

transferências de
lugar de hábito



transferências de lugar de hábito

Universidade Federal do Rio de Janeiro
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Trabalho Final de Graduação II

Carolina Góes | DRE: 116043203

Orientadores: André Cavendish e
Cauê Capillé

Rio de Janeiro, 2021

“O espaço público é um espaço de conflito. Há uma interseção entre o espaço urbano e a esfera pública e eu entendo que o espaço público está nessa interseção. Eu observo que a partir do conflito que há nessa interseção é possível agir e gerar transformação.”

DÚ PENTE

“O direito à cidade não é simplesmente o direito ao que já existe na cidade, mas é o direito de transformar a cidade em algo radicalmente diferente. Quando olho para a história, vejo que as cidades foram regidas pelo capital, mais que pelas pessoas.”

DAVID HARVEY

RESUMO

O trabalho pretende investigar a partir do exercício teórico e prático transferências de lugar de hábito e a apropriação de espaços públicos pela vivência dos entregadores, que necessitam desenvolver nas ruas atividades antes reservadas ao privado. O estudo evidencia o fenômeno da uberização do trabalho e propõe um conjunto de equipamentos que possam servir como locais de apoio e legitimação desses hábitos e de luta à precarização.

Palavras-chaves:

uberização - hábitos - espaço público - precarização do trabalho

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO E JUSTIFICATIVA DO TEMA

2. DEFINIÇÃO DE OBJETIVOS

Objetivos Gerais.....	4
Objetivos Específicos.....	4

3. DEFINIÇÃO DO OBJETO EVIDENCIANDO O CAMPO DE ATUAÇÃO

4. DIAGNÓSTICO

A uberização.....	12
O discurso idealista.....	13
Os impactos no território urbano.....	14
Habitar o espaço urbano.....	15
Práticas urbanas criativas.....	6_17
A mulher nômade de Tóquio.....	18_21

5. RECONHECIMENTO DOS ATORES

O breque dos apps.....	22_23
Relatos de quem vive.....	24_26

6. DESENHOS DE AÇÃO

Pet Architecture.....	27_28
O hackeamento dos mobiliários urbanos.....	28_29
Construção do repertório de estratégias arquitetônicas.....	30_46
Os equipamentos.....	47_82

7. BIBLIOGRAFIA

1. APRESENTAÇÃO E JUSTIFICATIVA DO TEMA

Trabalhar nas ruas da cidade não é uma prática recente. No Brasil, o comércio ambulante se intensificou após 1808 com escravos urbanos que passavam grande parte do tempo pelas ruas e praças vendendo seus produtos ou serviços. Mais de dois séculos depois, ainda vemos o comércio de rua ambulante resistindo e constituindo a paisagem urbana. Esses, entretanto, não costumam ser considerados em planejamentos urbanos e na ocupação dos espaços públicos, além de ainda precisarem lutar por programas específicos do governo que os beneficiem. Assim, a falta de reconhecimento e a falta de interesse dos poderes públicos em os conceder espaços planejados que auxiliem em suas atividades os forçam a se adaptar da maneira que conseguem no ambiente urbano.

Dentro dessa mesma prática, nos dias atuais surge mais uma categoria de trabalhadores itinerantes: os entregadores. A atividade do delivery em si não é recente. Na Roma antiga, o termopólio era uma espécie de local destinado à compra de alimentos prontos para o consumo no qual os clientes podiam escolher se gostariam de comer lá ou de retirar para consumir em outro lugar. Com o passar dos anos e com os avanços da tecnologia, esse sistema foi evoluindo e se expandindo. Em relação à entrega de comida, hoje a praticidade da era digital facilita que diversos alimentos cheguem à mesa com o mínimo de esforço do consumidor.

A pandemia da COVID-19 também contribuiu para essa prática. Com o incentivo de ficar em casa, para quem pode o mercado de delivery se tornou uma espécie de serviço essencial, coordenado principalmente pelas plataformas de entrega de comida. Segundo a Mobills¹, startup de gestão de finanças pessoais, os gastos com delivery cresceram 149% no ano de 2020. No mesmo ano, o aplicativo do Ifood apresentou um crescimento de 172%, o do Rappi de 121% e do UberEats de 37%.

¹ RIBEIRO, Diana. Efeito pandemia: gastos com delivery crescem 187% em 2020. 6 minutos, 21 de jan. de 2021. Disponível em: <https://cultura.uol.com.br/noticias/16003_efeito-pandemia-gastos-com-delivery-crescem-187-em-2020.html>

Demanda por delivery supera hábito de cozinhar em casa pela primeira vez em São Paulo

Por **Júlia Lewgoy**, Valor Investe — São Paulo

02/06/2021 11h10 - Atualizado há 11 horas

Dormir na rua e pedalar 12 horas por dia: a rotina dos entregadores de aplicativos

Leandro Machado
Da BBC News Brasil em São Paulo

Apps de entrega são 'salvação' em pandemia, mas futuro de trabalhadores preocupa

Aumento no número de entregadores cadastrados em aplicativos de delivery passa de 500%, mas migração desses profissionais para o mercado de trabalho formal pode ser difícil

Por **Nathália Larghi** — São Paulo

Reportagem: Valor Investe - Globo

Se de um lado aumentou o número de pedidos, do outro aumentou também o número de entregadores. Muitas pessoas perderam seus empregos durante a pandemia e procuraram na atividade uma forma de sobreviver. Uma reportagem publicada pelo site da BBC News Brasil² mostra que o número de cadastros de entregadores no aplicativo da Rappi aumentou 300% em Março de 2020. Além disso, de acordo com a PNAD COVID19/IBGE, estes estavam entre os que menos diminuíram sua jornada de trabalho semanal, registrando uma jornada média de 32,1 horas semanais (80,5% da jornada habitual) no mês de maio de 2020. (MANZANO; KREIN, 2020, p.8)

O trabalho dos entregadores decorre nos espaços públicos. Uma encomenda levada de um destino a outro (geralmente de uma propriedade privada a outra), passa por todo um processo e caminha pelas ruas da cidade nas mãos de alguém que a vive ativamente. O longo tempo que essas pessoas passam longe de casa trabalhando implica na necessidade de desenvolver nas ruas atividades que antes eram reservadas ao privado. Com a falta de lugares planejados para essa população somado a necessidade de estar nas ruas para desenvolver suas atividades, a solução encontrada por eles é a criação de espaços públicos informais e a apropriação dos existentes.

É possível observar principalmente nas grandes metrópoles um acúmulo de entregadores se apropriando de locais próximos à estabelecimentos alimentícios. Praças e esquinas próximas a restaurantes, mercados e shoppings centers, além de pontos de aluguel de bicicleta, são os locais de maior concentração. Assim, apesar de ser um fenômeno de macro escala, que se espalha por todo o território, ele se concentra em diversos pontos focais.

² MACHADO, Leando; SOUZA, Felipe. Coronavírus: entregadores de aplicativo trabalham mais e ganham menos na pandemia. BBC NEWS, São Paulo, 7 de maio de 2020. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-52564246>>



Pontos de entregadores
Fonte: Google Imagens



Pontos de entregadores
Fonte: Google Imagens

As jornadas desses trabalhadores são extensas. Os aplicativos incentivam expedientes exaustivos a partir de bônus financeiros por longos períodos e de bloqueios por inatividade. As empresas-plataforma que são responsáveis por conectar os entregadores com os consumidores driblam leis trabalhistas e acabam por criar uma nova onda de precarização laboral, conhecida como “uberização”.

A cidade se torna um importante espaço habitado para essa população, visto que a construção de seus hábitos ultrapassa os limites da moradia, ocorrendo dia após dia no espaço urbano. Entretanto, a falta de planejamento e infraestrutura adequada para a reprodução desses hábitos debilita o direito a mesma parcela da população e acaba por afetar todos os cidadãos (in)diretamente.

Assim, o trabalho final de graduação parte da intenção de contribuir com melhores condições para realização dessas atividades, usando as próprias dinâmicas da cidade que já sugerem alternativas para a transformação. O projeto pretende revelar a vocação de espaços residuais já apropriados atualmente por entregadores, a partir da identificação desses casos sistêmicos e da rearticulação em micro-escala que legitime as práticas informais presentes.

2. OBJETIVOS

OBJETIVOS GERAIS

Tendo em vista as situações relatadas, o trabalho tem como objetivo investigar a partir do exercício teórico e prático as transferências do lugar de hábito e a ocupação do espaço público, ou seja, como se dá a construção dessas atividades além da moradia para os entregadores, avaliando como o espaço físico pode influenciar nas condições de trabalho dessas pessoas e em como a arquitetura poderia contribuir na luta ao direito à cidade e à uberização.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

A parte teórica do trabalho se desenvolve a partir do entendimento e da evidência da nova onda de precarização do trabalho e como ela afeta e é afetada pela cidade contemporânea, especialmente segundo a vivência dos entregadores. Esse exercício ocorre tanto de forma indireta, com a leitura de autores que estudam sobre o fenômeno da Uberização e sobre a apropriação dos espaços públicos, quanto de forma direta, com o contato direto com esses trabalhadores para entender melhor suas rotinas e localizações no território urbano.

A parte prática do trabalho consiste em propor a transformação de lugares já previamente ocupados por essa população em espaços de legitimação de seus hábitos, com a proposta de um conjunto de equipamentos que possam servir como apoios para o desenvolvimento dessas atividades cotidianas. Os equipamentos surgem como uma resposta espacial legítima às práticas informais já existentes e visíveis em diversos locais da cidade e também como um incentivo à organização sindical desses grupos que os permita gerir e lutar a favor e contra a natureza da entrega. Esses objetos se constituem em modelos experimentais de soluções arquitetônicas para a problemática, desenvolvidos a partir de técnicas construtivas que permitam sua execução o mais rápida e econômica possível, de forma que sejam não imutáveis e passíveis de replicação.

3. DEFINIÇÃO DO OBJETO EVIDENCIANDO O CAMPO DE ATUAÇÃO

Sabendo-se da impossibilidade de resolver todas as disfunções geradas pelo fenômeno da Uberização apenas com o exercício projetual da arquitetura, o trabalho final de graduação busca a elaboração de tipologias que funcionem também como uma crítica política sobre essa nova onda de precarização do trabalho. O projeto consiste em um conjunto de dispositivos a serem implantados nos espaços urbanos da cidade que sirvam como objetos de assistência e legitimação desses trabalhadores. A problemática exige uma resposta rápida e pontual, assim será proposta aos equipamentos um ciclo de vida menor que o “tradicional”, de modo que os seja possível de se adaptarem a possíveis futuras transformações do meio urbano e também de serem montados, desmontados e transportados facilmente, podendo inclusive ser replicados por toda a cidade.

Os entregadores, apesar de não serem os únicos a sofrerem com as reduções das leis laborais evidenciadas no fenômeno da uberização e nem com as transferências dos locais de hábitos, foram escolhidos como objeto principal de estudo pela visibilidade que lhes foi conquistada nos últimos meses com a intensificação de movimentos de protesto por melhorias trabalhistas por todo o país, principalmente por conta do contexto da pandemia da COVID-19.

A cidade é seu espaço de trabalho, de vivências e é ao mesmo tempo o local que menos os acomoda. A retomada desses espaços que os são negados é fundamental para o início da concretização do processo buscado.

4. DIAGNÓSTICO

A UBERIZAÇÃO

Na última década, após o início das operações da Uber nas maiores cidades do país e do mundo, as discussões relacionadas à Economia do Compartilhamento ganharam mais força e o fenômeno denominado como “uberização do trabalho” veio à tona.

A chamada “Economia do Compartilhamento”, definida por Tom Slee como uma “nova onda de negócios que usam a internet para conectar consumidores com provedores de serviço para trocas no mundo físico”, parte da abordagem de ideias como igualdade, sustentabilidade e comunidade. Empresas como a Uber, Airbnb e Ifood fazem parte dessa economia e utilizam de uma linguagem idealista para atrair trabalhadores e consumidores.

“Os negócios da Economia do Compartilhamento se erguem sobre dois aspectos. Primeiro, na inovação de usar telefones e sites para construir uma plataforma. Segundo, evitar os custos da regulação. A inovação tecnológica foi boa para muitos consumidores, mas a desregulação não foi boa para os trabalhadores.” (SLEE, 2017, p.19)

O fenômeno, apesar de estar diretamente relacionado à fase atual do capitalismo, reflete sobre uma perspectiva de informalidade laboral que vem sendo construída desde o século XX. O que até meados dos anos 80 era considerado ilegal, como vínculo de trabalho sem carteira assinada e jornadas com duração flexível, ganhou não somente a dimensão da legalidade, mas também da legitimidade.

“Sob a ideologia das práticas flexíveis, consumam-se avaliações baseadas no argumento falacioso de que todo o retrocesso relacionado às conquistas trabalhistas é benéfica, pois ampliaria o número de empregos.” (MOTTA, 2019)

Assim, a promessa de ajudar indivíduos vulneráveis tornando-os microempreendedores se reflete em uma realidade na qual os trabalhadores não são vistos como empregados e a empresa não se responsabiliza por quaisquer custos de equipamento ou adicionais e nem de danos que possam vir a ocorrer. O modelo que é vendido como uma troca independente, leve e flexível transforma-se em uma nova onda de precarização do trabalho, ou seja, em um sistema de exploração coordenado por grandes empresas privadas que dribla leis trabalhistas, em que os empregados não recebem seguro desemprego, previdência social e nem auxílio no caso de problemas de saúde.

“A uber começou a evitar os custos de seguros, taxas e qualificação dos motoristas. Forneceram estimativas inchadas de disponibilidade de motoristas para atrair usuários. Fizeram publicidade dizendo que os motoristas poderiam ganhar 90 mil dólares por ano, mas a maioria consegue fazer apenas um salário mínimo ou menos.” (SLEE, 2017, p.18)

O DISCURSO IDEALISTA

A ideia do comum não é uma abordagem recente. De acordo com Aureli, os primeiros Franciscanos rejeitavam abertamente a ideia de propriedade privada, tanto de posses individuais quanto da possibilidade de um possuir o trabalho de outros.

“Um princípio fundamental da ordem dos primeiros Franciscanos era de fato a recusa de possuir coisas como uma forma de recusar seu valor econômico potencial e, portanto, a possibilidade de explorar outros. Ao invés de possuir um manto, uma casa ou um livro, eles usariam essas coisas. Aqui o uso foi entendido não como um valor, mas como o ato de dividir coisas, como a suprema forma de viver em comum. O uso implica a apropriação temporária de um objeto por um indivíduo; depois do uso, o objeto seria liberado e assim compartilhado com outros.”
(AURELI, 2013, p.10, tradução própria)

Aureli afirma que muitos trabalhadores - no caso se referindo aos que trabalham no campo de arquitetura, arte e design - ao trabalharem em condições precárias acabam, ironicamente e a contragosto, vivendo uma vida ascética, sem serem capazes de dar a esta vida uma estrutura mais autônoma que lhes permitissem viver em seu próprio ritmo, ao invés de seguirem os modos frenéticos de produção pós-fordistas.

As práticas ascéticas propostas pelos primeiros Franciscanos, entretanto, de nada se relacionam com as empresas que fazem parte da Economia do Compartilhamento e que se utilizam desse discurso, visto que já de início existe uma discordância entre donos de negócios que se promovem a partir da declaração a “favor do fim da propriedade privada”.

OS IMPACTOS NO TERRITÓRIO URBANO

Brian Chesky, fundador e CEO do Airbnb, afirma em seu manifesto de 2014 que “as cidades são as plataformas originais do compartilhamento”.

A uberização impacta também fisicamente nas cidades, a partir de um processo de organização espacial que ocasiona em uma série de problemas sociais. Enquanto a produção capitalista unificou os espaços e colaborou para a urbanização, ela também dissolveu a autonomia e a qualidade dos lugares pela distribuição desigual de riquezas. “Não mais restrita ao mundo fabril, a disseminação do trabalho pelo espaço urbano ocorrida por interesse do capital transfere o planejamento estratégico da corporação privada para o território urbano, numa instrumentalização do espaço com a finalidade de exercício de poder, o que leva a destruição do planejamento urbano de base democrática.” (GARCIA, 2019)

As novas tecnologias funcionam como novas formas de controle onipresente capazes de remodelar o espaço. Os aplicativos que fazem parte da Economia do Compartilhamento monitoram constantemente seus empregados, definindo um controle no seu ritmo de trabalho e na distribuição de trabalhadores pelo território. Além de oferecer bônus e punições, aplicativos como o Ifood se utilizam de variações de valor de tarifa de acordo com a demanda em determinadas áreas, estimulando assim o deslocamento para essas localidades e definindo áreas de maior e menor concentração de trabalhadores pela cidade.

Essa nova organização do espaço urbano não afeta apenas as relações de trabalho dos empregados, mas também o cotidiano de toda a população. A cidade não foi planejada para abarcar esse modelo, assim a falta de infraestrutura para esses trabalhadores informais que têm sua profissão associada à presença diária nas ruas afeta suas vidas e seus direitos à cidade de um modo geral, influenciando desde na ocupação e no uso dos espaços públicos até na mobilidade urbana.

O planejamento urbano atual em geral não consegue suprir a necessidade dessa população fluida e volátil, recorrendo muitas vezes por estratégias que visam a expulsão desses trabalhadores das ruas ou que reportam à necessidade de inseri-los em lugares específicos, fechados e planejados, o que vai contra a natureza do trabalhador itinerante. Assim, surge o desafio de encontrar uma estratégia diferente para abordar essa questão.

HABITAR O ESPAÇO URBANO

O que hoje se compra com apenas alguns “clicks” é, na maioria das vezes, apenas o início de uma cadeia de acontecimentos que culmina na atividade de entrega. Ao se referir à atividade de entrega por aplicativos, Souza (2020) afirma que a “precarização desse tipo de organização do trabalho fica especialmente visível na dimensão da saúde dos trabalhadores, sobretudo pela extenuação devido às longas jornadas, exponenciada pela desproteção [...]”

“Conversei com um motorista que cozinha seis ovos para ir comendo ao longo do dia porque precisa conseguir trabalhar 14 horas sem parar”, relata Márcia. (PERES, 2020)

Para Lima (2007), “habitar significa, igualmente, realizar diversas atividades, como dormir, banhar-se, preparar os alimentos e deles alimentar-se, ler, ou simplesmente, refletir. Cada uma destas possíveis atividades humanas, tão diferentes umas das outras, e que podem ser exercidas de maneiras diferentes consoante o homem ou a família que habita, e à força de se repetirem, dia após dia, tornam-se hábitos.”

“Habitar, então, significa possuir hábitos, na medida mesmo em que habitar é ‘ser de uma certa maneira’. Apenas habita o homem que tem hábitos, porque a maioria das suas atividades cotidianas necessariamente se repetem, dia após dia, no mesmo espaço habitado.” (LIMA, 2007)

Assim, como dito, a cidade que é um importante espaço habitado para essa população, podendo ser considerada seu escritório, é também um ambiente hostil. Além da natureza da atividade de entrega gerar um impacto no território, o próprio território, por não legitimá-la, também gera um impacto nessa natureza e contribui para a precarização. Logo, no âmbito da Arquitetura e do Urbanismo se faz necessário observar essas dinâmicas e propor mudanças nos espaços para melhorá-las.

“Os usos não intencionais dos espaços públicos têm a capacidade de flexibilizar os significados dominantes de locais específicos, dando origem a novas percepções, atitudes e comportamentos.” (MONTEIRO, 2019)

PRÁTICAS URBANAS CRIATIVAS

A princípio, as intervenções no campo do Urbanismo Tático poderiam sugerir maneiras interessantes de como lidar com a problemática, visto que estas surgem em formas participativas pontuais, a baixo custo e em microescala como respostas à ausência dos poderes públicos, na intenção de promover o direito à cidade. Além de também propor a construção coletiva do coletivo, ou seja, interagir diretamente com a sociedade civil usuária do local para encontrar respostas rápidas e eficazes aos problemas relacionados àquele determinado espaço.

“Essas intervenções tem por premissa instigar mudanças a longo prazo. Visa ser reconhecido e se consolidar não só como produto no espaço público, mas também como prática ativa na produção dos ambientes urbanos atuais.” (MONTEIRO, 2019, pág. 21)

O estudo dessas formas de práticas urbanas ajudam a estruturar inicialmente o projeto e a entender como é importante a participação e a voz dos entregadores no desenvolvimento do equipamento. Ademais, contribui para a definição da capacidade performativa da arquitetura.

É comum que essas intervenções no espaço urbano tenham caráter “temporário”: “As práticas urbanas podem ser caracterizadas como heterotopias, abrangendo espaços de experimentação dentro de certas ilhas de tempo. (...) Ao se tornarem socialmente obsoletas e economicamente inúteis, mesmo as estruturas históricas podem incorporar novas funções e significados. Essa transformação depende de sua capacidade espacial de fazer isso.” (WOLFRUM, 2011)

Os dispositivos propostos, por serem inseridos em espaços urbanos, devem ter em seu aspecto performativo a condição de acomodar mudanças constantes. Suas capacidades funcionais devem ser definidas pela relação entre a situação espacial concreta e a possibilidade de abertura para usos variados.

“Um simples arranjo de objetos pode hospedar uma série de programas sobrepostos, ações que mudam e se adaptam de acordo com as demandas locais, povoando uma estrutura aberta.” (ROSA, 2013)

Como exemplo de intervenção no campo do Urbanismo Tático que se relacione com o tema vale destacar um ensaio elaborado em 2020 na cidade de Montevideu, no Uruguai, onde foi projetado um local especificamente para entregadores que funciona como um lugar de espera e convivência e oferece a possibilidade de carregar celulares com a energia de painéis solares, consertar bicicletas, utilizar aparelhos de álcool gel e estacionar motocicletas. O programa contido no projeto foi pensado junto com os entregadores uruguaios.



Imagem: BID Ciudades Sostenibles

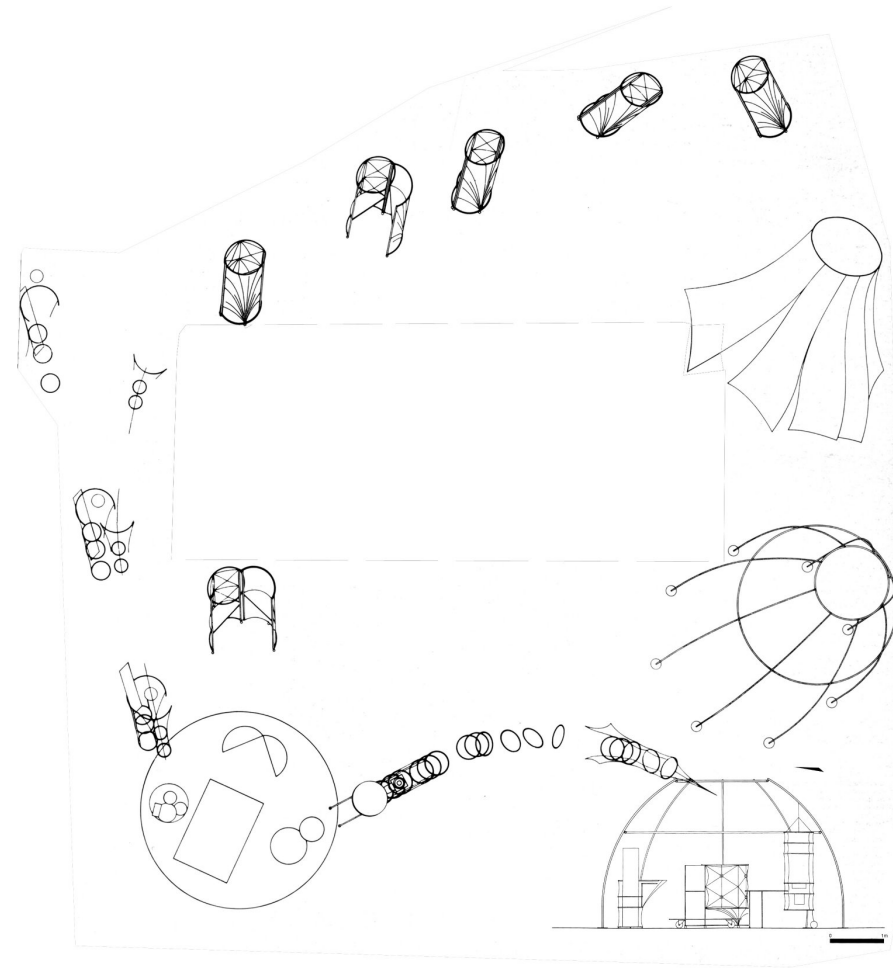
A MULHER NÔMADE DE TÓQUIO

Em contrapartida, é importante analisar uma pesquisa dos anos 80 de Toyo Ito sobre o nômade urbano e a cidade de Tóquio que se relaciona com essas questões atuais.

Pao I e Pao II (1985 e 1989) são dois projetos de uma arquitetura efêmera, portátil, flexível e modular de uma tenda destinada a uma mulher solteira cosmopolita que vive na capital japonesa.

O pao é um abrigo que proporciona acomodações mínimas: uma cama, lugares pra se vestir e se maquiar, comer um lanche e usar as mídias digitais. Ele funciona como uma crítica ao cenário da cidade da época, onde a maioria das funções domésticas são dissolvidas na metrópole, enquanto a habitação se torna uma entidade reduzida.

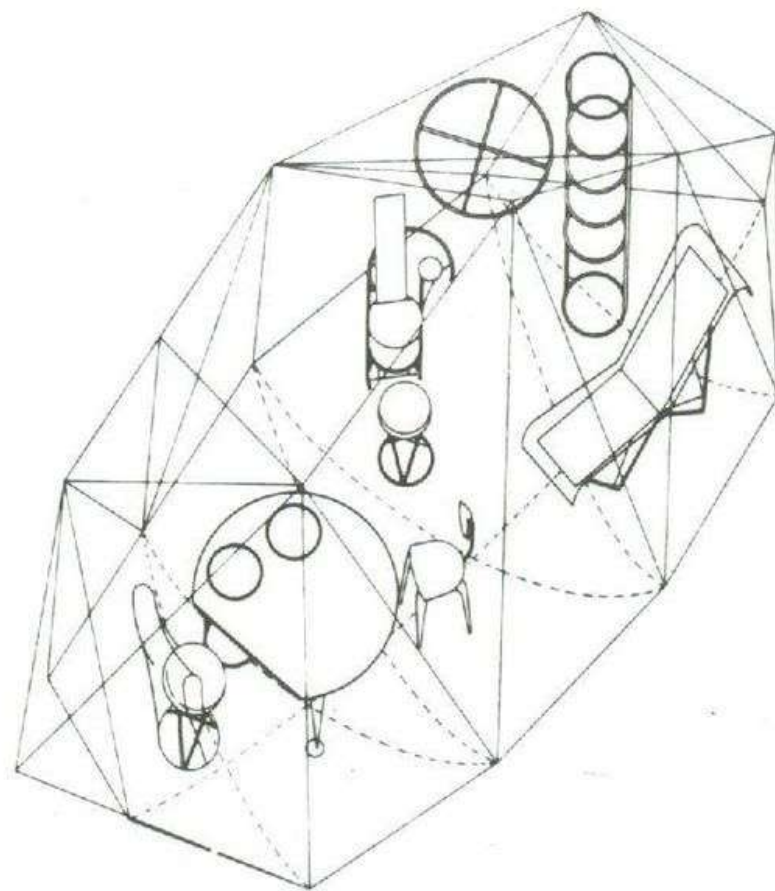
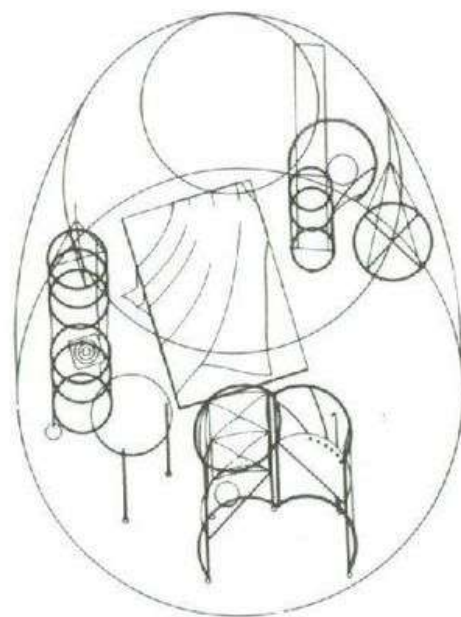
“Essa habitação não necessita de geladeira, máquina de lavar e nem de sala de estar; todos estes serviços são providenciados por instalações públicas em espaços públicos. (...) A dinâmica acelerada da vida quotidiana mudou as estruturas de sociabilidade e as relações público/privado, e criou uma disrupção entre as rotinas hierárquicas e as estruturas de tempo. Extrapolando esta realidade, toda a cidade de Tóquio tende a tornar-se num grande e genérico hotel superplano.” (MOREIRA e YOSHIMURA, 2003)



Pao I (1985) Desenho conceitual
Fonte: Architect Magazine



Mobiliários
Fonte: Architect Magazine



Pao I e Pao II
Fonte: Architect Magazine

O estudo das práticas urbanas criativas e as reflexões trazidas pela análise da mulher nômade de Tóquio trazem alguns questionamentos à tona: será que soluções como a proposta em Montevideu não seriam meramente paliativas? Como garantir que os equipamentos propostos não se reflitam em modelos que forneçam condições para permanecer esse tipo de sistema no qual a natureza do domínio precariado é mantida? Ademais, quem os financiará?



Montagem Live Forever / The Return of the Factory - Dogma

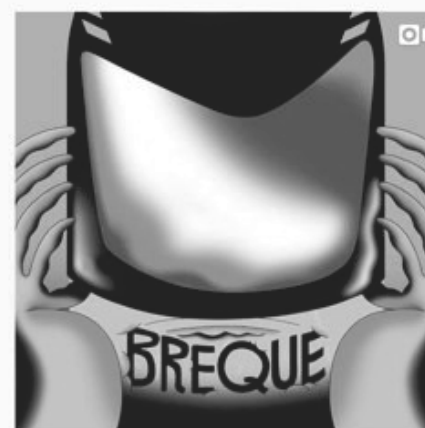
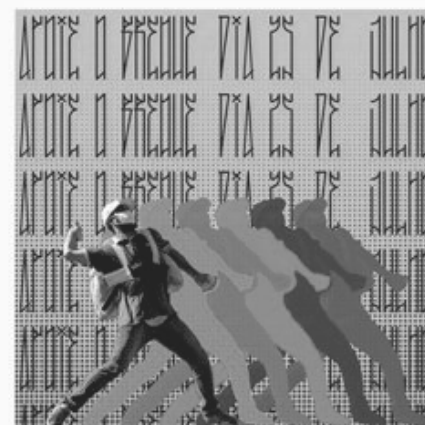
5. RECONHECIMENTO DOS ATORES

A próxima etapa se inicia com esses questionamentos em mente e procura entender melhor a questão pelas vozes dos entregadores.

O BREQUE DOS APPS

Nos dias 1º e 25 de julho de 2020 ocorreram movimentos por todo o país. Muitos entregadores têm denunciado os aplicativos por meio das redes sociais pelas inadequadas condições de trabalho fornecidas e convidavam a todos os usuários a aderirem a paralisação.

O “Breque dos Apps”, como ficou conhecido, reúne pessoas de diferentes posições políticas e organizações com o fato em comum de protestarem pelo mesmo motivo. Algumas das reivindicações pedidas são a garantia de refeições diárias para os trabalhadores; o apoio financeiro para entregadores que sofreram acidentes de trabalho ou que adoecerem; a formalização dos vínculos empregatícios; o aumento da remuneração; o provimento de EPI’s (equipamentos de proteção individual) e a **articulação de pontos estratégicos na cidade para no mínimo a utilização de banheiro e carregar o celular**.



Breque dos Apps Protesto dos entregadores de delivery por direitos trabalhistas.
Fonte: <https://www.instagram.com/designativista/>

Os protestos que ocorreram em julho de 2020 não foram organizados por um grupo específico, não havia um “líder”, o contato foi feito pelas redes sociais, por mensagens de whatsapp e por grupos de entregadores no facebook e instagram. Apesar de não haver um vínculo maior que unisse todos aqueles trabalhadores além do empregatício, é possível apontar alguns coletivos e cooperativas existentes que estavam presentes e existem por todo o país.

No Rio de Janeiro, se destacam o Ciclo Courier, os Entregadores Antifascistas e os Despatronados. O primeiro se considera uma empresa sustentável, que oferece desde 2012 serviços de entrega de bicicleta pela cidade, garantindo direito à voz e voto a todos os trabalhadores. O segundo é um movimento que luta por melhorias imediatas nas condições de trabalho oferecidas pelos aplicativos e possuem uma iniciativa de uma cooperativa sem patrão, chamada Despatronados, que também realiza serviços de entrega via agendamento. Ao conversar com uma entregadora que faz parte dos Despatronados, ela aponta a **falta de um local fixo no qual eles possam se reunir**.

A profissão de entregador, mesmo espacialmente sendo feita em massa, é uma profissão considerada muitas vezes individual e solitária, o que reflete em suas demandas. Entretanto, na busca da conquista por mais direitos, muitos vêm tentando se unir. Antes, a existência de grandes massas de trabalhadores em um mesmo espaço, subordinados à mesma empresa, trazia grandes tensões ao capital. Esses trabalhadores reconheciam-se em seus hábitos, locais de moradia e, minimamente, enquanto categoria subordinada ao mesmo patronato. Isso contribuía para a formação de sindicatos e partidos operários. Em contrapartida, também havia toda uma estrutura de controle patronal e estatal da rebeldia e reivindicações dos proletários. Hoje, acontece a des-re-territorialização dessas massas, gerando multiterritorialidades que permitam mitigar a identidade de classe social e, conseqüentemente, uma reorganização do espaço urbano. (MOTTA, 2014)



Imagem: Facebook Ciclo Courier

CARREIRA

'Adeus, iFood': entregadores tentam criar cooperativa para trabalhar sem patrão

Enquanto pressionam empresas por melhores condições de trabalho com o Breque dos Apps, entregadores também se mobilizam para concorrer com elas

Manchete da reportagem da Época Negócios, Globo.

RELATOS DE QUEM VIVE

Leonardo, 30 anos, morador do bairro do Grajaú, na Zona Norte do Rio de Janeiro, trabalha com o aplicativo Ifood há três anos, todos os dias de 10h às 23h.

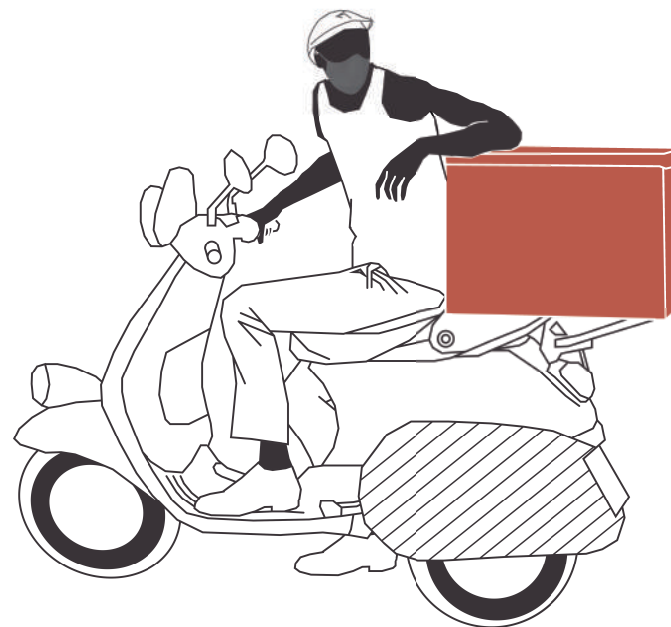
“Eu saio de casa na parte da manhã, por volta das 10 horas e fico parado no Shopping Tijuca com outros entregadores esperando tocar a entrega no meu celular. Geralmente quando acabo a entrega já toca outra, senão eu retorno pra lá. O aplicativo dá preferência pra quem está mais próximo do local de retirada, por isso a escolha de shoppings e Mc Donald’s, locais de maior volume de entrega.”

Ao ser questionado sobre seus horários de descanso, Leonardo diz:

“Depois das 14 horas eu procuro algum lugar pra almoçar, geralmente compro uma quentinha e como por onde compro, não tenho um local exato... não é exatamente um descanso, porque eu desligo o aplicativo pra almoçar, mas terminando de almoçar já ligo de novo e se tocar já vou fazer a entrega.”

Sobre as manifestações, ele diz que:

“Eu nunca participo, mas não ligo meu aplicativo no dia. Tirando isso, trabalho todos os dias, às vezes tiro um dia de folga.”



Eduarda, 25 anos, estudante da FAU UFRJ e moradora do bairro da Lapa, no Rio de Janeiro, trabalha com entregas particulares desde o início da pandemia, já participou do movimento dos Entregadores Antifascistas e faz parte dos Despatronados.

“Eu não trabalho com aplicativo porque meu companheiro e meu compadre já trabalharam e eu via que não valia a pena o custo-benefício. Comecei fazendo entregas para uma amiga que vende produtos online no início de 2020.”

“Meu foco são os estudos. Tento conciliar a rotina de entregas com os estudos, no momento rodo em torno de 2 dias na semana de 5 a 8 horas por dia, às vezes mais, podendo chegar até a 12 horas por dia.”

“No cenário dos Breques dos Apps, encontrei um grupo com foco em montar uma cooperativa, os Despatronados. Hoje nós somos 5 e por enquanto estamos fechados neste número, geralmente nos reunimos na casa dos integrantes, por sermos poucos e termos confiança é fácil se reunir em casa.”

“É muito difícil ir ao banheiro, porque se eu quiser ir vou precisar comprar alguma coisa. Acabo tentando compatibilizar minha hora de beber água com a hora de ir ao banheiro.”

A questão da alimentação também é desgastante, porque o valor recebido por hora não compensa comprar comida na rua, então acabo não comendo.”

“Ou a gente paga para trabalhar financeiramente ou paga com a saúde.”

“A cidade não tá modelada para a vida do trabalho na rua.”

“Minha moto já foi rebocada na frente de um edifício enquanto fazia entrega.”

“Nós não temos lugares para carregar o celular nem para parar pra descansar ou alongar.”

“Muitas demandas dos entregadores são demandas clássicas e históricas de categorias que trabalham na rua.”

“Nós não temos um espaço de trabalho. É como se o nosso espaço de trabalho fosse de fato o nosso veículo. Nós trabalhamos na cidade, mas a cidade não comporta nenhuma atividade que seja na rua.”

Nesse ponto, surge outro dilema: Mesmo em um universo de despatronados, no qual não existissem as empresas-plataforma, a condição da precarização relativa ao espaço ainda existiria, pois de certa forma parte do problema está na experiência urbana. Seria então uma alternativa a solução meramente paliativa propor arquiteturas que assumissem também um caráter retrotópico, que contribuissem para a organização em grupo desses trabalhadores, de forma a combater a mitigação da identidade de classe social e incentivar a ideia do encontro nesses lugares que eles já ocupam permitindo-os gerir e lutar a favor e contra a natureza da entrega?

6. DESENHOS DE AÇÃO

Nesse ponto duas perguntas ainda precisam ser respondidas.

Quem financiaria esse projeto?

Essa reposta define a cara e o caráter dessas arquiteturas, visto que dependendo de quem for o financiador poderíamos obter diversos projetos diferentes um do outro. Para o exercício projetual, assume-se que os aplicativos devem ser os responsáveis por fornecer os equipamentos, junto com as demais reivindicações dos trabalhadores no Breque dos Apps.

E por fim, em quais locais ele seria implantado?

PET ARCHITECTURE

O Atelier Bow-wow é um escritório de arquitetura fundado por Yoshiharu Tsukamoto e Momoyo Kaijima em 1992 que explora principalmente a condição urbana do micro. Em seu guia intitulado “Made in Tokyo”, eles apresentam Tóquio como um campo em expansão, catalogando edifícios intrínsecos na situação urbana da capital japonesa, que muitas vezes são vistos como arquiteturas “não boas”.

O conceito de “Pet Architecture” descreve uma tipologia de construção que toma forma em sobras no ambiente urbano. Esse tipo de arquitetura não está associado diretamente a um caráter estético ou tectônico, mas a uma característica de auto apropriação nas cidades que obriga os usuários a aproveitar ao máximo espaços menores.

“Nosso interesse está nos diversos métodos de fazer e usar ambientes coerentes dentro da cidade, juntamente com as ecologias urbanas vistas. Isso inclui a inesperada junção de funções criada pelo cruzamento de híbridos categóricos: a coexistência de funções não relacionadas em uma única estrutura, a utilização conjunta de vários edifícios e estruturas diferentes e adjacentes ou o empacotamento de uma ecologia urbana incomum em um único edifício.”

(KAJIMA; KURODA, 2001, p.13, tradução própria)

“Com o alto preço dos terrenos em Tóquio, eventualmente os espaços como o vazio entre edifícios tornam-se desejáveis para uso. Talvez a máquina de venda automática seja uma espécie de salvador nessa situação. (...) Outros tipos, como a caixa de karaokê e as máquinas de estacionamento também desenvolveram um tamanho único para poder deslizar nesses espaços vagos. Esses itens são um pouco pequenos para serem reconhecidos como arquitetura, mas um pouco maiores do que uma mobília. São do tipo de tamanho que pode existir no canto de uma sala, ou no canto da cidade, tornando o ambiente urbano um ‘superinterior’. A flexibilidade constante dos itens para se ajustar ao ambiente os torna como os animais de estimação da cidade (pet architecture).”

(KAJIMA; KURODA, 2001, p.25, tradução própria)

De início, ocorreu uma busca por locais de concentração de entregadores que poderiam ser usados para receber esses equipamentos. A ideia era usar espaços residuais próximos a esses pontos focais como terrenos para abrigá-los. Para Marcos Rosa, espaços urbanos desperdiçados, vazios, subutilizados ou residuais, quando interpretados como campos com potencial para a prática criativa, representam uma possibilidade de reestruturação urbana comprometida com a escala local.

“A cidade está cheia de espaços subutilizados, frequentemente marcados mais pela memória do que por seu significado no presente. Enquanto memórias, esses espaços se tornam parte da ‘interioridade’ da cidade (...) São os *terrain vague*, ou terrenos vagos (...) é justamente nesses espaços, facilmente percebidos como mortos, que existe a possibilidade de inserir arquiteturas e formalizá-los como espécies de ‘infraestruturas habitadas’. Transformar as infraestruturas para uso público em terrenos para intervenções arquitetônicas e artísticas não é apenas celebrar as histórias das pessoas, mas também dar presença à vida cotidiana.” (SASSEN, 2005)

Entretanto, visto que os entregadores se acumulam em inúmeros pontos por toda a cidade, seria inviável encontrar espaços residuais o suficiente para abrigar toda esse conjunto. Assim, seguindo a linha de raciocínio do Atelier Bow-wow em *Made In Tokyo*, ao invés de construir os suportes do zero, uma solução mais viável seria construir a partir de objetos existentes e já inseridos na paisagem urbana.

O HACKEAMENTO DOS MOBILIÁRIOS URBANOS

Os mobiliários urbanos são elementos de escala complementares das funções urbanas, localizados em espaços públicos e integrantes da paisagem. Eles foram considerados uma alternativa interessante por já estarem consolidados por toda a cidade. Assim, propõe-se o seu hackeamento, de forma a adaptá-los para que possam abrigar novas funções, tornando-se “híbridos categóricos”.

Alguns desses mobiliários, como bancas de jornais, floriculturas, guaritas e quiosques em geral, como os de chaveiro, possuem lotes mínimos já regulamentados e demarcados nos espaços públicos, o que os tornam passíveis de maior apropriação. Outros equipamentos, por outro lado, como por exemplo os abrigos de ônibus e de bicicletas, suportam intervenções mais pontuais.

Além disso, alguns desses vêm se tornando obsoletos e sofrendo a necessidade de se reinventar para poder sobreviver. A banca de jornal por quase um século viveu apenas com as vendas de seus produtos, com o passar dos anos e com a expansão da internet, o que era praticamente um equipamento indispensável no dia a dia da população hoje corre risco de desaparecer.

“Há uma década, o número de estabelecimentos cadastrados como ‘banca de jornal’ na Prefeitura de São Paulo era de 3.178. Dez anos se passaram e com a modernização da informação, a visita a uma banca é cada vez menos frequente. Hoje são 2.638 bancas de jornal em toda a cidade, quase 17% a menos que em 2009.”³

³ VAZ, Luiza; REINO, Guilbert. Em queda, bancas de jornal adotam visual alternativo e viram até cafeteria em SP. G1, São Paulo, 29 de setembro de 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/09/29/em-queda-bancas-de-jornal-adotam-visual-alternativo-e-viram-ate-cafeateria-em-sp.ghtml>>

Mobiliários com lotes mínimos



CONSTRUÇÃO DO REPERTÓRIO DE ESTRATÉGIAS ARQUITETÔNICAS

A concepção projetual efetiva inicia com o redesenho e a análise de projetos que possuam intenções relativamente semelhantes de usos, morfologia, tectônica e espacialidade, que possam ajudar na estruturação dos objetos arquitetônicos.

1. Yardhouse - Assemble

Ano: 2014

Localização: Londres, Reino Unido. Passível de ser implantado em diferentes lugares.

Área: 250 m²

2. Refetorio Gastromotiva - Metro Arquitetos

Ano: 2016

Localização: Rio de Janeiro, Brasil

Área: 425 m²

3. Espaço Comunitário do Refeitório San Martín - Proyecto Fitekantropus

Ano: 2017

Localização: Lima, Peru

Área: 280 m²

YARDHOUSE – ASSEMBLE

O edifício é uma instalação temporária visto como um protótipo de novos espaços de trabalho acessíveis e de alta qualidade. Com o enfoque econômico e o curto prazo de construção e de uso, o sistema foi desenhado de maneira que possa ser montado, desmontado, alugado e readaptado em outro lugar.

