas.*”<sup>18</sup>.

Ainda dentre as facilidades citadas, Andrei (32 anos) comenta que “[...] *clientes que dão gorjeta, flexibilidade de horário e liberdade são os principais fatores que deixam os entregadores satisfeitos*”<sup>19</sup>. Wen (29 anos) nos relatou que um fator que facilita muito as entregas diz respeito a “[...] *quando há*

*uma ciclovia*<sup>20</sup>. As ciclovias foram aludidas por Bryder (32 anos), apontando os perigos de ser entregador: “[...] *nem todas as ruas possuem ciclovias, então elas são inseguras e corremos o risco de colidir com os carros*”<sup>21</sup>.

Como desafios mais citados pelos repartidores, destacamos as palavras de Jesus (26 anos): “[...] *quando a gente tem que entregar uma garrafa de água de 15 litros fica muito difícil*”<sup>22</sup>. Junior (30 anos) comenta que, apesar de Madrid ser plana, às vezes necessitam trafegar por ruas íngremes, dificultando a entrega: “[...] *quando temos que fazer entregas em locais onde temos que subir uma rua íngreme, chegamos em casa muito cansados*”<sup>23</sup>.

Após os relatos dos venezuelanos que realizam entregas em Madrid, seguiremos para discutir as narrativas dos ciclo-entregadores juizforanos em seu cotiadiano. Segundo o relato dos ciclistas entregadores, as dificuldades encontradas nas entregas na cidade mineira são as seguintes: “*Muito trânsito*” (Quefren, 33 anos), “*As ruas de Juiz de Fora não foram feitas para bikes, o relevo não ajuda, muito morro*” (Gabriel, 20 anos), “*Em pico de chuva fica inviável fazer as entregas*” (João Vitor, 25 anos), “*É complicado encontrar o cliente para entregar o produto em dias de chuva*” (Ana Carolina, 34 anos), “*Falta de ciclovias e ciclo-faixas*” (Thiago, 18 anos) e “*Geografia da cidade não ajuda, as laterais da cidade são muito altas*” (Franciele, 30 anos).

Quando questionamos os ciclistas sobre as facilidades encontradas nas entregas delivery, obtivemos muitas respostas, entre as quais, destacamos: “*Gosto de pedalar, antes eu trabalhava como garçom. Meu sonho é tirar carteira de moto. Eu tenho uma grande flexibilidade no horário*” (Marcos, 38 anos); “*Tenho autonomia, não tenho compromisso com horário*” (João Vitor, 21 anos); “*Gosto de bike, me divirto trabalhando*” (Yago, 30 anos).

As plataformas de entrega citadas pelos *riders* mineiros foram a *Ifood*, *Rappi*, *Senhor Delivery*, *Ame* (Aplicativo das Lojas Americanas), *Giros* e *Drogasil*. Entre os produtos transportados, os *riders* revelaram que entregam produtos de farmácia, compras de supermercado, lanches, produtos de limpeza, gelo, bebidas, marmitex, produtos de posto de gasolina, pratos de comida e produtos eletrônicos (celular).

Um fato que me chamou atenção, ao conversar com os entregadores, diz respeito às características individuais destacadas por eles, as quais tornavam as entregas mais eficazes. Neste sentido, comecei a questioná-los sobre quais características ajudavam ou dificultavam na realização



dos trajetos delivery. Vários *riders* ressaltavam que, através das entregas de “bike”, faziam exercícios físicos e que tal atividade ajudava a manter a saúde. Daniel (29 anos) afirmou que a “[...] *agilidade e disposição*” o ajudavam muito nas entregas. Thiago (18 anos) confessou que “[...] *ser comunicativo contribui muito para as entregas e para ganhar gorjetas*”. Gabriel (20 anos) coloca que “[...] *a motivação e a união entre os bikers, torna seu trabalho mais fácil*”. João Vitor (21 anos): discorre sobre três características individuais que se destacam, “[...] *sou magrinho, não canso fácil e sou muito determinado*”. Tais atributos, segundo o ciclo-entregador, ajudam a enfrentar a batalha diária das entregas de bike.

Dentre as dificuldades individuais retratadas pelos entregadores ciclistas de Juiz de Fora, destacamos a narrativa de João Vitor (21 anos): “*Tinha uma bike de quadro 26, muito pequeno pra mim, me dava muitas dores nas costas*”. Segundo Daniel (29 anos), “[...] *a falta de paciência e o trânsito agarrado tornam minha vida de entregador mais difícil*”. Convém destacar que o termo “agarrado” é termo mineiro e muito utilizado enquanto se está no trânsito de carro com trânsito lento e congestionado. Outra dificuldade relatada pelos bikers, mas que afeta a todos de maneira coletiva, é quando está chovendo ou está aquele sol de “rachar”; João Vitor (21 anos): “*Na chuva ou com sol brabo, todo mundo some. Para o serviço não parar é necessário ter uma capa de chuva, protetor solar e óculos escuros*”. Gabriel (20 anos) descreve que trabalhar com chuva “[...] *compensa financeiramente, mas pode adoecer a gente e enferruja a bicicleta*”.

Ao utilizarmos a fala do Gabriel (20 anos) sobre a recompensa financeira ao trabalhar embaixo de chuva, é explicado por ele que “[...] *o Ifood paga R\$6,50 por entrega e quando está chovendo forte lança a promoção para os entregadores, dando um plus de mais R\$3,50 por entrega realizada*”. Gabriel me chama pela alcunha de “professor” e seus relatos nos ajudaram muito na pesquisa, afirmando por exemplo que “[...] *somos uma subcategoria do Ifood, conhecido como operadores logísticos. Somos divididos em turno e o primeiro horário de turno começa Às 11 horas da manhã*”. O rider Gabriel nos informou que foi aprovado em 2023 o Projeto de Lei n° 248/2021, encaminhado pela então vereadora Cidinha Louzada em 2021. Segundo as palavras de Gabriel, “[...] *nós entregadores solicitamos um ponto de apoio do Ifood com água, banheiro e carregador de celular para ser instalado perto*

do *McDonald's*". Convém destacar que os *riders* juiz-foranos ganharão um ponto de apoio do *Ifood*, conquista esta graças ao coletivo que levou a causa para um gestor público e este fez sua parte.

Segundo as informações de Gabriel (20 anos), "[...] *há três meses uma bicicleta de um entregador foi roubada porque teve que subir num prédio para entregar o produto e, por resistência de alguns consumidores não descerem para receber o produto, sofremos muito*". Finalizando sua exposição sobre como é ser um *bike boy* em Juiz de Fora, afirma: "[...] *ontem um entregador quebrou o fêmur numa colisão com uma moto e no Carrefour é um descaso total com a gente, somos chamados pelo aplicativo e chegamos lá o produto não está pronto para ser entregue e nos deixam lá, esperando...*".

Na capital paulista e nas conversas com *riders* paulistanos, iniciamos a descrição das dificuldades e facilidades encontradas pelo coletivo nas entregas *delivery* sobre duas rodas. O coletivo paulistano cunhou vários termos para adjetivar a distância a percorrer pela entrega, tais como, se uma entrega é "logo ali", próxima ou a curta distância a ser percorrida, possui a alcunha de "matadinha". O termo "bica" é designado para adjetivar uma entrega distante, dentro dos 7 km de diâmetro máximo que o modal permite dentro da plataforma do *Ifood*.

Ao questionarmos os *riders* paulistanos sobre as dificuldades encontradas nas entregas e nos percursos, percebemos que as reclamações eram parecidas entre os 10 entrevistados. A primeira adversidade apontada pelos entregadores ciclistas diz respeito ao trânsito caótico e à falta de paciência e à imprudência dos motoristas de ônibus e carro, fato este que pode ser comprovado com a fala de João (22, anos): "*Um motorista de ônibus perguntou se eu queria entrar debaixo do ônibus, eu falei, é claro que não, motô!*".

Outra reclamação recorrente entre os entregadores ciclistas paulistanos é o elevado tempo de espera nos restaurantes para retirar o produto de entrega. Conforme a exposição de Felipe (18 anos): "[...] *a demora no restaurante atrapalha nossa rotina. Já tive que esperar mais de uma hora e nesse tempo podia ter feito 3 matadinhas*". Segundo as explicações de Felipe (18 anos), "[...] *as taxas de espera do Ifood são uma comédia, já que, acima de 15 minutos de espera, é pago 15 centavos o minuto e, acima de uma hora de espera, \$7,50*".