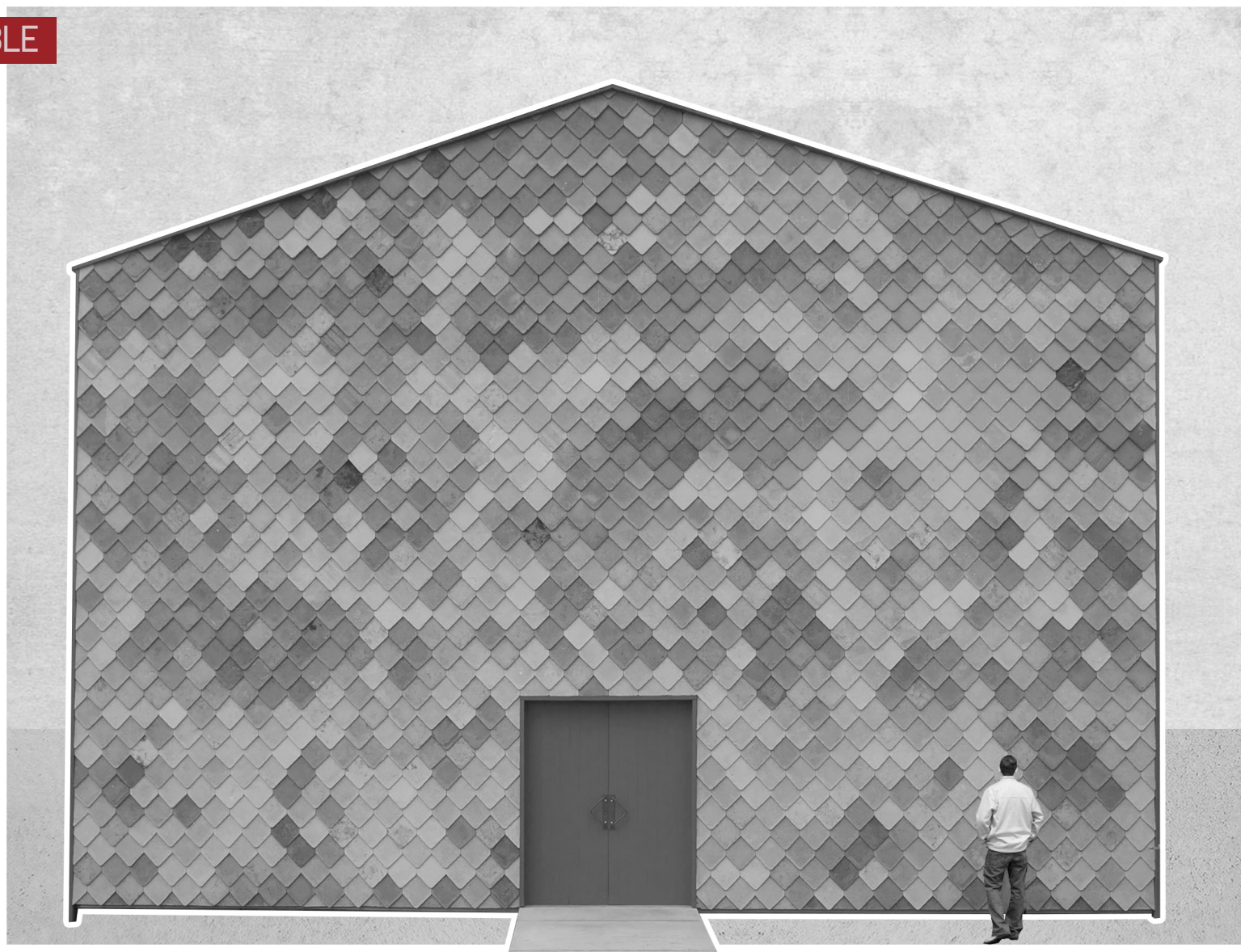


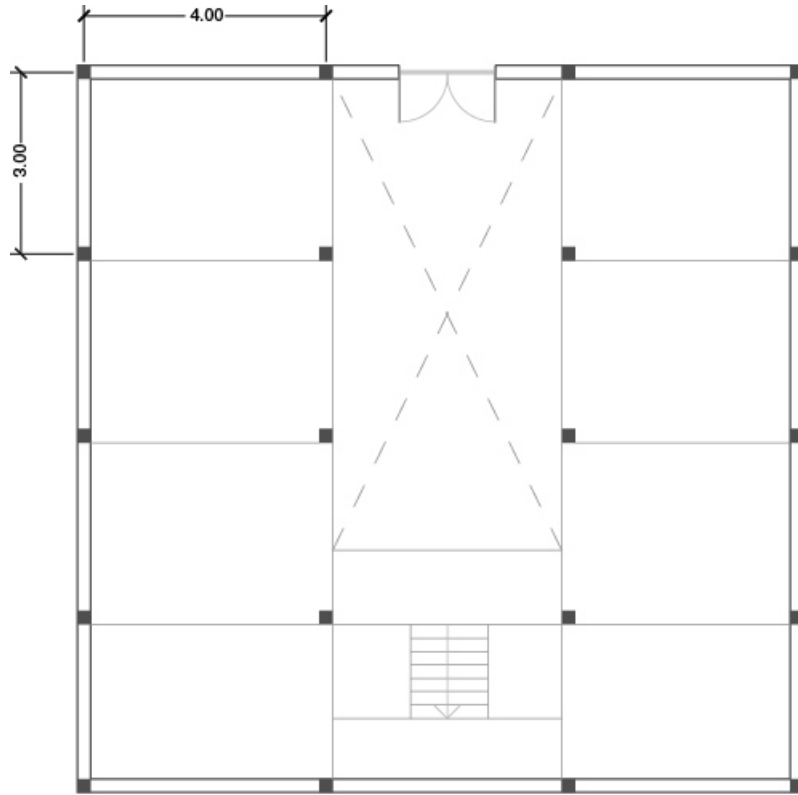
Imagem: Archdaily



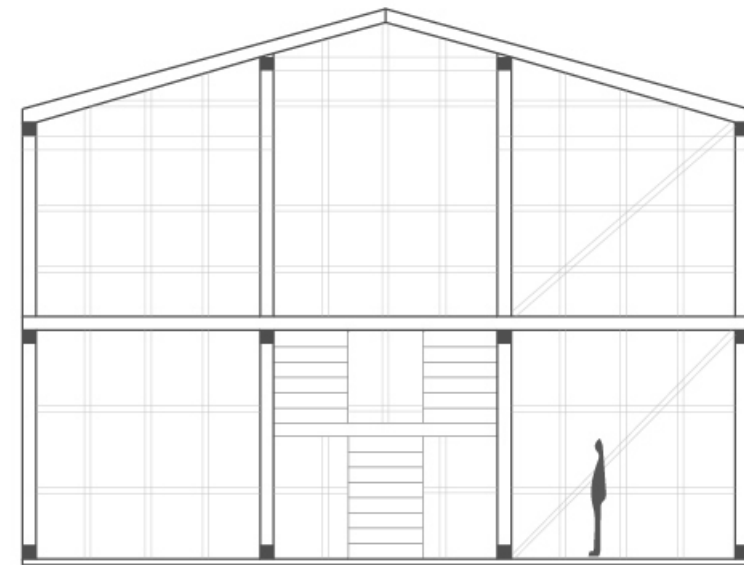
Imagens: Archdaily



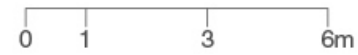
escala, simetria e simplicidade



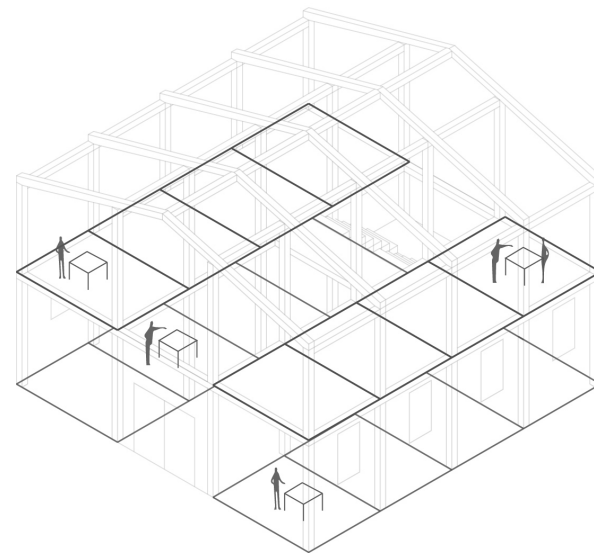
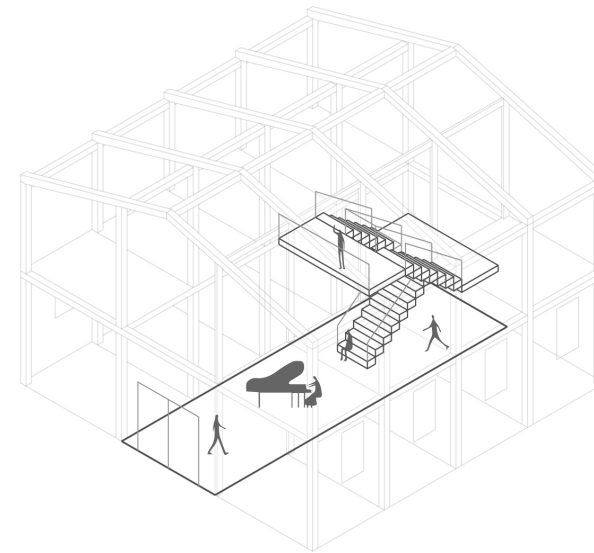
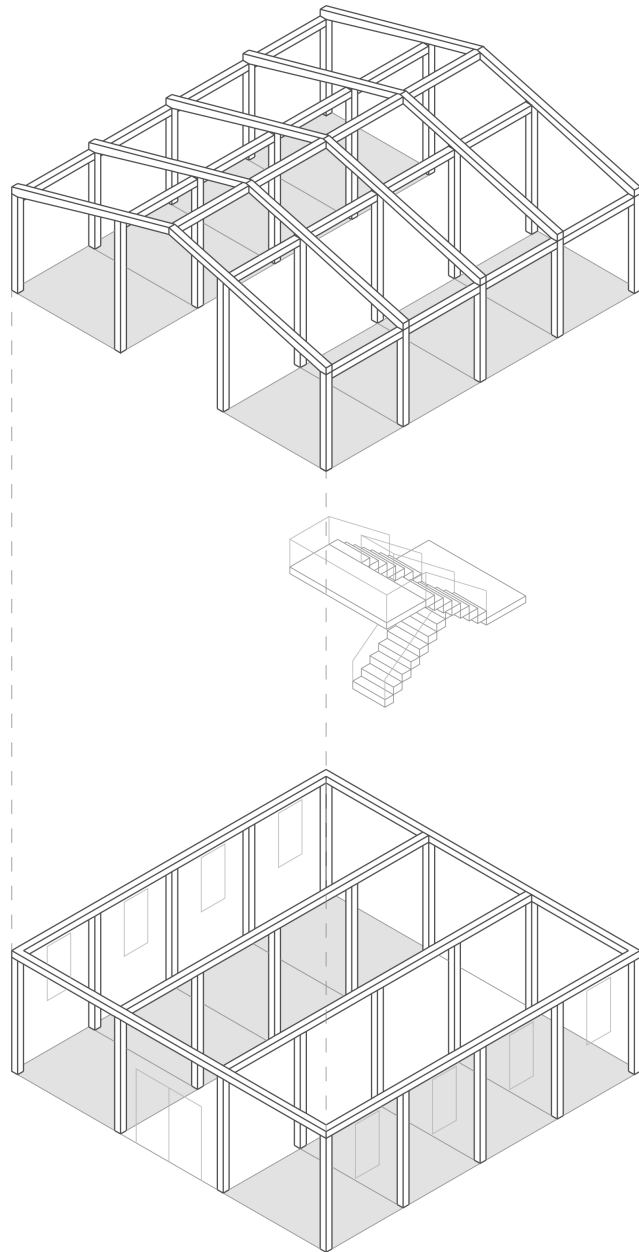
planta baixa - térreo



corte transversal



espaço, corpo e movimento



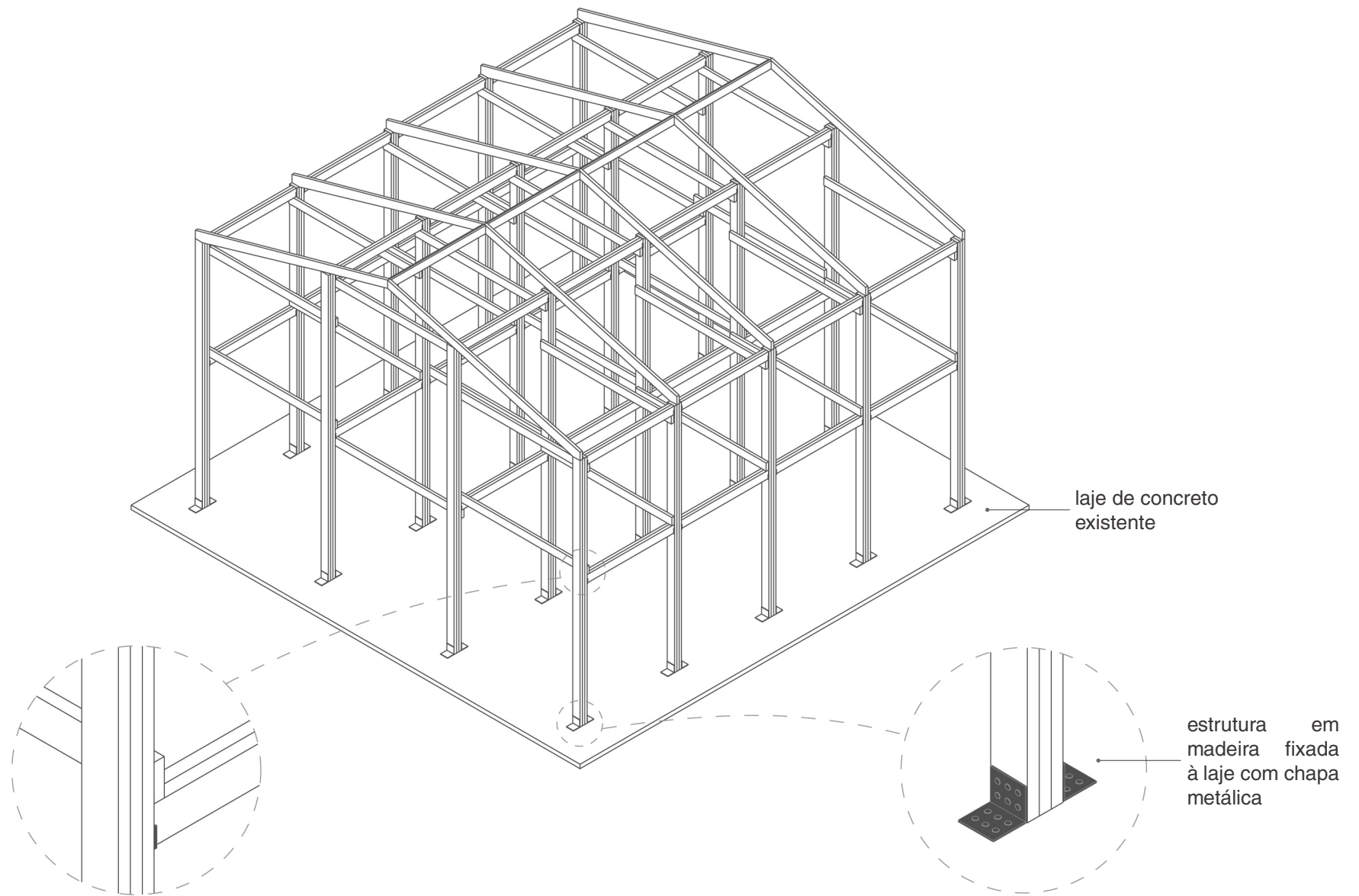
transitar, socializar

o espaço central de pé direito duplo serve como circulação e área comum

trabalhar

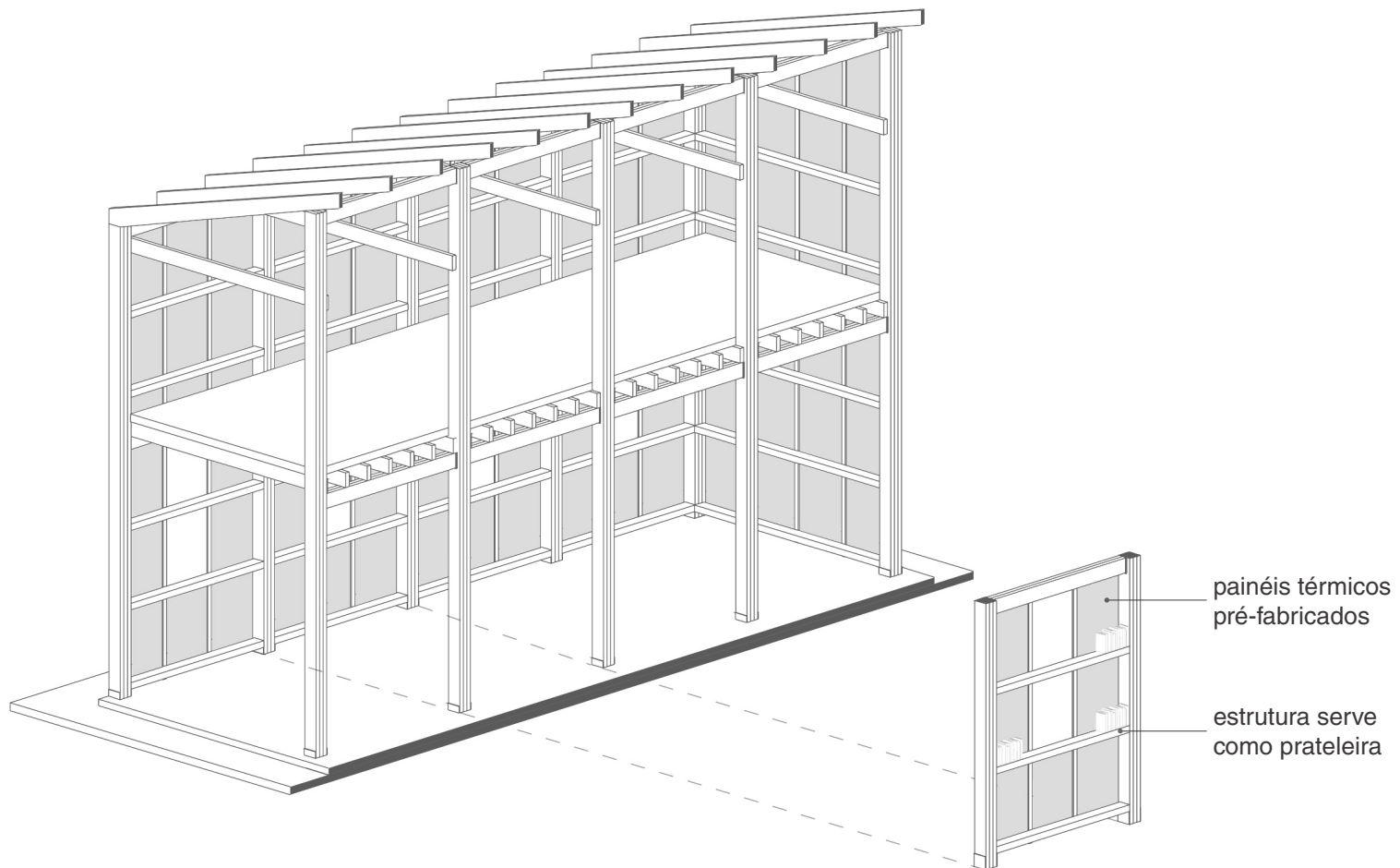
as naves laterais são compostas por 16 áreas de trabalho privadas, livres a adaptação

tectônica: o sistema estrutural



Fonte: reprodução autoral do projeto

tectônica: a estrutura da fachada



Fonte: reprodução autoral do projeto

GASTROMOTIVA – METRO ARQUITETOS

Localizado no Centro do Rio de Janeiro, em uma região com muitas pessoas carentes e moradoras de rua, o Refetório tem como proposta combater o desperdício de alimentos transformando produtos que seriam descartados em pratos para os beneficiários.



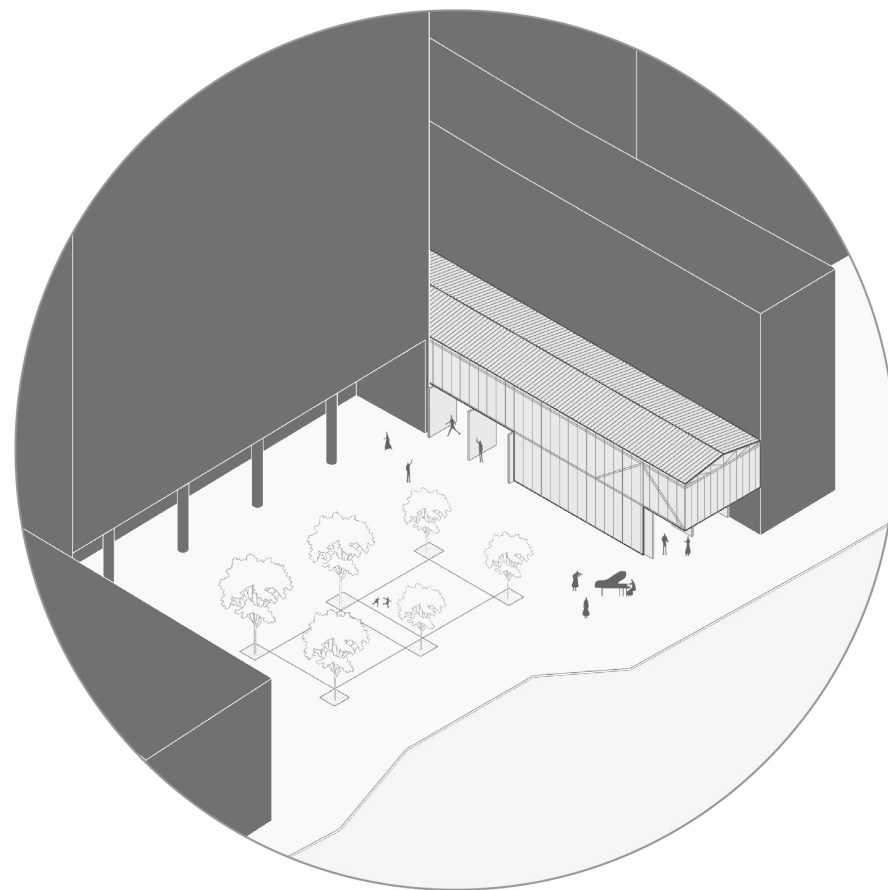
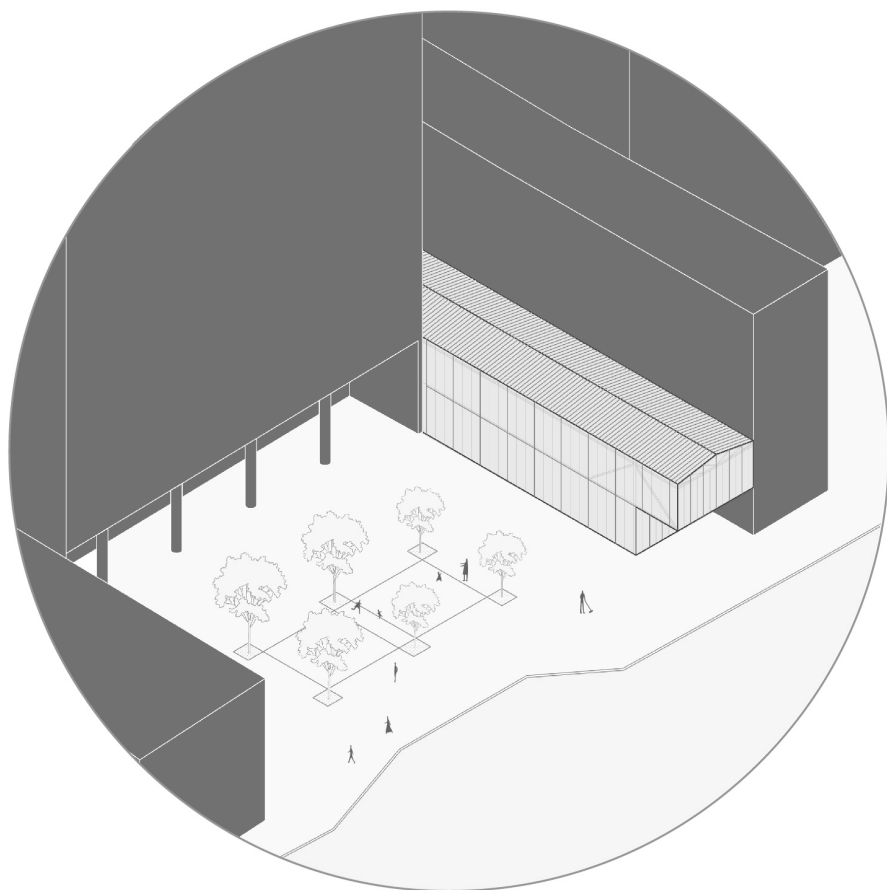


Imagens: Archdaily

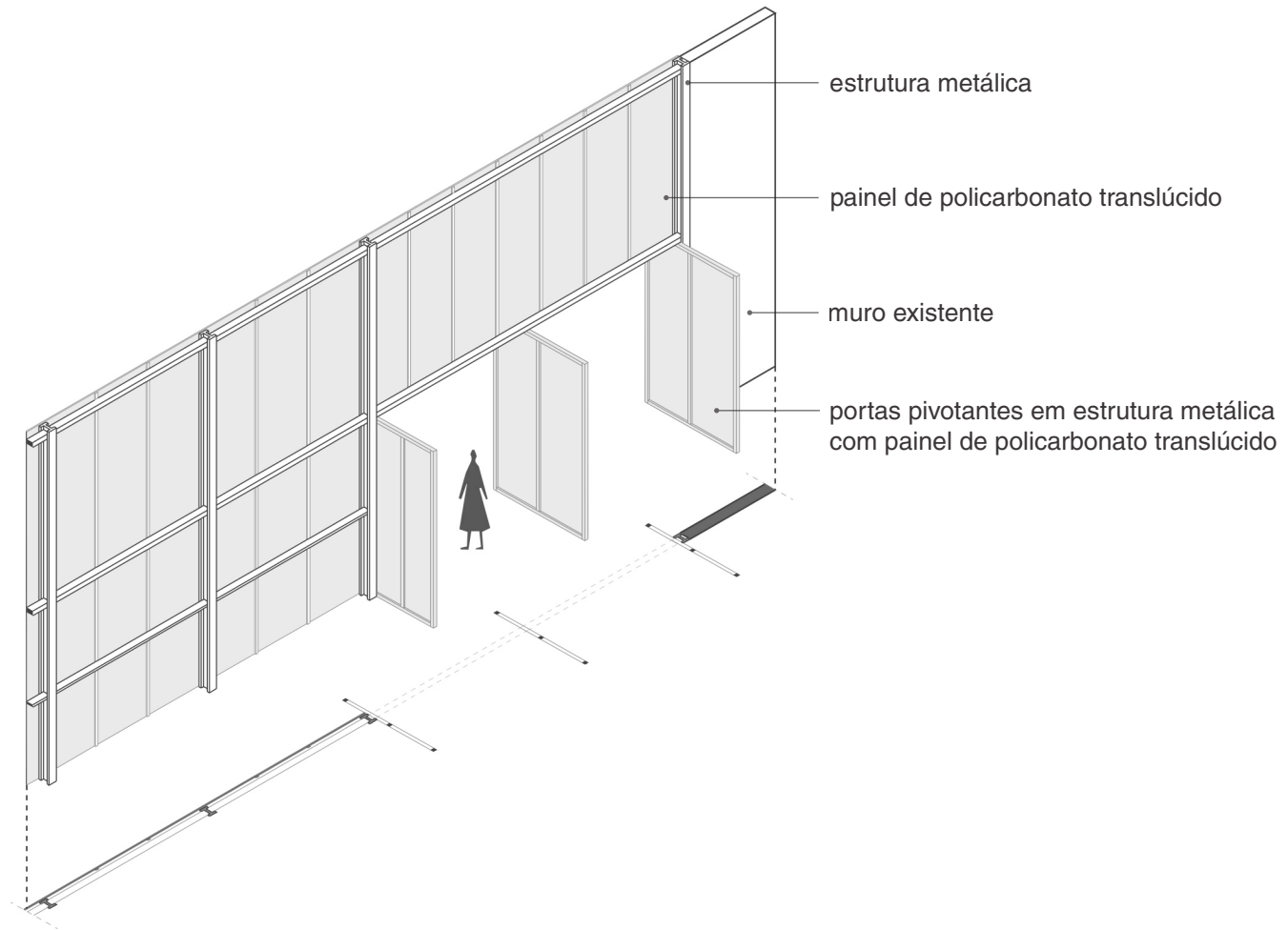


conexão, permeabilidade e experiência

O restaurante foi projetado para reforçar a conexão com o espaço público e a comunidade local. A estrutura possui grandes portas que se abrem convidando as pessoas e conectando o interior com o exterior.



tectônica: a estrutura da fachada



ESPAÇO COMUNITÁRIO SAN MARTÍN - FITEKANTROPUS

O projeto consiste na transformação do Refeitório San Martín, um equipamento subutilizado e em mal estado, em um Espaço Comunitário. Com ajuda da população local, os espaços foram reorganizados para melhorar a funcionalidade e ampliar os usos coletivos. Ele serve de exemplo de autogestão: uma grande equipe que constrói pontes, convida, recebe e reconhece seu espaço; se apropria dele e o potencializa, agradece, cede e contagia. Para viver mais além da mera sobrevivência.





Imagens: Archdaily



coletividade, usos e cooperatividade



planta baixa - térreo

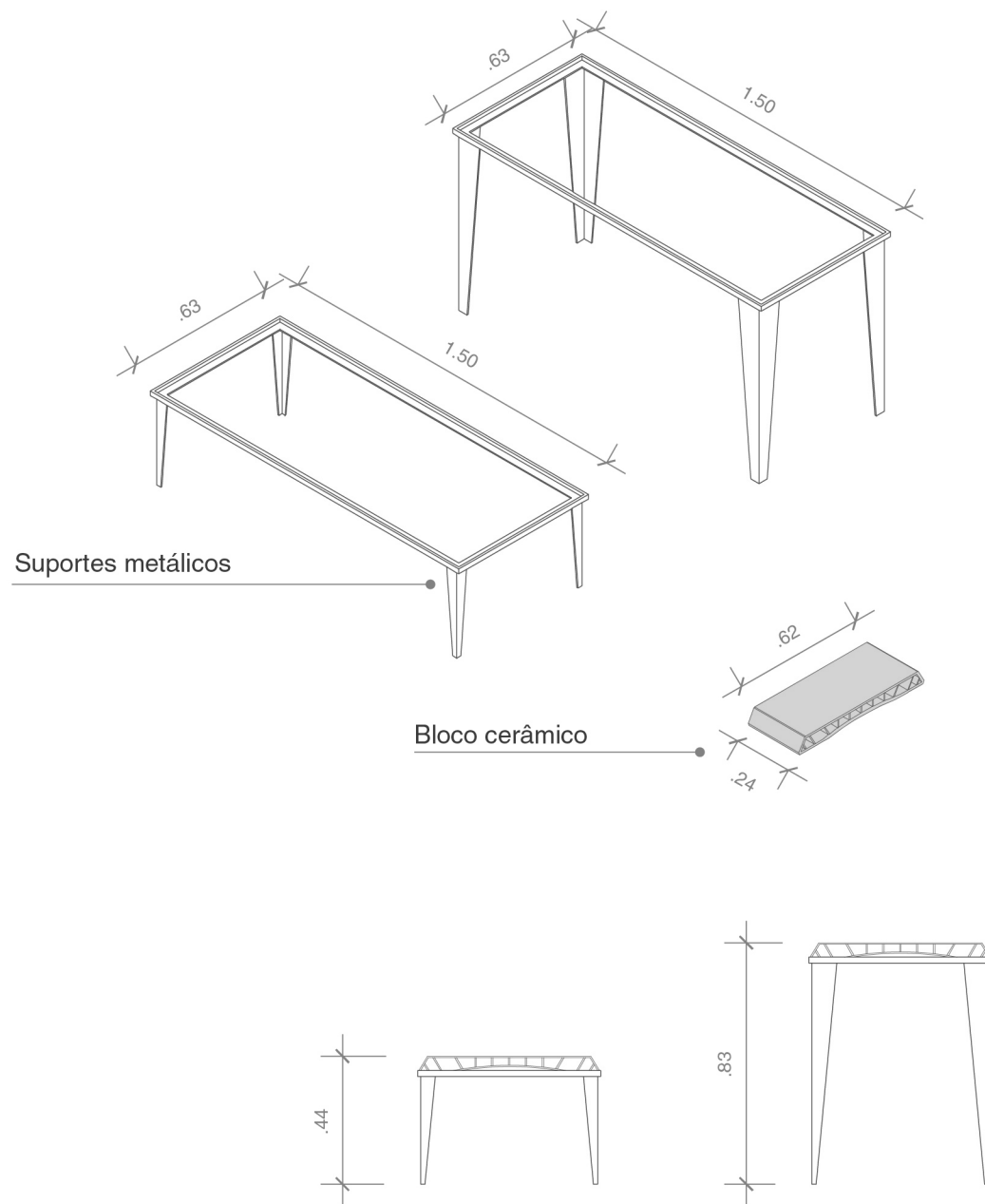


planta baixa - 1º pav.

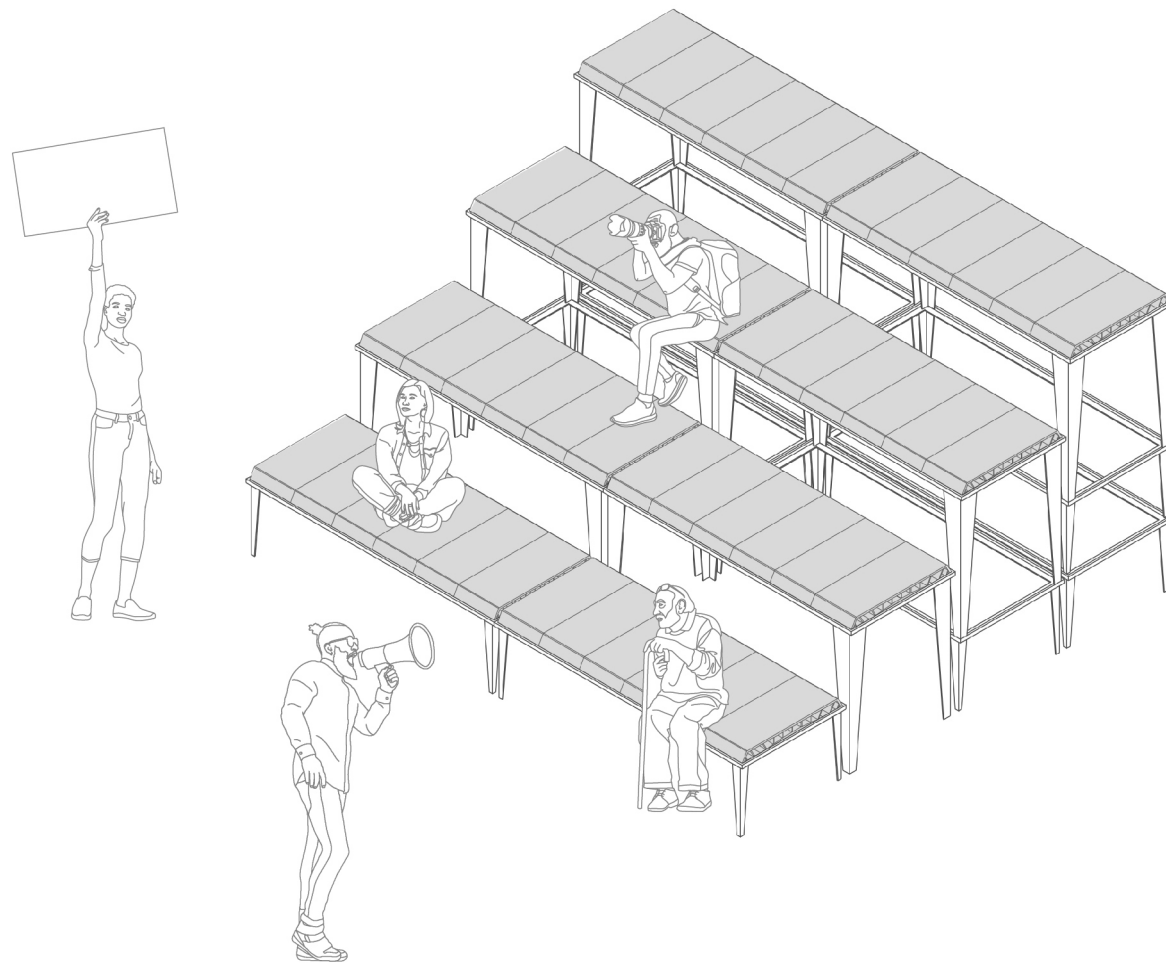


MOBILIÁRIO URBANO

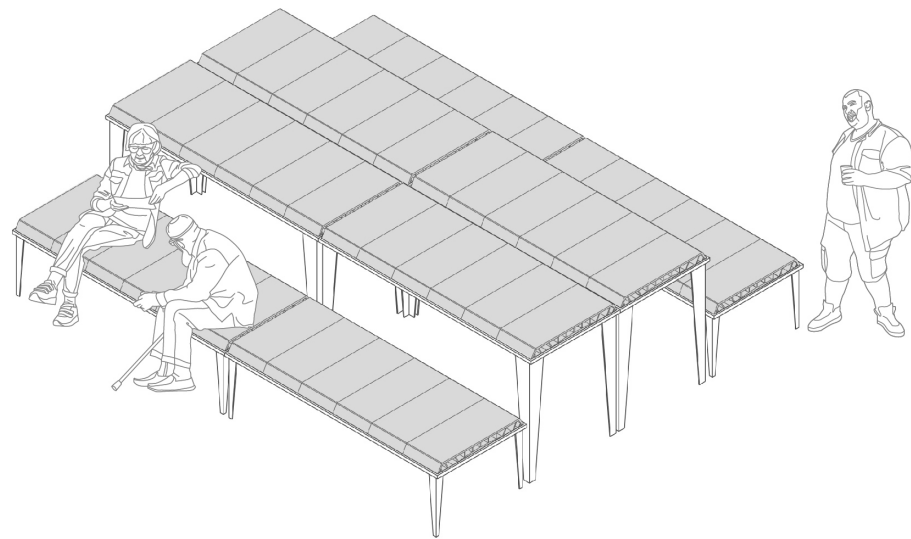
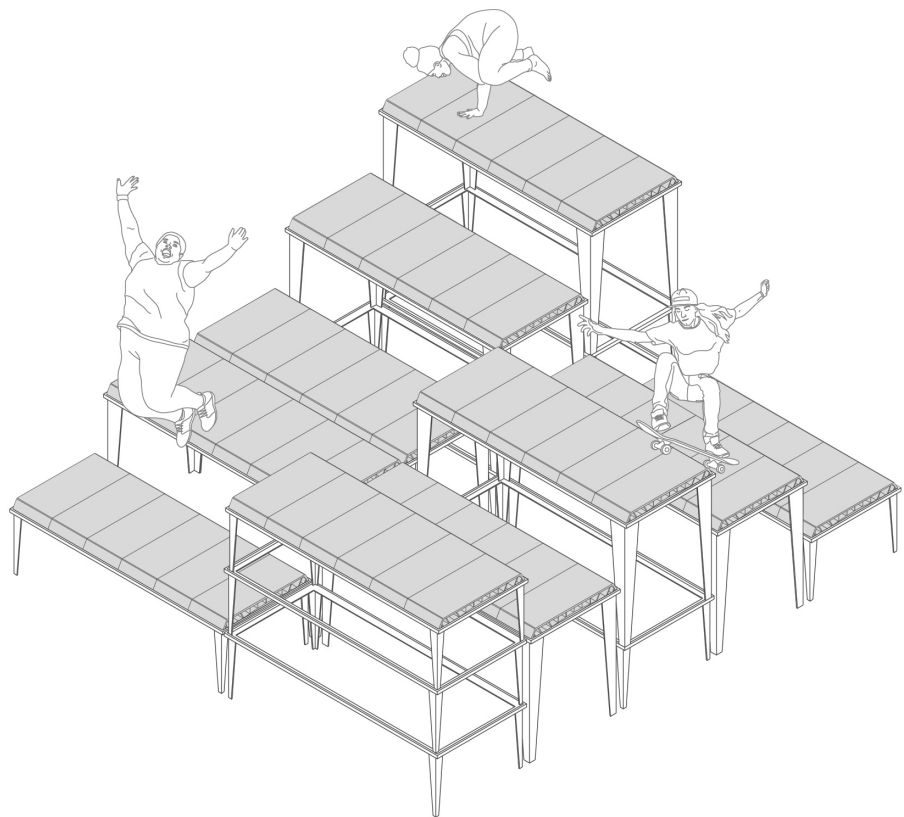
Para também servir como suporte para os entregadores em locais com bastante espaço disponível, propõe-se o uso do SCHLICKEYSEN, sistema de mobiliário modular projetado pelo ENORME Studio que funciona a partir de dois módulos de suportes metálicos e blocos cerâmicos para lajes de tamanho padronizado. A partir desses três elementos pode-se criar todo o diversos tipos de configurações: mesas de pique-nique, bancos, arquibancadas... mediante o simples empilhamento dos suportes metálicos e o uso dos blocos de laje como superfície horizontal de apoio.



Fonte: reprodução autoral do projeto



Fonte: reprodução autoral do projeto



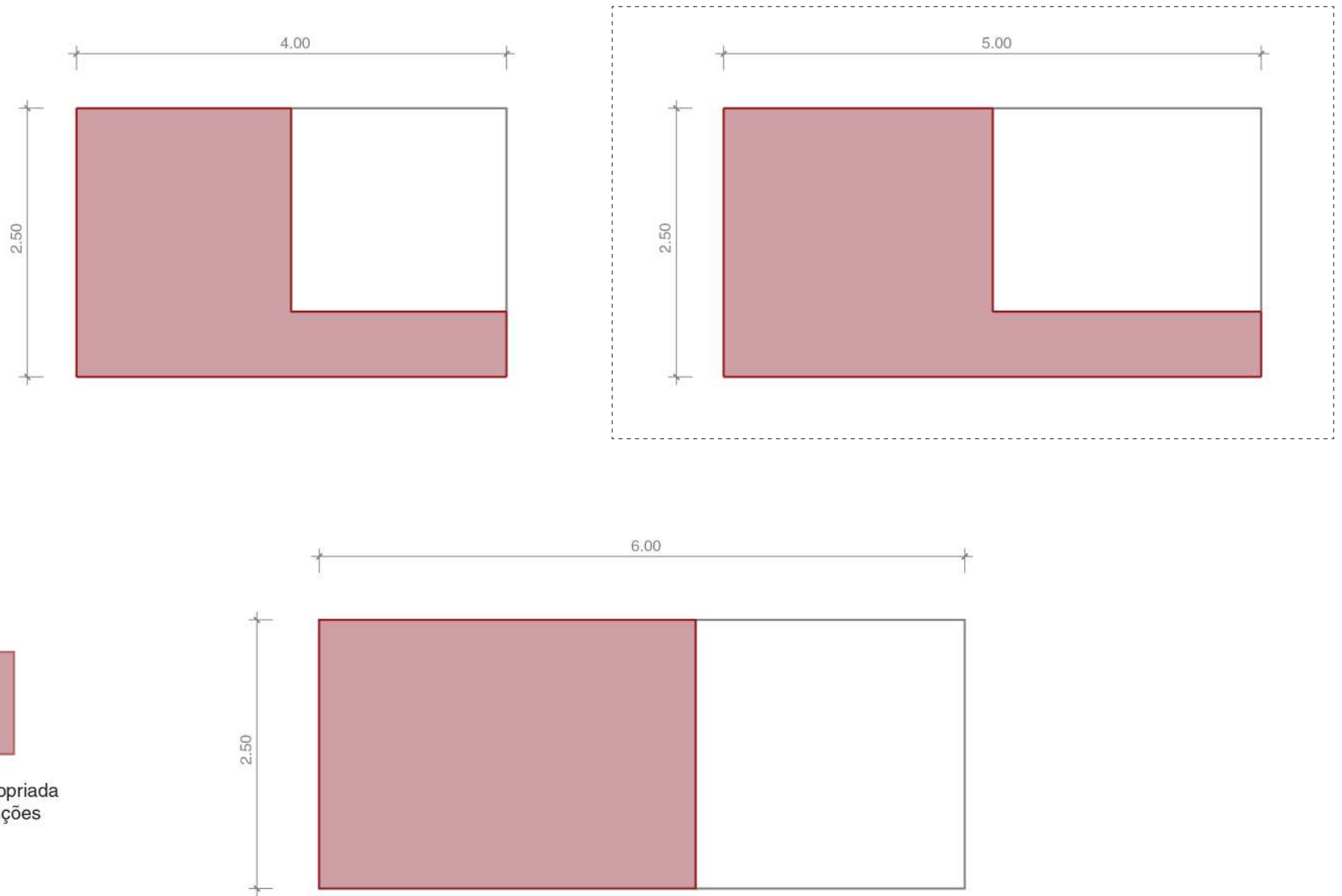
Fonte: reprodução autoral do projeto

OS EQUIPAMENTOS

Após todo o diagnóstico, inicia-se o lançamento projetual efetivo.

A banca de jornal (que representa também outros elementos de funções diferentes, porém com formatos semelhantes, como a floricultura) e o quiosque de chaveiro (que representa também a guarita) foram escolhidos como elementos base a serem adaptados. Ambos possuem tamanhos diferentes que variam de acordo com o local em que estão inseridos e a legislação de cada cidade. Para o projeto, foi feita a escolha de trabalhar com um tamanho médio de ambos.

A ideia parte do princípio de que as funções básicas desses equipamentos não devem ser eliminadas, apenas realocadas caso haja necessidade.

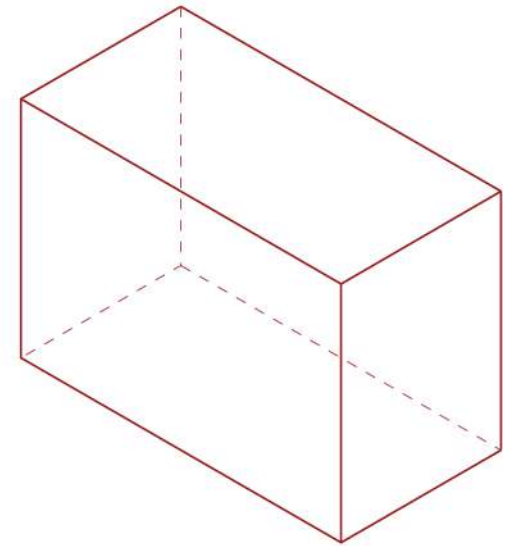
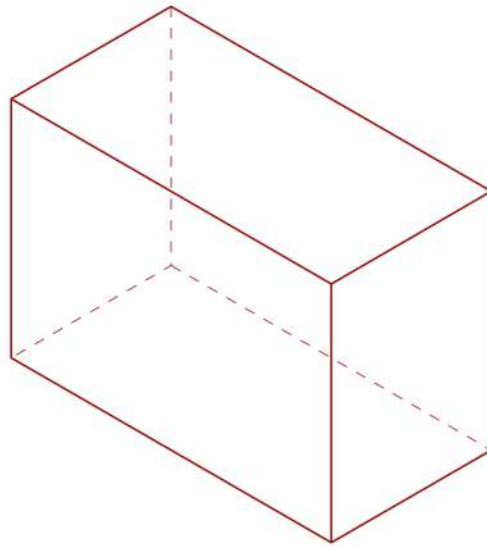


Medidas de referência de bancas de jornal em planta baixa de acordo com os incisos I, II e III e o parágrafo 1º do artigo 36 da lei 10.605, alterado pela Câmara Municipal de Porto Alegre em 2009.

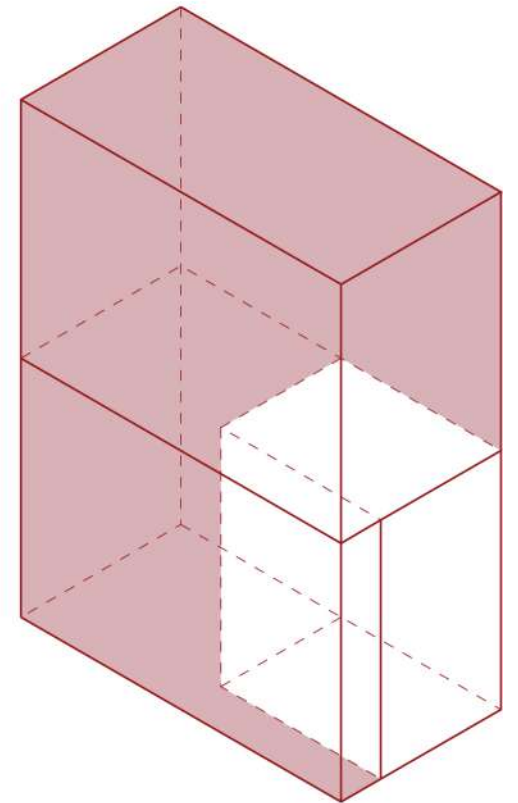
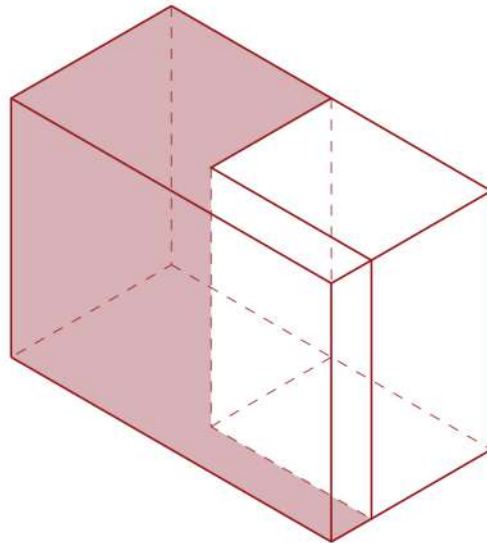
opção A (lotes mínimos)

opção B (praças, espaços maiores)

Banca de jornal / Floricultura /
Quiosques de maior porte



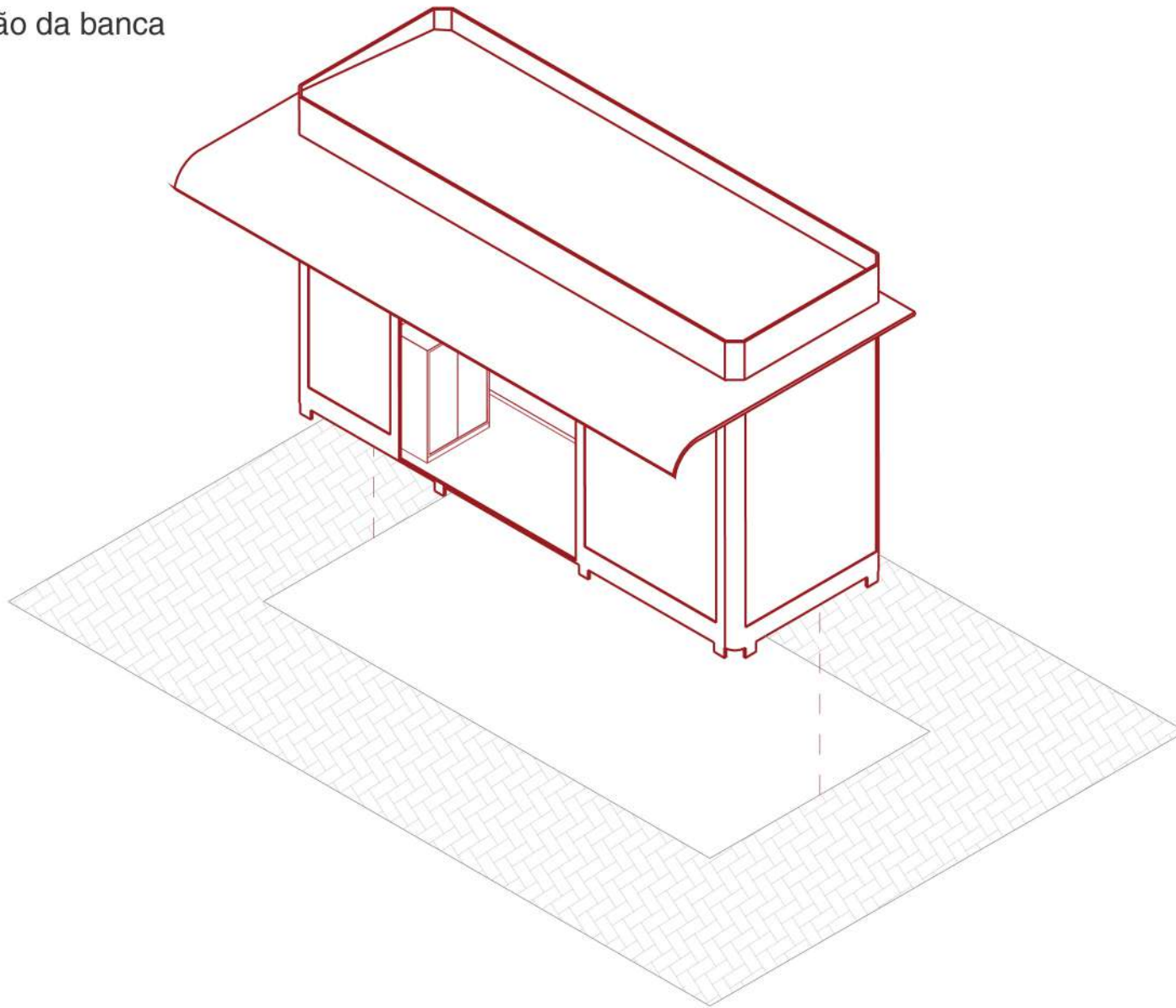
Novo equipamento



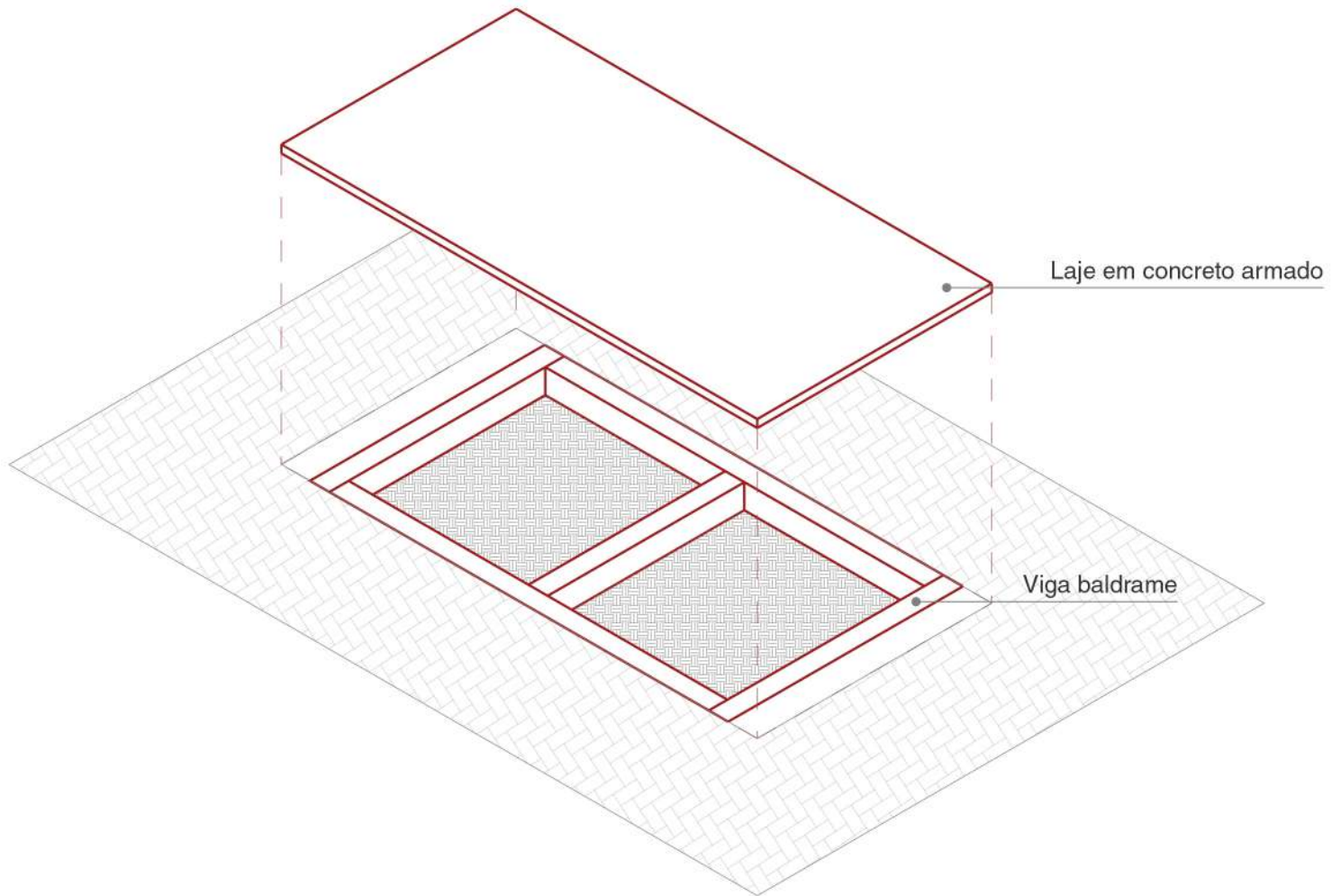
Área a ser apropriada
para novas funções