Uma reclamação que aparece em três relatos se refere à confusão feita com "falsos" entregadores, os ladrões de bicicleta. Além dos "enquadros"

constantes feitos pela polícia, segundo Jhunatan (19 anos), “[...] *o pedestre pensa que nois vai robá eles. A gente fica muito indignado!*”. Os roubos realizados por falsos entregadores têm sido comuns na avenida Paulista, conforme podemos constatar na narrativa feita pelo entregador Bryner (23 anos): “[...] *na parte do dia tenha cuidado com seus pertences: como carteira, bolsa e celular, enquanto a noite fique alerta com os ciclistas que furtam celulares. Em média 20 celulares são furtados por noite na avenida Paulista*”. Uma queixa relatada por 4 *riders* diz respeito às condições do tempo, ou quando está muito quente e ensolarado, ou está chovendo. Tais condições do tempo são encaradas de diversas maneiras pelos ciclistas de entrega. De acordo com Uesley (22 anos), “[...] *quando chove eu paro, a vida fica em risco*”. No entanto, conforme Lucas (21 anos), “[...] *dependendo da chuva eu não paro, já que rola promoção*”.

Um fato relevante a ser destacado ao conviver com os *riders* e acompanhar o dia a dia das entregas, é a constatação de que eles são muito “anteados” na previsão do tempo, já que é uma variável que influencia muito a rotina das entregas. Com relação às condições atmosféricas, tivemos alguns percalços na investigação em função da chuva e do excesso de calor presente na semana que estivemos em campo na capital paulistana. Eu fiquei ilhado por duas vezes no Ponto de Apoio do McDonald’s Moema.

Em função do excesso de chuvas e temperaturas elevadas encontradas no trabalho de campo, não consegui recolher um mapa vivencial e sua narrativa no dia combinado (quarta, 13/12) com um entregador ciclista, já que tinha ficado gripado e com febre. Outro problema ocasionado pelas chuvas é causar danos ao celular. O celular de Elisa (20 anos) “*bugou*” com a chuva e, segundo a entregora, “[...] *coloquei no arroz para secar e acabou sobrevivendo*”.

Dentre as comodidades apontadas nas entregas *delivery*, os *riders* destacaram várias facilidades, dentre as quais: “*Pedalar, fazer exercício e liberdade*” (Geovani, 20 anos); “*Trabalhar em qualquer hora, com horário flexível e não precisar de experiência*” (Allan, 23 anos); “*É massa quando o restaurante libera rápido e o cliente está no local esperando o pedido*” (Uesley, 22 anos); “*Depende de você mesmo para fazer o seu dinheiro*” (Felipe, 18 anos); “*As gorjetas e as entregas perto, ‘matadinhas’, ajudam bastante no dia a dia*” (Jhunatan, 19 anos). Um elemento recorrente encontrado no discurso dos

*riders* é a liberdade, a flexibilidade de horário e a não necessidade de experiência, termos atrelados a este modo de organização do trabalho, marcado pela precarização, pela informalidade e pela flexibilização, características estas que sublinham a exploração de seu trabalho (ANTUNES, 2020).

Com relação às plataformas digitais de entrega mais utilizadas pelos ciclistas entregadores foram citadas *Ifood*, Rappi, *Uber Eats* e a Daki, sendo esta criada em 2021 e oriunda de uma *startup* brasileira, especializada na entrega de produtos de supermercado, como os *riders* indicaram, seus entregadores “*possuem uma bag azul*”. Uma fala que chamou minha atenção foi que, ao perguntar sobre as plataformas digitais mais utilizadas pelo *rider* Rafael (24 anos), ele afirmou: “[...] *caíram tudo, só sobrou Ifood*”. A experiência de 3 anos e meio como entregador ciclista fez Rafael concluir que a empresa brasileira *Ifood* monopoliza o mercado de entregas na capital paulista.

Ao perguntar sobre as características individuais que dificultam o trabalho como entregado(a)r(a) ciclista obtivemos muitas respostas, dentre as quais destacamos a fala de Elisa (20 anos): “*Fazer um trajeto distante de casa, fico muito cansada*”. Elisa mora no Distrito de Grajaú e demora mais de 1h40 minutos para chegar ao ponto de apoio na Paulista e mais 1h40 minutos para voltar para casa. Outros ciclistas de entrega relataram como adversidades individuais enfrentadas a “*preguiça*” (Uesley - 20 anos); “*a perna e o joelho que doem por causa da bike mecânica*” (Felipe, 18 anos); “*Sou um pouco nervoso, já que me aborreço quando o motorista não dá seta*” (Jhunatan, 19 anos).