0

Remoção da banca

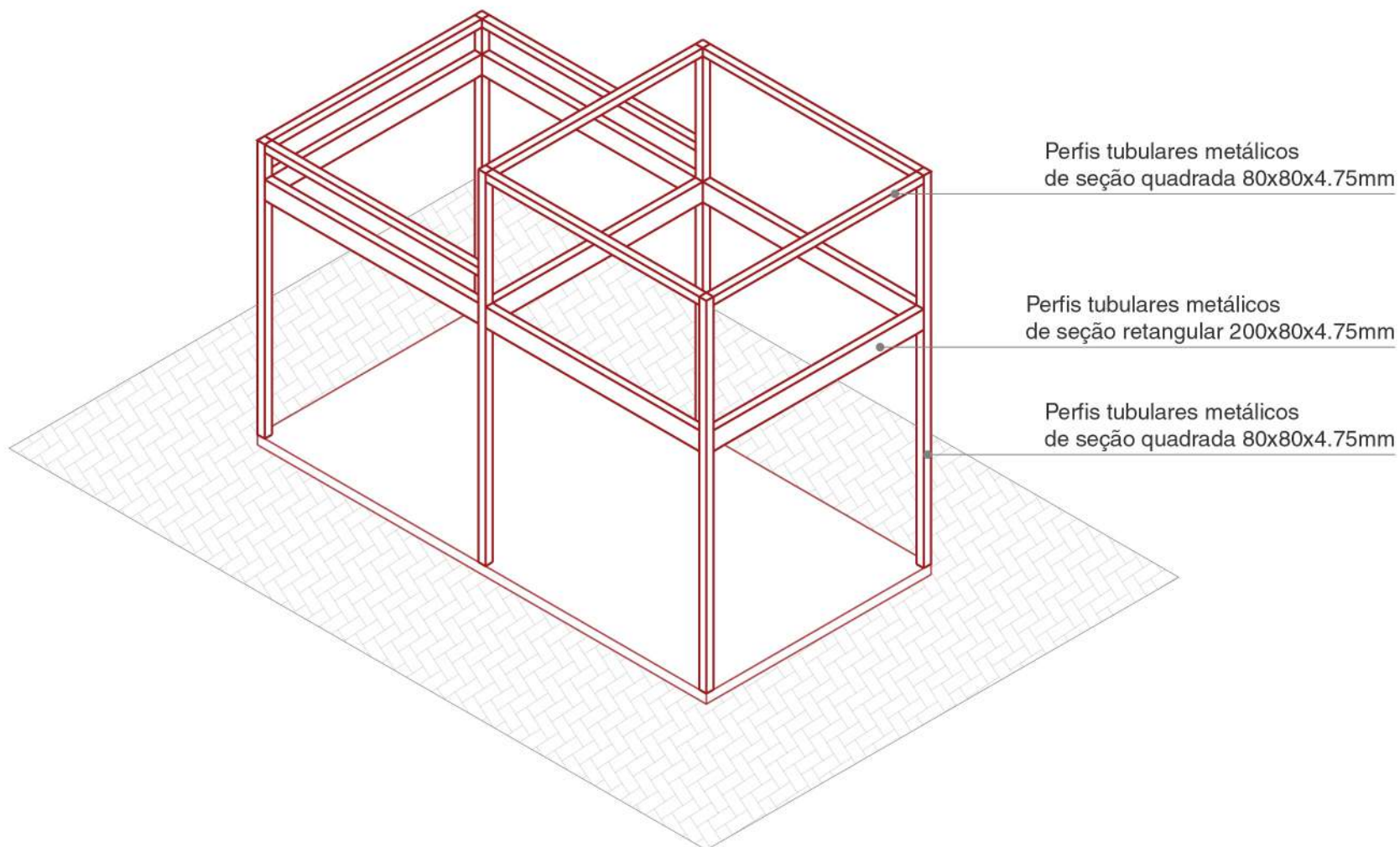


1 Preparação do terreno



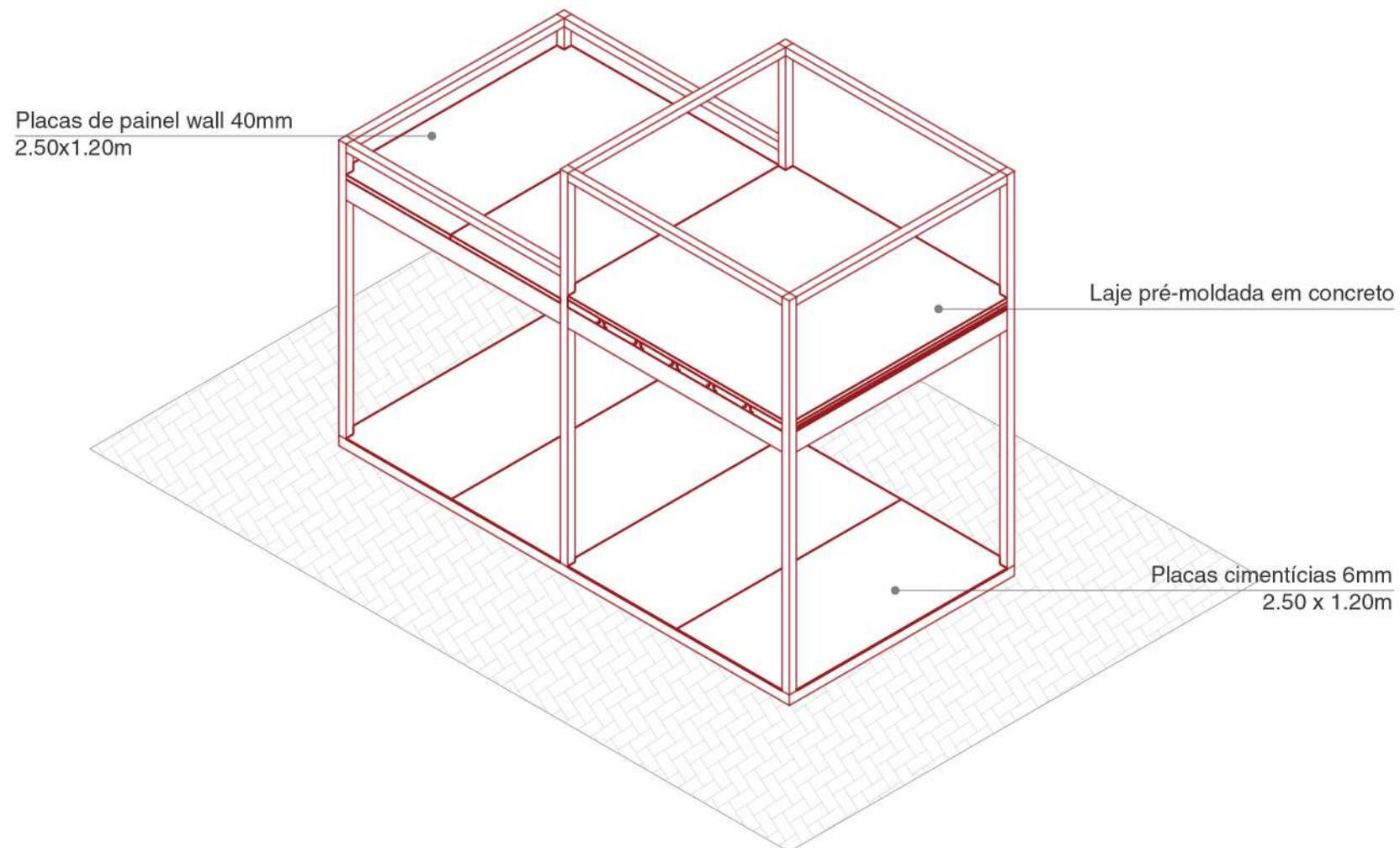
2

Instalação do sistema estrutural



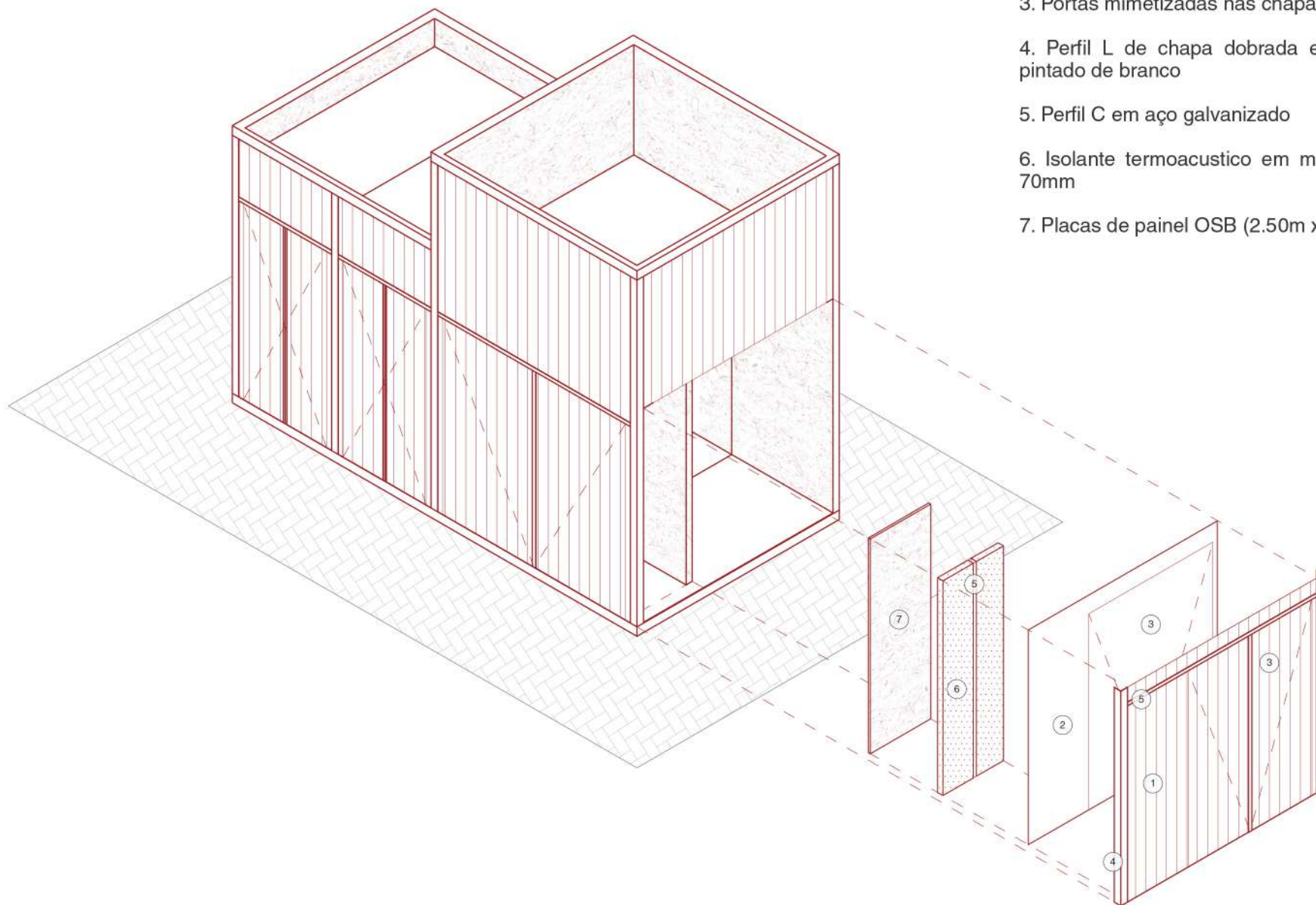
3

Instalação das lajes



4

Instalação das vedações verticais



1. Chapa ondulada em aço galvanizado C25 pintada de branco (2.50m x 1.20m x 0.5mm)

2. Chapa lisa em aço galvanizado C25 pintada de branco (2.50m x 1.20m x 0.5mm)

3. Portas mimetizadas nas chapas de aço

4. Perfil L de chapa dobrada em aço galvanizado pintado de branco

5. Perfil C em aço galvanizado

6. Isolante termoacústico em manta de lã de vidro 70mm

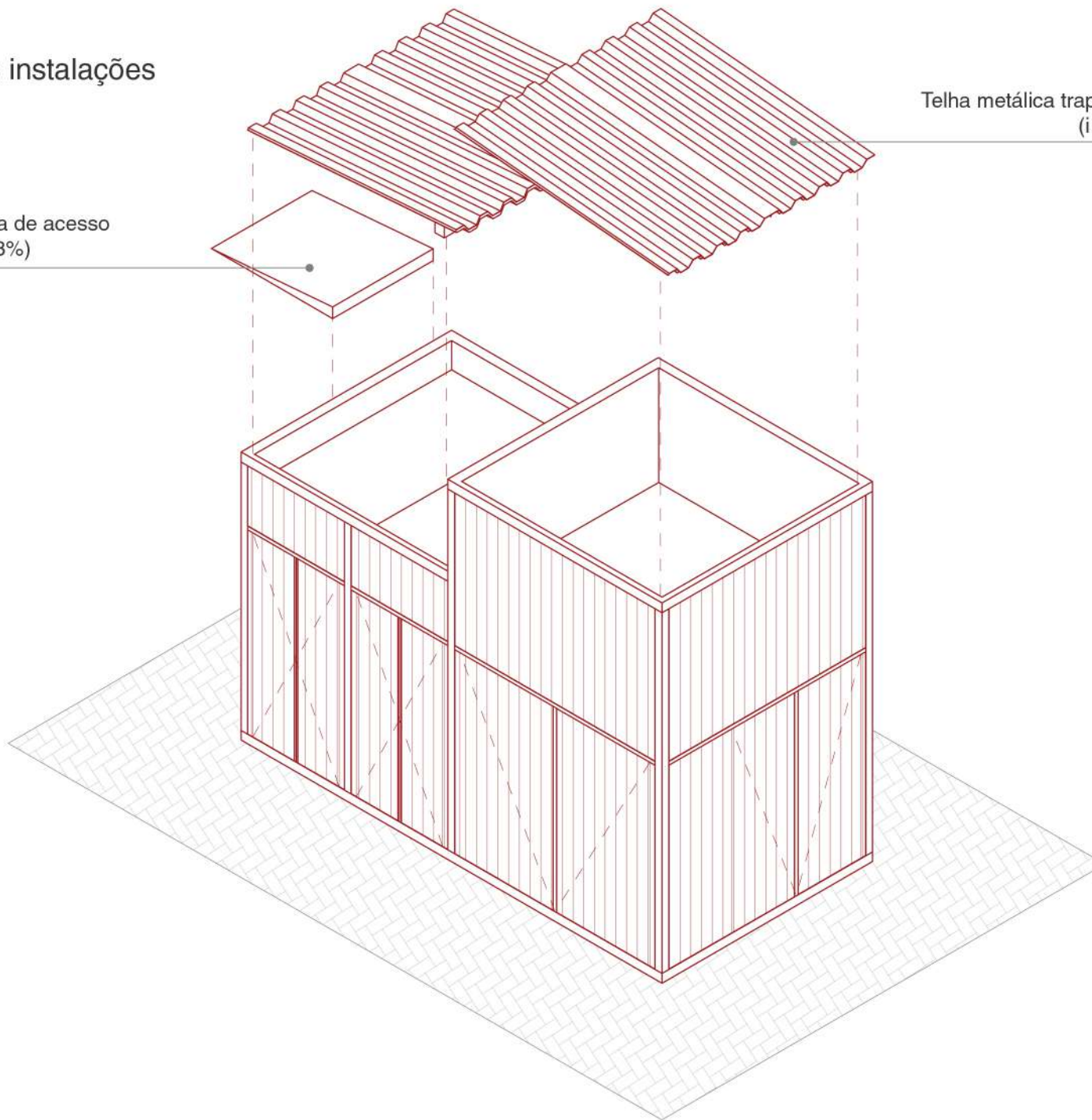
7. Placas de painel OSB (2.50m x 1.20m x 10mm)

5

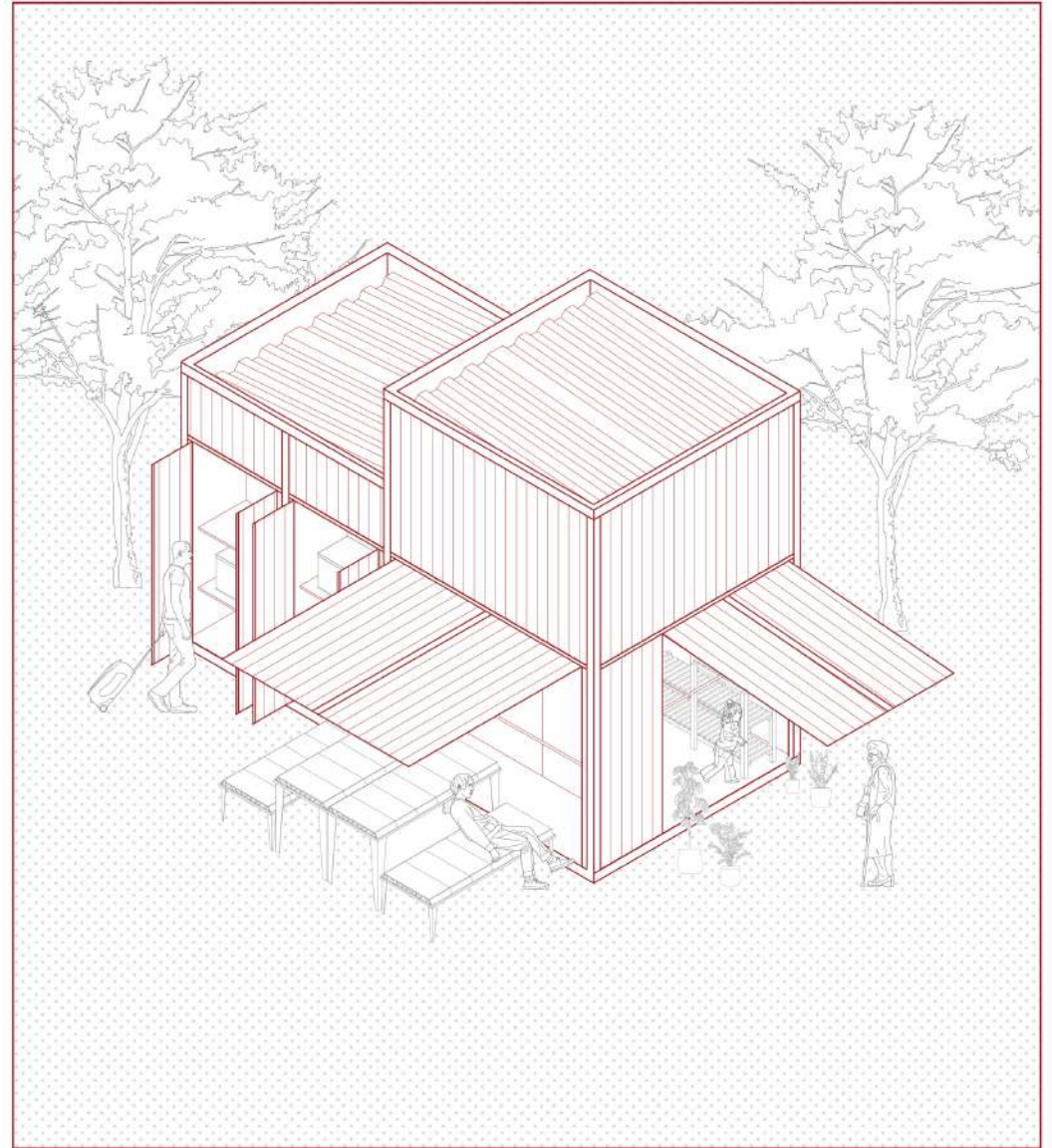
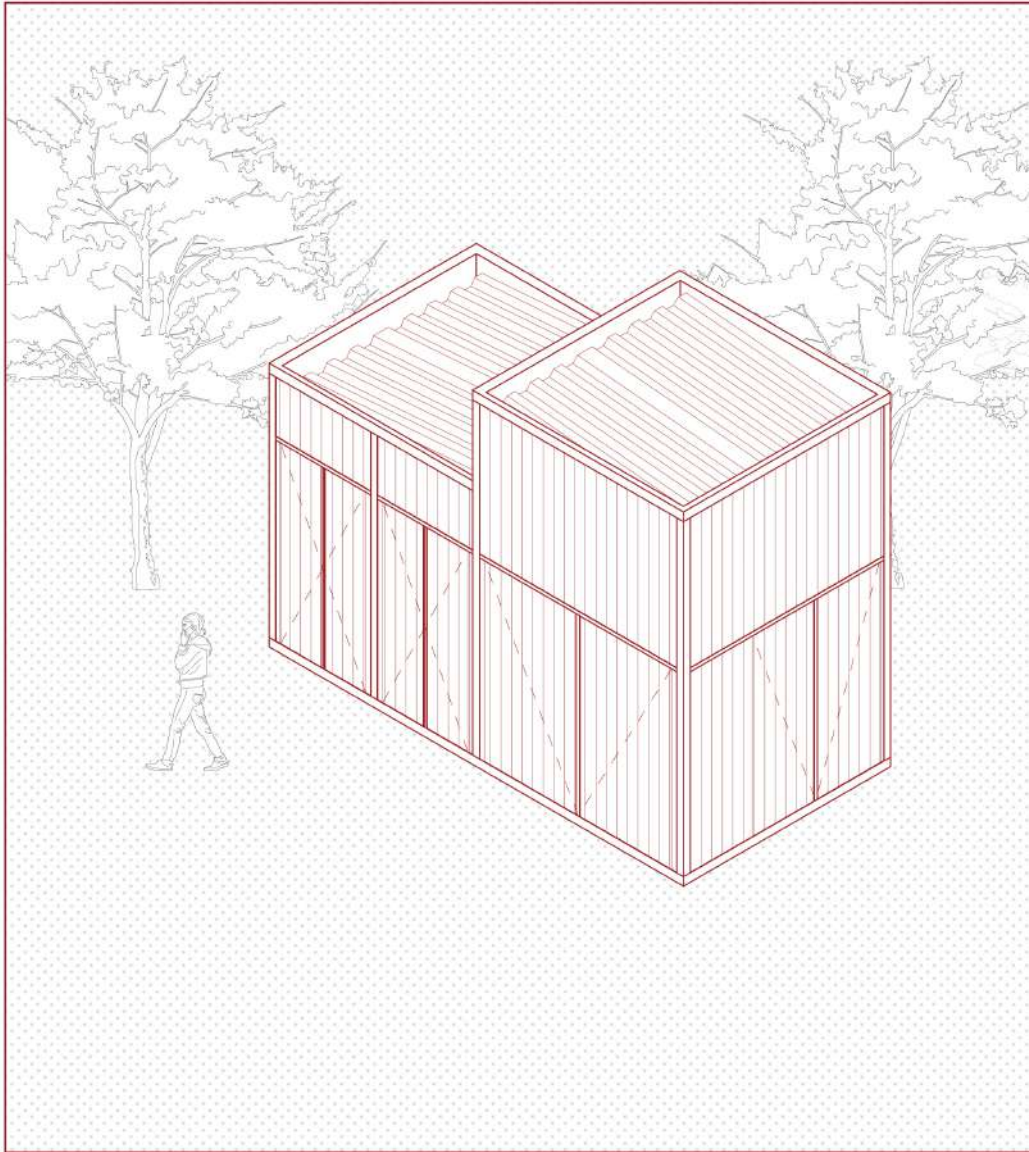
Demais instalações

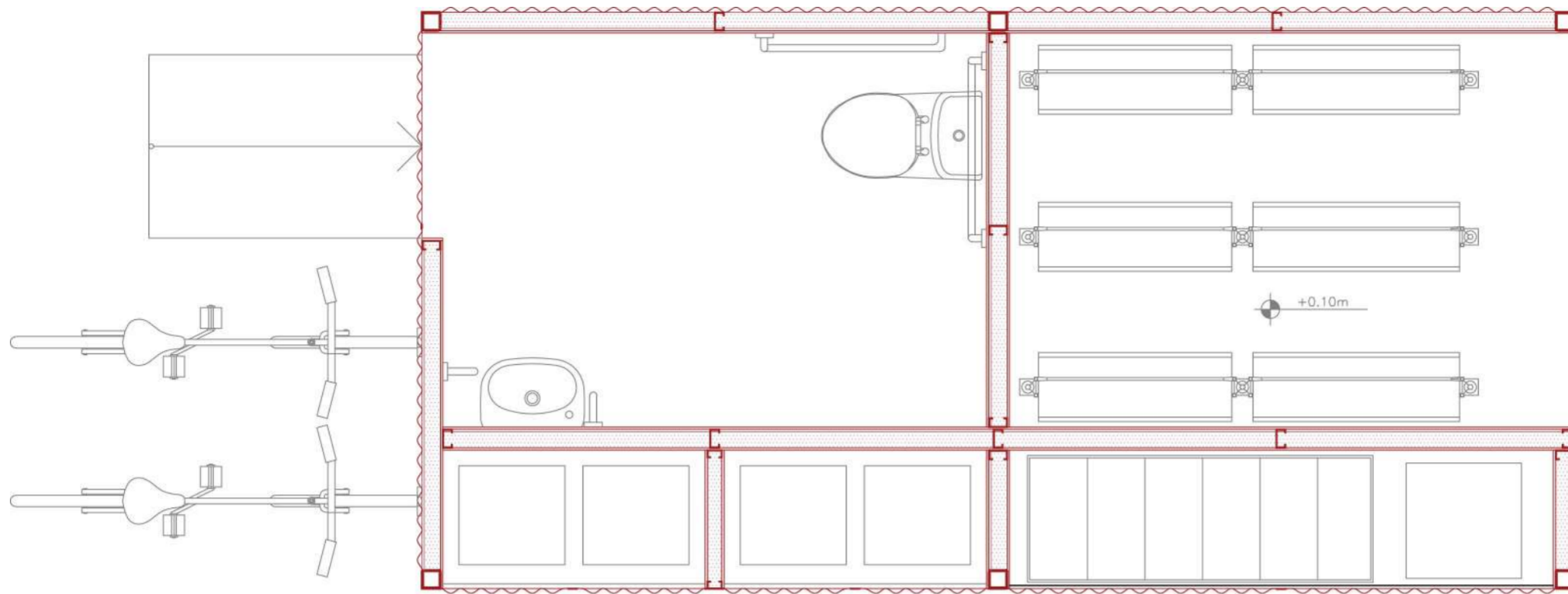
Rampa de acesso
($i = 8,3\%$)

Telha metálica trapezoidal
($i = 10\%$)

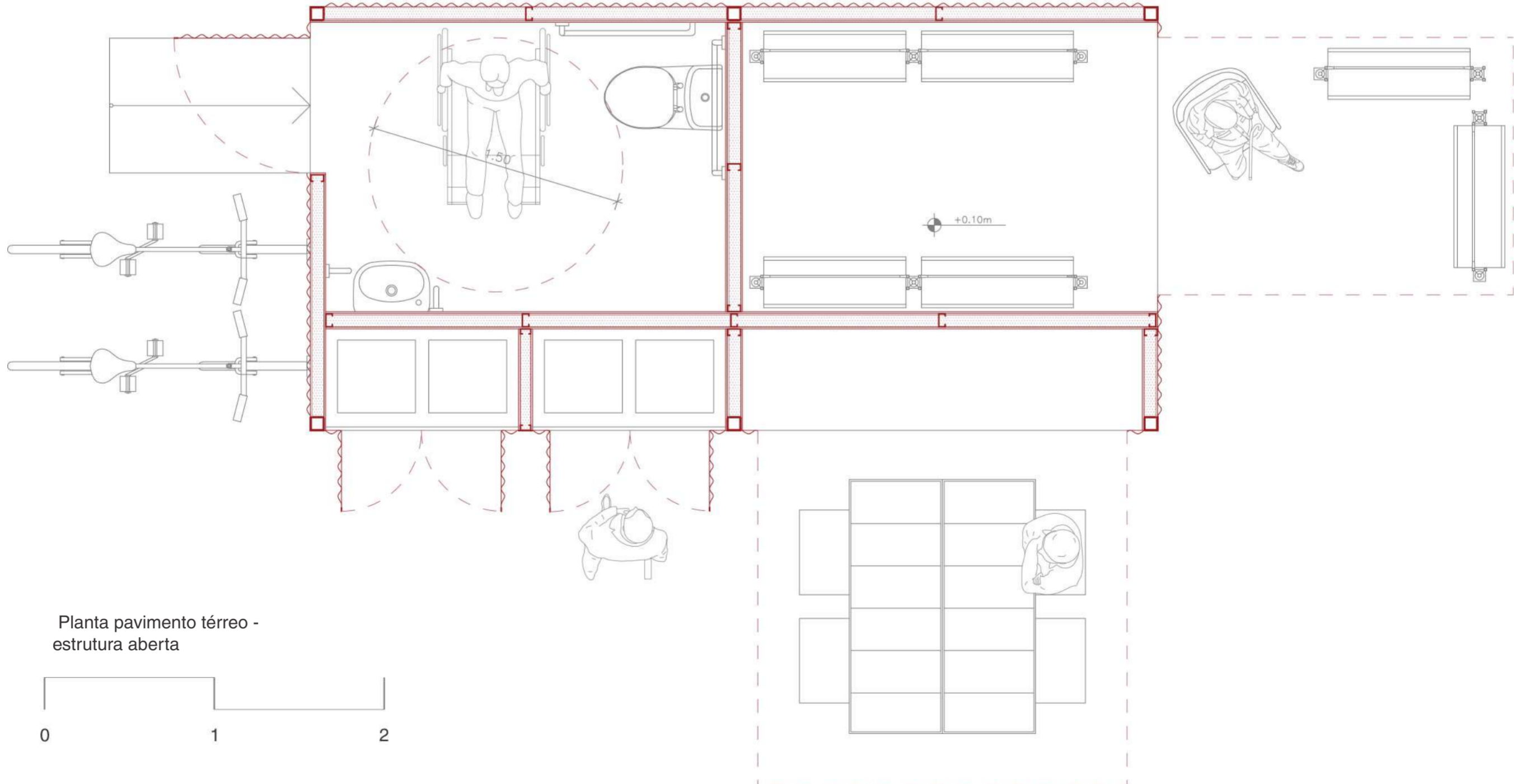
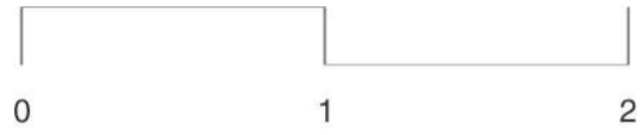


OPÇÃO A

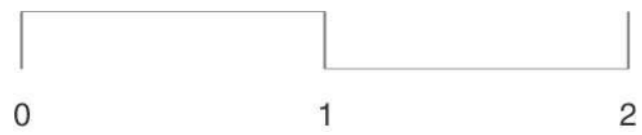


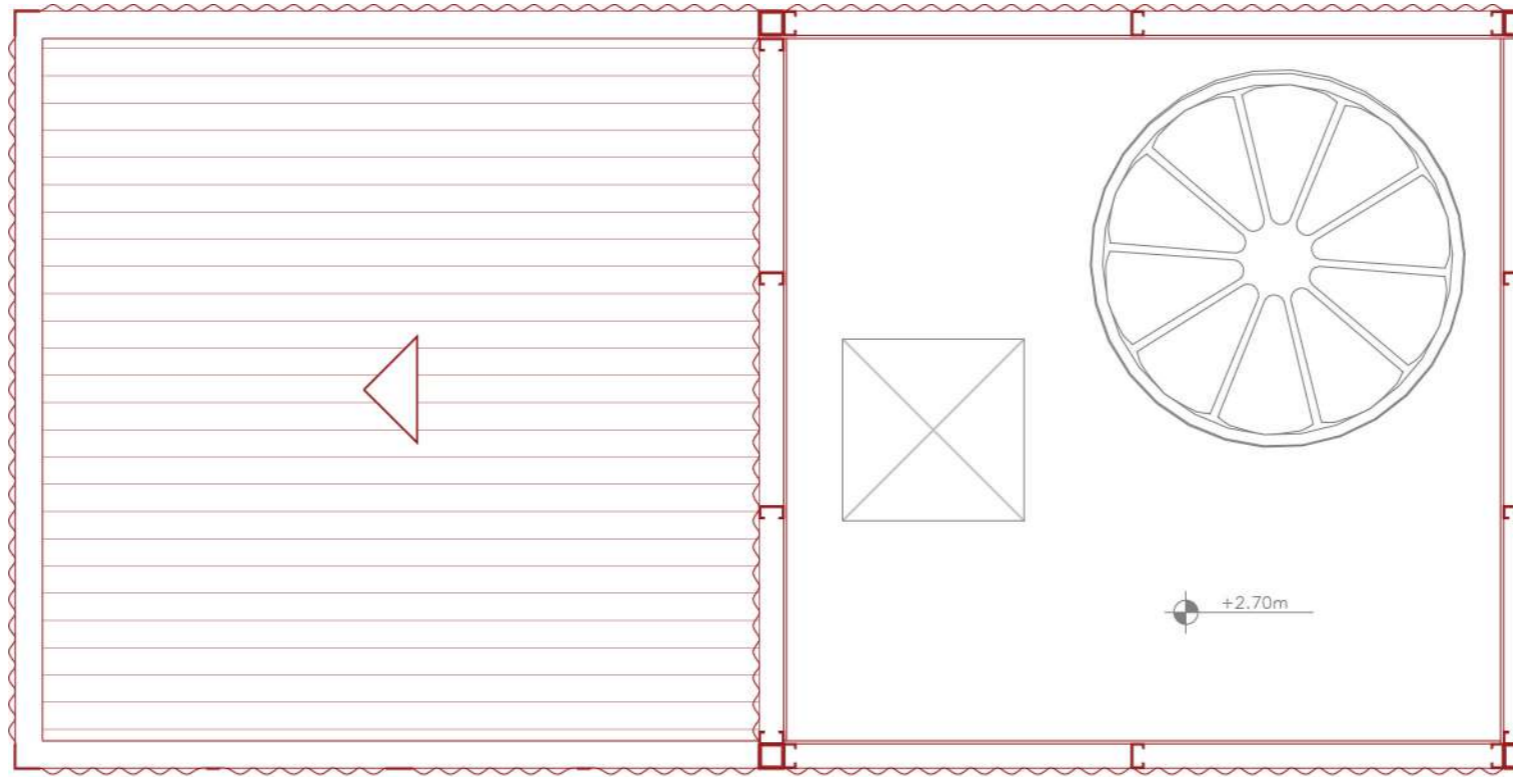


Planta pavimento térreo -
estrutura fechada

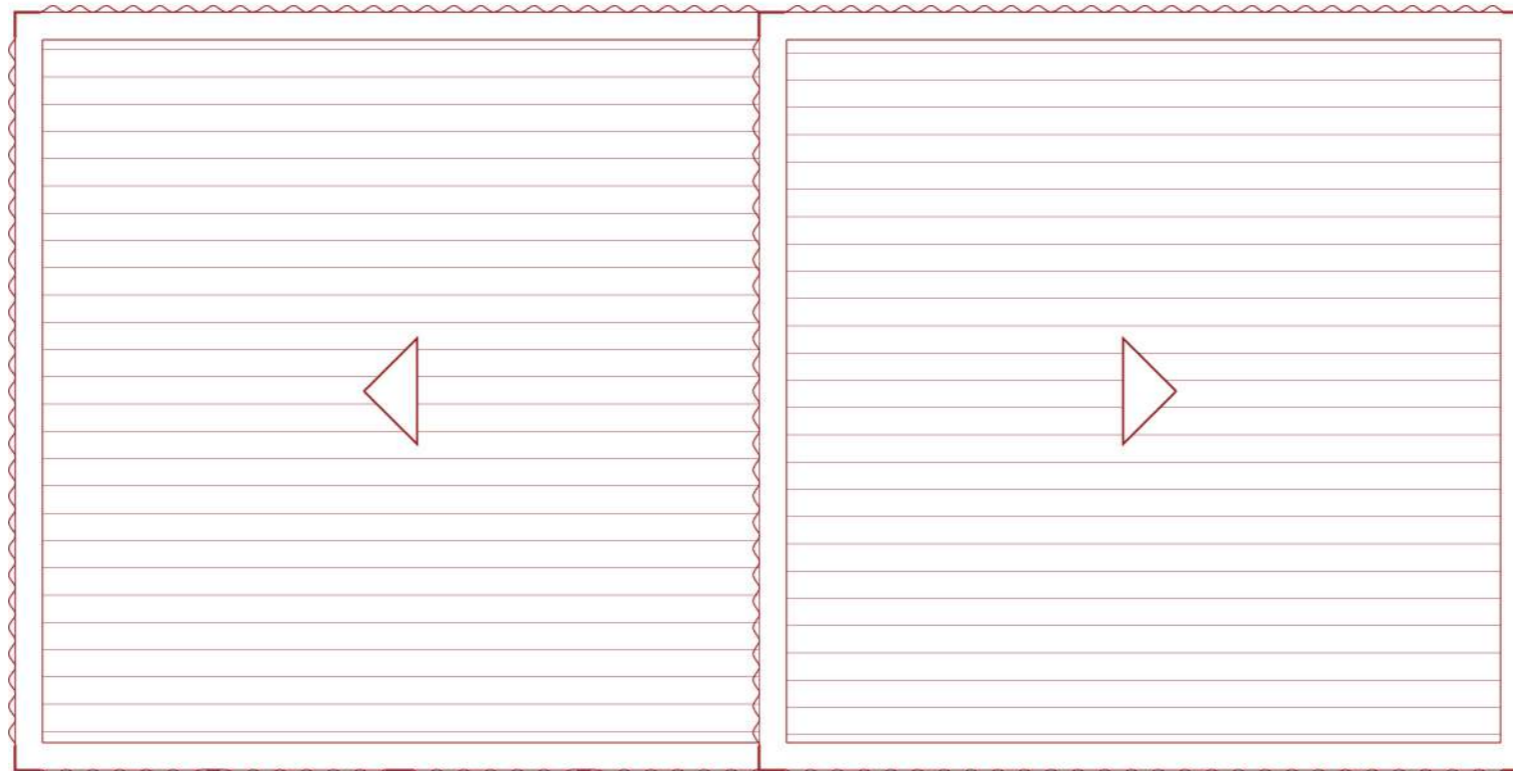
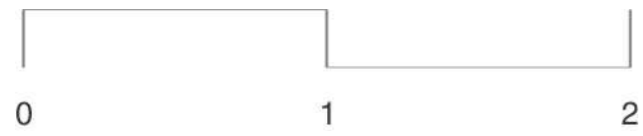


Planta pavimento térreo -
estrutura aberta

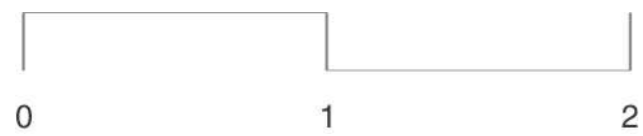




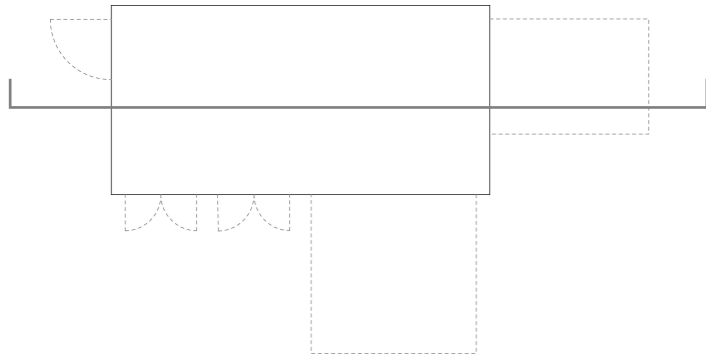
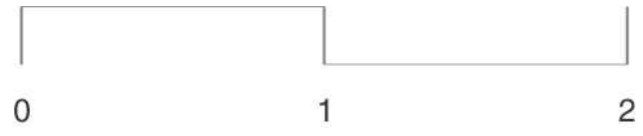
Planta 1º pavimento



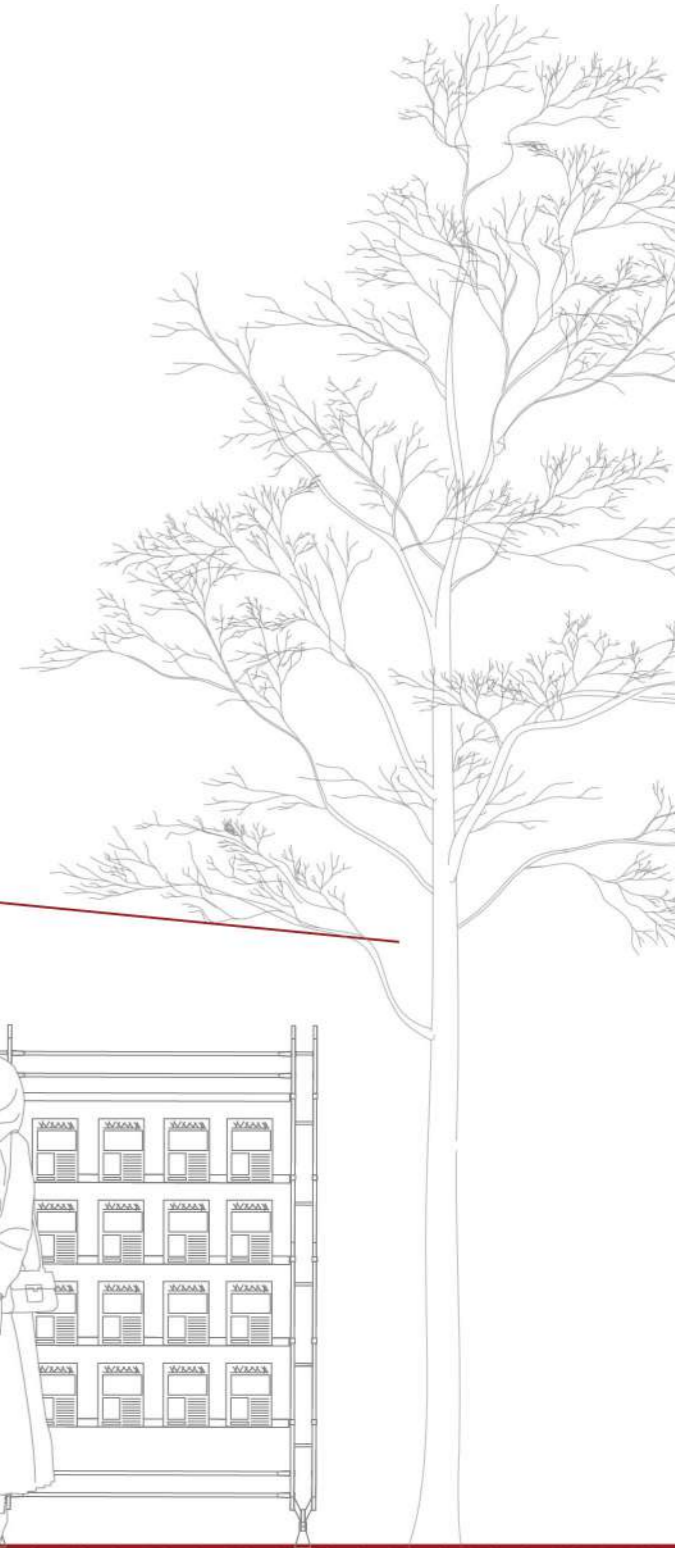
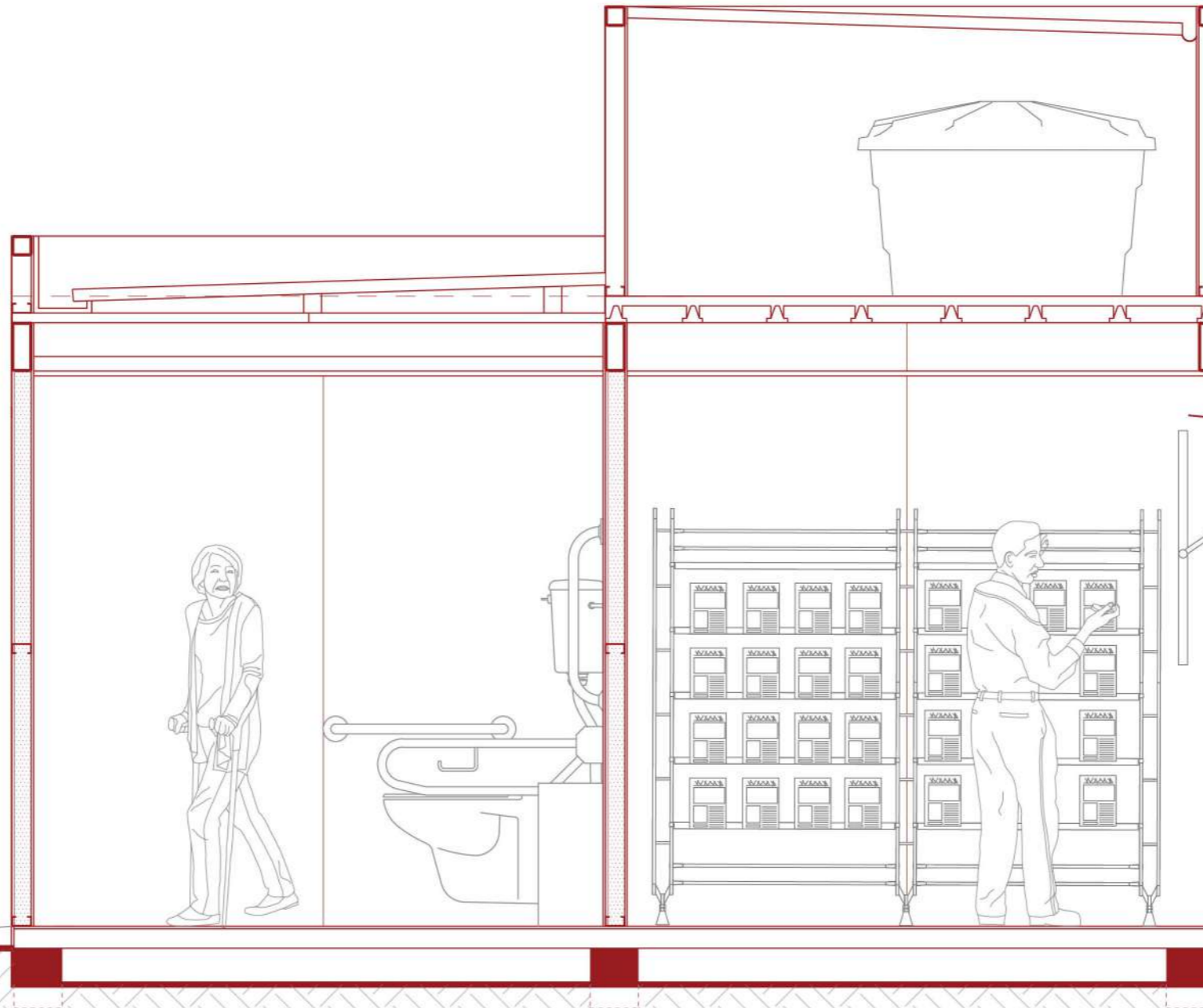
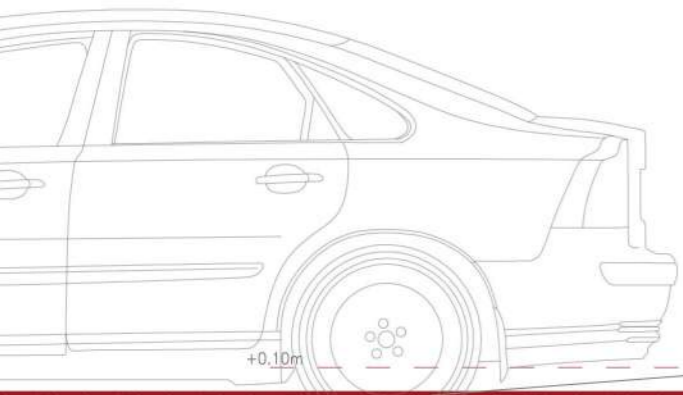
Planta cobertura



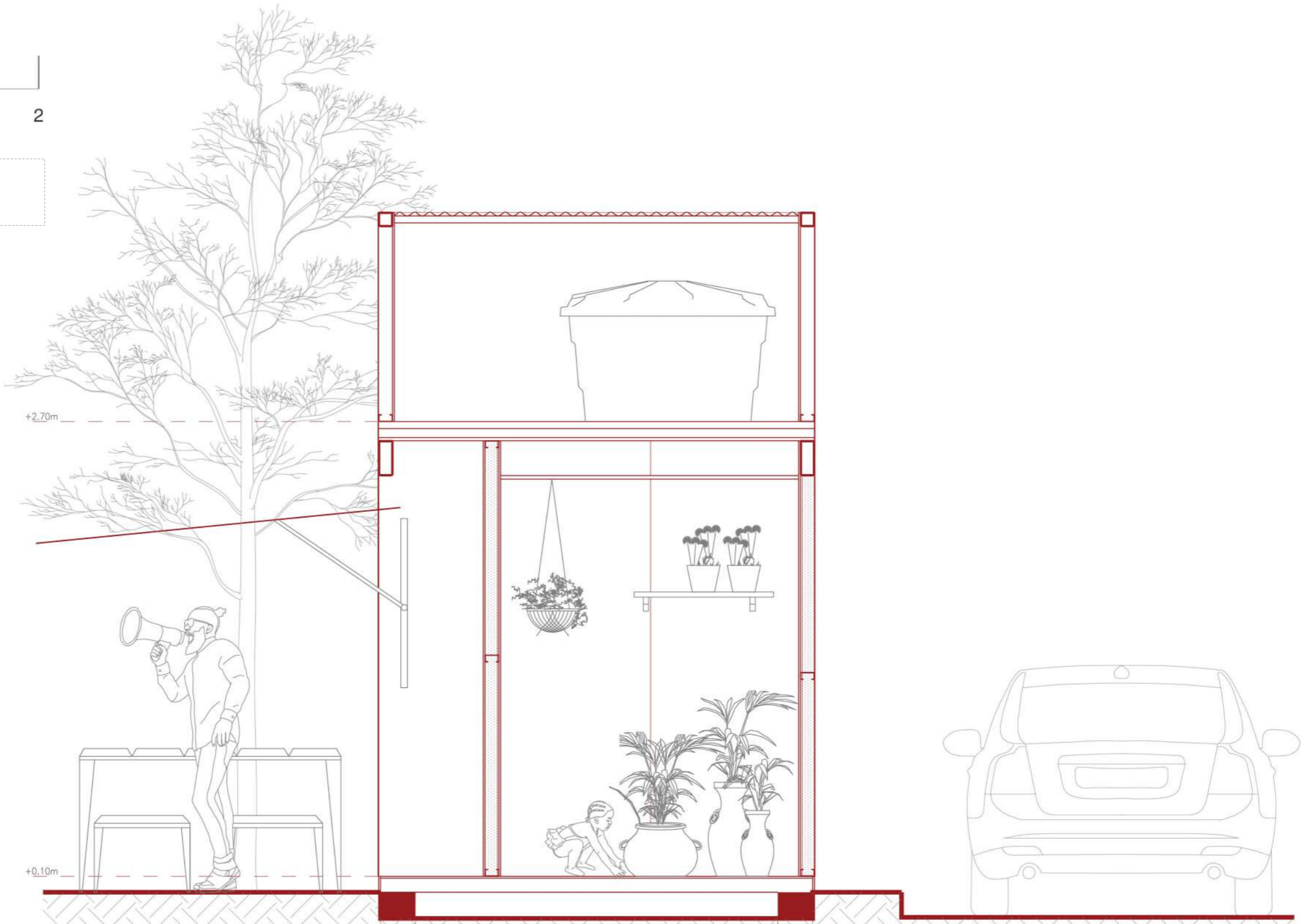
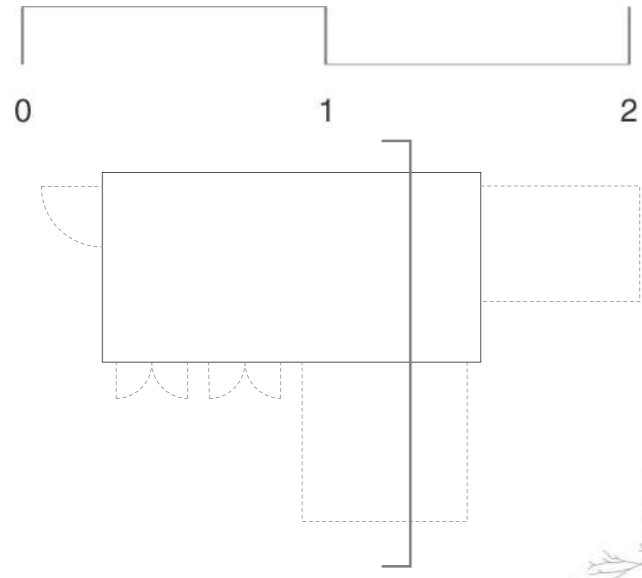
Corte AA



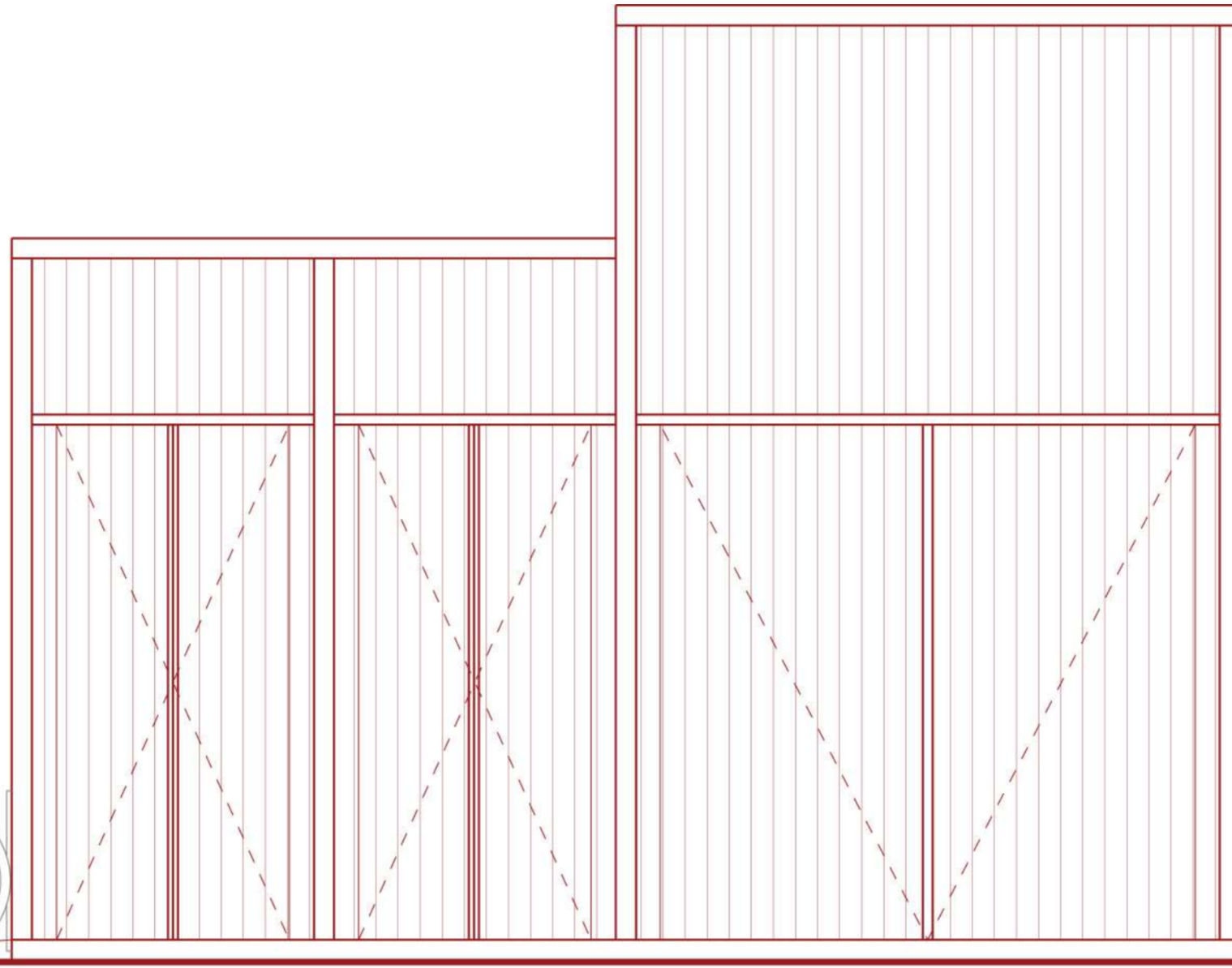
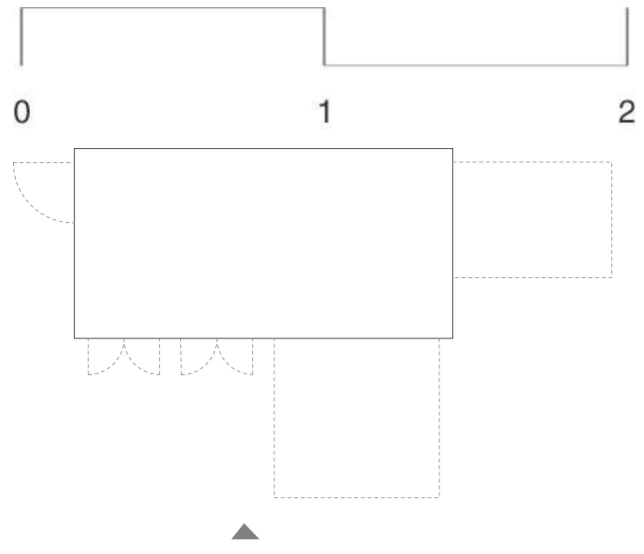
+2.70m



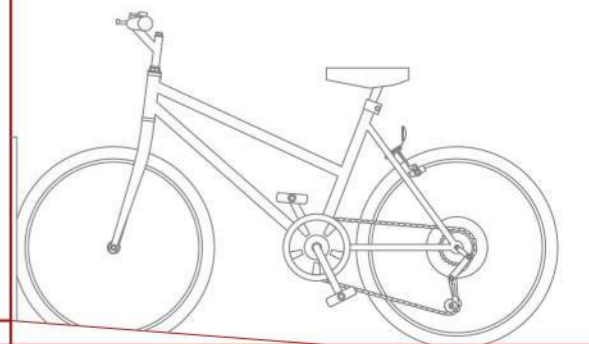
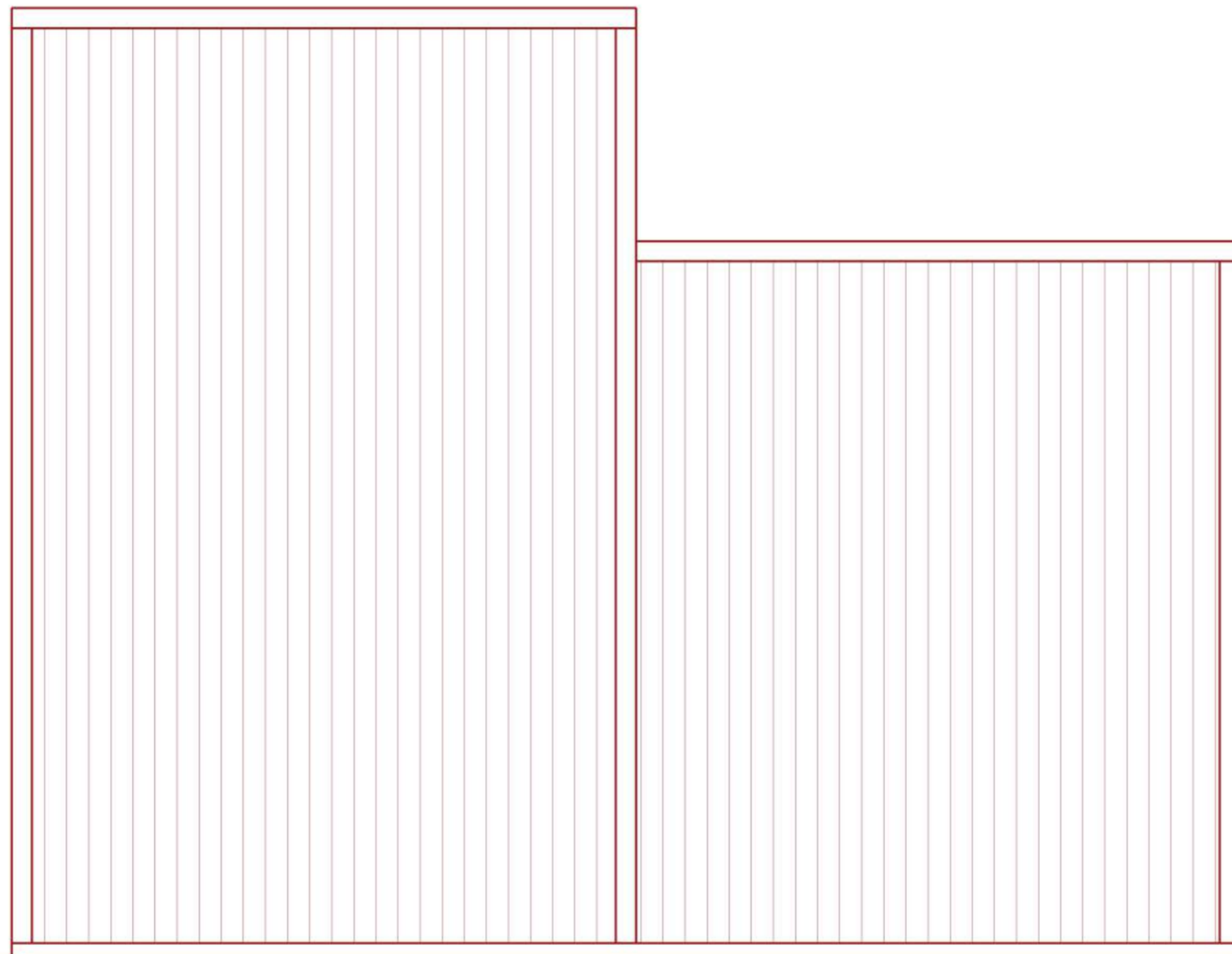
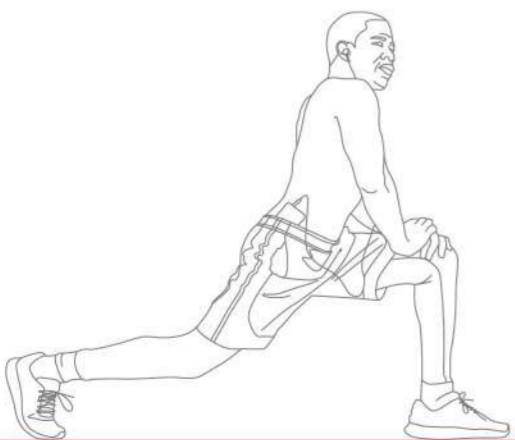
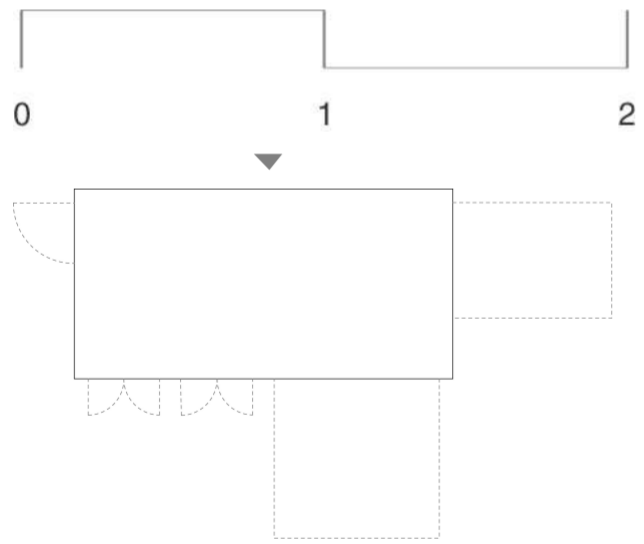
Corte BB



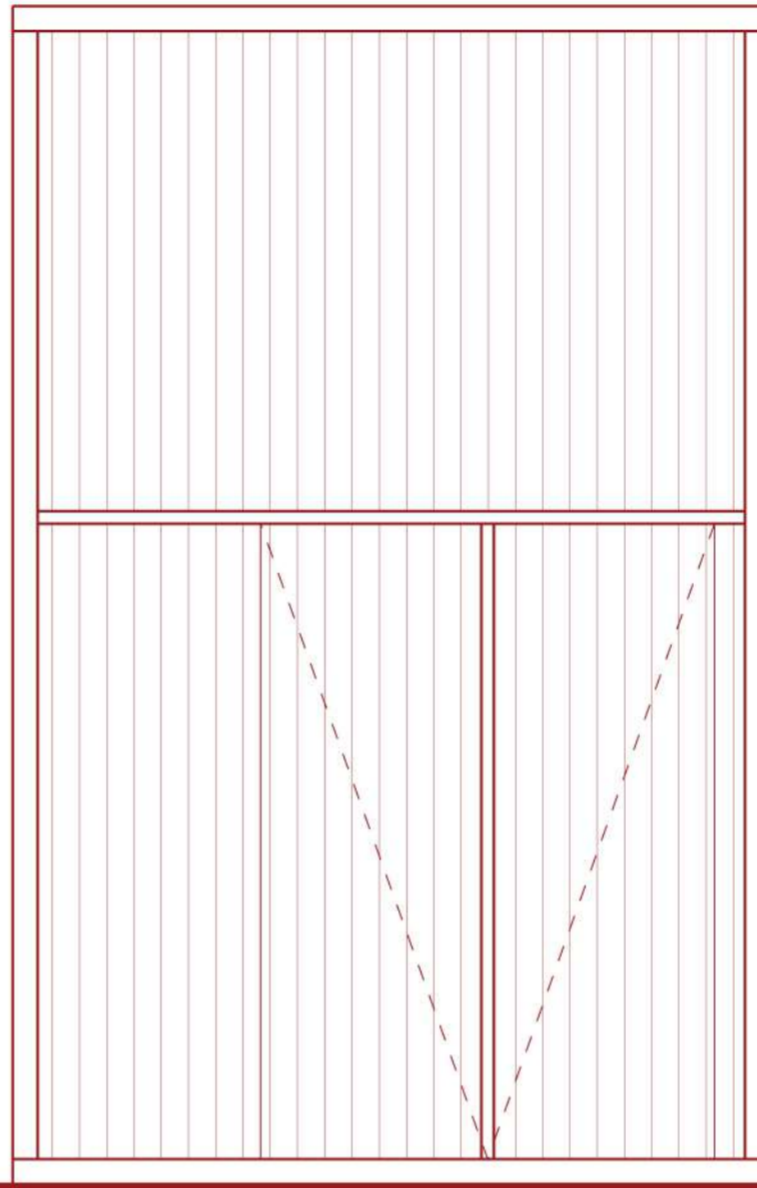
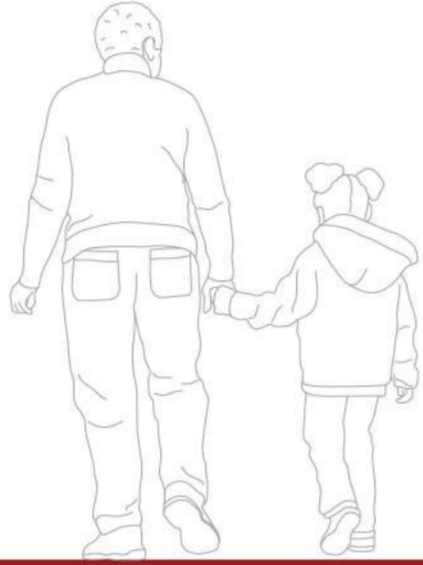
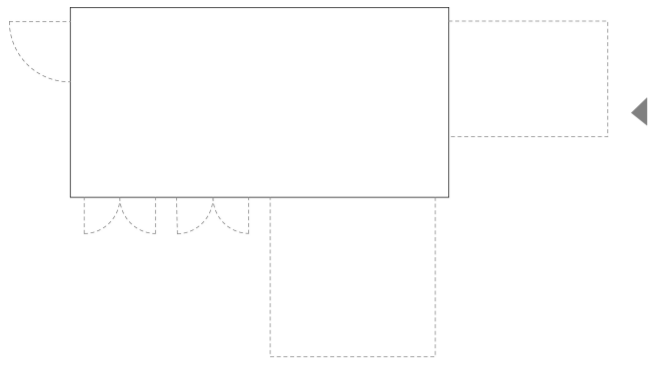
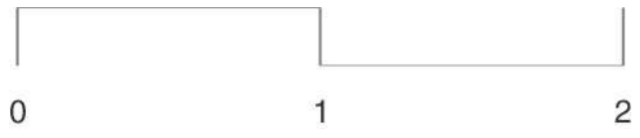
Fachada 1



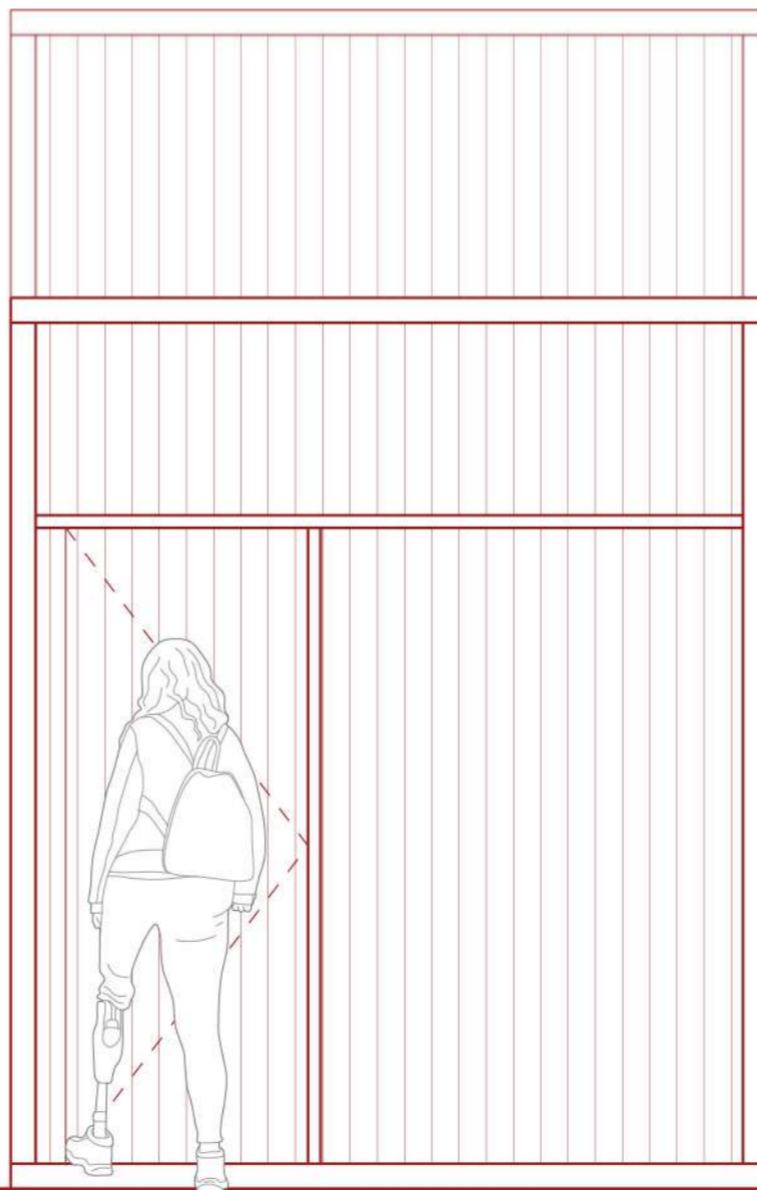
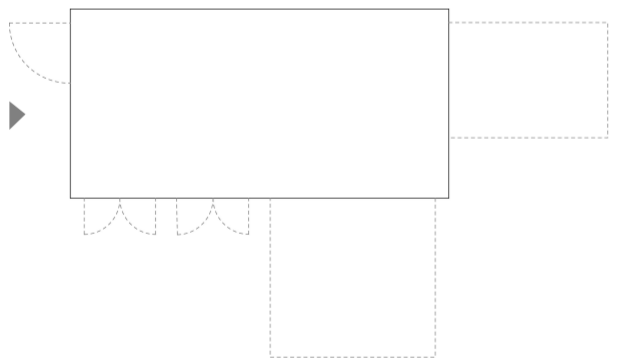
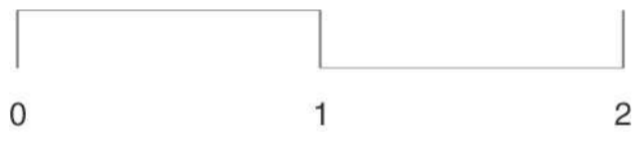
Fachada 3



Fachada 2



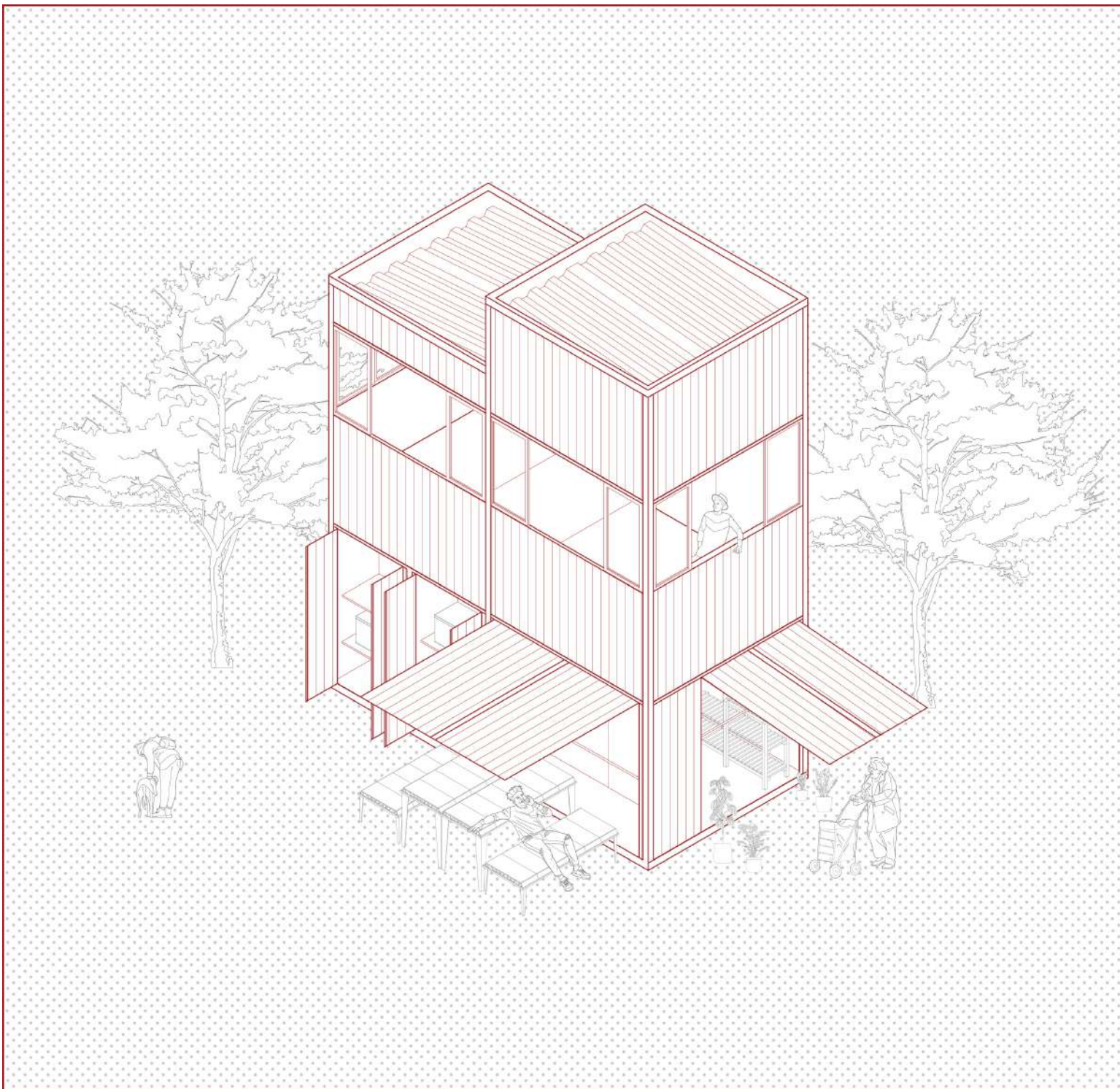
Fachada 4

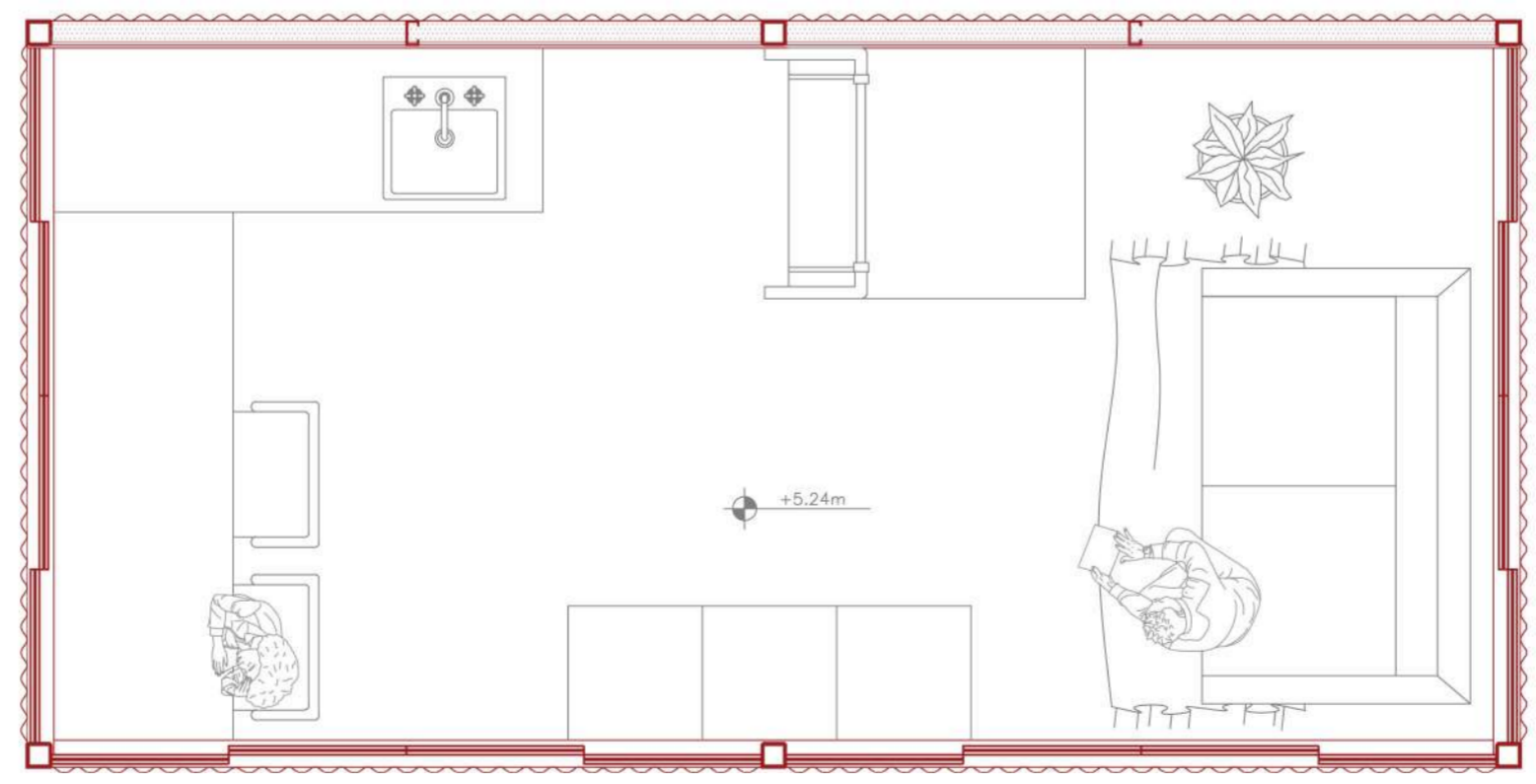
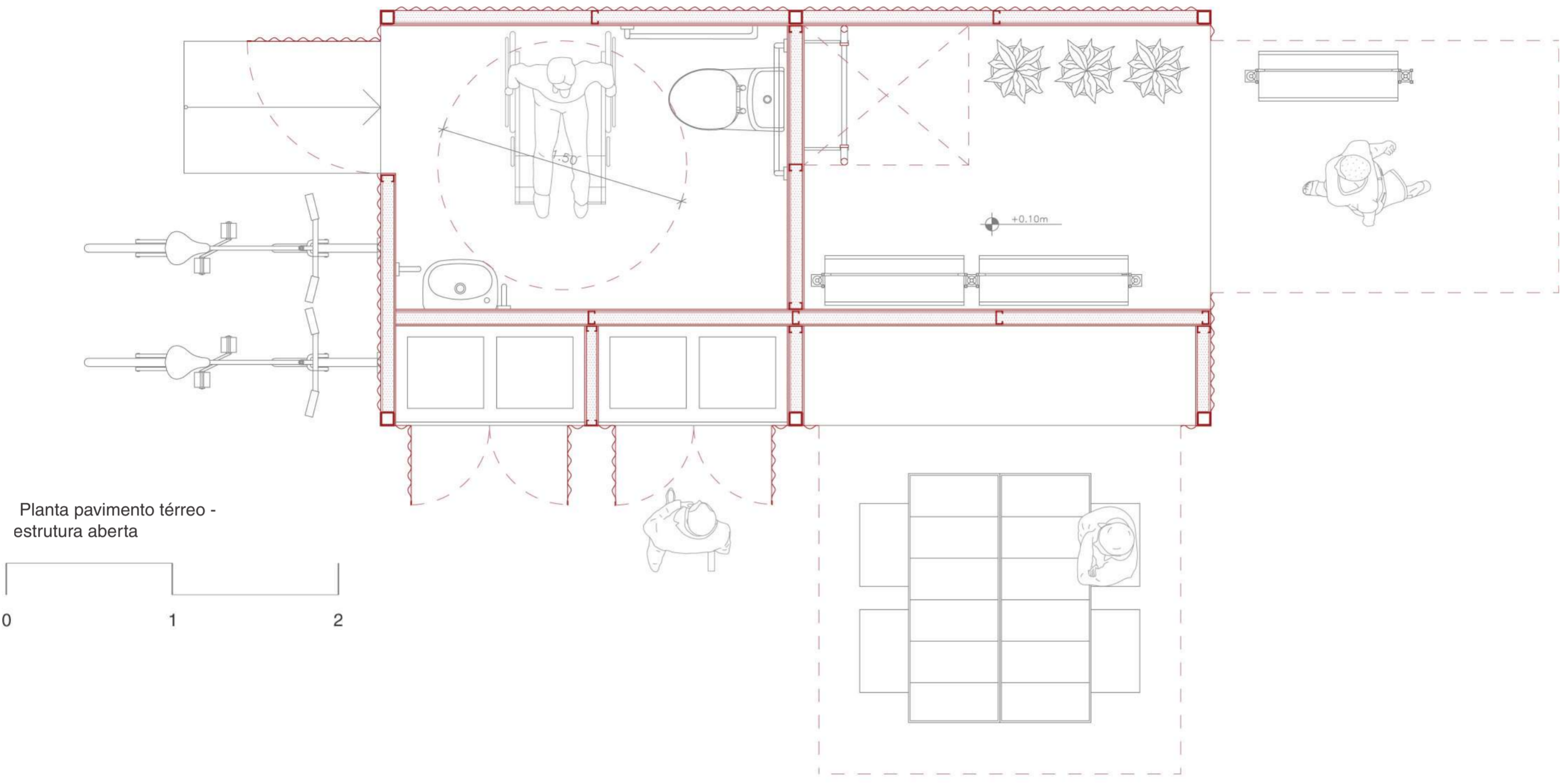


BREQUE INTERNACIONAL
DE ENTREGADORES
NOSSAS VIDAS
VALEM MAIS QUE
O LUCRO DELES!
#BrequeDosApps

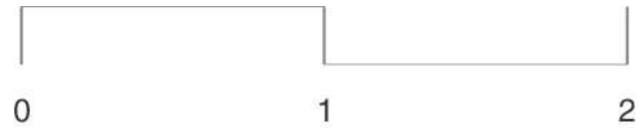


OPÇÃO B





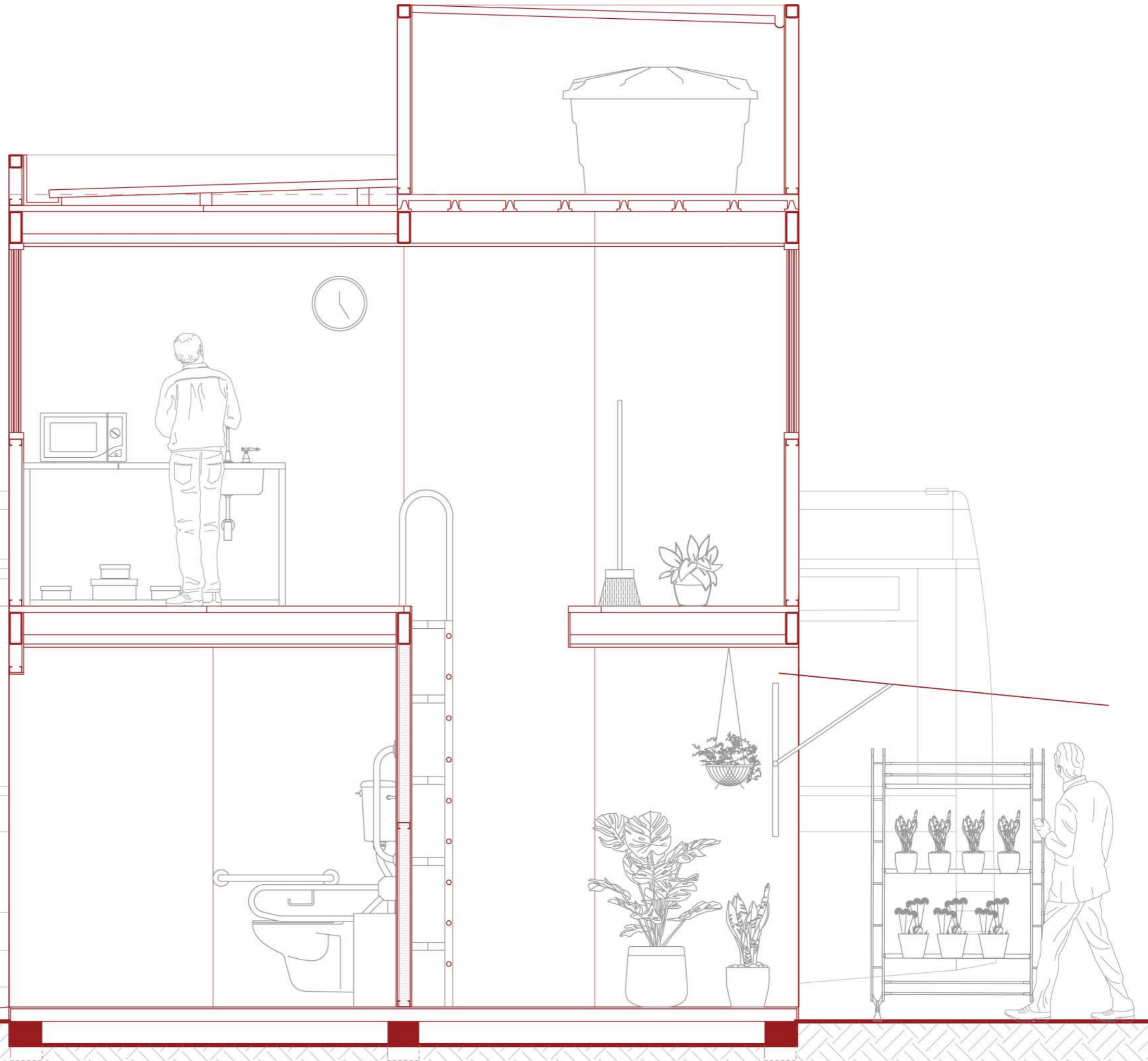
Corte AA



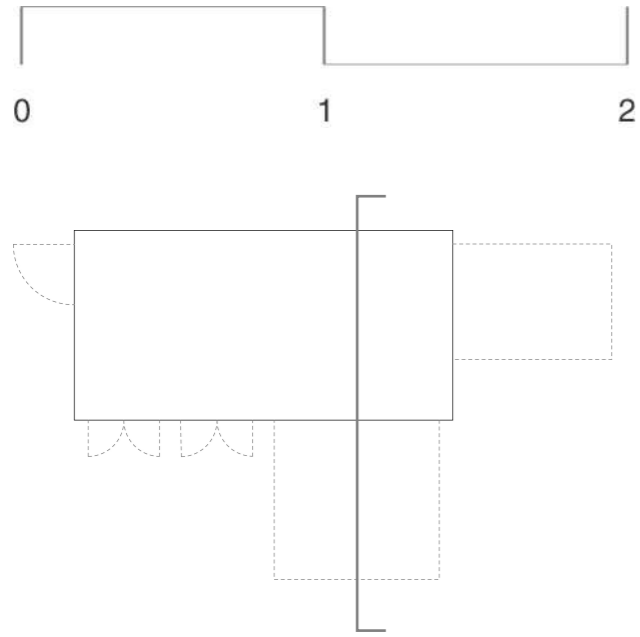
+5.24m

+2.64m

+0.10m



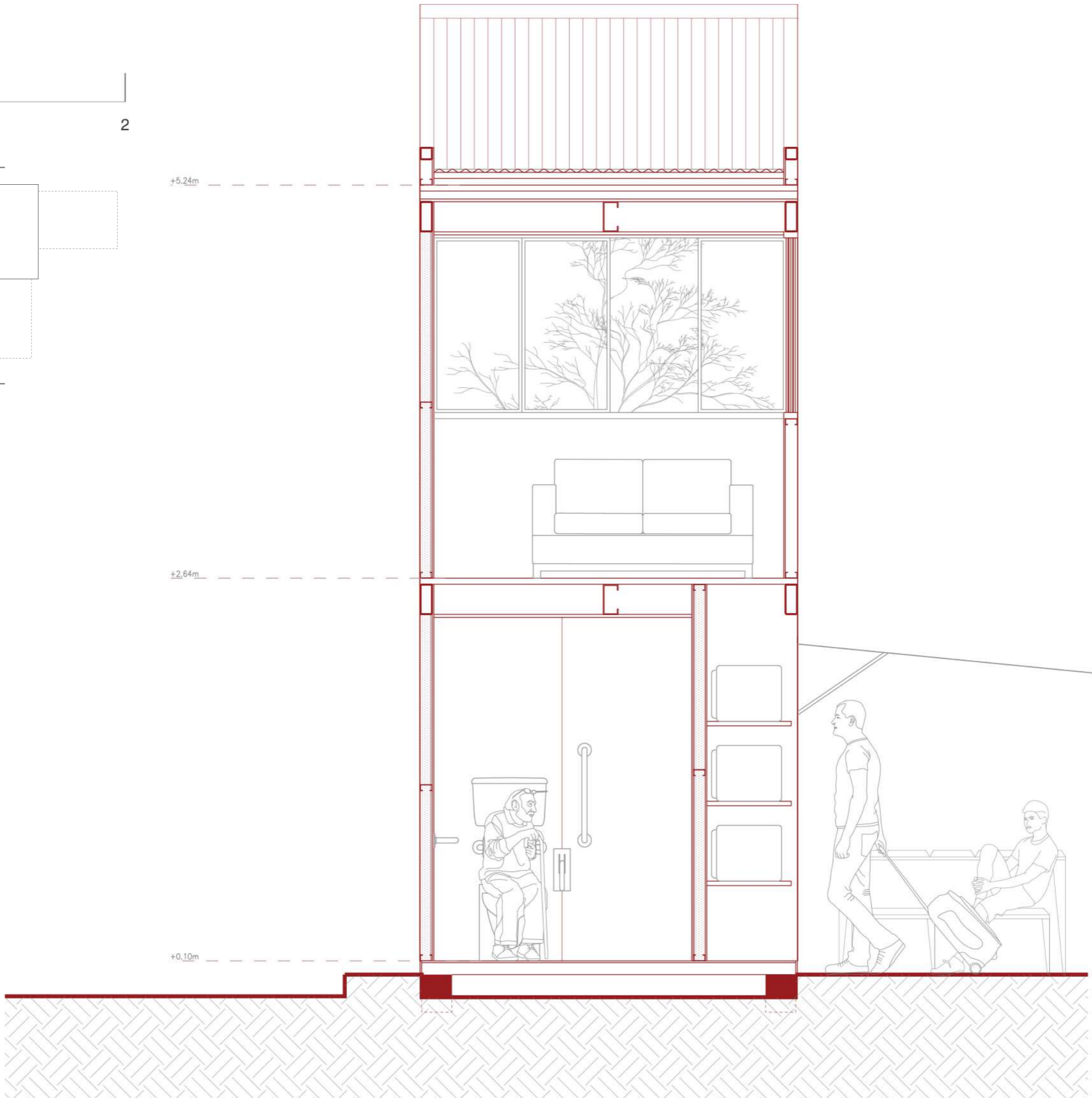
Corte BB



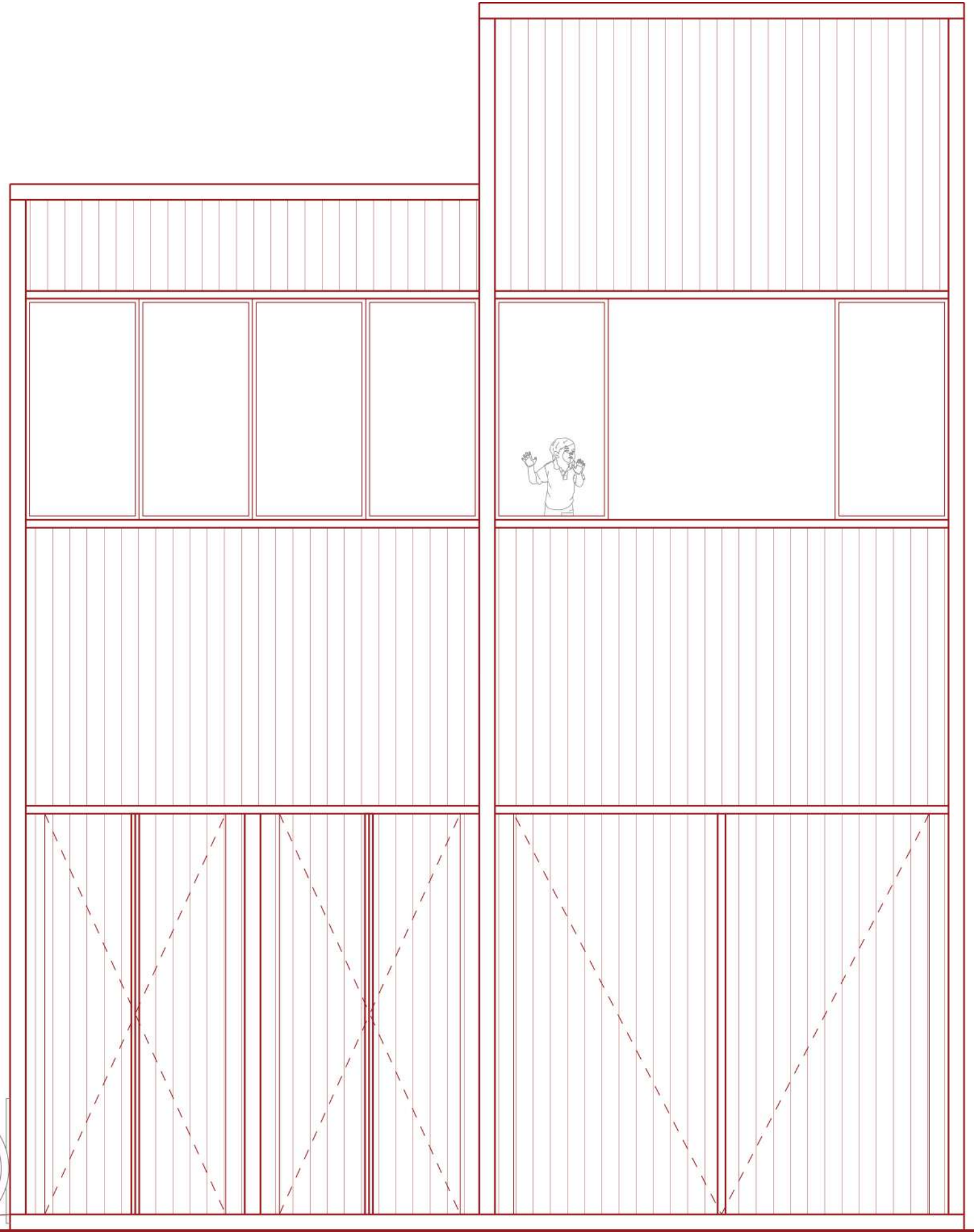
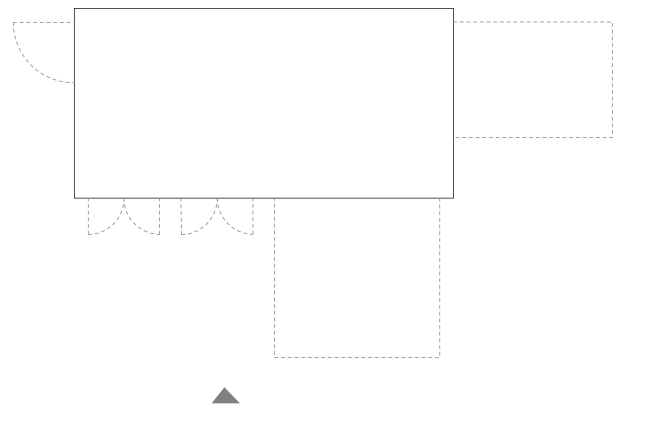
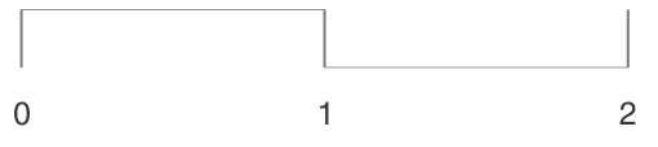
+5.24m

+2.64m

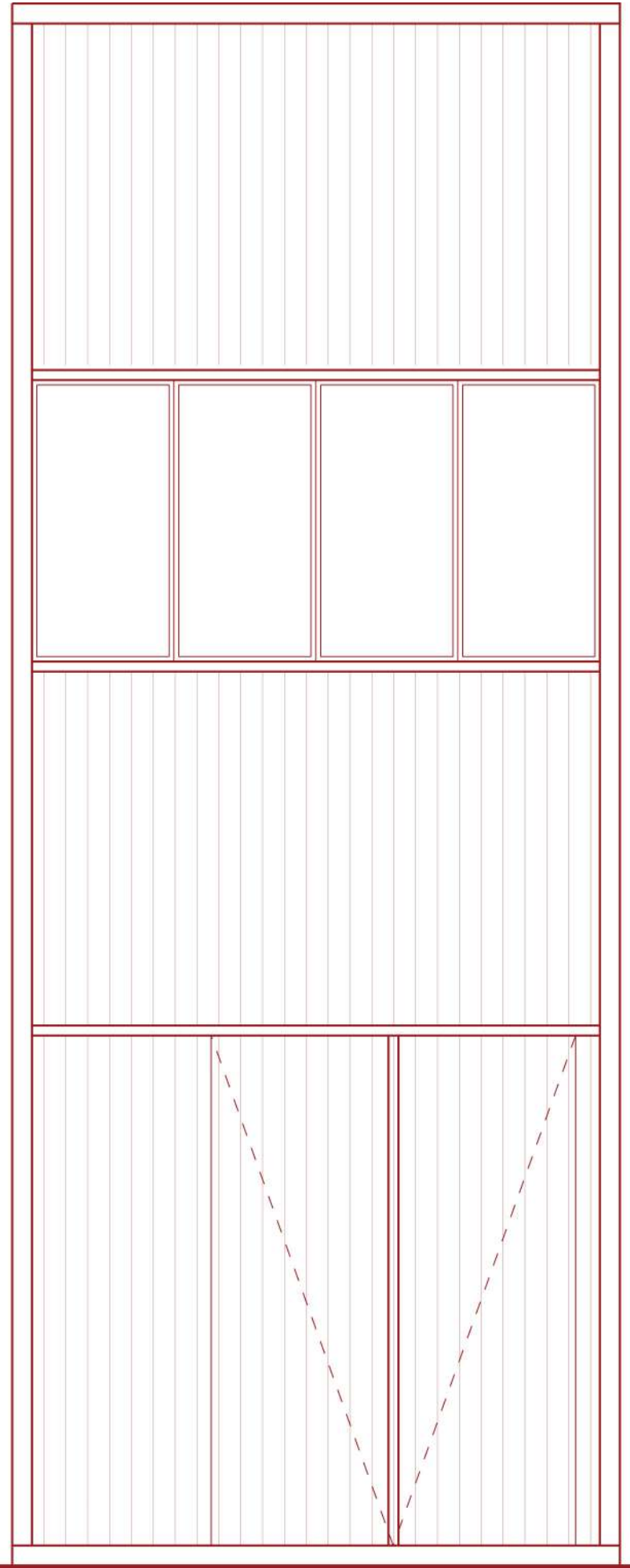
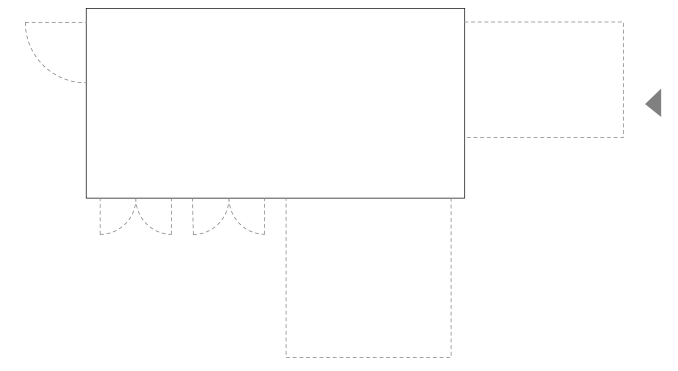
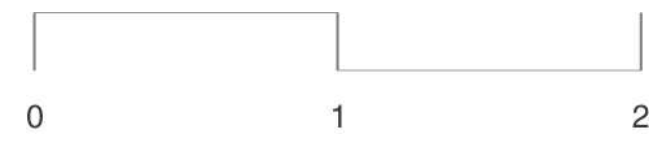
+0.10m