Curiosamente, ao perguntar a Jhunatan sobre uma característica individual que o auxilia nas entregas, ele afirmou que, sendo nervoso, “*fico mais rápido e ganho mais dinheiro*”. Sobre as aptidões individuais dos ciclo-trabalhadores que os auxiliam nas entregas, destacamos: “*Pedalo rápido*” (Felipe, 18 anos); “*Quando estou focado, pedalo rápido*” (Uesley, 22 anos); “*A educação com os clientes e atendentes facilita meu trabalho*” (Allan, 23 anos); “*Gosto de trabalhar como entregador*” (Geovani, 20 anos); “*Sou magrinho, isto facilita, né?*” (Victor, 22 anos); “*Tenho Jesus no coração, fé e positividade*” (João, 22 anos); “*Tenho muita facilidade para me deslocar e não preciso usar o mapa*” (Rafael, 21 anos). Com base nesta característica de Rafael, constatamos que o *rider* possui estratégias espaciais que facilitam sua rotina de entregas, visto que se desloca no espaço urbano sem precisar

do mapa do celular, otimizando sua entrega e fazendo com que fique focado no trânsito caótico, evitando, assim, acidentes e tombos nas vias públicas.

## 5. Considerações Finais

O estudo comparativo entre as três cidades foi um aporte relevante para demonstrar a morfologia do trabalho precarizado, presente nos lugares investigados e capitaneado pelo desenvolvimento econômico neoliberal. Com base nos aportes da Cartografia Cultural, esta pesquisa concebeu o mapa como uma metáfora da cultura, no qual foi possível revelar, por meio dos mapeamentos, a espacialidade da linguagem e de suas formas de registros e representações. Os mapas foram produzidos em escala grande, nos quais os entregadores de bicicleta retratam pontos turísticos, bairros, ruas e as condições urbanas dos trajetos realizados nas entregas dos alimentos.

Ao adjetivar as características das entregas, os *riders* nos indicam que cultura é um aspecto relevante que a Geografia deve levar em consideração. A cultura possui uma dimensão territorial e histórica. Esta interação entre espaço e cultura é representada nos mapas vivenciais dos ciclo-entregadores, demonstrando vários aspectos vivenciados por eles.

É relevante destacar que o presente estudo está ancorado na perspectiva da Teoria Histórico-cultural; sendo assim, os mapas vivenciais são caracterizados por trazerem a “polifonia” em suas representações, sendo, portanto, mapas vivos.

Ao assumir a Cartografia Cultural como aporte teórico-metodológico desta investigação, temos a intenção de utilizar os mapas e os mapeamentos confeccionados pelos entregadores ciclistas, chamados de “Ciclomapas” ou mapas vivenciais, com o intuito de promover o “rompimento” com a cartografia científico-normativa das sociedades ocidentais e empregar uma cartografia que está inserida em nossas atividades cotidianas e guardada nas mentes destes “sujeitos andantes”, que se deslocam no espaço e possuem diferentes percepções e vivências sobre seu deslocamento territorial.

O gerencialismo nas falas dos entregadores, ilustrado também no título deste artigo, demonstra como o processo de uberização do trabalho está presente no inconsciente destes sujeitos que se submetem a condições

de exploração de sua mão de obra. O discurso destes trabalhadores sobre duas rodas é, no entanto, “romantizado”, ou seja, pedalam/trabalham fazendo exercício, ou se consideram autônomos, protagonistas, empreendedores individuais, que podem controlar sua rotina, seja pela escolha do início do horário de trabalho ou por não trabalharem em um dia chuvoso. Esta lógica perversa é constatada a todo momento, no entanto, vários *riders* possuem a noção que são explorados e querem ascender socialmente e mudar de profissão.

Em Madrid nos chamou a atenção a quantidade de venezuelanos que exercem a profissão de entregador ciclista; em Juiz de Fora foi a elevada quantidade de mulheres vistas realizando entregas; e, em São Paulo, o destaque foi para as grandes distâncias que os ciclistas percorrem para chegar aos pontos de apoio e realizar as entregas, cidade onde a maioria mora na periferia.