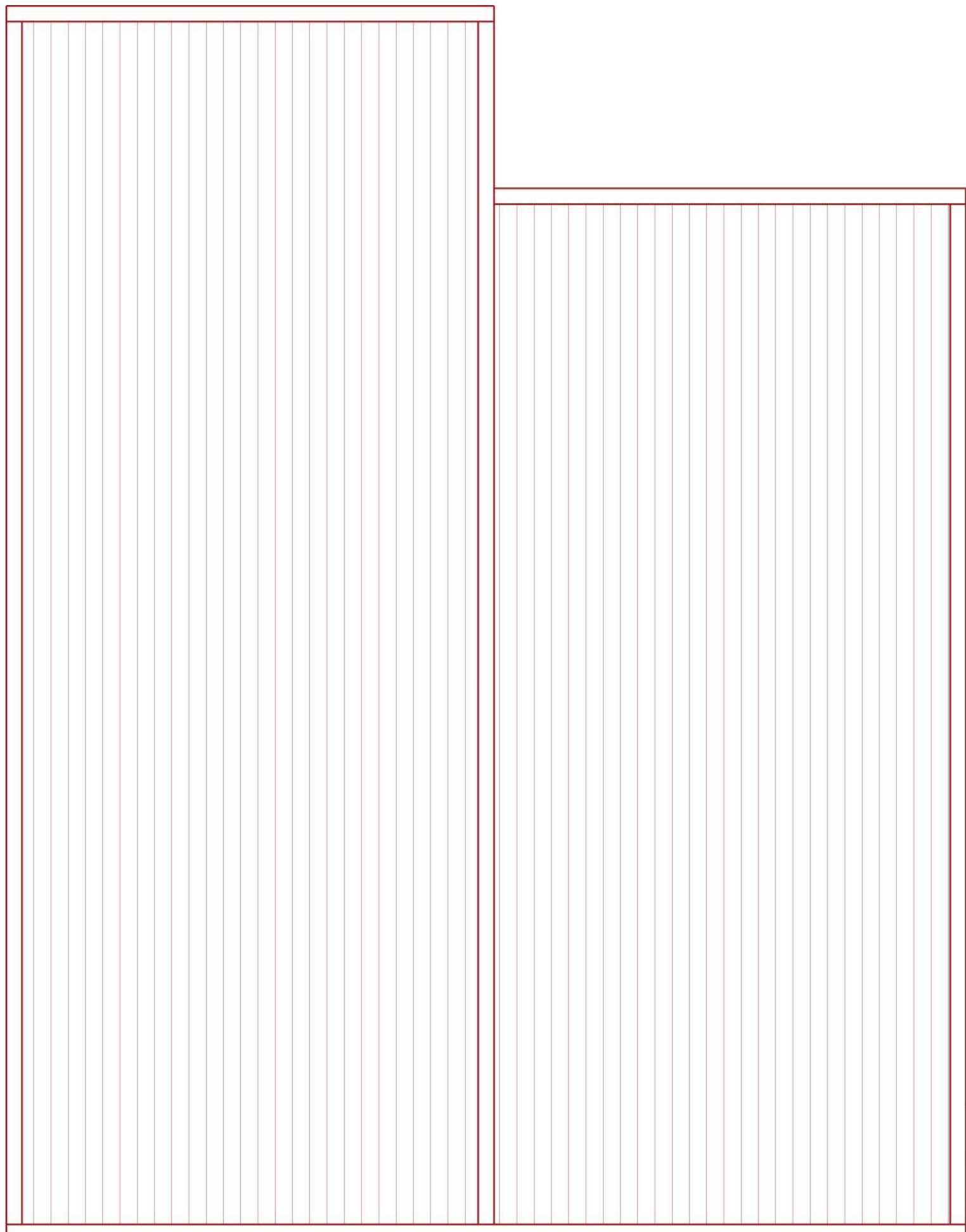
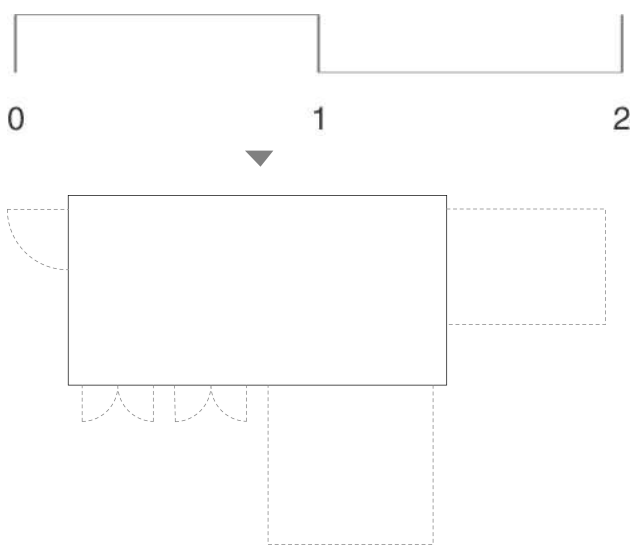
Fachada 1



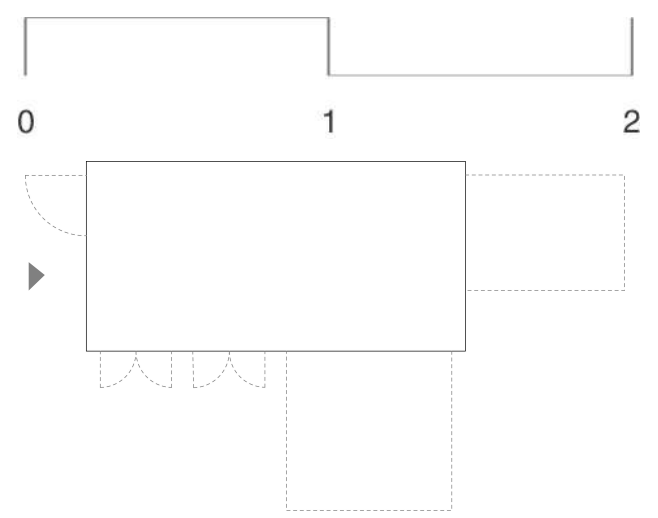
Fachada 2



Fachada 3



Fachada 4







BREQUE INTERNACIONAL DE ENTREGADORES
NOSSAS VIDAS VALEM MAIS QUE O LUCRO DELES
#BrequeDosApps

PARALISAÇÃO NACIONAL
DOS ENTREGADORES DE APPLICATIVOS
1º DE JULHO

VIDA, PÃO, VACINA & EDUCAÇÃO!

PRINT ISN'T DEAD

GLIMPSE

SEJA

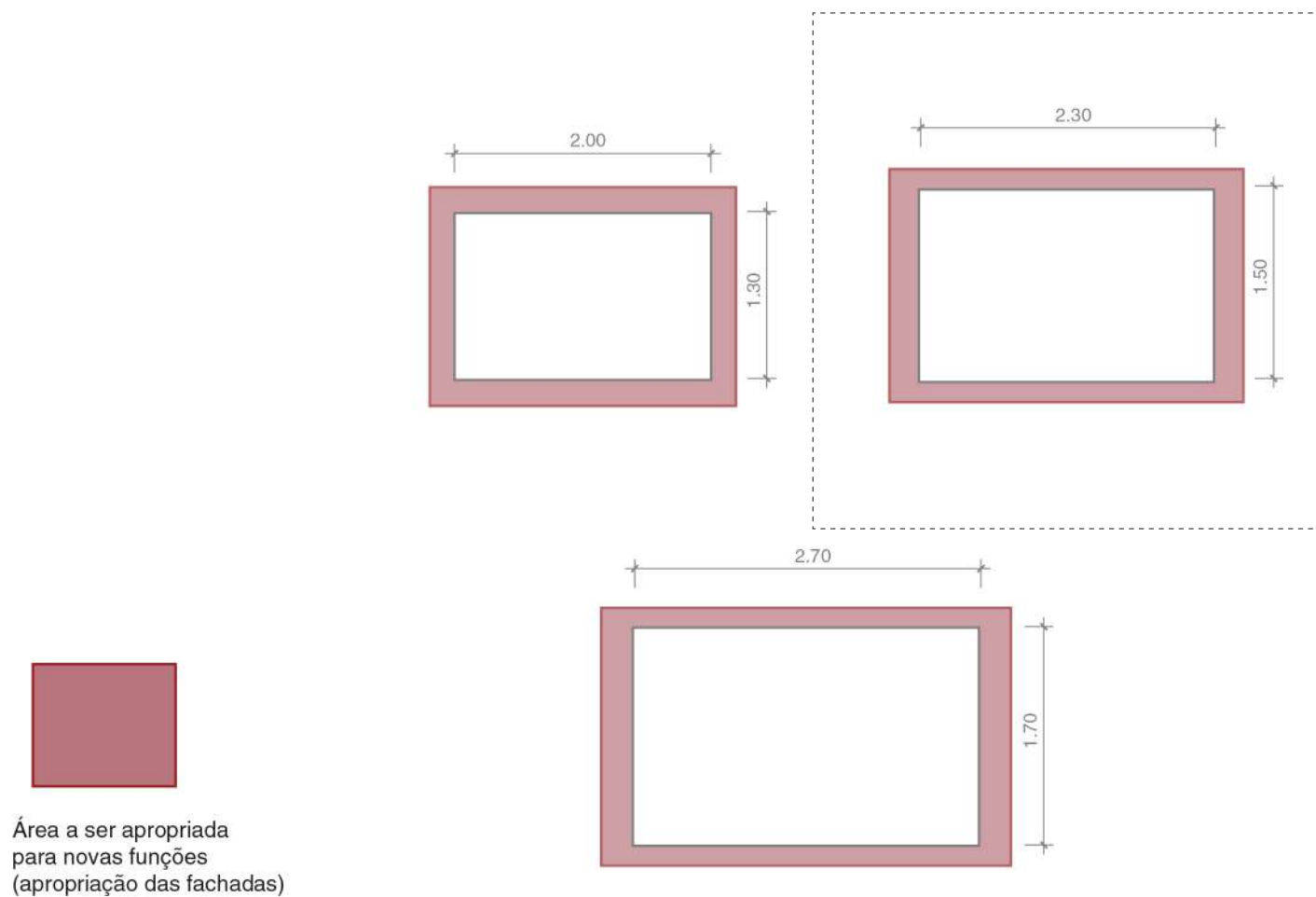
JUNGLE PARTY

SOCARO RNE 70

PEL

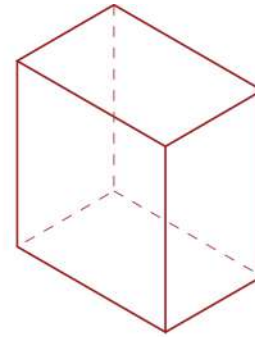
AT TU DE



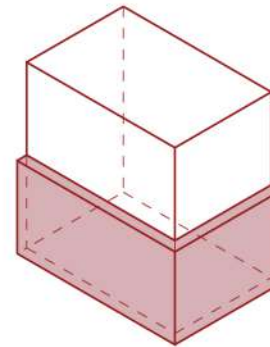


Medidas de referência de bancas de chaveiro em planta baixa de acordo com o artigo 28 da lei 10.821 de 19 de Janeiro de 2010 do Município de Porto Alegre.

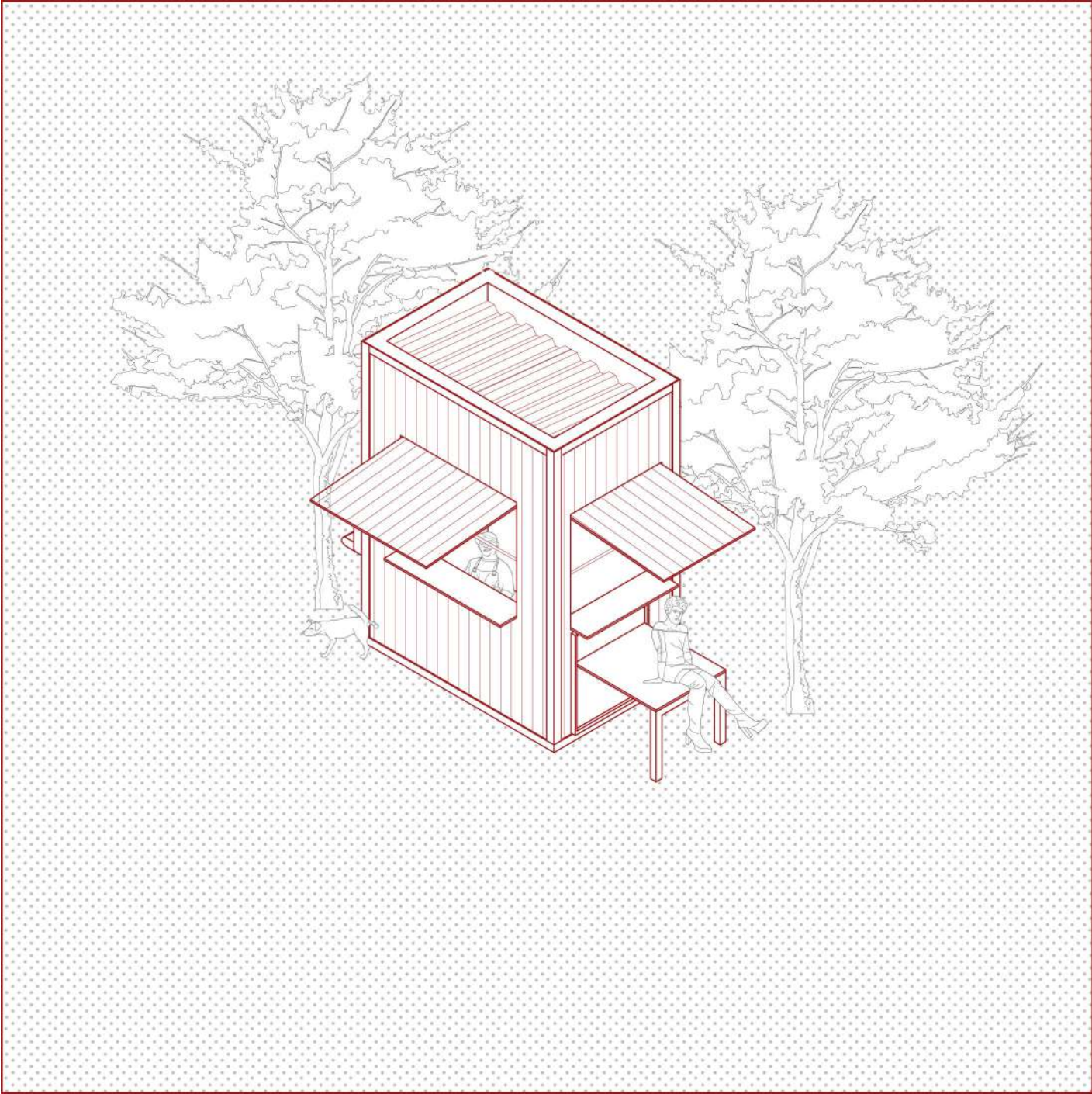
Quiosque de chaveiro /
guarita / quiosques de
menor porte

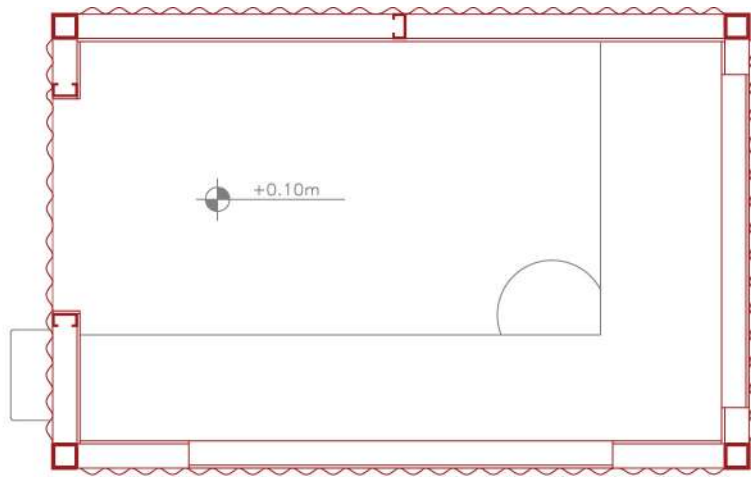


Novo equipamento

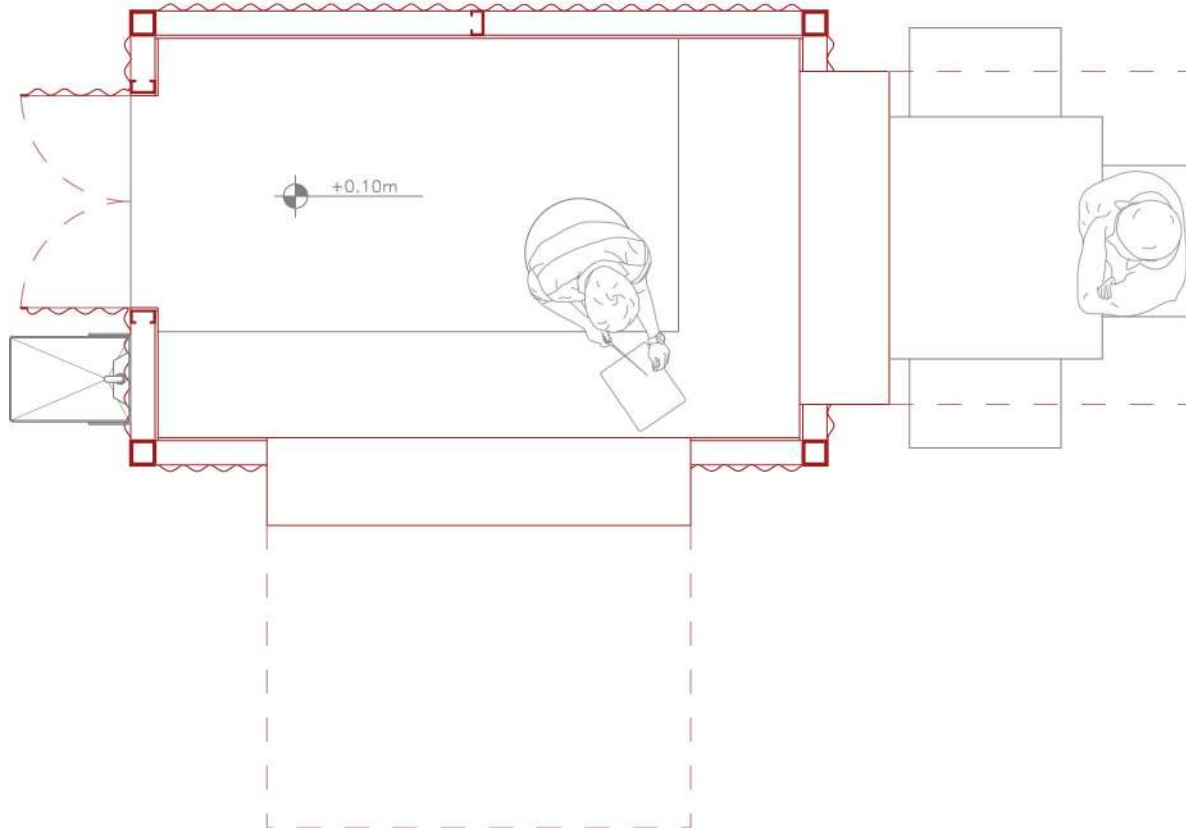
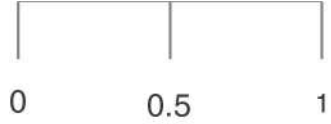


Área a ser apropriada
para novas funções

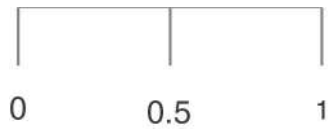


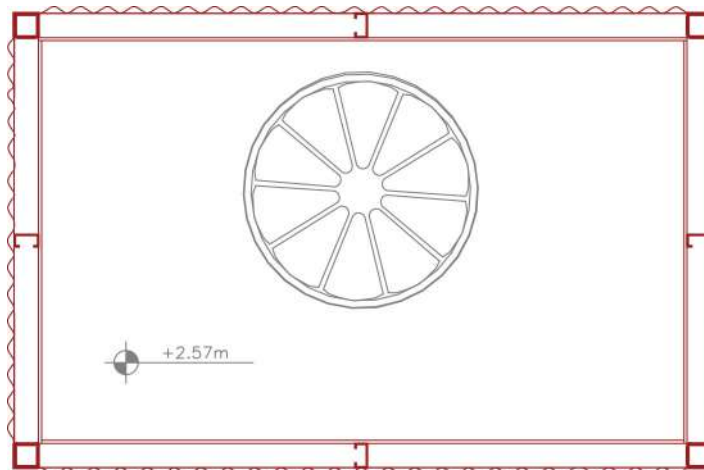


Planta pavimento térreo -
estrutura fechada

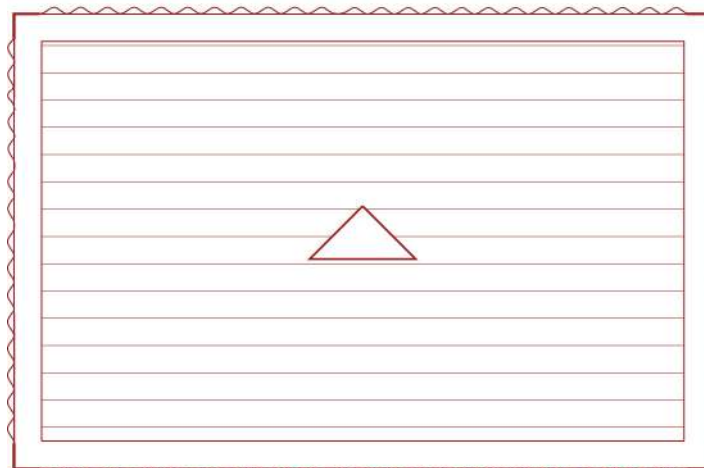


Planta pavimento térreo -
estrutura aberta

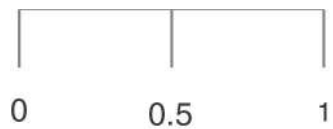




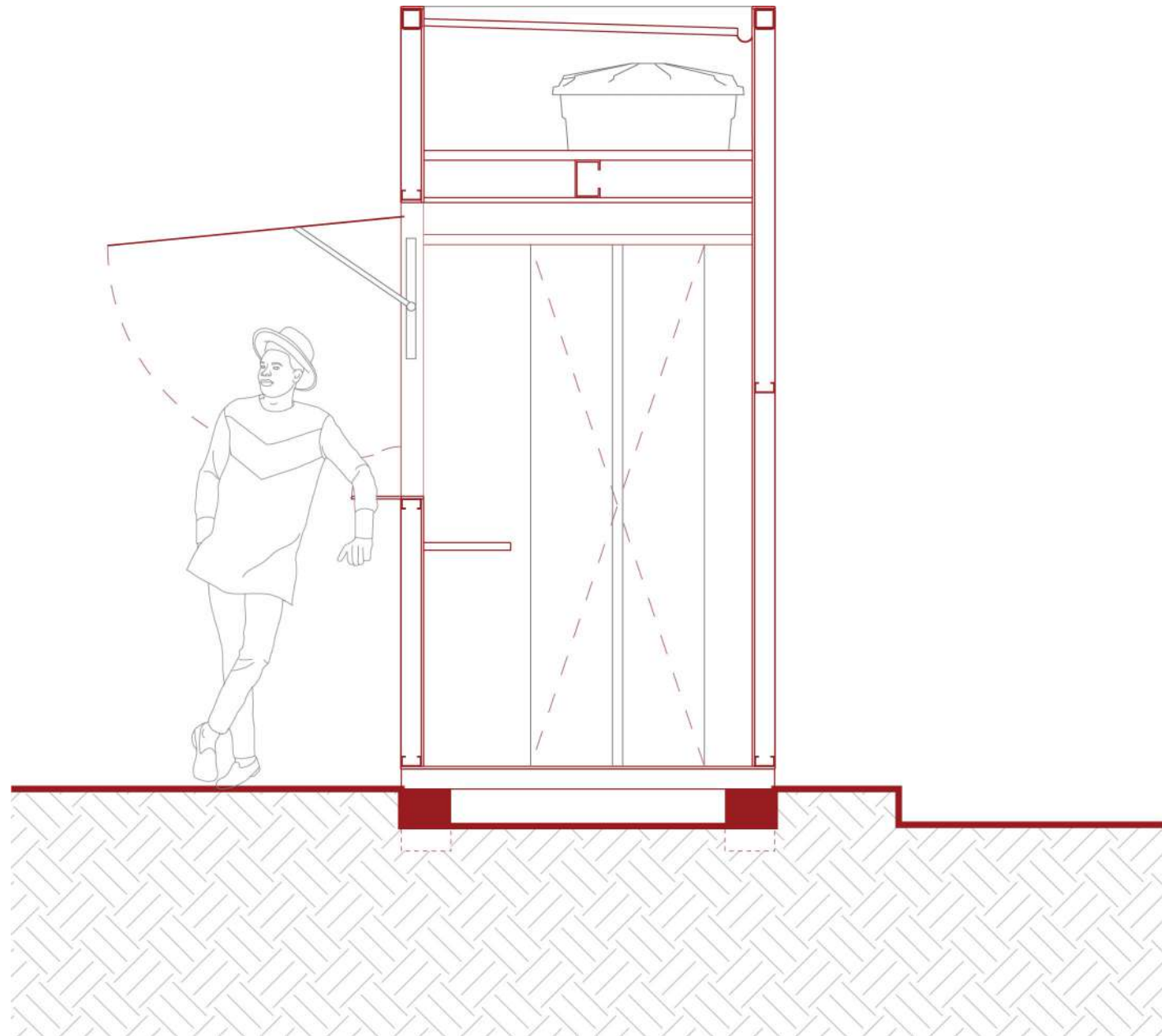
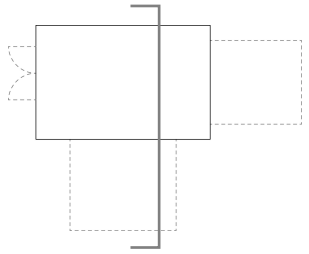
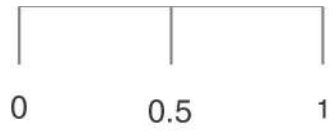
Planta 1º pavimento



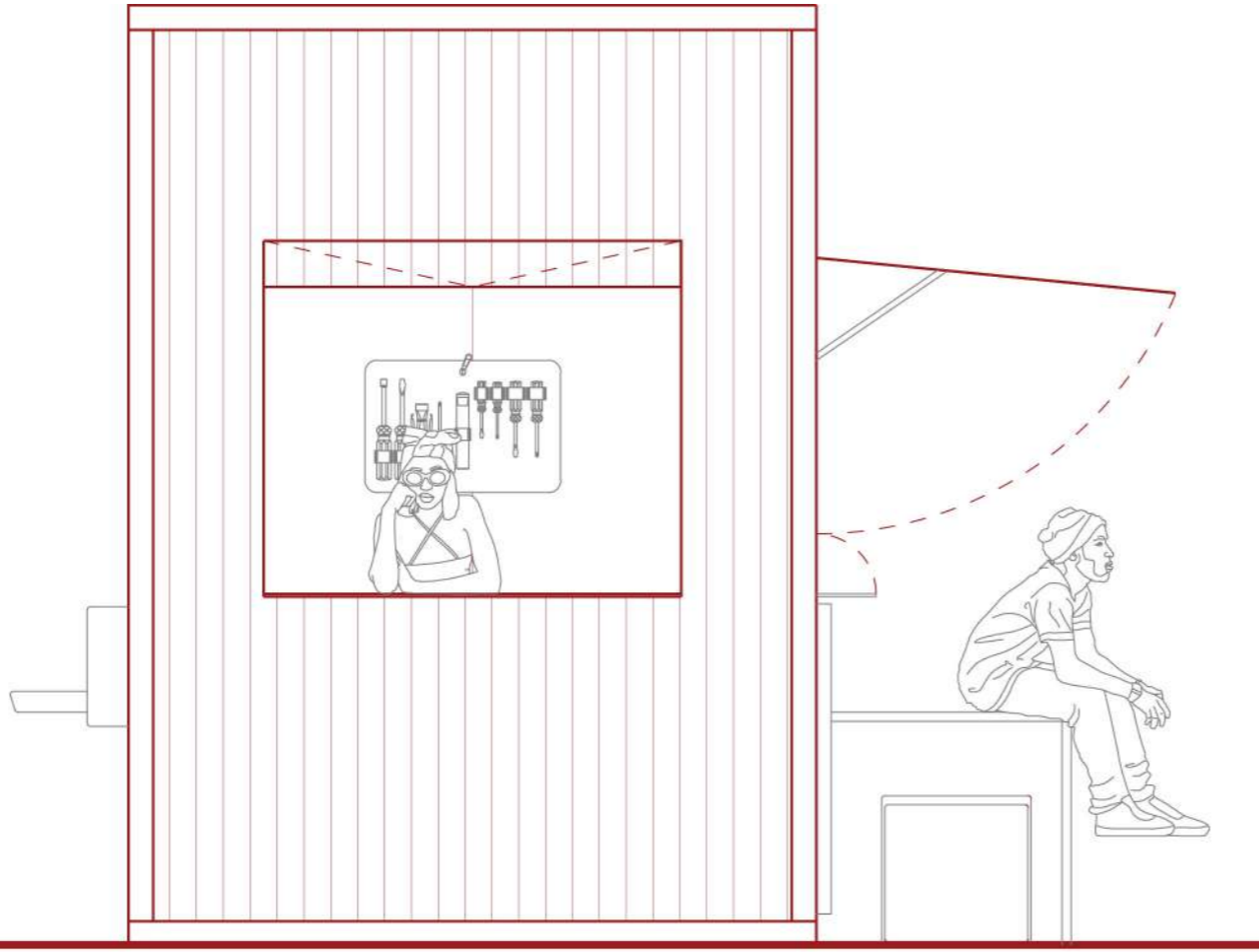
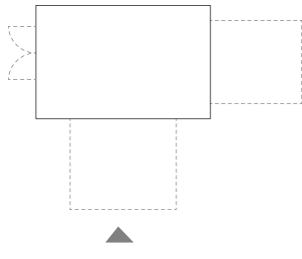
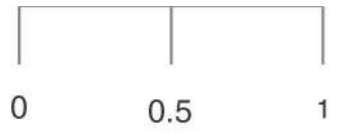
Planta cobertura



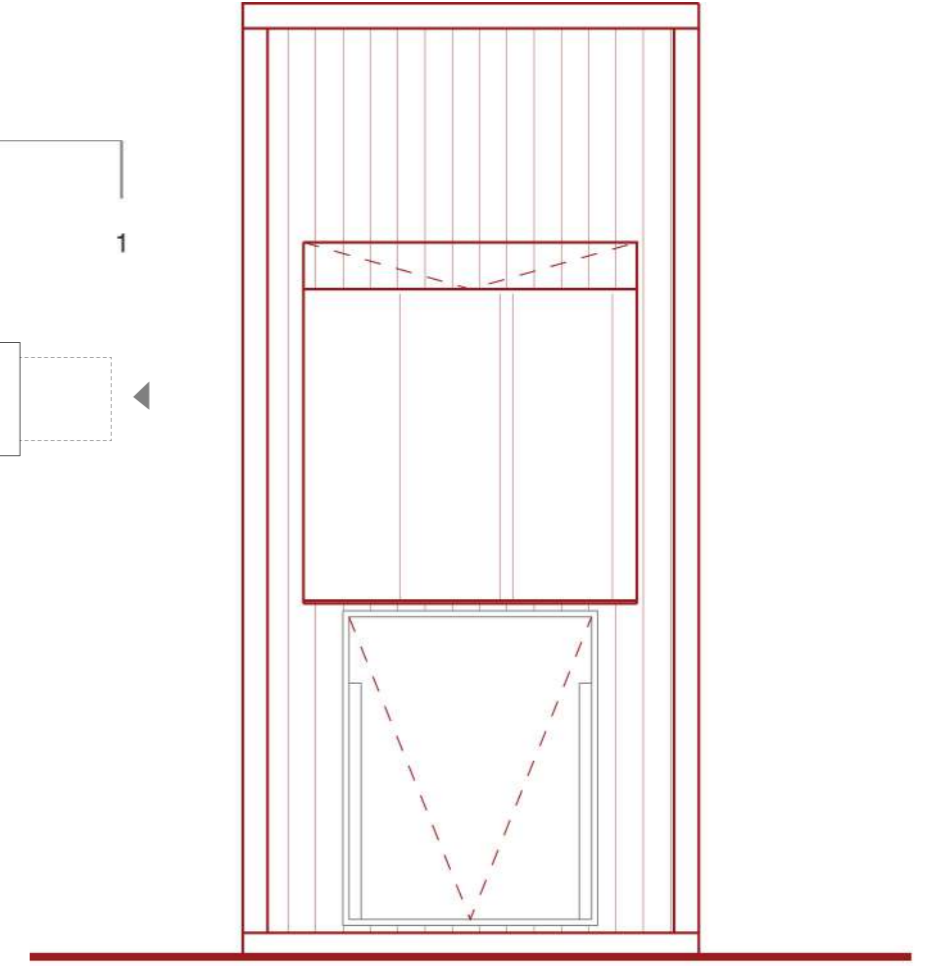
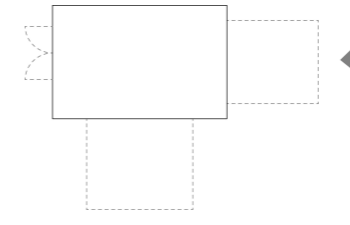
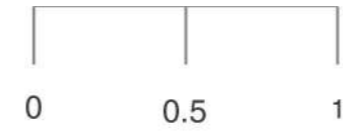
Corte AA



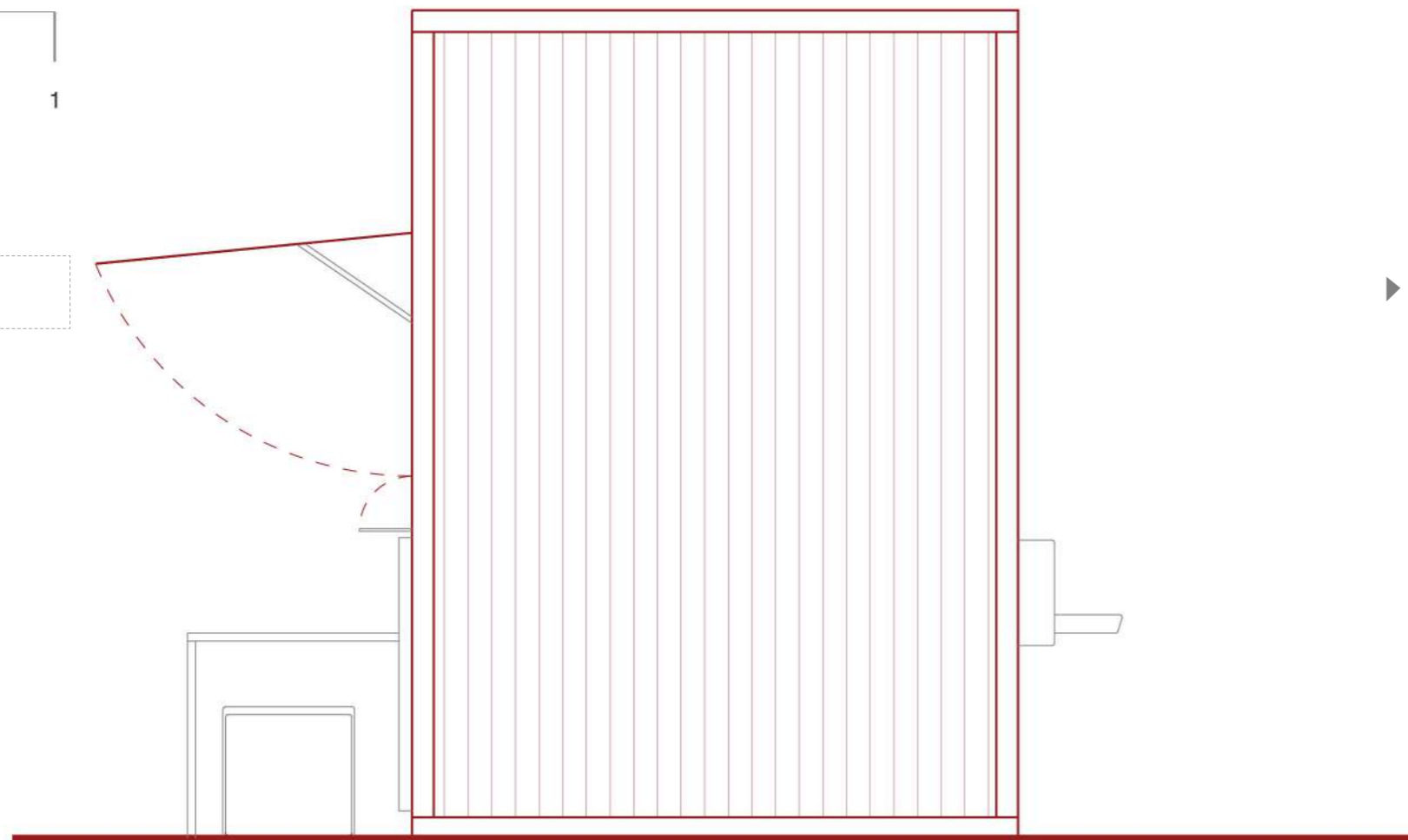
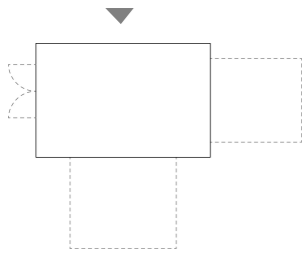
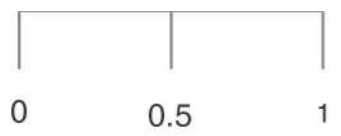
Fachada 1



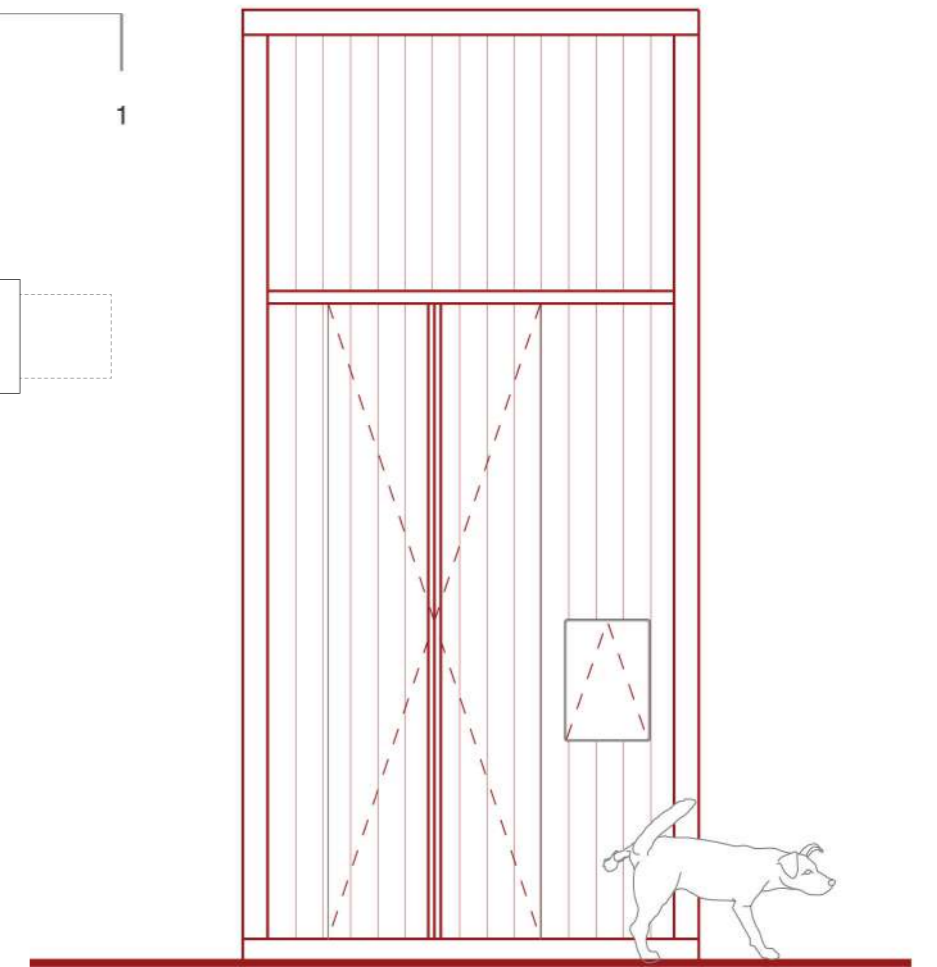
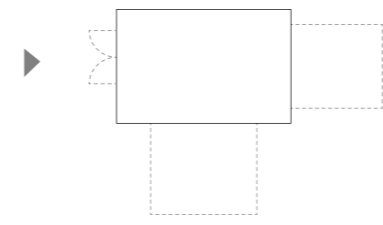
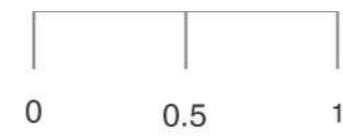
Fachada 2



Fachada 3

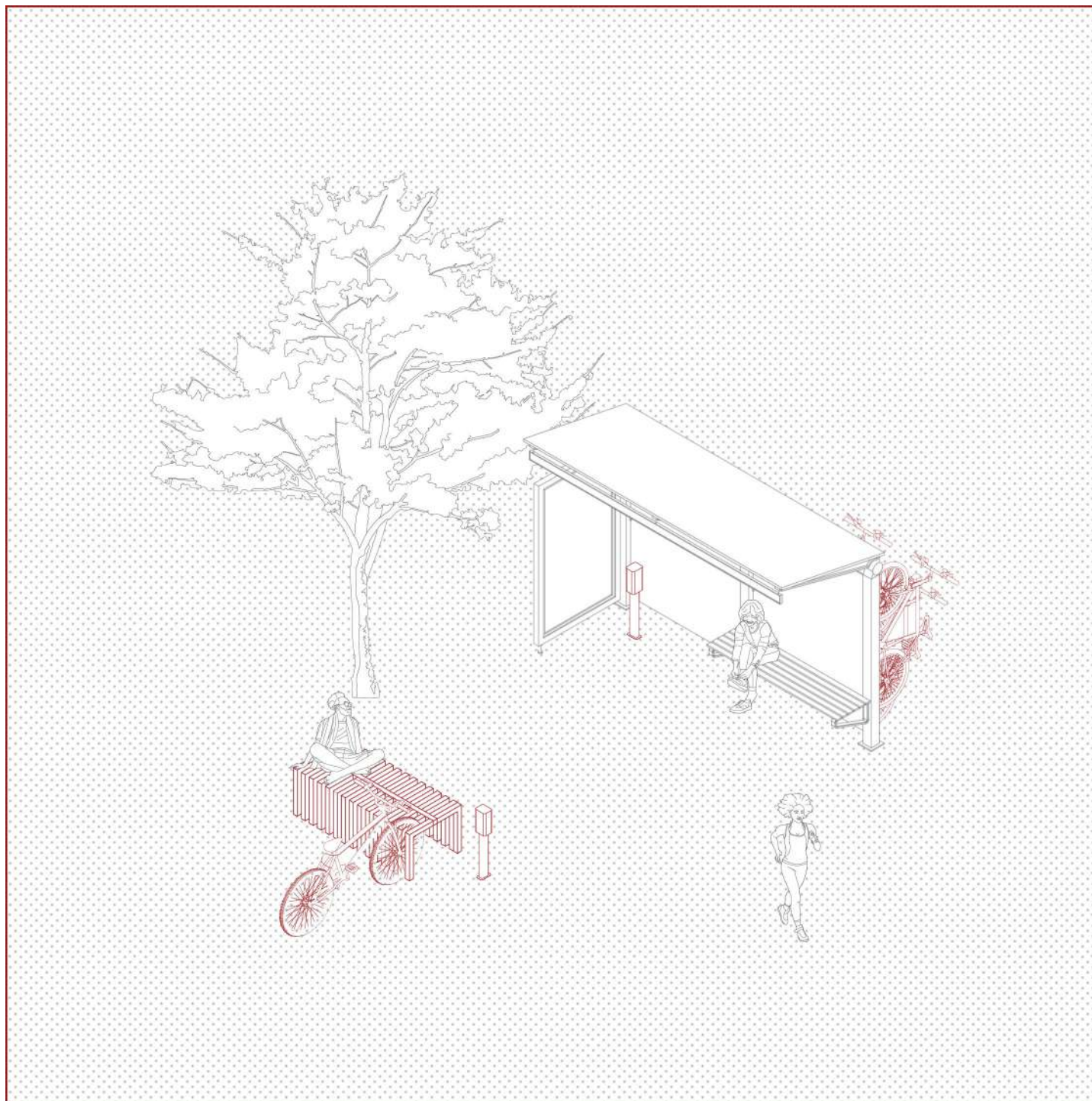


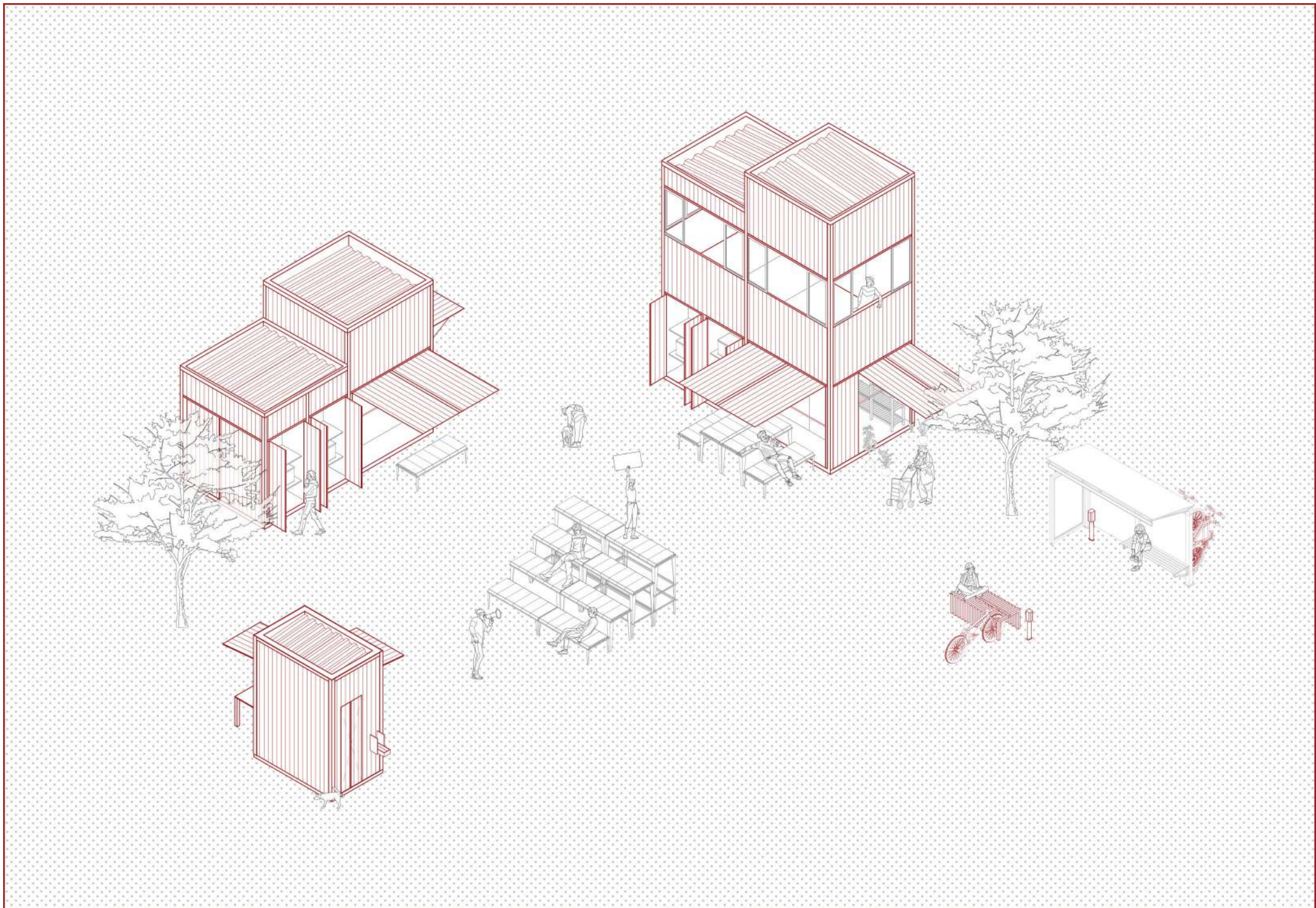
Fachada 4





INTERVENÇÕES PONTUAIS





7. BIBLIOGRAFIA

- SLEE, TOM. Uberização: a nova onda do trabalho precarizado. 1ª edição. Editora Elefante, 2017.
- DE CASTRO, M. F. A pandemia e os entregadores por aplicativo: algumas considerações sobre a precarização do trabalho. Revista Espaço Acadêmico, 2021.
- MANZANO, M; KREIN, A. A pandemia e o trabalho de motoristas e de entregadores por aplicativos no Brasil. 2020.
- PERES, Ana Cláudia. Olha o breque!: movimento dos entregadores vem chamando atenção para a precaridade das relações de trabalho nas plataformas digitais. RADIS: Comunicação e Saúde, n. 215, p. 16-24, ago. 2020.
- GARCIA, I. S. As novas tecnologias no capitalismo global: impactos da “uberização” no território urbano. Revista de Direito da Cidade, vol. 11 nº 2, p. 712-740, 2019.
- MOTTA JÚNIOR, Paulo Roberto Monsores da. Uberização como exemplo da precarização do trabalho e do espaço urbano. Anais do XVI Simpósio Nacional de Geografia Urbana. XVI SIMPURB, v.1, GT-7: Produção do espaço urbano numa perspectiva crítica, 12 jun. 2019.
- MASSON, Letícia Pessoa; OLIVEIRA, Simone Santos. Trajetos e trajetórias invisíveis na cidade. Planel Filmes. Fiocruz, UFRJ e UFF, 2021.
- MONTEIRO, L. B. F. Urbanismo Tático e o Planejamento Urbano: ações e reações no contexto da cidade contemporânea. Dissertação de mestrado na Universidade do Porto, 2019.
- AURELI, P. V. Less is Enough: On Architecture and Asceticism. 1ª edição. Moscou: Strelka Press, 2013.
- de Almeida Barros, Alice; de Gusmão Couto, Maria Emília HÁBITOS NO HABITAR: UM ESTUDO SOBRE OS HÁBITOS DE MORAR EM DIFERENTES PERFIS HABITACIONAIS. Oculum Ensaios, núm. 16, julho-diciembre, 2012, pp. 96-101 Pontifícia Universidade Católica de Campinas Campinas, Brasil.
- LIMA, Adson Cristiano Bozzi Ramatis. Habitare e habitus — um ensaio sobre a dimensão ontológica do ato de habitar. Arquitectos, São Paulo, ano 08, n. 091.04, Vitruvius, dez. 2007 <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/08.091/183>
- PENTE, Dú; SOBRAL, Laura; INEICHEN, Julien; MUSA, Priscila; VELLOSO, Rita. Dos corpos nas ruas ao urbanismo tático. In: PISEAGRAMA (Org.). Urbe Urge. Belo Horizonte: PISEAGRAMA, 2018.
- ROSA, M. L; WEILAND, U. Handmade Urbanism: From community initiatives to participatory models. Editora Jovis, 2014.
- ROSA, M. L. Microplanejamento práticas urbanas criativas. 1ª edição. São Paulo, 2011.
- MOREIRA, I; YOSHIMURA, Y. Práticas quotidianas aceleradas, ou onde vive Kazuyo Sejima? Arquitectos, São Paulo, ano 04, n. 043.05, Vitruvius, dez. 2003 <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/04.043/628>
- Kajima, M., Kuroda, K. & Tsukamoto, Y. 2001, Made In Tokyo, 1st edition, Kajima Institute Publishing Co, Japan.

transferências de
lugar de hábito



transferências de lugar de hábito

Universidade Federal do Rio de Janeiro
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Trabalho Final de Graduação II

Carolina Góes | DRE: 116043203

Orientadores: André Cavendish e
Cauê Capillé

Rio de Janeiro, 2021







Demanda por delivery supera hábito de cozinhar em casa pela primeira vez em São Paulo

Por **Júlia Lewgoy**, Valor Investe — São Paulo

02/06/2021 11h10 - Atualizado há 11 horas

Dormir na rua e pedalar 12 horas por dia: a rotina dos entregadores de aplicativos

Leandro Machado
Da BBC News Brasil em São Paulo

Apps de entrega são 'salvação' em pandemia, mas futuro de trabalhadores preocupa

Aumento no número de entregadores cadastrados em aplicativos de delivery passa de 500%, mas migração desses profissionais para o mercado de trabalho formal pode ser difícil

Por **Nathália Larghi** — São Paulo

Reportagem: Valor Investe - Globo



A UBERIZAÇÃO

“Os negócios da Economia do Compartilhamento se erguem sobre dois aspectos. Primeiro, na inovação de usar telefones e sites para construir uma plataforma. Segundo, evitar os custos da regulação. A inovação tecnológica foi boa para muitos consumidores, mas a desregulação não foi boa para os trabalhadores.” (SLEE, 2017, p.19)



Imagem: Vitor Teixeira

OS IMPACTOS NO TERRITÓRIO / HABITAR O ESPAÇO URBANO

“Conversei com um motorista que cozinha seis ovos para ir comendo ao longo do dia porque precisa conseguir trabalhar 14 horas sem parar”, relata Márcia. (PERES, 2020)



PRÁTICAS URBANAS CRIATIVAS

“Essas intervenções tem por premissa instigar mudanças a longo prazo. Visa ser reconhecido e se consolidar não só como produto no espaço público, mas também como prática ativa na produção dos ambientes urbanos atuais.” (MONTEIRO, 2019, pág. 21)



Imagem: BID Ciudades Sostenibles

Entretanto, será que soluções como a proposta em Montevideu não seriam meramente paliativas? Como garantir que os equipamentos propostos não se reflitam em modelos que forneçam condições para permanecer esse tipo de sistema no qual a natureza do domínio precariado é mantida? E também um outro questionamento: quem os financiará?



Breque dos Apps Protesto dos entregadores de delivery por direitos trabalhistas.
Fonte: <https://www.instagram.com/designativista/>



Imagem: Facebook Ciclo Courier

CARREIRA

'Adeus, iFood': entregadores tentam criar cooperativa para trabalhar sem patrão

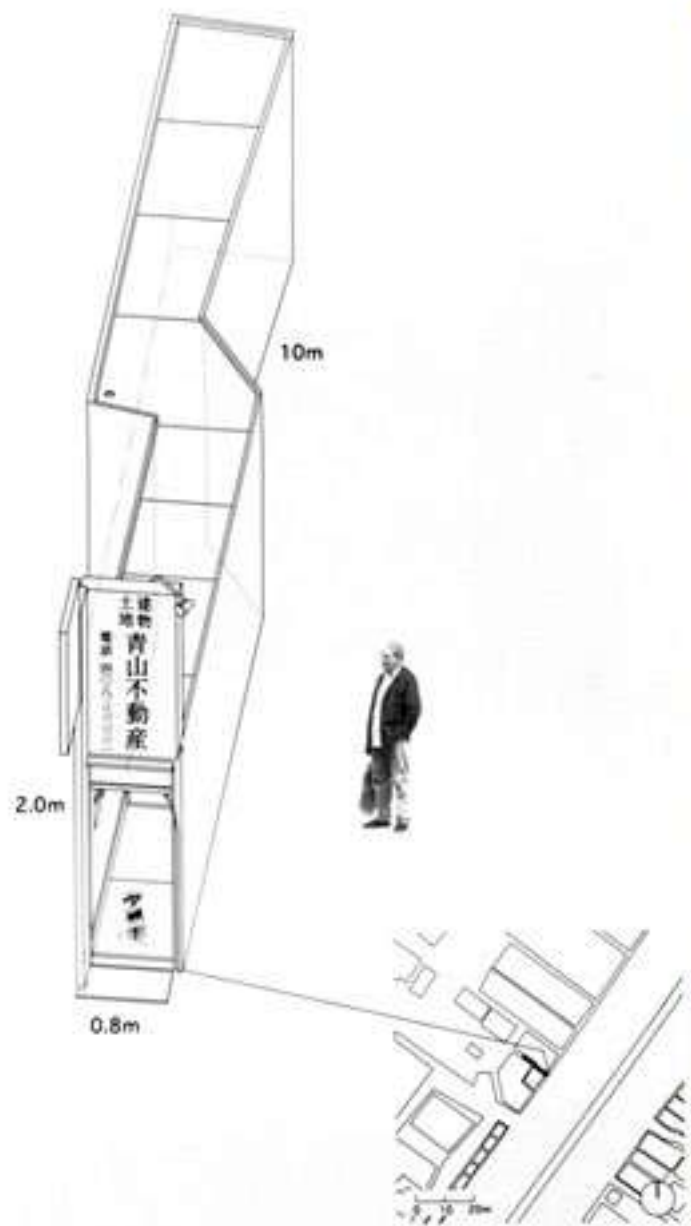
Enquanto pressionam empresas por melhores condições de trabalho com o Breque dos Apps, entregadores também se mobilizam para concorrer com elas

Manchete da reportagem da Época Negócios, Globo.



Imagem: Site despatronados

Nesse ponto, surge outro dilema: Mesmo em um universo de despatronados, no qual não existissem as empresas-plataforma, a condição da precarização relativa ao espaço ainda existiria, pois de certa forma parte do problema está na experiência urbana. Seria então uma alternativa a solução meramente paliativa propor arquiteturas que também contribuíssem para a organização em grupo desses trabalhadores, de forma a combater a mitigação da identidade de classe social e incentivar a ideia do encontro nesses lugares que eles já ocupam permitindo-os gerir e lutar a favor e contra a natureza da entrega?



Mobiliários com lotes mínimos



R7 R7

Pandemia e avanço da tecnologia impulsionam fechamento de bancas de jornais

Pandemia e avanço da tecnologia impulsionam fechamento de bancas de jornais ... uma banca tem que vender muito mais do que jornal.

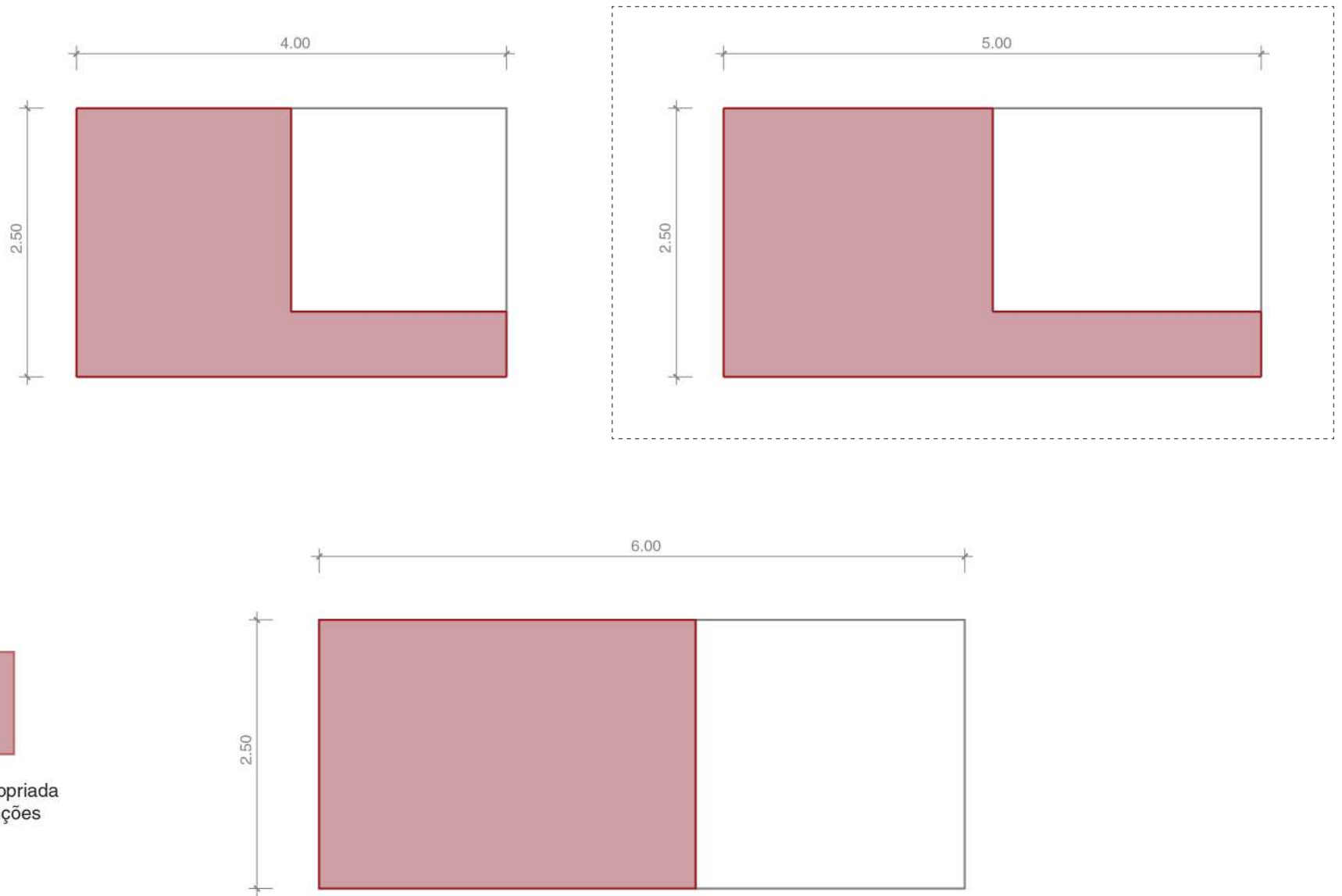
3 semanas atrás

G1 G1

Em queda, bancas de jornal adotam visual alternativo e viram até cafeteria em SP

Número de bancas cai quase 17% em dez anos na cidade. Novos jornaleiros se reinventam para salvar o negócio. Por Guilbert Reino e Luiza Vaz, ...

29 de set. de 2019

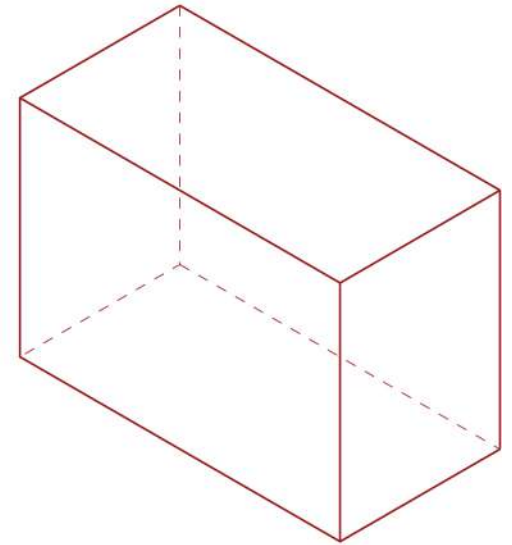
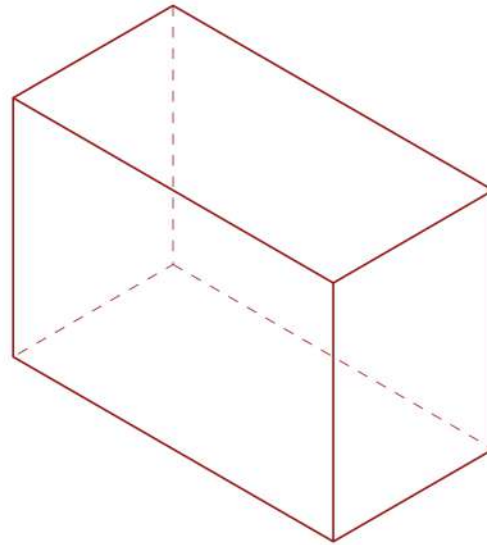


Medidas de referência de bancas de jornal em planta baixa de acordo com os incisos I, II e III e o parágrafo 1º do artigo 36 da lei 10.605, alterado pela Câmara Municipal de Porto Alegre em 2009.

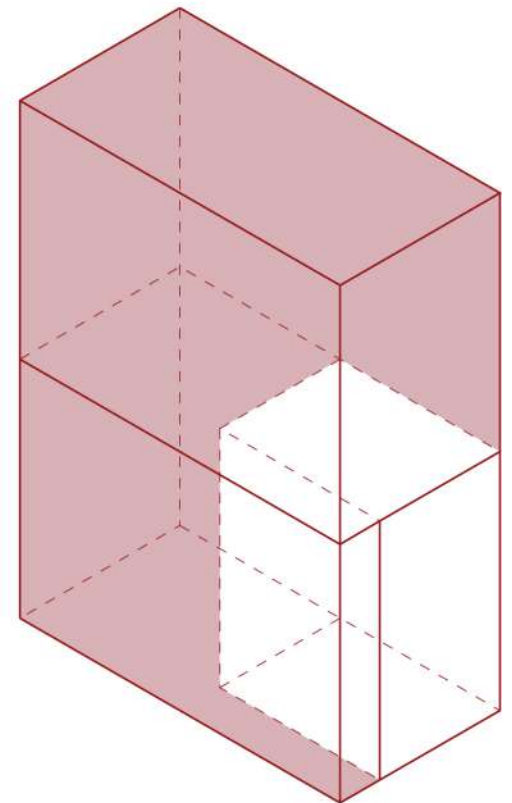
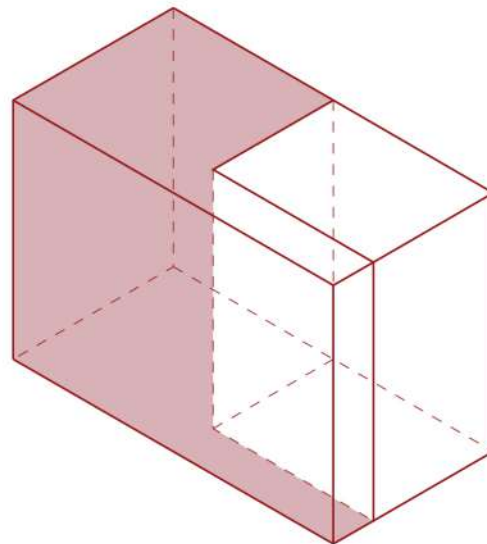
opção A (lotes mínimos)

opção B (praças, espaços maiores)

Banca de jornal / Floricultura /
Quiosques de maior porte

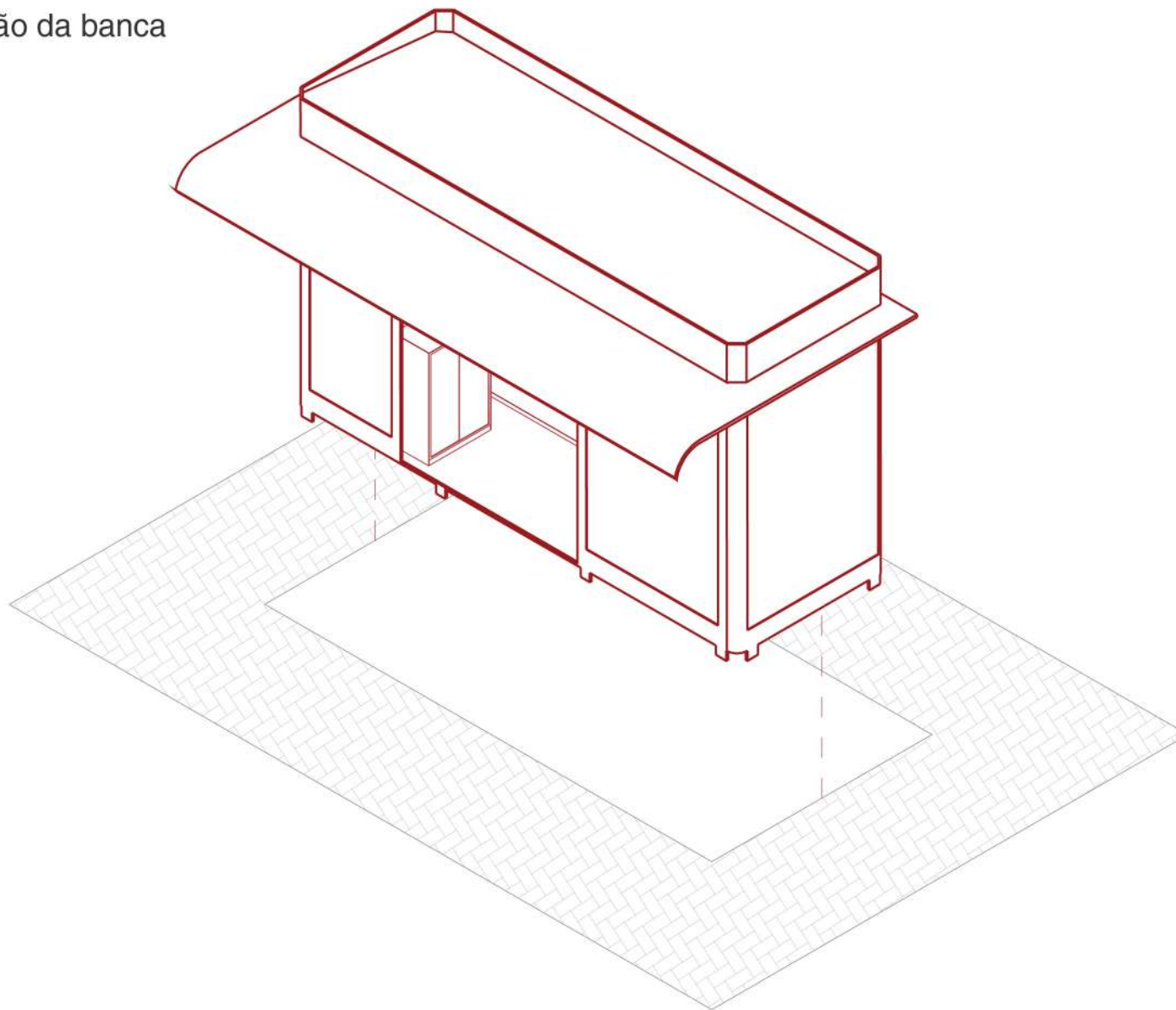


Novo equipamento

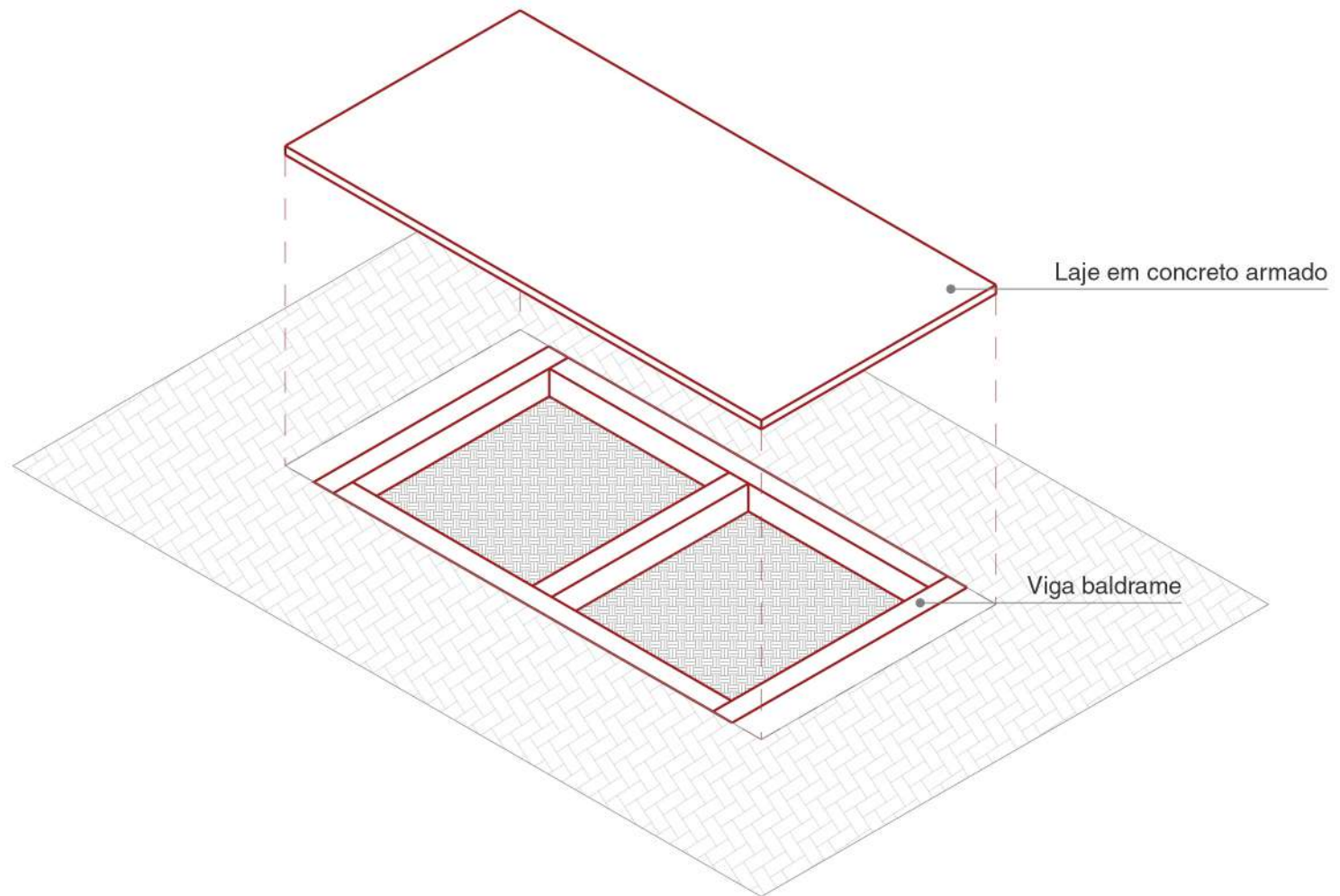


Área a ser apropriada
para novas funções

0 Remoção da banca

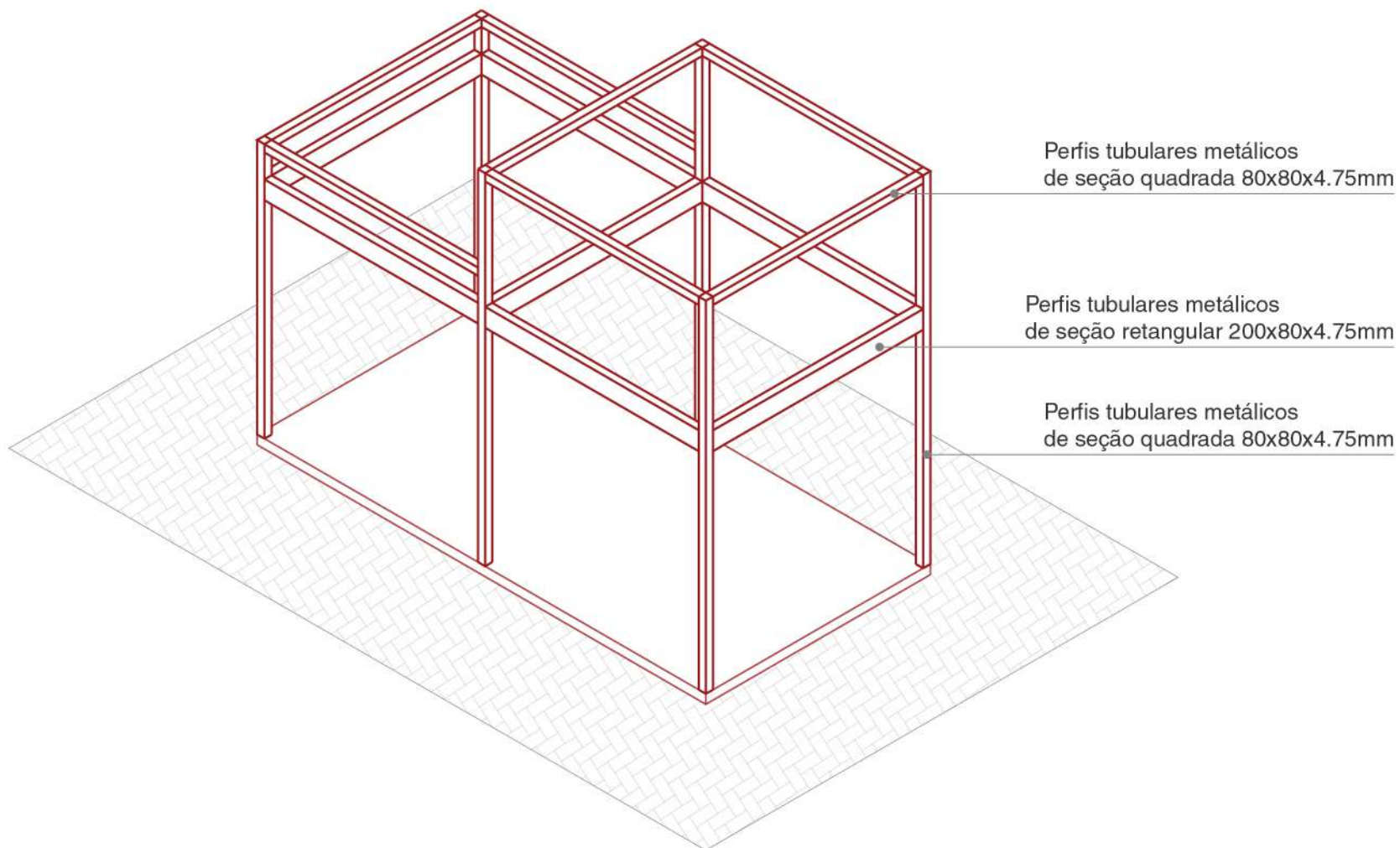


1 Preparação do terreno



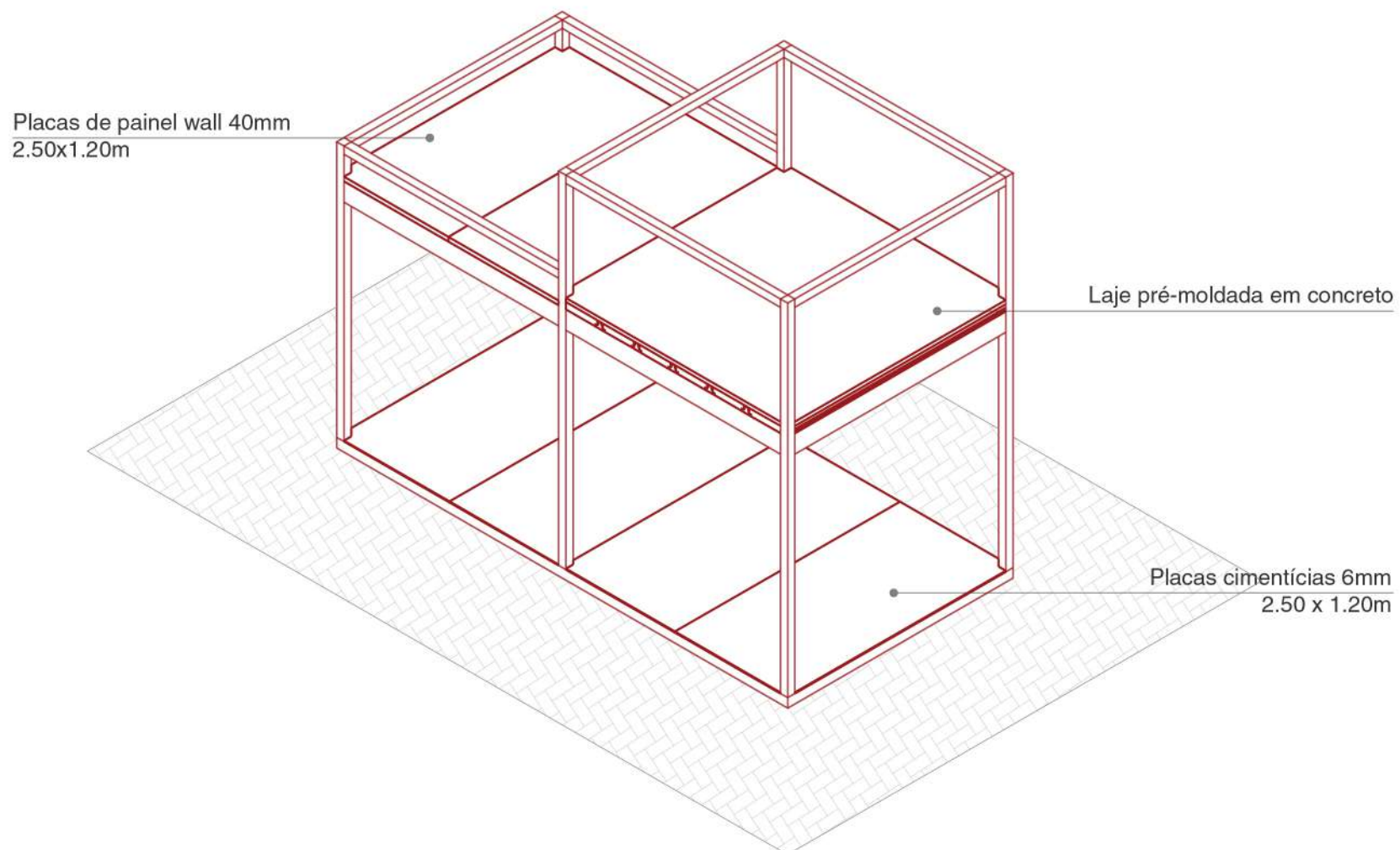
2

Instalação do sistema estrutural



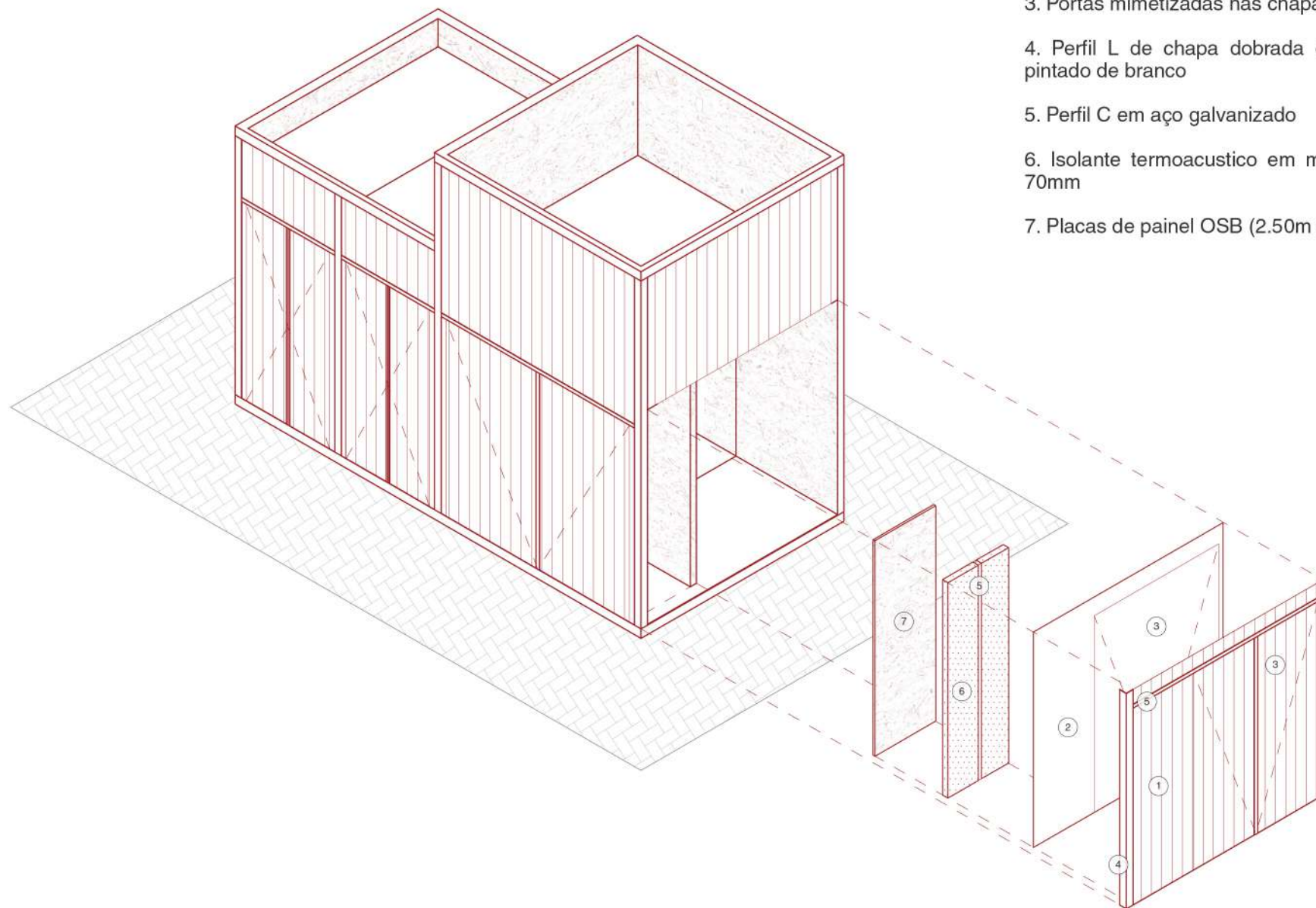
3

Instalação das lajes



4

Instalação das vedações verticais



1. Chapa ondulada em aço galvanizado C25 pintada de branco (2.50m x 1.20m x 0.5mm)

2. Chapa lisa em aço galvanizado C25 pintada de branco (2.50m x 1.20m x 0.5mm)

3. Portas mimetizadas nas chapas de aço

4. Perfil L de chapa dobrada em aço galvanizado pintado de branco

5. Perfil C em aço galvanizado

6. Isolante termoacustico em manta de lã de vidro 70mm

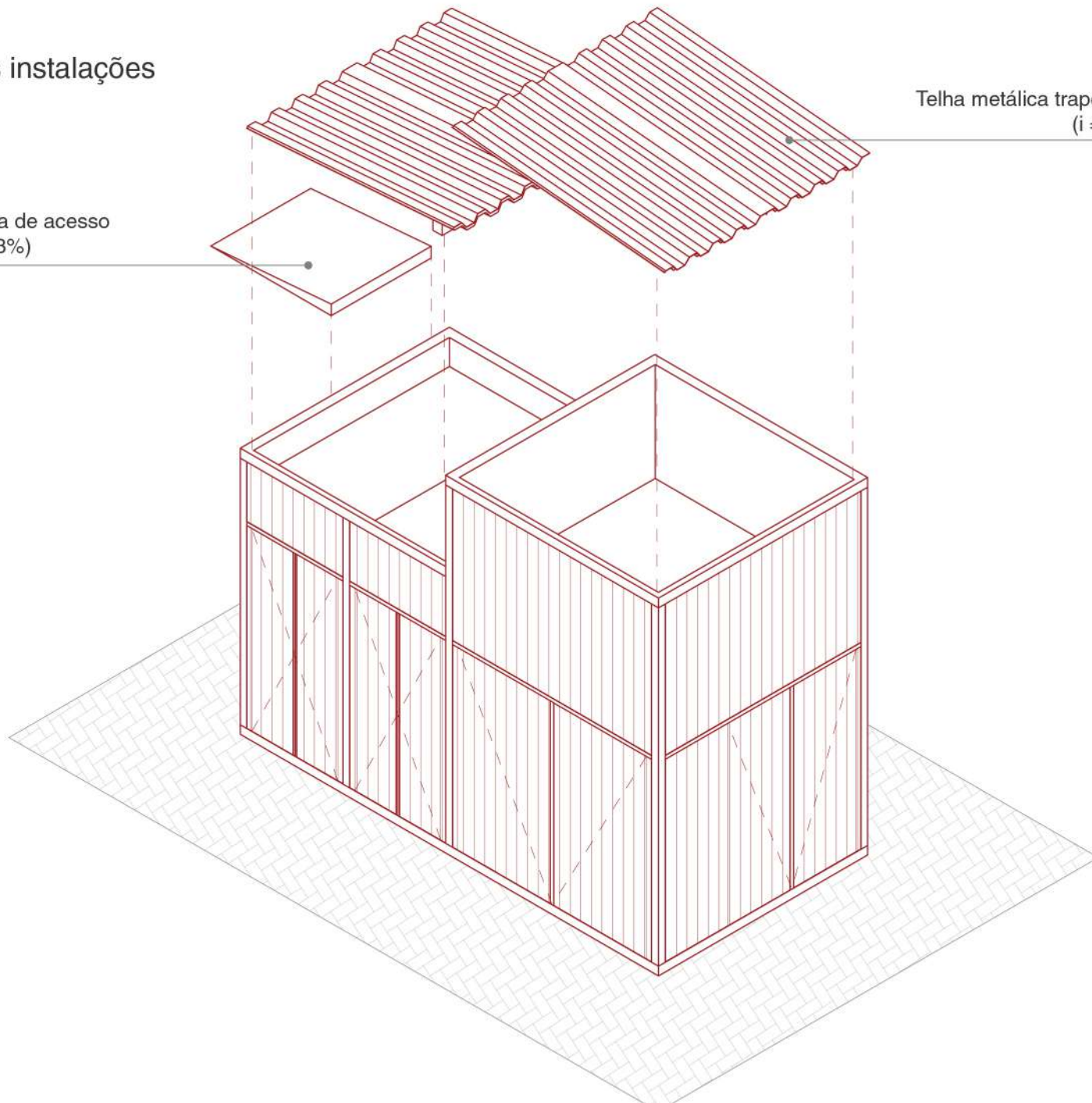
7. Placas de painel OSB (2.50m x 1.20m x 10mm)

5

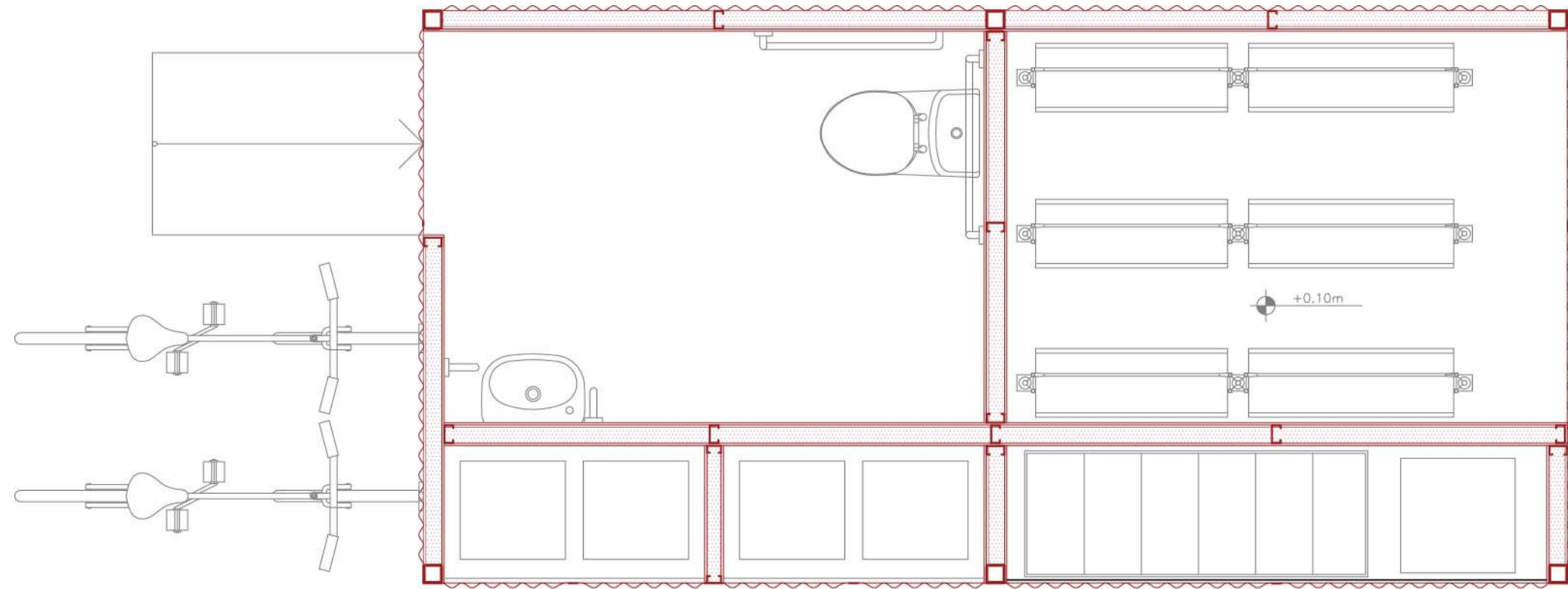
Demais instalações

Rampa de acesso
($i = 8,3\%$)

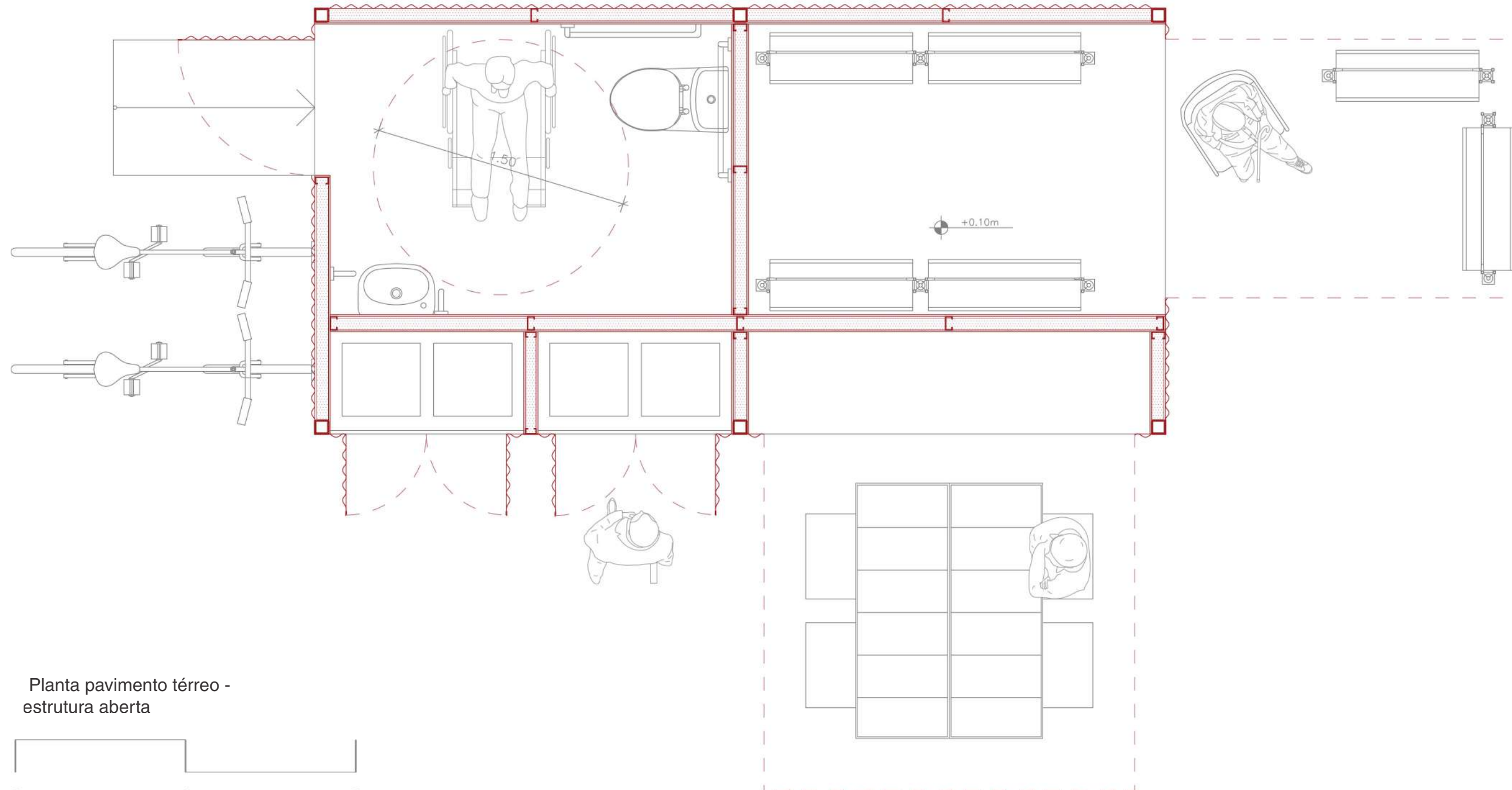
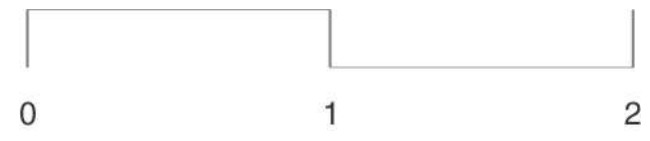
Telha metálica trapezoidal
($i = 10\%$)