## Notas

- 1 Neste artigo foi empregado o uso mesclado das primeiras pessoas do plural e do singular.
- 2 Termo inglês que, quando traduzido para o português, significa alguém que anda de bicicleta (COLINS, 2024). Este termo foi apontado pelos entregadores venezuelanos entrevistados em Madrid (ES). “*Somos riders*” (John, 26 anos). Na tradução literal *riders* significa cavaleiros.
- 3 Termo castelhano que significa “rapaz de entrega” (REVERSO, 2024).
- 4 Este termo foi relatado por um entregador em Madrid, fazendo alusão ao aplicativo de entrega colombiano Rappi.
- 5 No original: [...] *graphic representation that facilitates the spatial understanding of things, concepts, conditions, processes or events in the human world.*
- 6 Foi autorizado pelos ciclo-entregadores, através do Termo de Anuência, a divulgação dos mapas e narrativas, assim como dos dados coletados na aplicação do questionário semiestruturado.
- 7 No original: *Riders: ciclistas que se encargan de llevar cualquier tipo de alimentos a los hogares de las personas... Trabajamos por medio de varias App como Uber Eats, Glovo!, Just Eats, Stuart, etc... Existen repartidores que trabajan en motos, pero la mejor y maior parte somos ciclistas. A diaria afrontamos varios retos y desafios con las entregas que realizamos, cada pedido tiene su responsabilidad y necessita su cuidado... Existen pedidos faciles de hacer en el casa de su tipo y tamaño... Hay pequenas bolsas con alimentos compactos que no se derraman a la hora de llevarla, como um Aloha Poke, tambien estan los pedidos mas comunes como los McDonald's (son los que mas entregamos)... Pero hay pedidos grandes como las pizzas, pedidos que requieren cuidado y espacio em el bolso, por lo que se opta por agrandar el bolso, tambien estan las entregas dificiles como las sopas que tienen que llevar com cuidado... A medida que recorremos la ciudad pasamos riesgos de afrontar calles que estan transitadas por todo tipo de vehicalos, taxis, buses, camiones, autos particulares etc. Ponemos em riesgo nuestro bienestar por este trabajo, outro aspecto es el clima lluvioso que sirve porque hace que "suenen" mas pedidos y realizemos mas entregas pero nos perjudica el hecho de recorrer pistas y caminos mojados,*

*al igual que lidar com peatones que caminan por zonas como parques y prazas que tambien transitamos los riders... Todo trabajo tiene su lado positivo el de repartir nos permite conocer las diversidades de todo Madrid com sus culturas, sus calles, sus arquitecturas, y sobretudo su gente, a toda hora y em cualquier lugar. Nos damos el beneficio de hacer ejercicios a la hora de pedalear y le sacamos um buen provecho a eso...Diario recorremos entre 50 y 80 Km com um salario que ronde los 1200 euros al mês, mas gusto de cumplir com nuestra conquista... Somos Riders!!!*

- 8 No original: *Um dia soleado no es buena para los riders” e “la lluvia hace que tengamos mas pedidos ¿Porque? En la descripcion!*
- 9 No original: *Asumimos riesgos cuando se transita por las calles’.*
- 10 No original: *Cada ruta nueva es um nuevo logro, Dia a dia todos los rider recorremos Madrid haciendo conquistas y cumpliendo desafios, Tenemos um rool y una responsabilidade com los clientes.*
- 11 No original: *El dia comienz.*
- 12 No original: *Se recoge el primer pedido.*
- 13 No original: *Se viaja por ciudad!*
- 14 Os pontos de apoio dos ciclo-entregadores são criados, adotados, adaptados e estabelecidos pelo coletivo. Desse modo, é elegida uma área ou eleito um ponto da área urbana, os quais oferecem uma sombra ou guarida, para estacionar a bicicleta e poder aguardar o acionamento pelos aplicativos de entrega. O ponto de apoio dos riders funciona como um “porto seguro”, possuindo uma dimensão territorial e cultural para o coletivo.
- 15 No original: *[...] el tráfico intenso de vehículos, lluvia y cuando la aplicación no responde bien son las mayores dificultades encontradas.*
- 16 No original: *[...] en los edificios del centro de Madrid no hay ascensores y eso nos cansa mucho.*
- 17 No original: *[...] las principales facilidades encontradas em los recorridos son tres cosas: hacer ejercicios y conocer muchos lugares e los paisajes.*
- 18 No original: *[...] la lluvia hace que tengamos mas pedidos y um dia soleado no es bueno para los riders.*
- 19 No original: *[...] los clientes que dan propina, flexibilidade de horários e la libertad son las principales factores que hacen felices a los repartidores.*
- 20 No original: *[...] cuando hay un carril bici.*
- 21 No original: *[...] no todos los caminos tienen carril bici, por lo que son inseguros y corremos el riesgo de chocar com los coches.*
- 22 No original: *[...] cuando tenemos que entregar una botella de agua de 15 litros se vuelve muy difícil.*
- 23 No original: *[...] cuando tenemos que hacer entregas em lugares donde tenemos que subir una calle empinada, volvemos a casa muy cansados.*