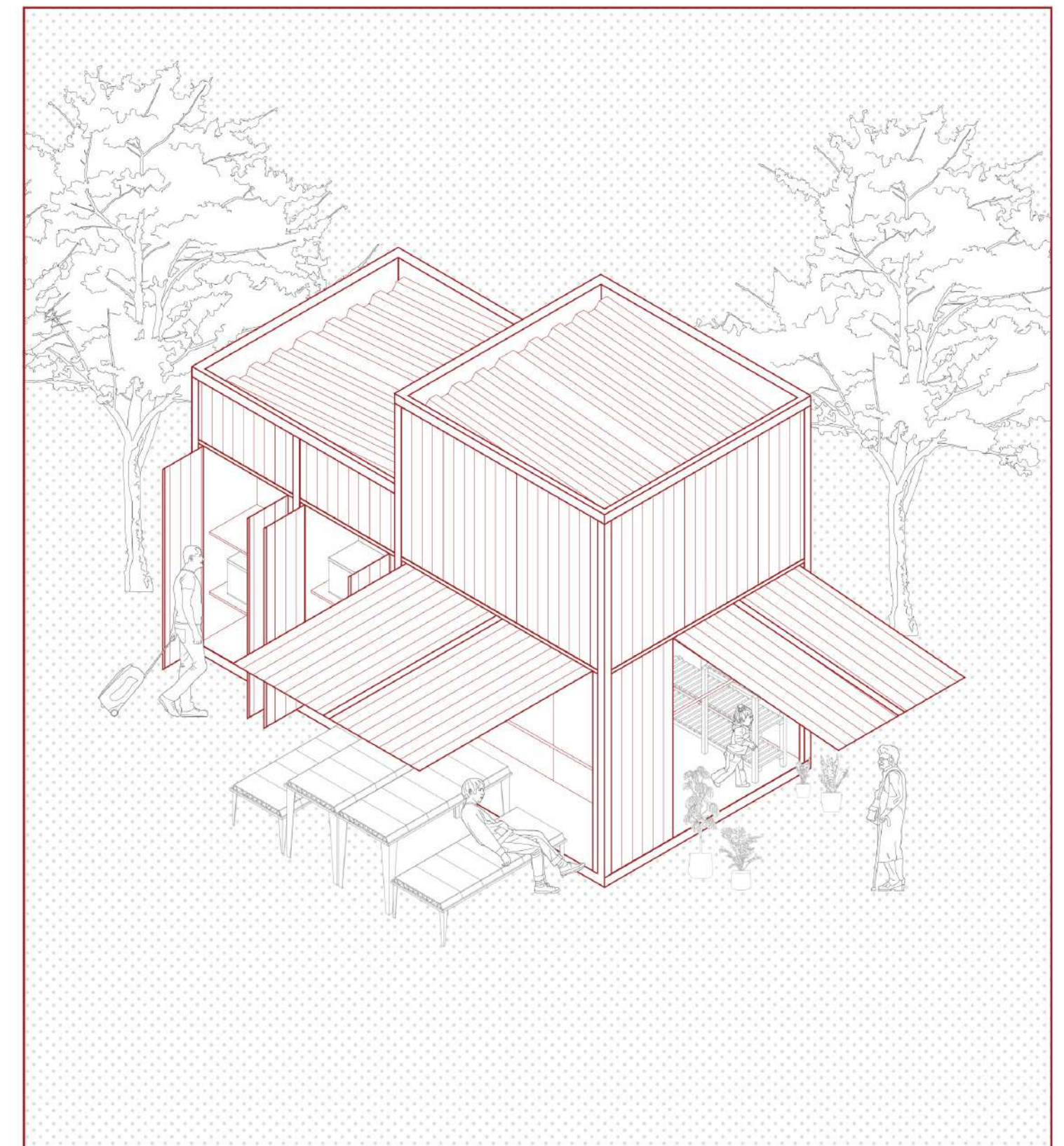
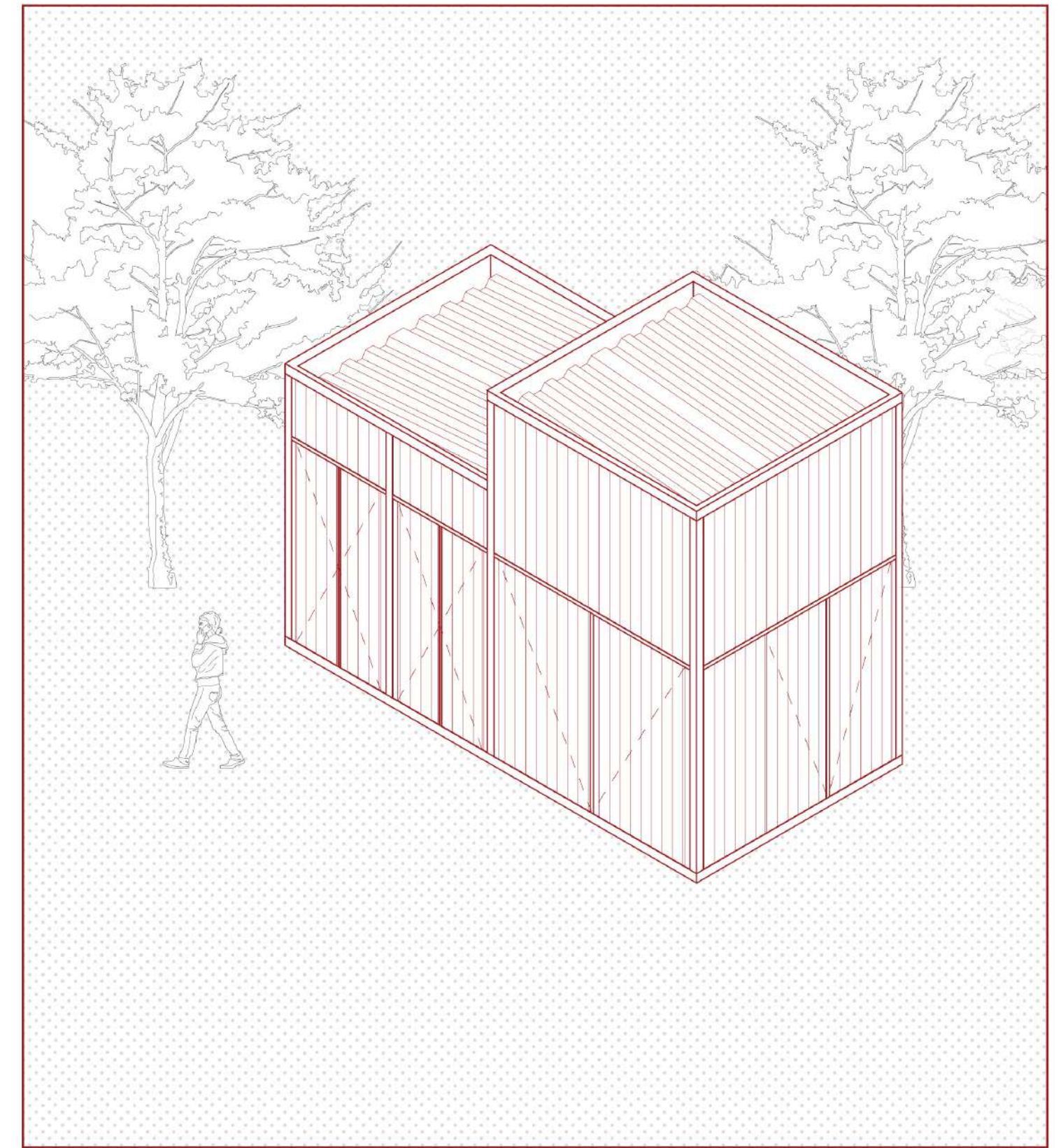
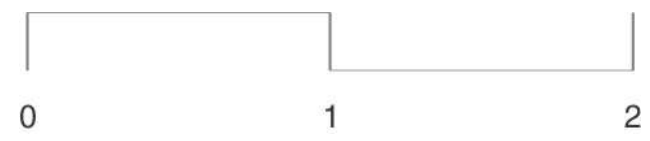
OPÇÃO A

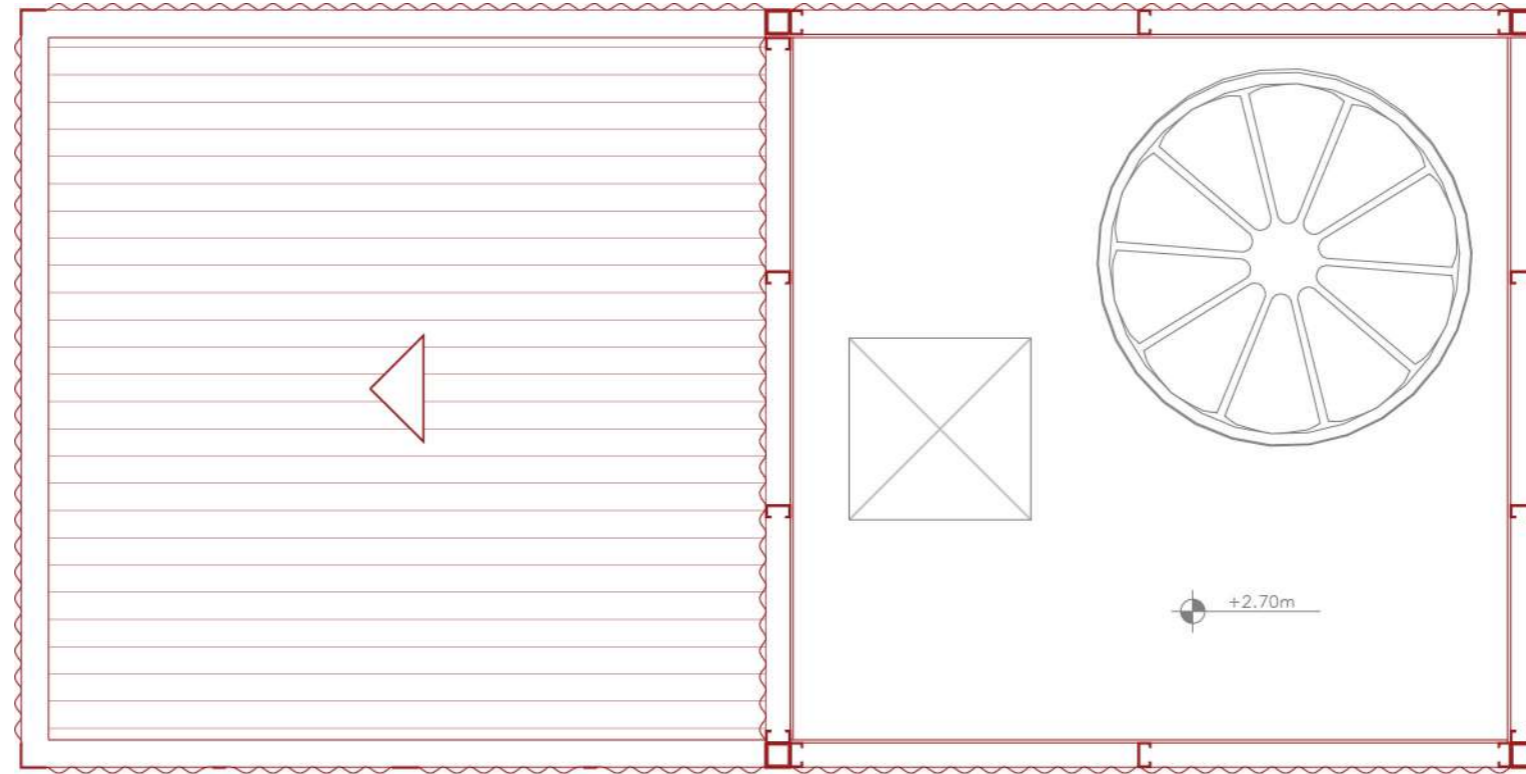


Planta pavimento térreo -
estrutura fechada

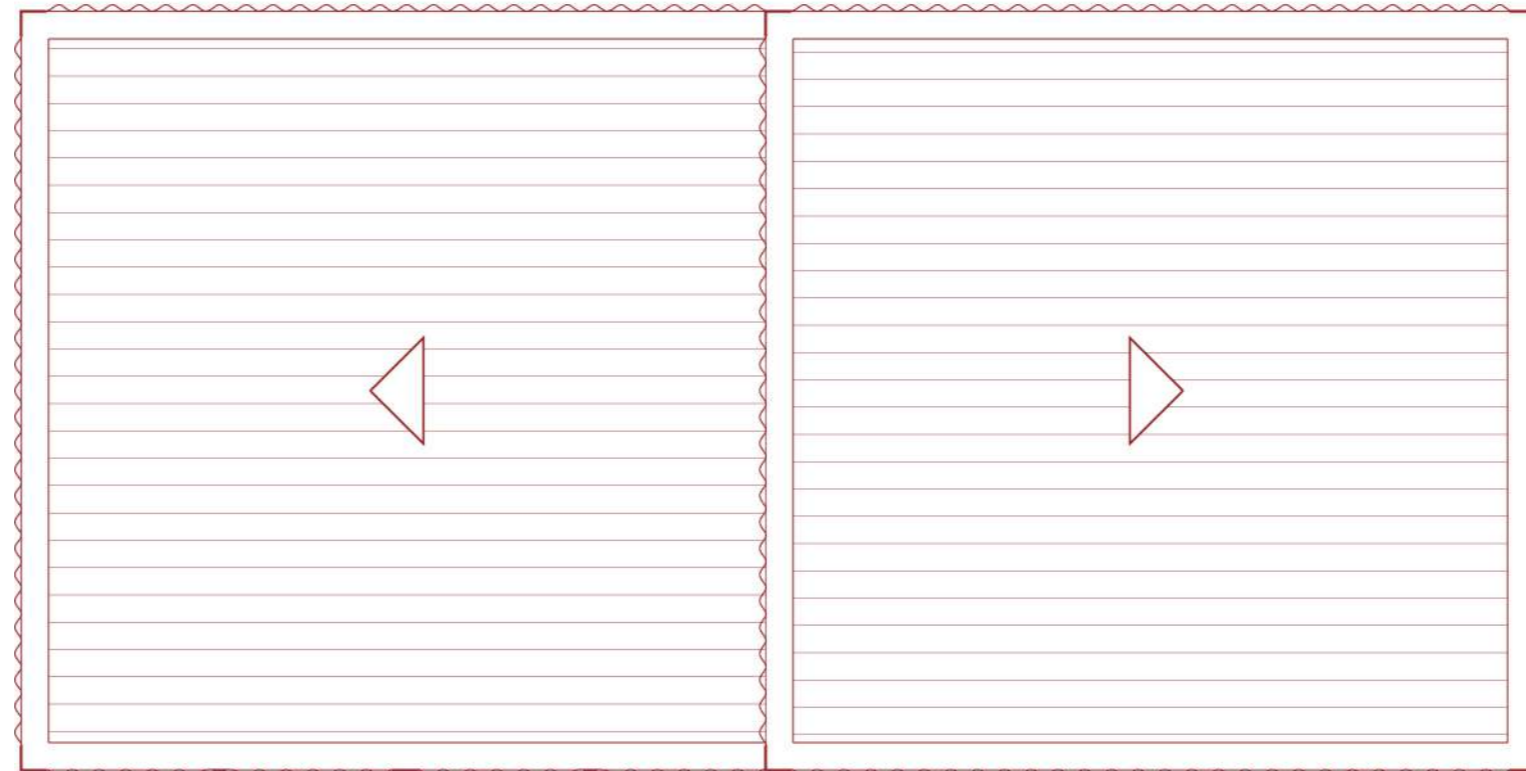
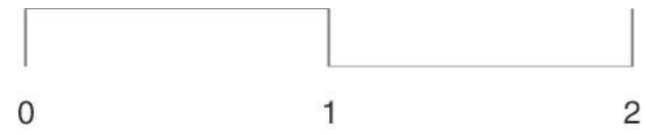


Planta pavimento térreo -
estrutura aberta

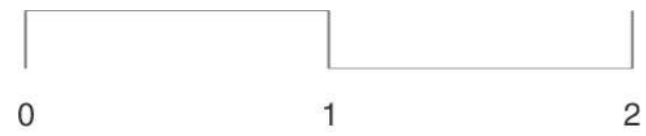




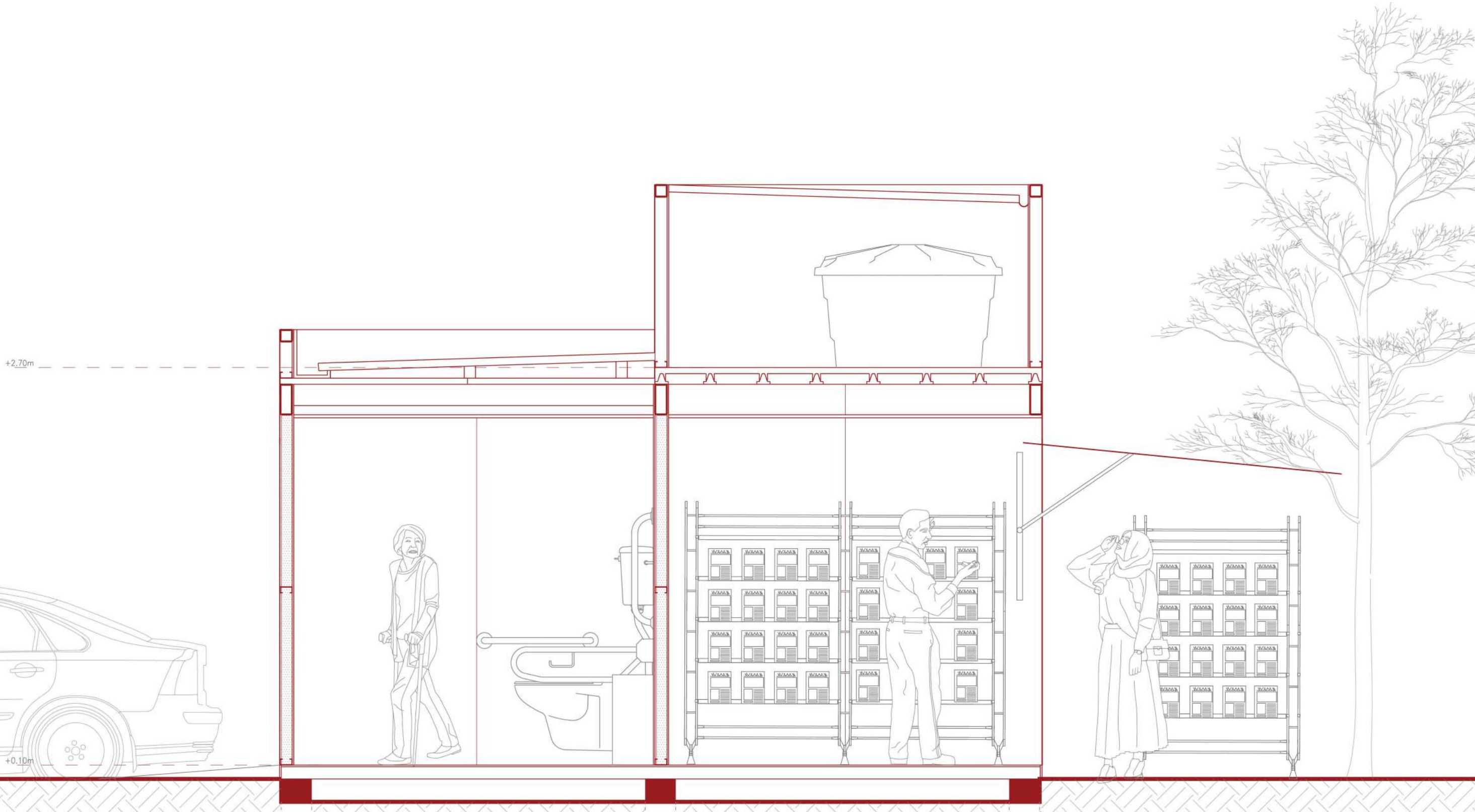
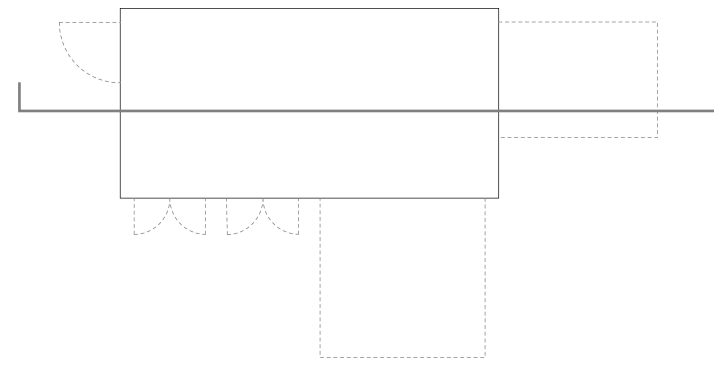
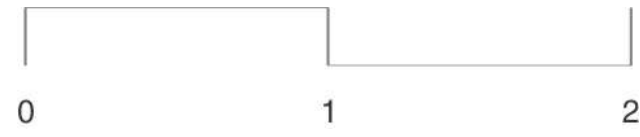
Planta 1º pavimento



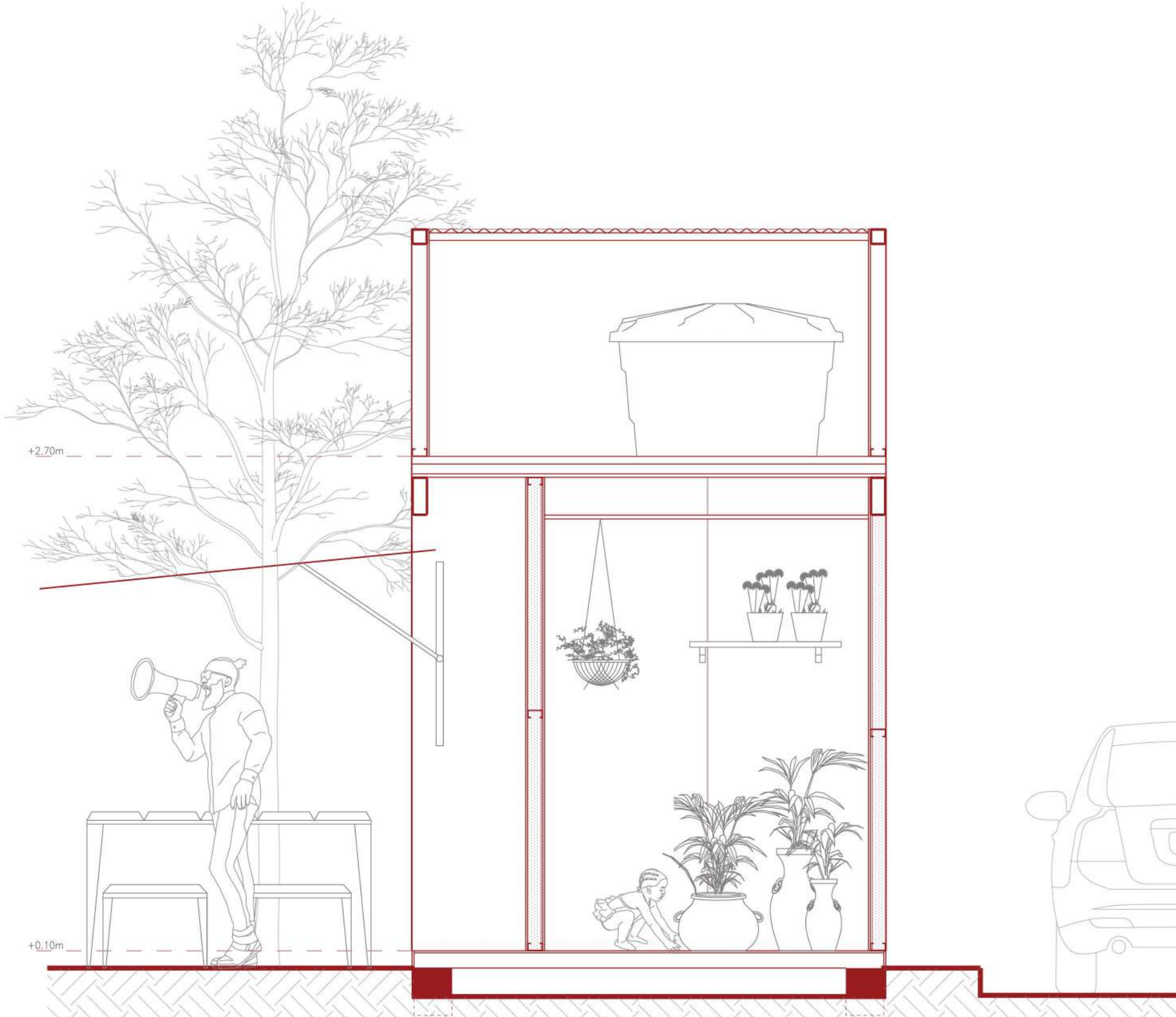
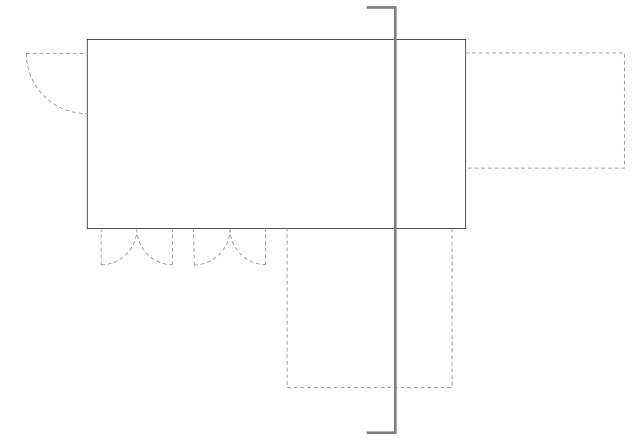
Planta cobertura



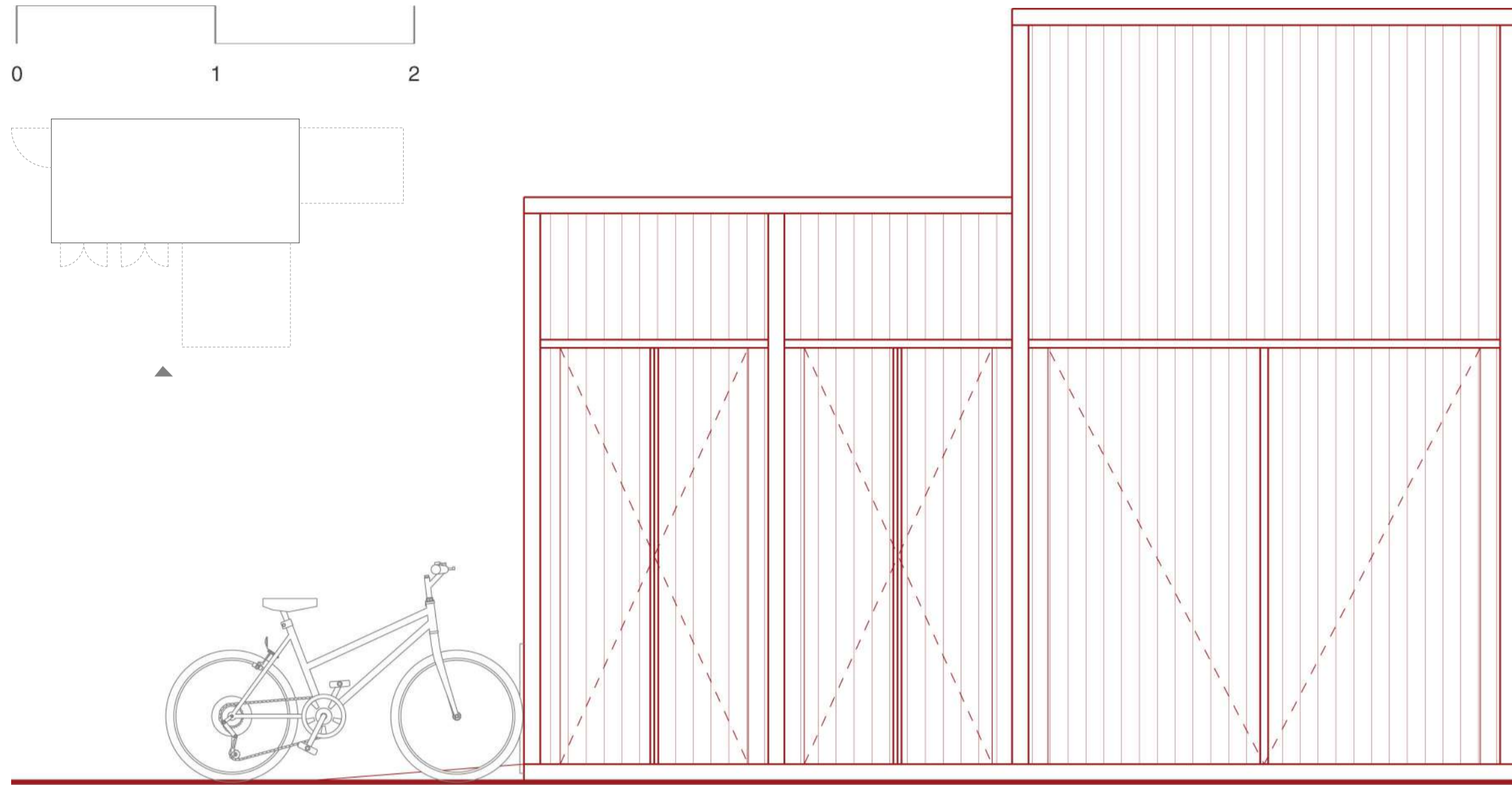
Corte AA



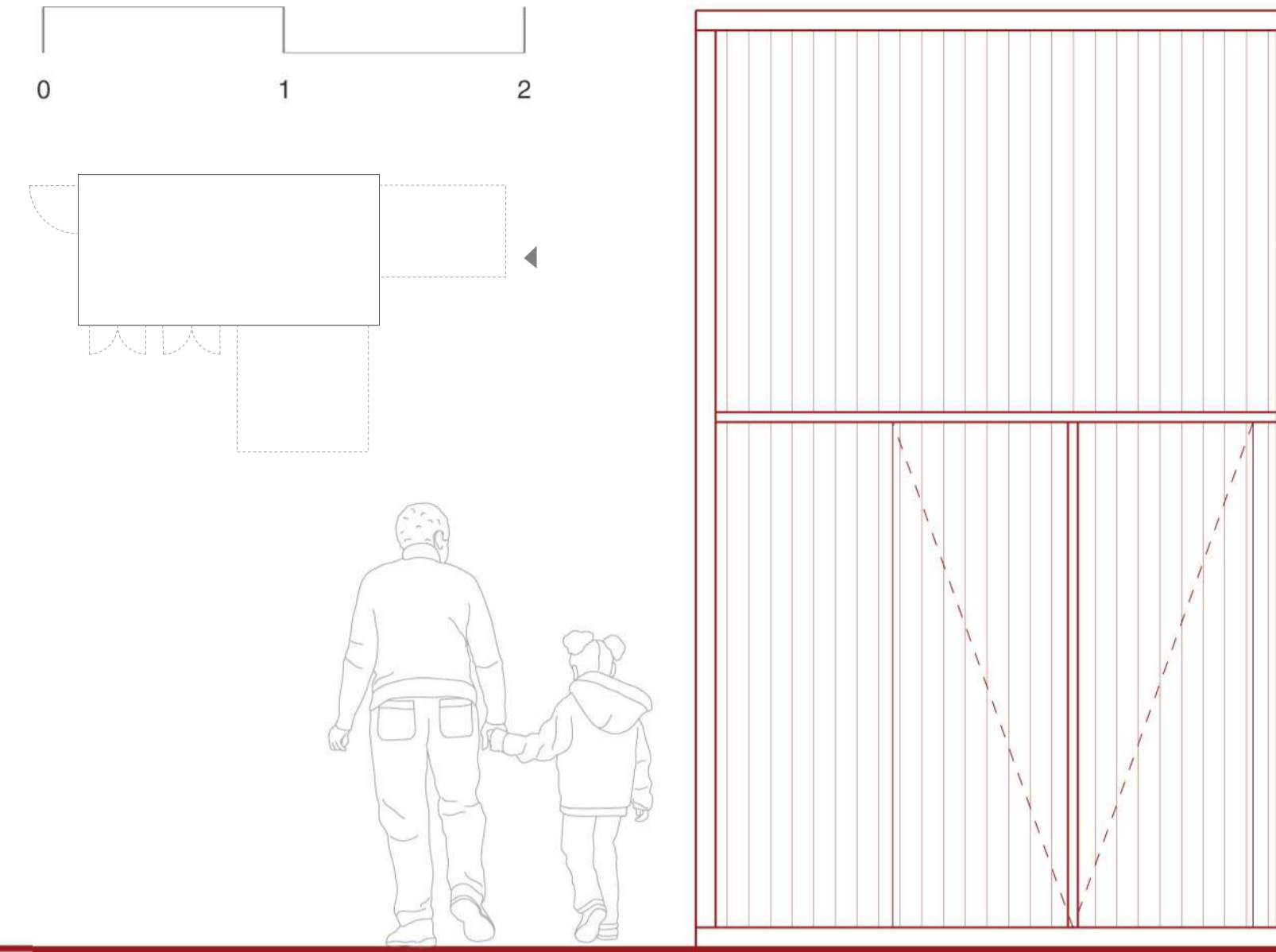
Corte BB



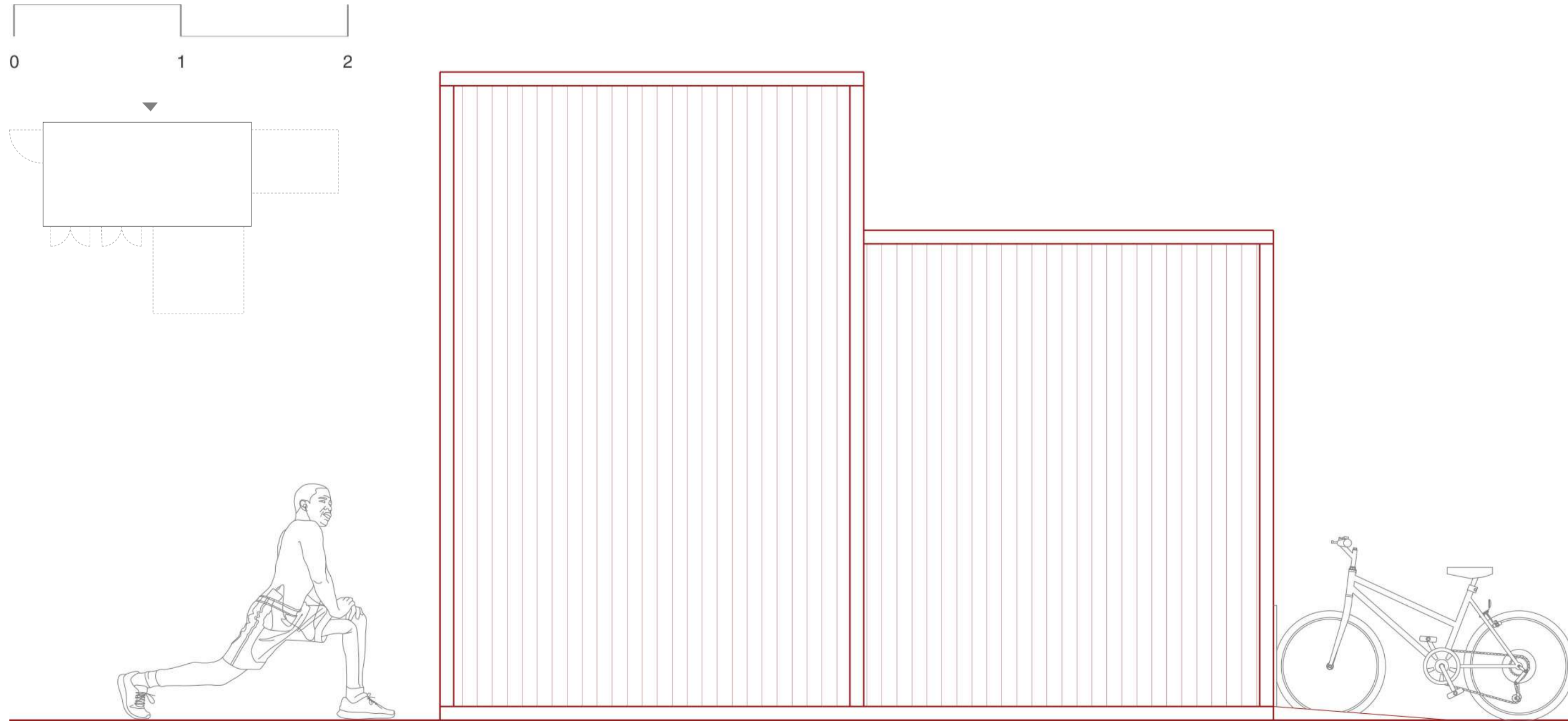
Fachada 1



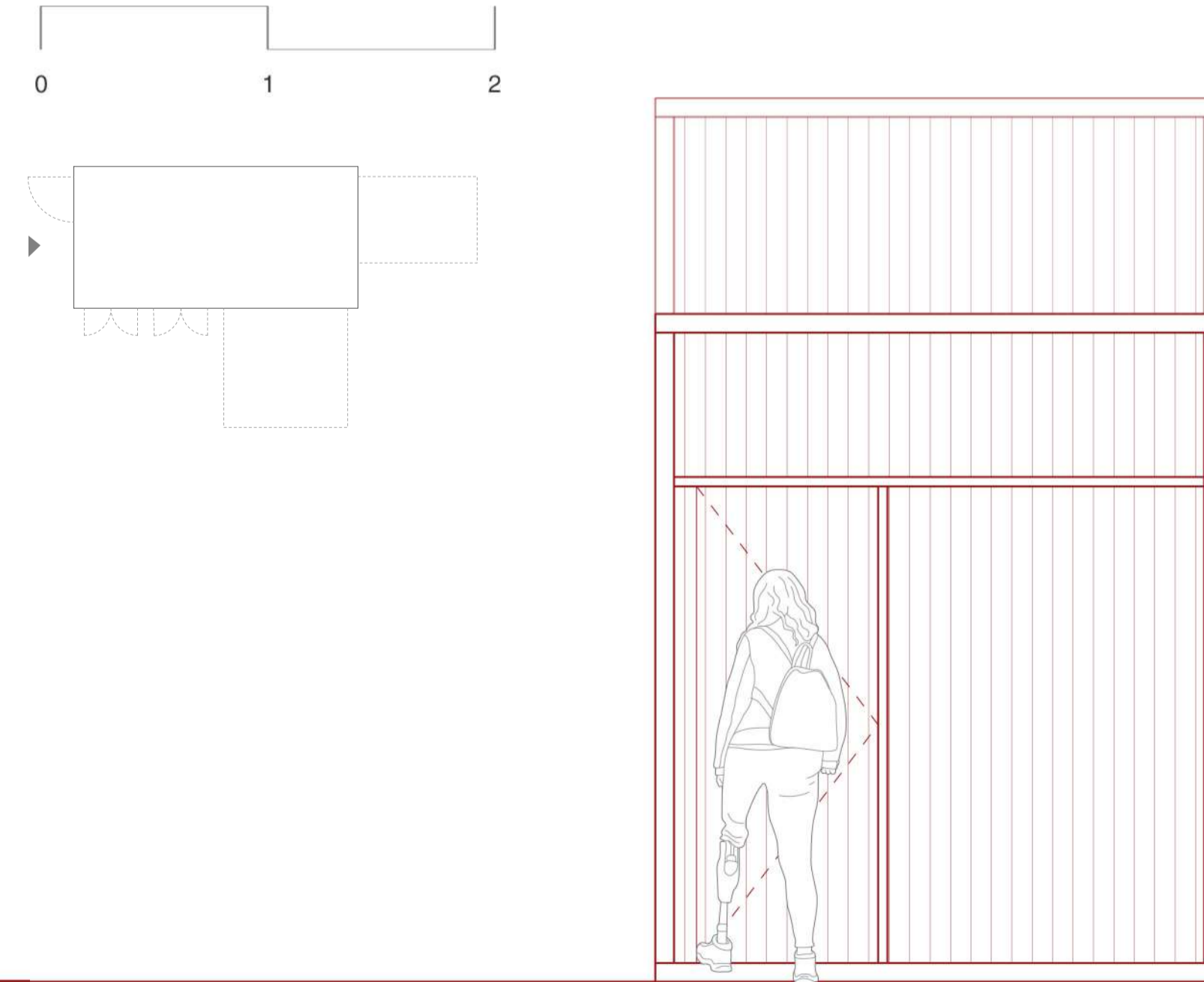
Fachada 2



Fachada 3



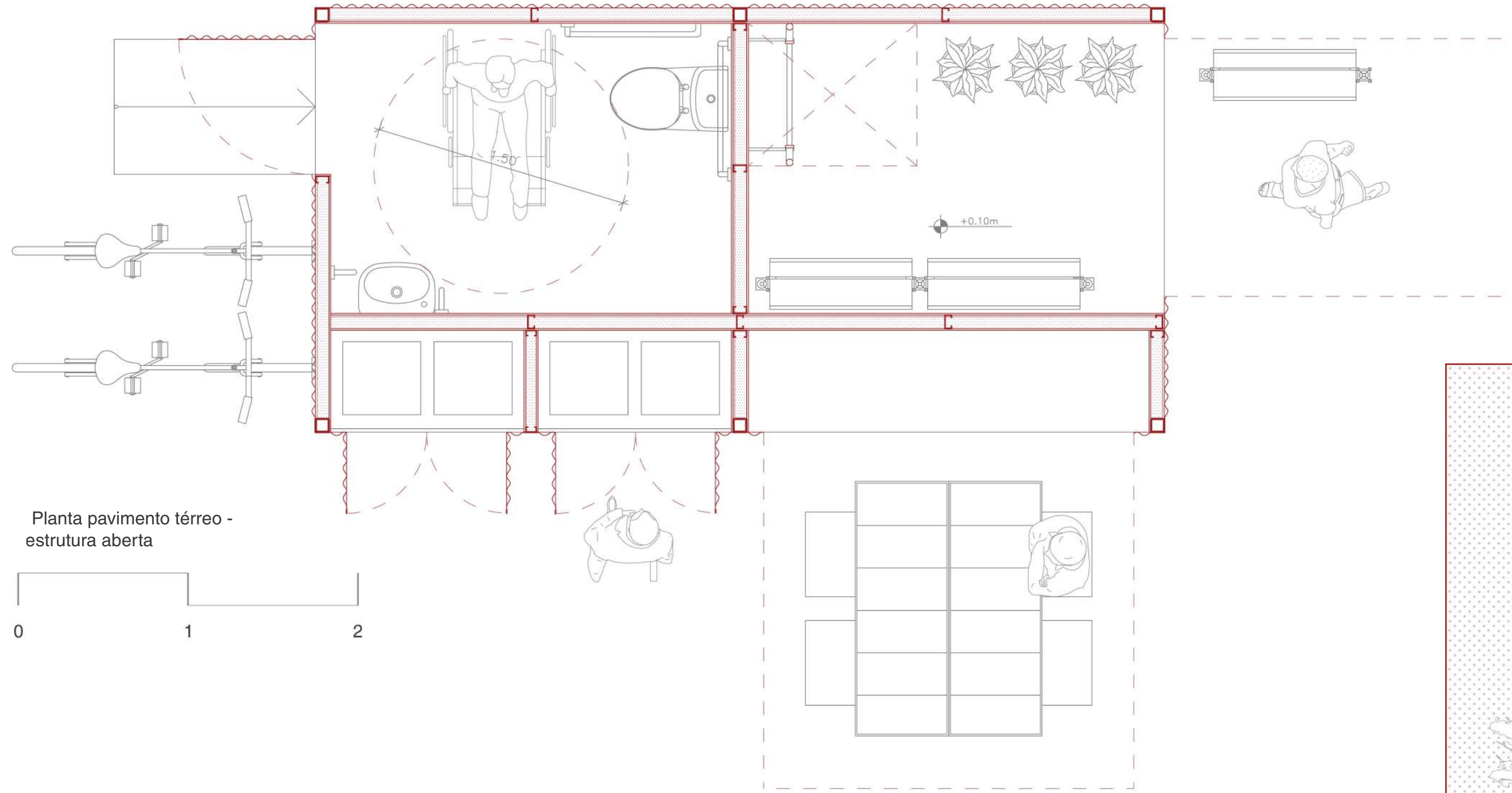
Fachada 4



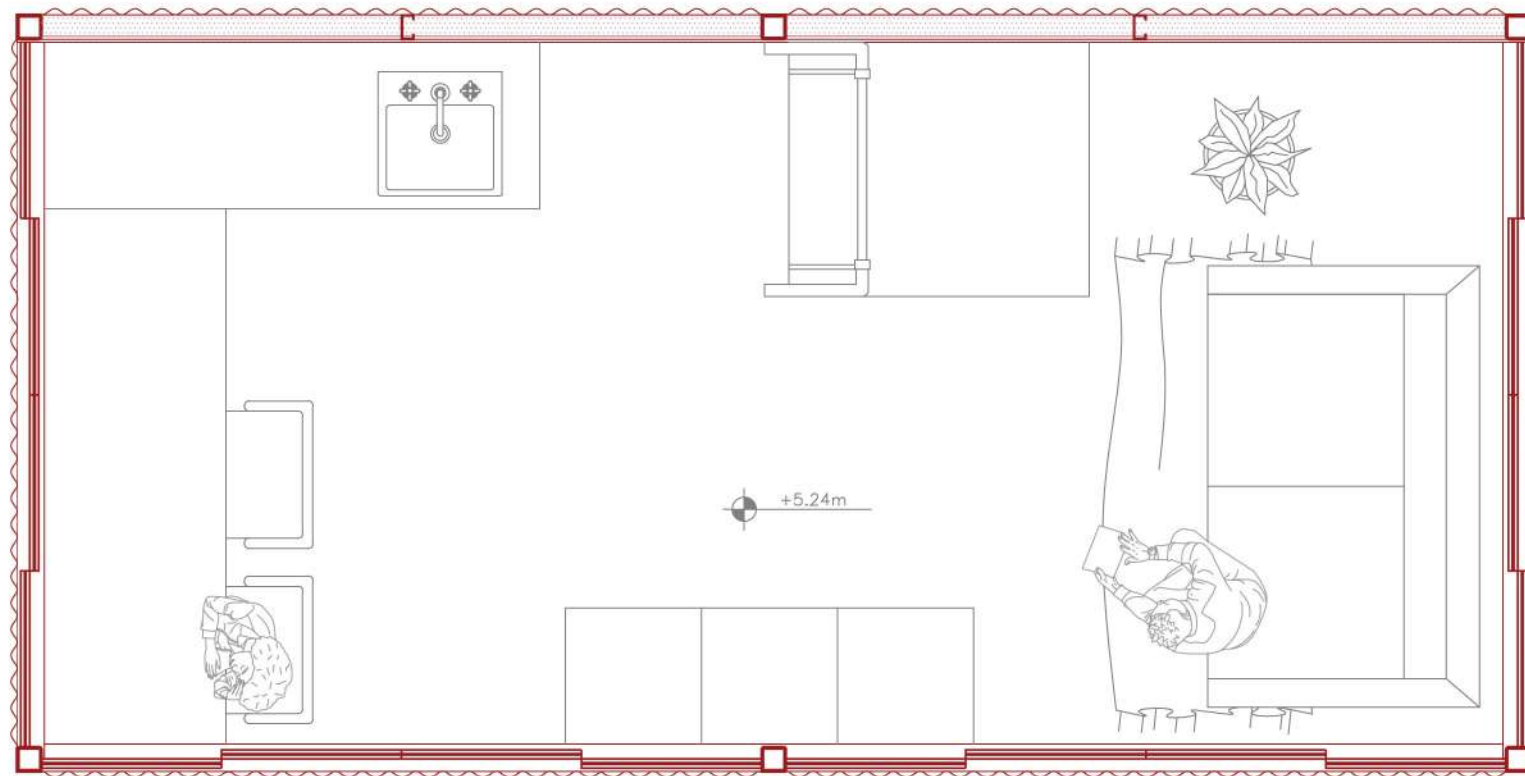
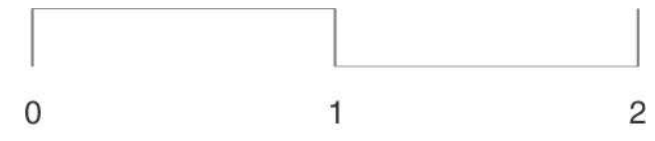
**BREQUE INTERNACIONAL
DE ENTREGADORES**
**NOSSAS VIDAS
VALEM MAIS QUE
O LUCRO DELES!**
#BrequeDosApps



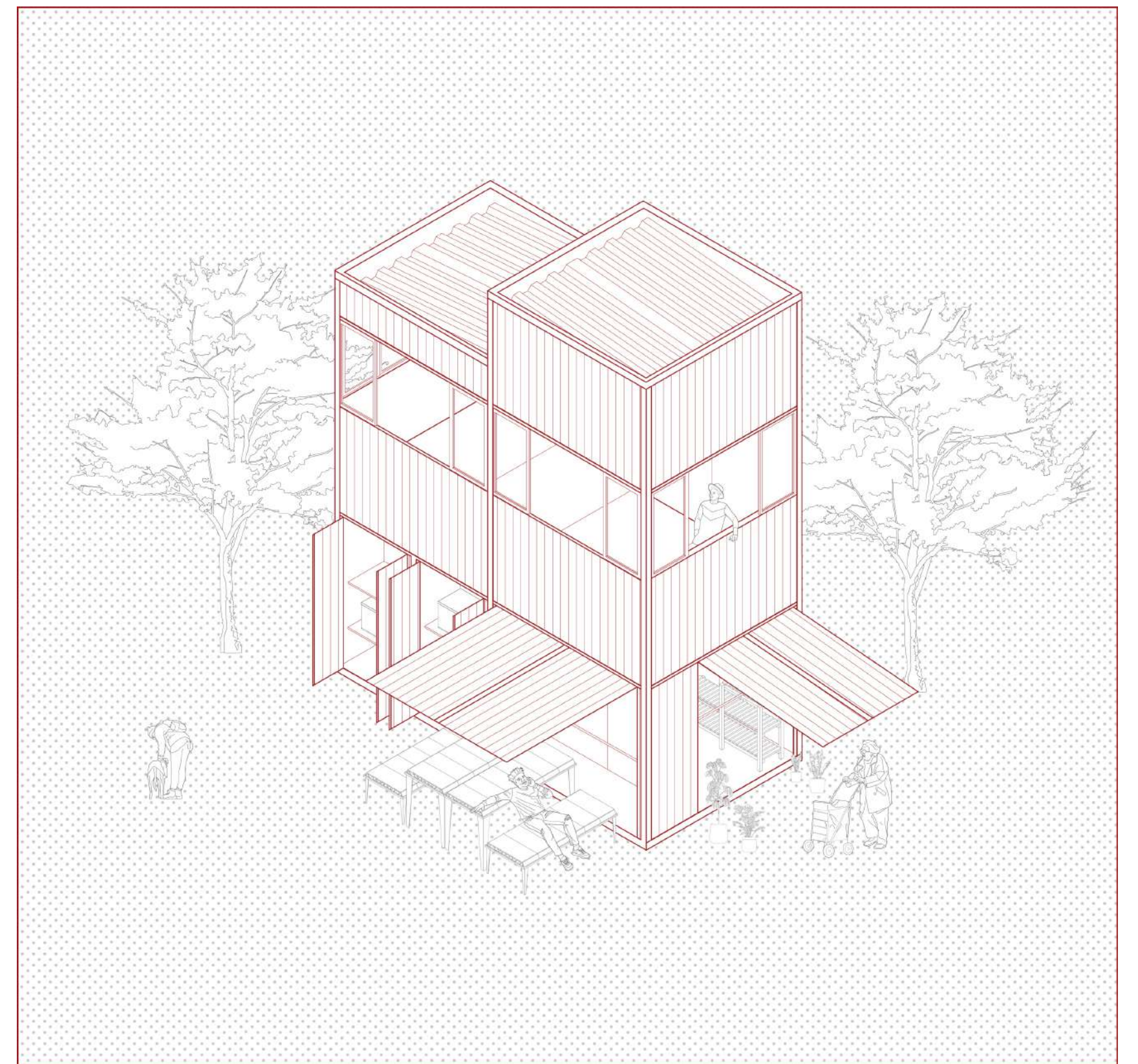
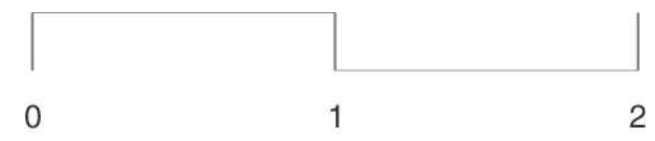
OPÇÃO B