## Referências

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

- BAKHTIN, M. **Para uma filosofia do ato responsável**. São Carlos, SP: Pedro & Joao Editores, 2014.
- CAVALCANTI, L. de S. **Pensar pela Geografia: ensino e relevância social**. Goiânia: C&A Alfa comunicações, 2019.
- COSGROVE, D. Introduction: mapping meanings. In: COSGROVE, Denis (Org.) **Mappings**. London: Reaktion Books, 1998. p. 1-23.
- CORSINO, P. Entre ciência, arte e vida: a didática como ato responsivo. **Educação e realidade**, v. 40, n. 2, p. 399-419, 2015.
- DUMOLARD, P. Le point de vue culturel en géographie: réactions dermique et épidermiques. **L'Espace Géographique**, v. 10, n. 4, p. 286-288, 1981.
- GHEDIN, E.; FRANCO, M. A. S. **Questões de método na construção da pesquisa em educação**. São Paulo: Cortez, 2011.
- HARLEY, J. B.; WOODWARD, D. (Org.). **The History of Cartography**. Chicago: University of Chicago Press, 1987.
- HARLEY, J. B. Cartography, Ethics and Social Theory. **Cartographica**, v. 27, n. 2, p.1-23, 1990.
- JACKSON, Peter. **Maps of meaning**. An introduction to Cultural Geography. Londres: Routledge, 1992.
- LEWIS, G. M. Metrics, geometrics, signs, and language: sources of cartographic miscommunication between native and Euro-American cultures in North America. **Cartographica**, v. 30, n. 1, p. 98-106, 1993.
- LOPES, J. J. M.; COSTA, B. M. F.; AMORIM, C. C. Mapas vivenciais: possibilidades para a Cartografia Escolar com as crianças dos anos iniciais. **Revista Brasileira de Educação em Geografia**, v. 6, p. 237-256, 2016.
- LÜDKE, M.; ANDRÉ, M. E. D. A. **A Pesquisa em educação: abordagens qualitativas**. 2. ed. Rio de Janeiro: E.P.U., 2014.
- MARTINELLI, M. O Atlas do estado de São Paulo. **Boletim Goiano de Geografia**. Goiânia, v. 27 n. 2, p. 51-77, 2007.
- MARTÍNEZ, M. **Nuevos métodos para la investigación del comportamiento humano**. Caracas: Universidad Simon Bolivar, 1985.
- MARX, K. **O Capital** – crítica da economia política. Trad. Reginaldo Sant´Anna. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 1988.
- MOREIRA, R. **Geografia, teoria e crítica: o saber posto em questão**. Editora Vozes, 1982.



ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Informações sobre mortes por covid**. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/noticias/5-5-2022-excesso-mortalidade-associado-pandemia-covid-19-foi-149-milhoes-em-2020-e-2021>. Acesso em 05 de maio de 2022.

ORLOVE, Benjamin. The Ethnography of Maps: The cultural and social contexts of cartographic representation in Peru. **Cartographica**, v. 30, n. 1, p. 29-46, 1993.

PONZIO, A. A concepção bakhtiniana do ato como dar um passo. In: BAKHTIN, M. M. **Para uma Filosofia do ato responsável**. São Carlos: Pedro & João Editores, 2010.p. 9-40.

RAPAZ DE ENTREGA. In: **REVERSO**: Tradutor de português para o castelhano. Disponível em: <https://context.reverso.net/traducao/espanhol-portugues/>. Acesso em 04 de fev. de 2024.

RIDERS. In: **COLINS**: Dicionário Online de Inglês. Disponível em: <https://www.collinsdictionary.com/pt/dictionary/english/rider/>. Acesso em 02 de fev. de 2024.

SEEMANN, J. Cartografias culturais na Geografia Cultural: entre mapas da cultura e a cultura dos mapas. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 21, n. 2, p. 61-82, 2001.

SEEMANN, J. Mapas, mapeamentos e a cartografia da realidade. **Geografares**, Vitória (ES), v. 4, p. 49-60, 2003.

SEEMANN, J. O ensino de Cartografia que não está no currículo: olhares cartográficos, “carto-fatos” e cultura cartográfica. In: GASPAROTTI, Fláviana Nunes (Org.). **Ensino de Geografia: novos olhares e práticas**. Dourados (MS): UFGD, 2011. p. 37.60.

SEEMANN, J; CARVALHO, M. de O. Expedições geográficas e militância cartográfica para a Cartografia Escolar no Brasil. **Geografia Ensino & Pesquisa**, v. 21, p. 123-136, 2017.

Recebido em 15/05/2024

Aceito em 23/05/2024