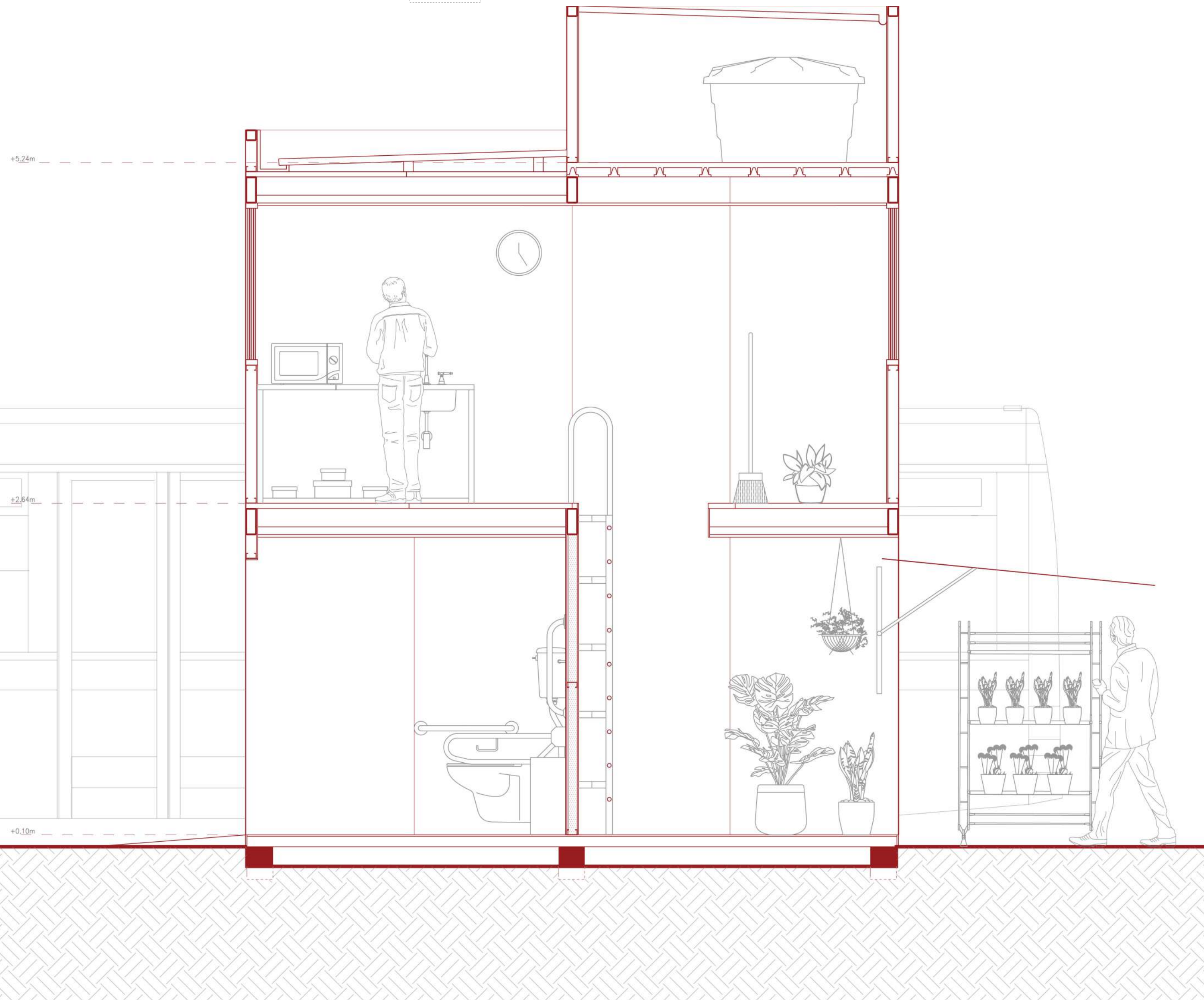
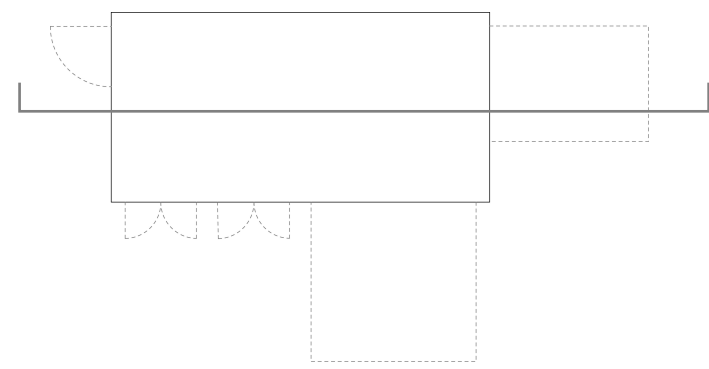
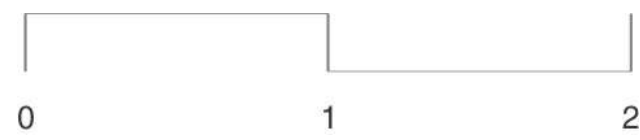
Planta pavimento térreo -
estrutura aberta



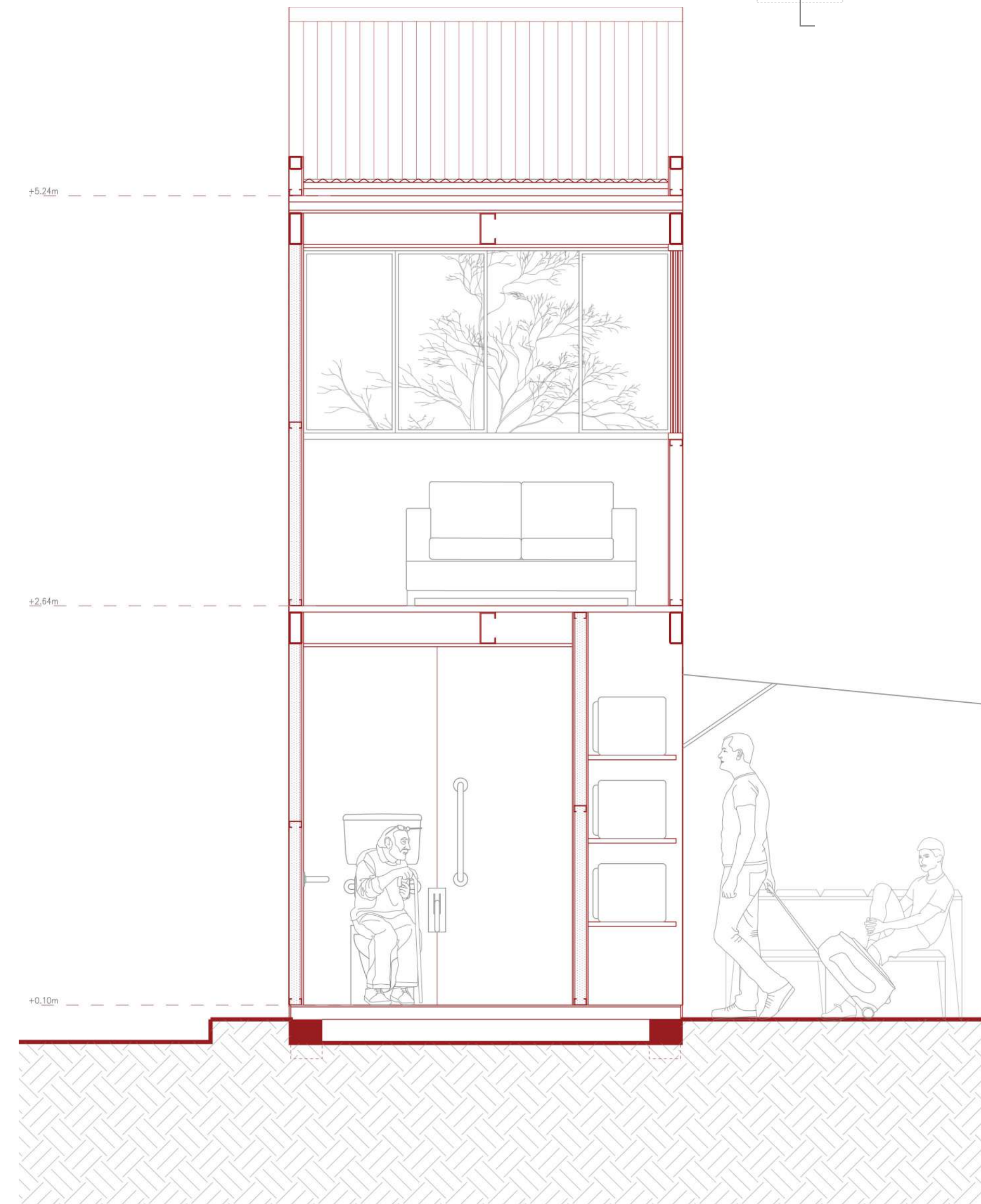
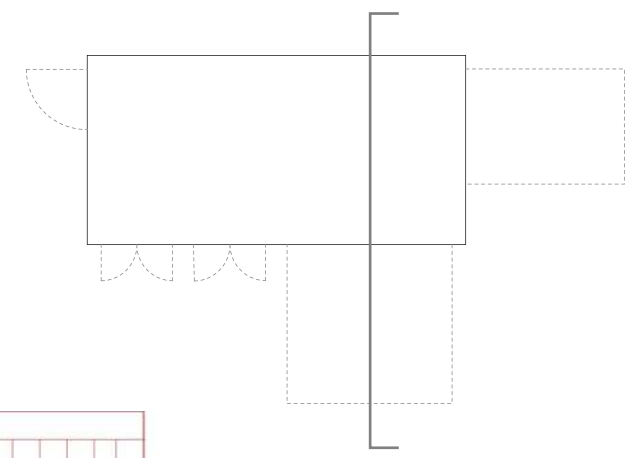
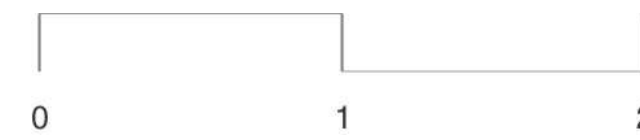
Planta 1º pavimento



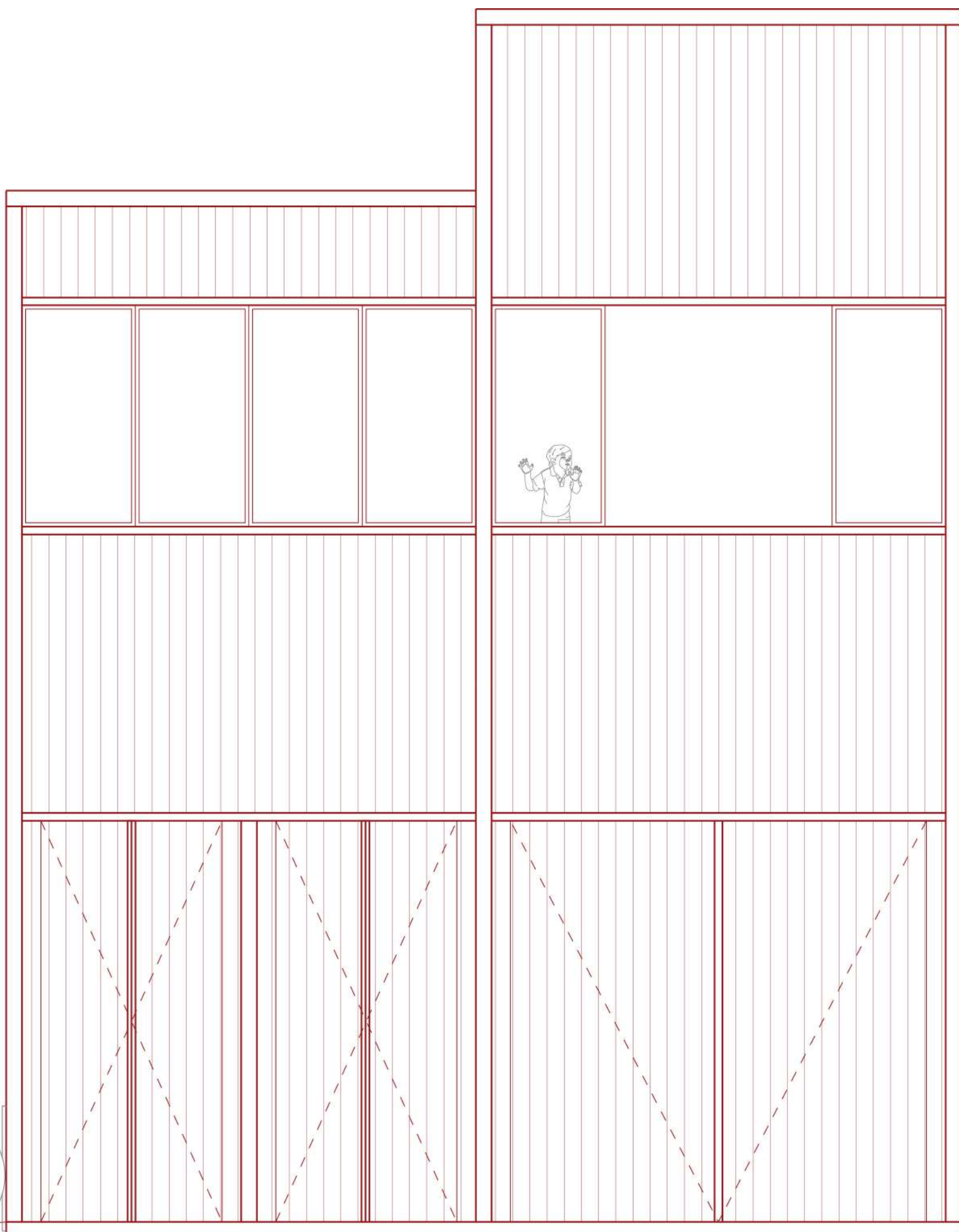
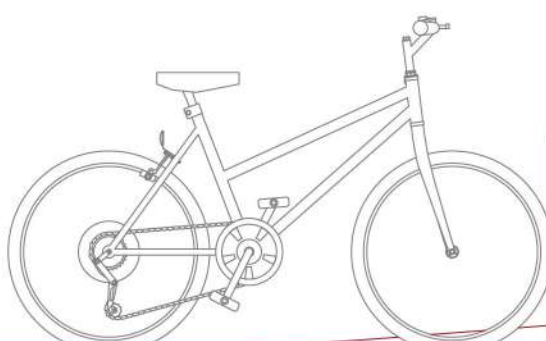
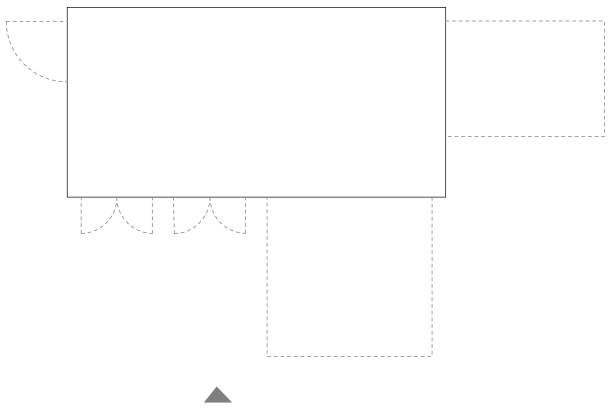
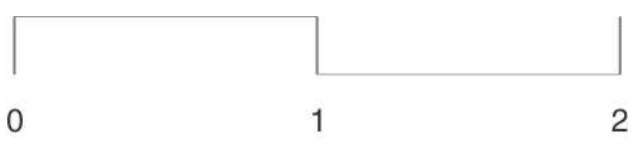
Corte AA



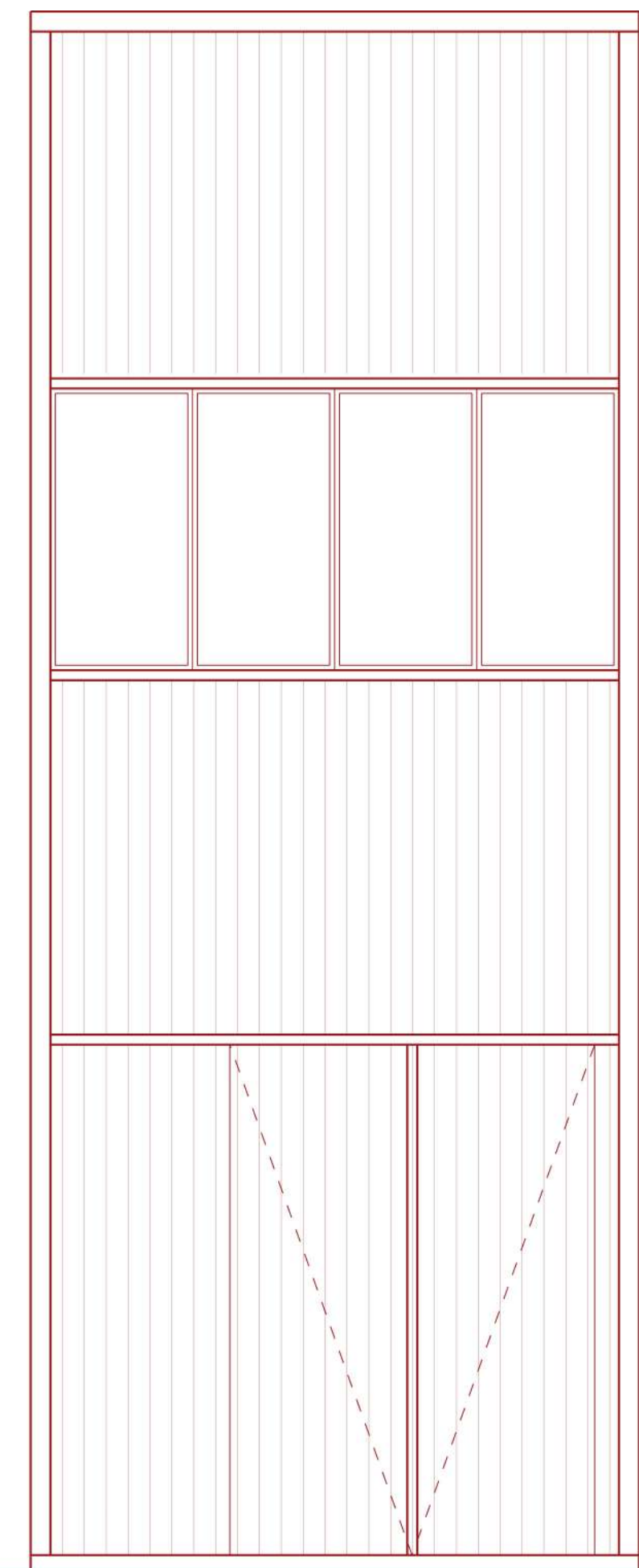
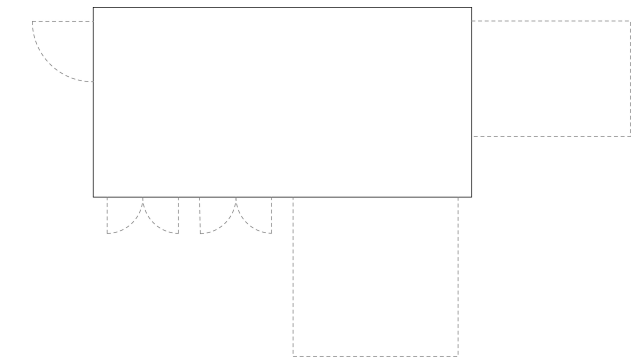
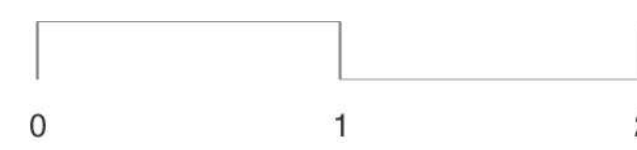
Corte BB



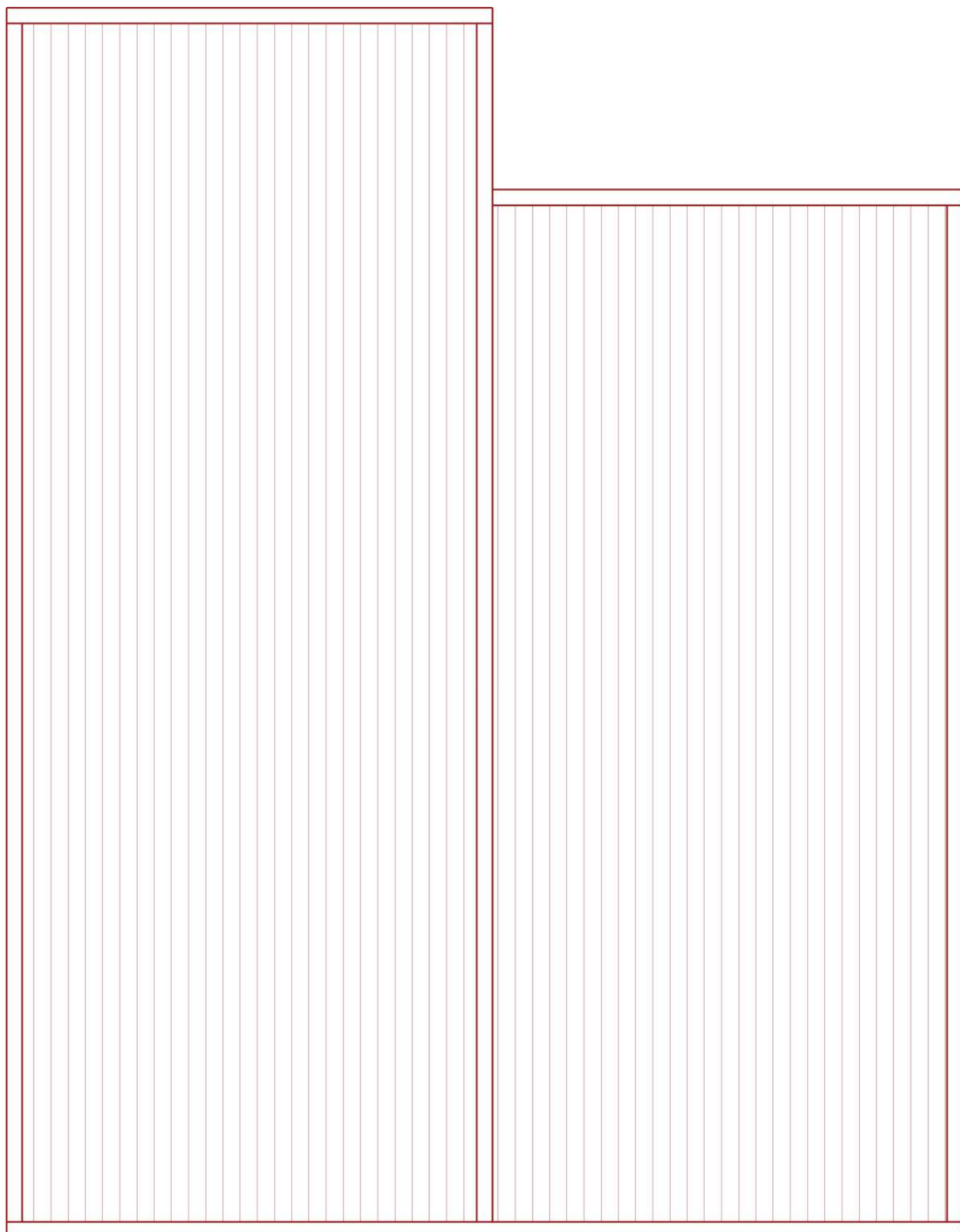
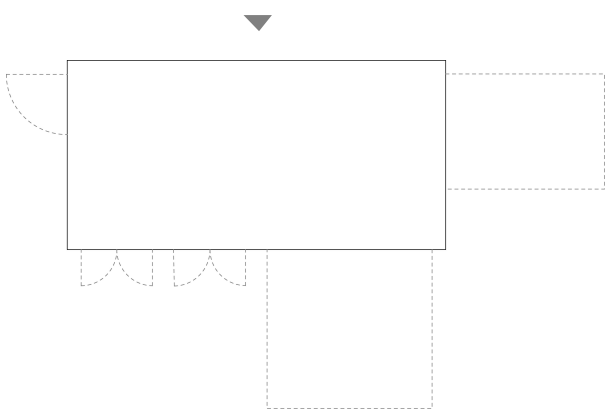
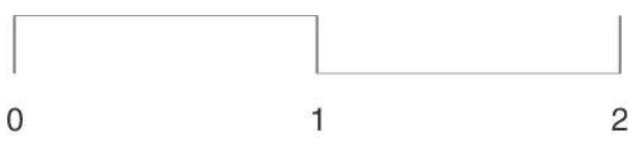
Fachada 1



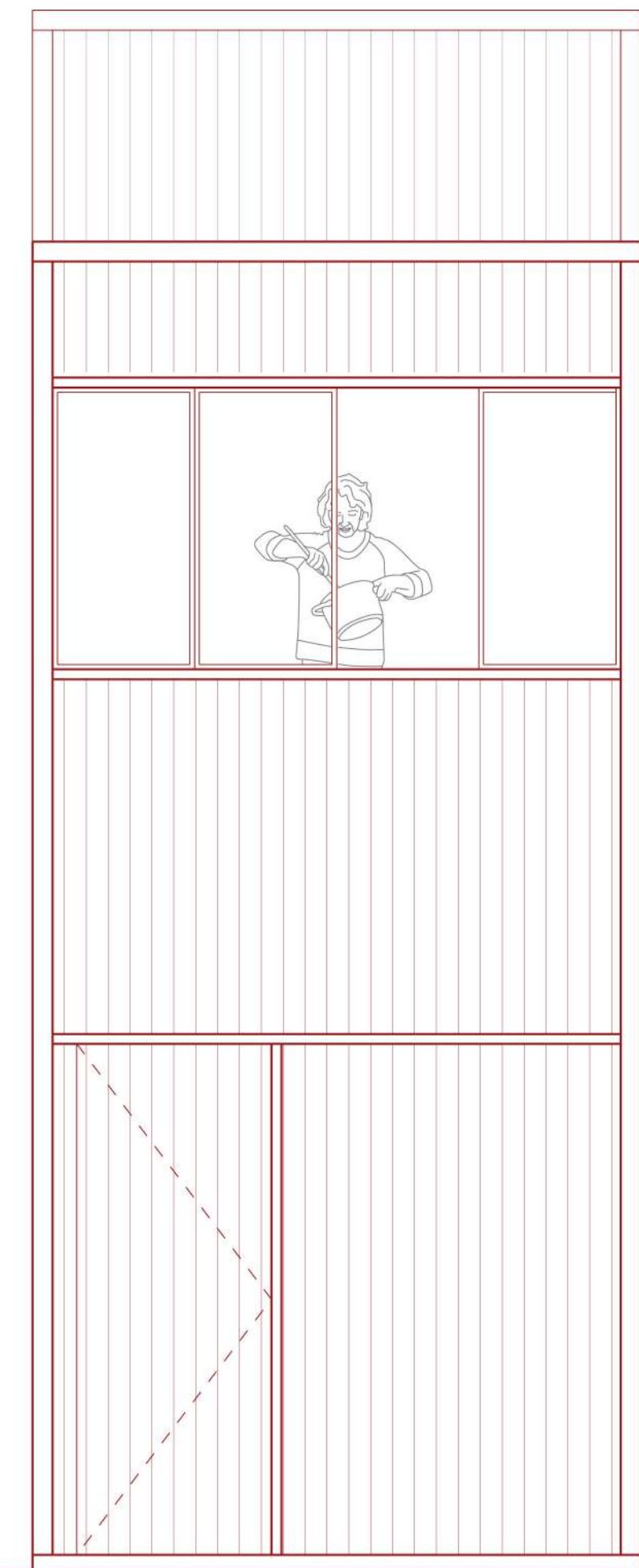
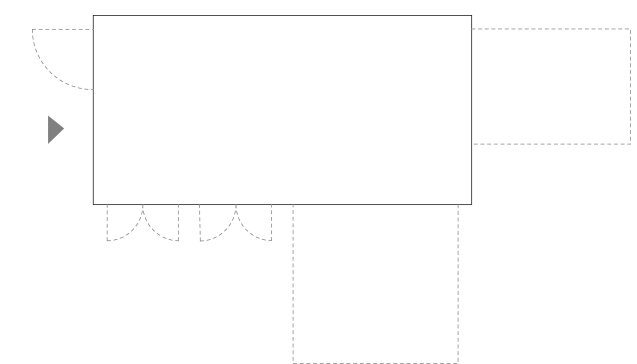
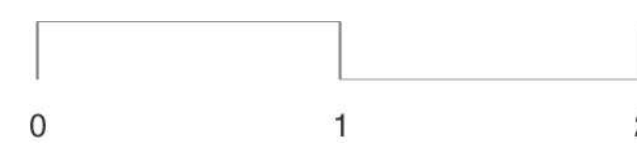
Fachada 2



Fachada 3



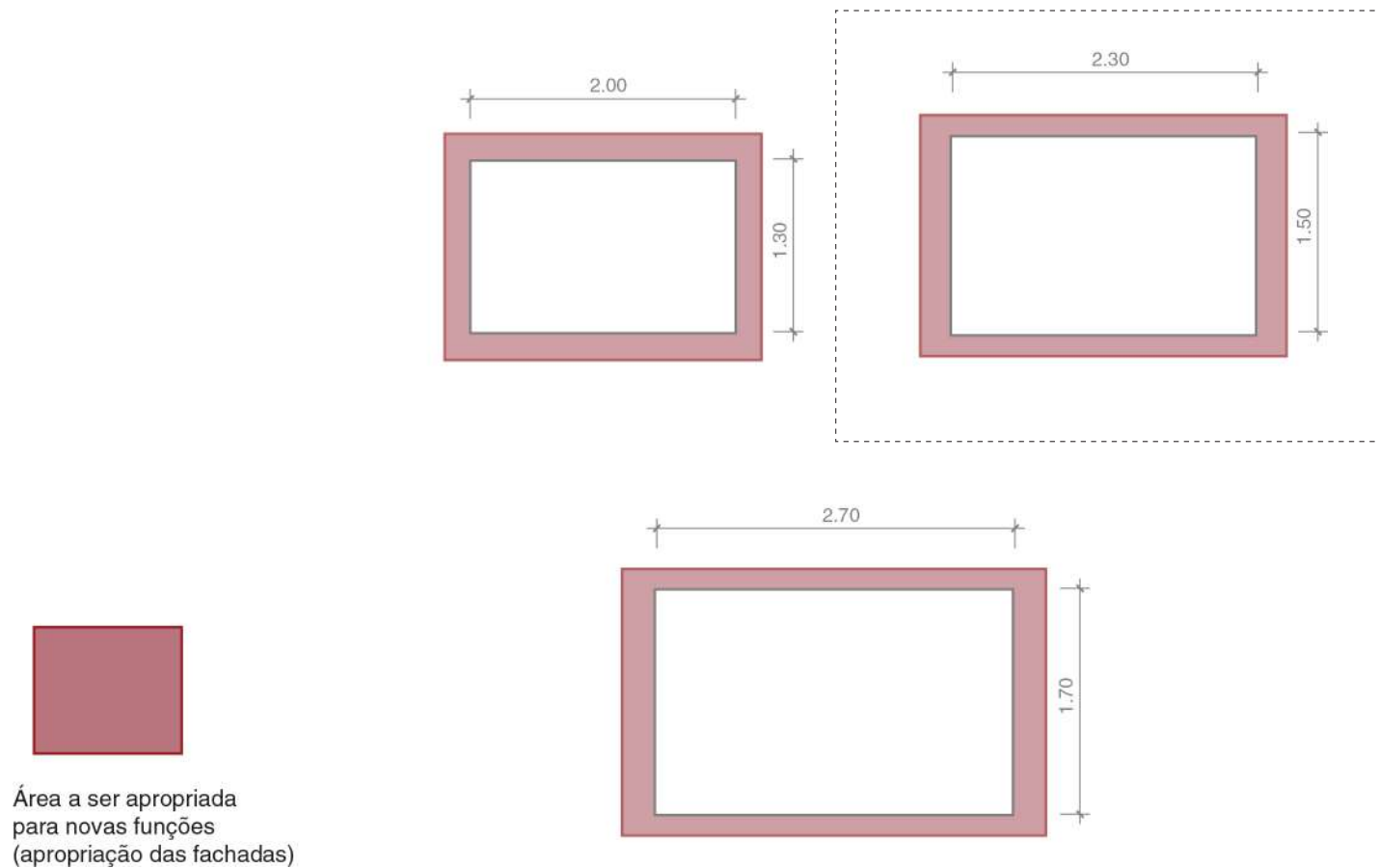
Fachada 4





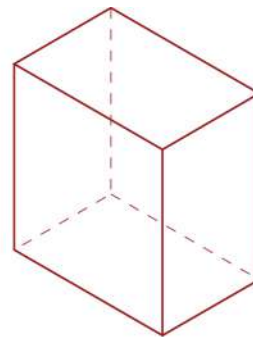




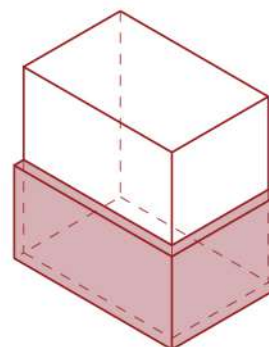


Medidas de referência de bancas de chaveiro em planta baixa de acordo com o artigo 28 da lei 10.821 de 19 de Janeiro de 2010 do Município de Porto Alegre.

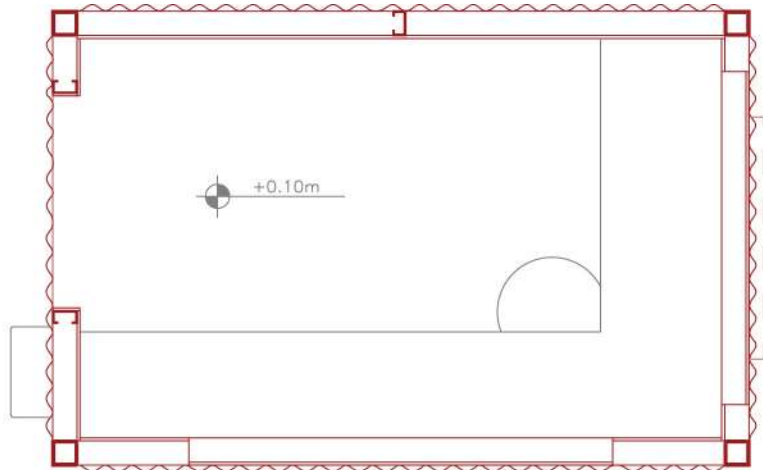
Quiosque de chaveiro /
guarita / quiosques de
menor porte



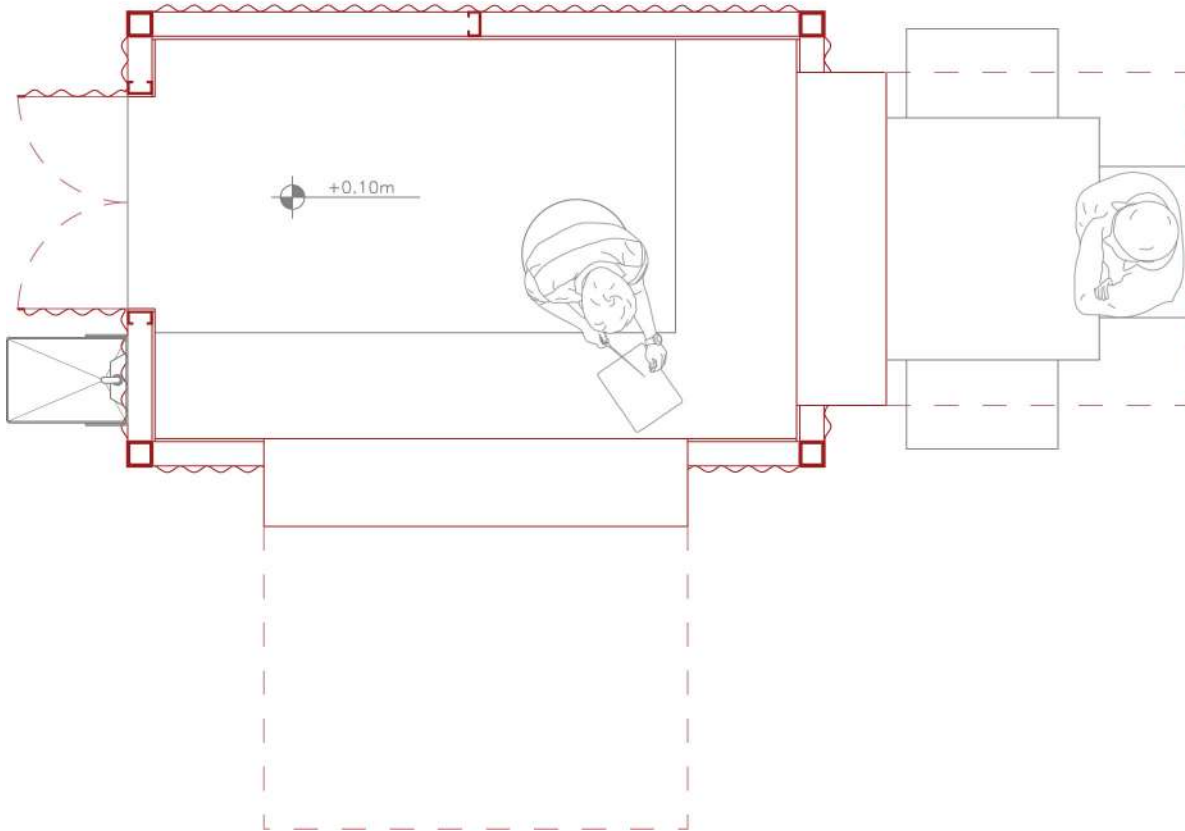
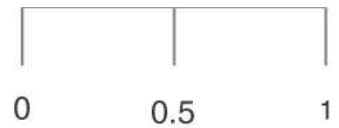
Novo equipamento



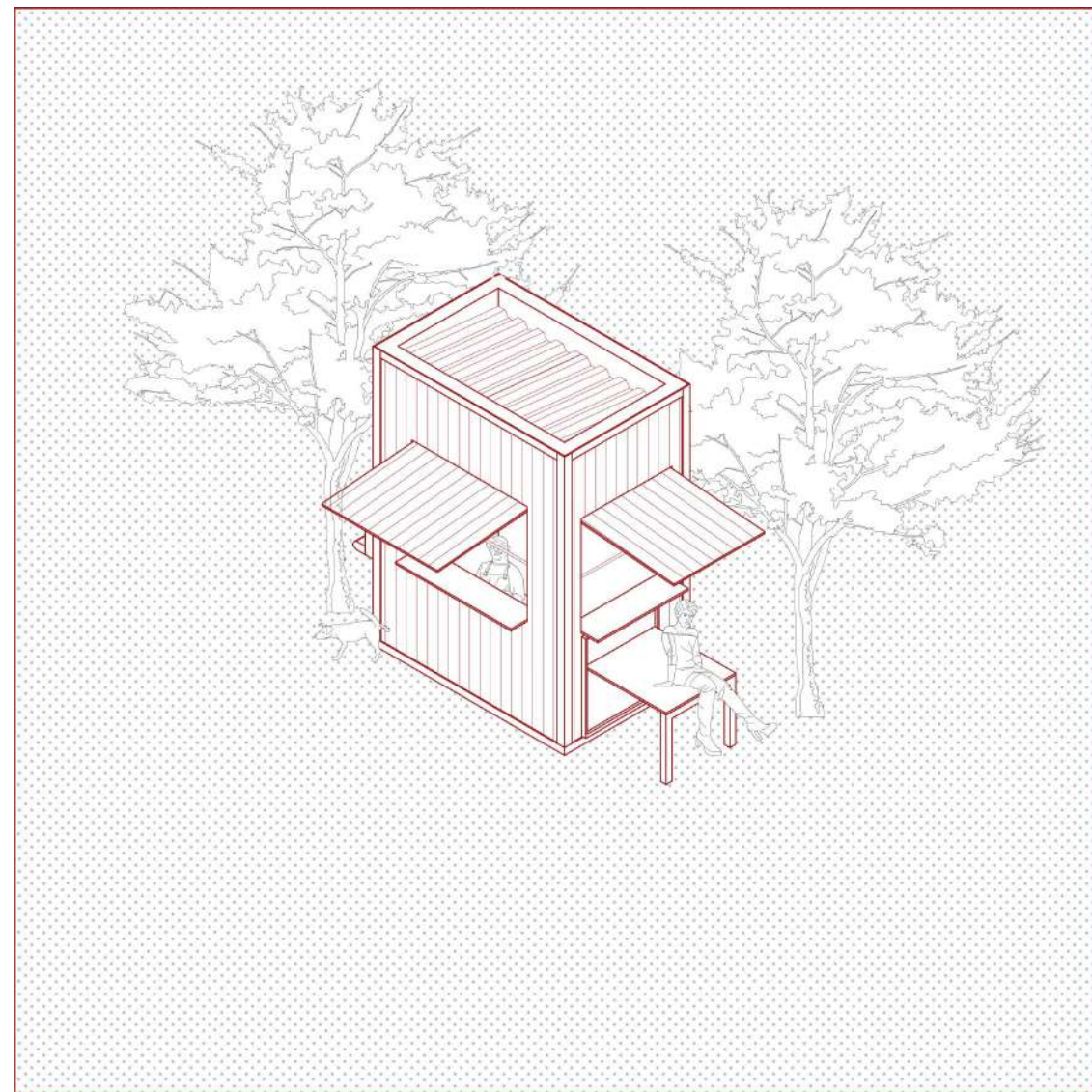
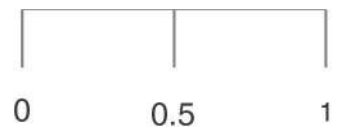
Área a ser apropriada
para novas funções



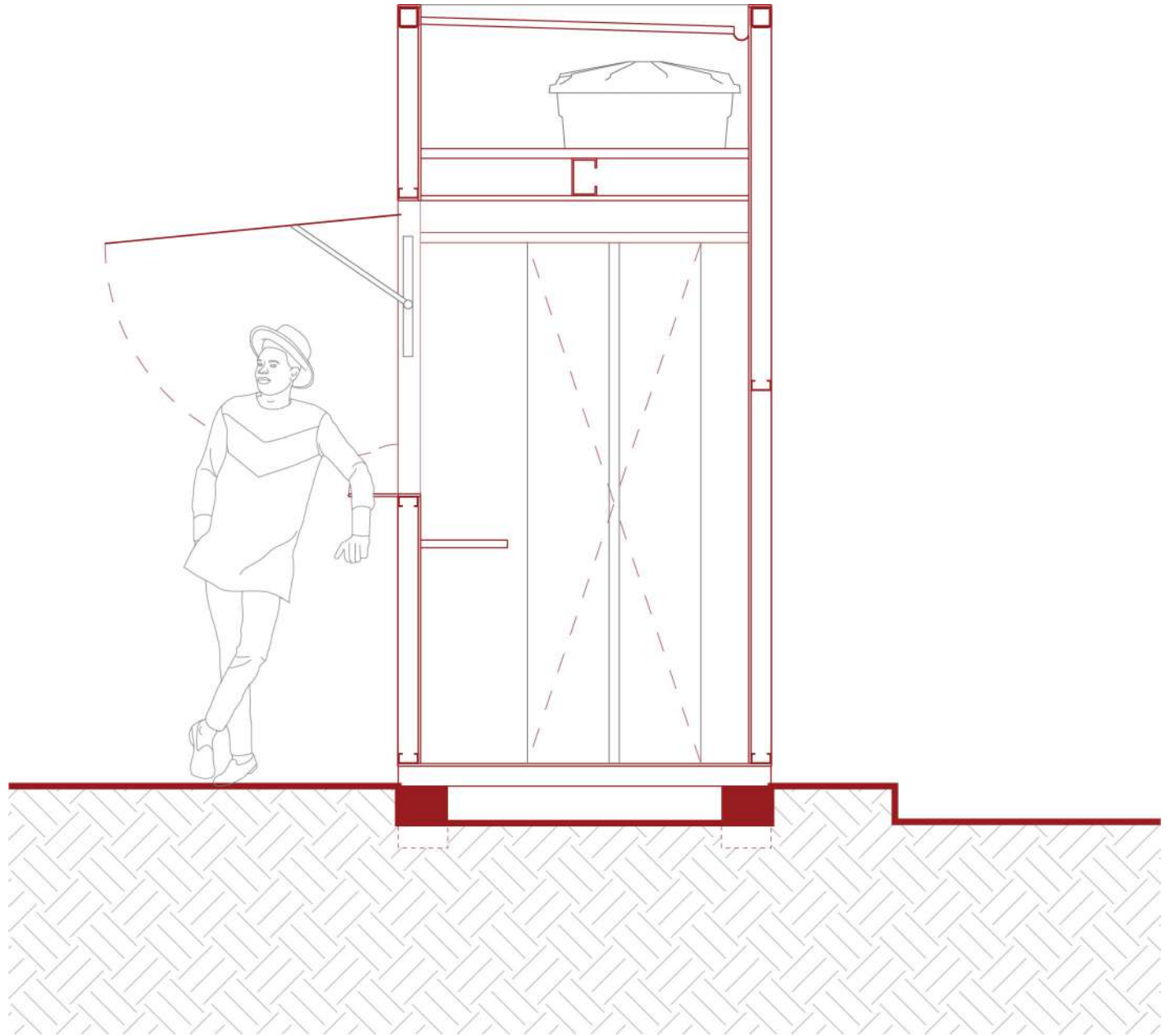
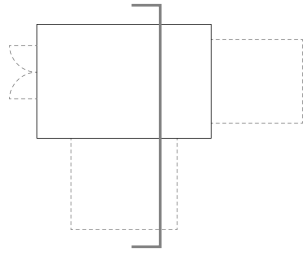
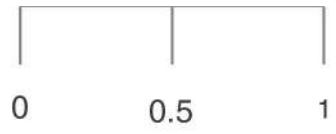
Planta pavimento térreo -
estrutura fechada



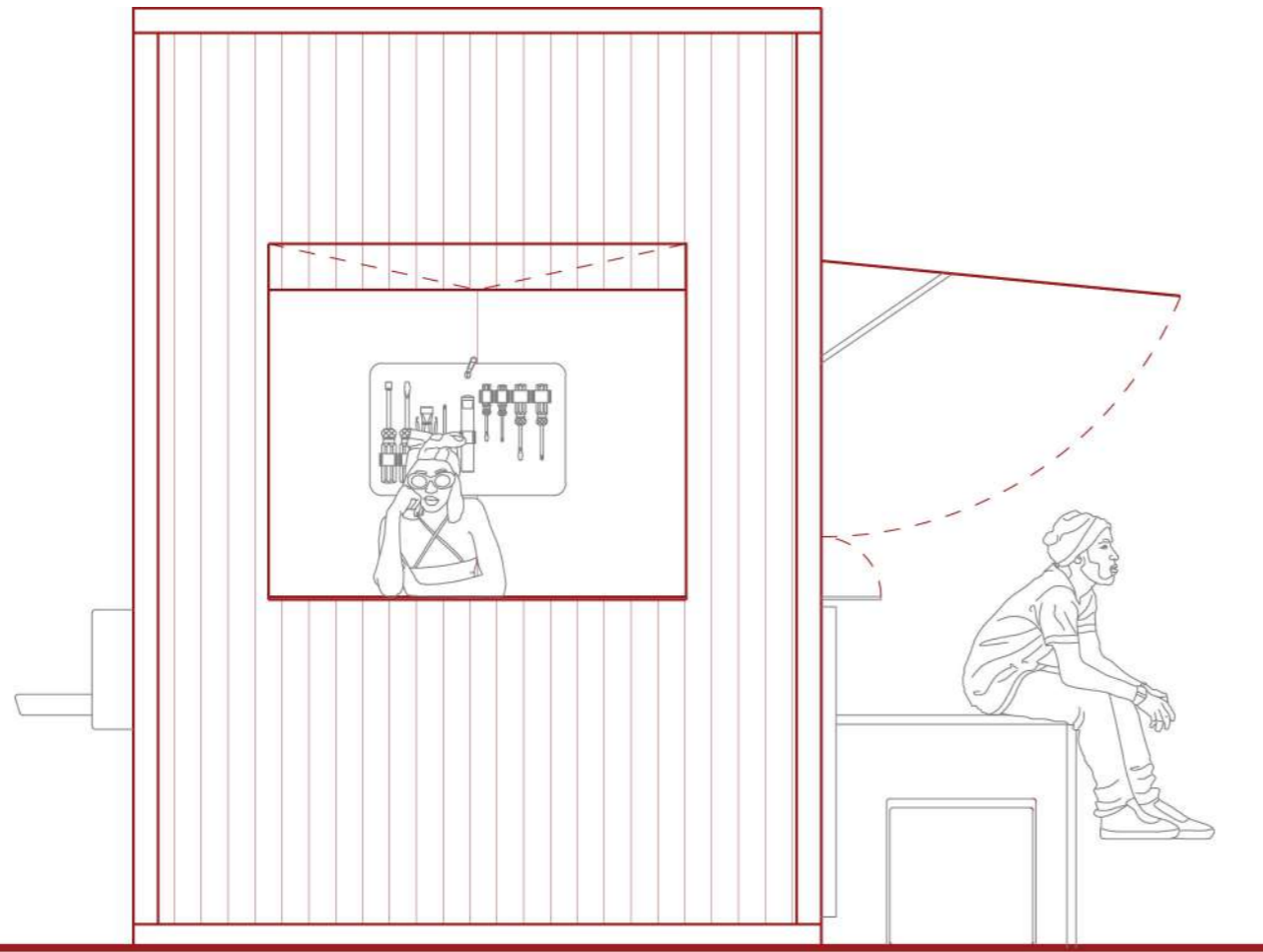
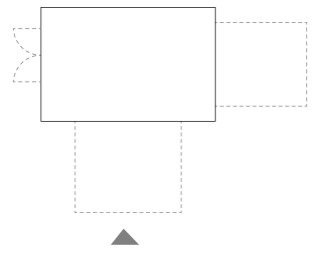
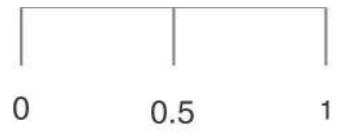
Planta pavimento térreo -
estrutura aberta



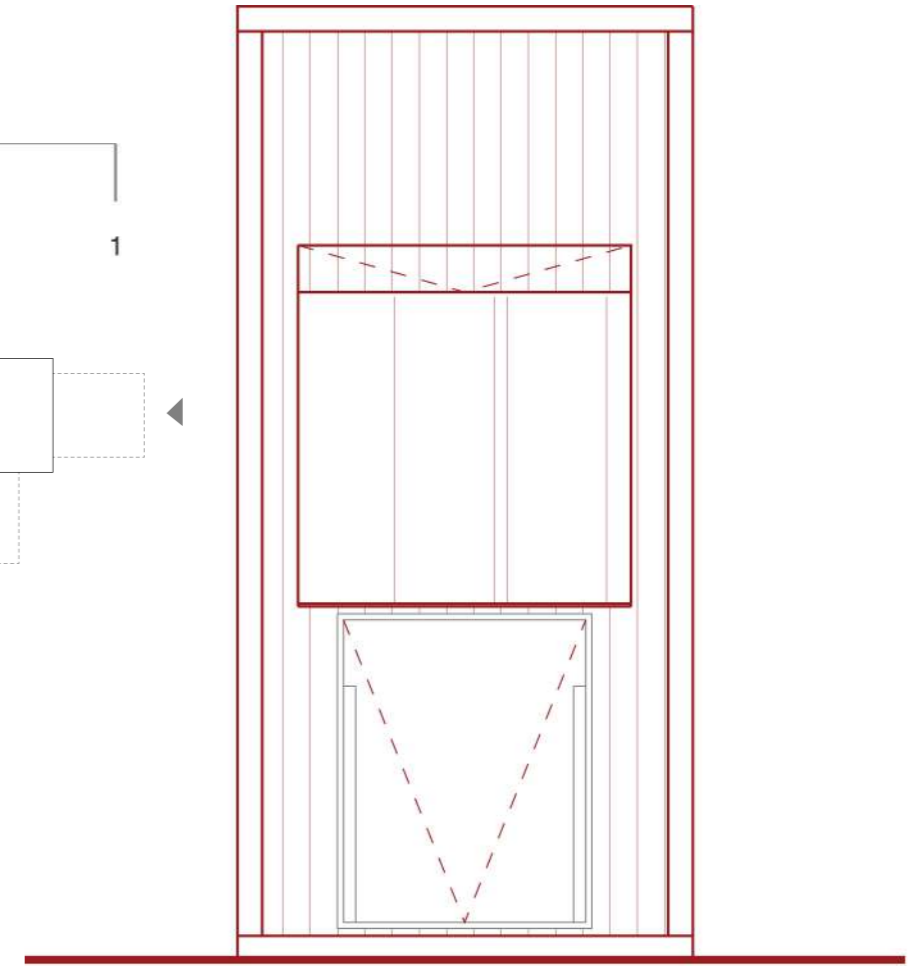
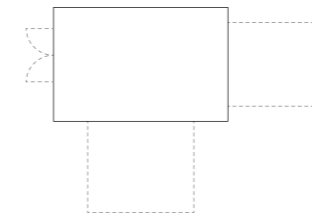
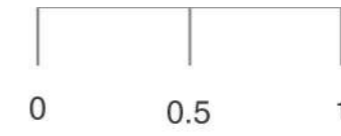
Corte AA



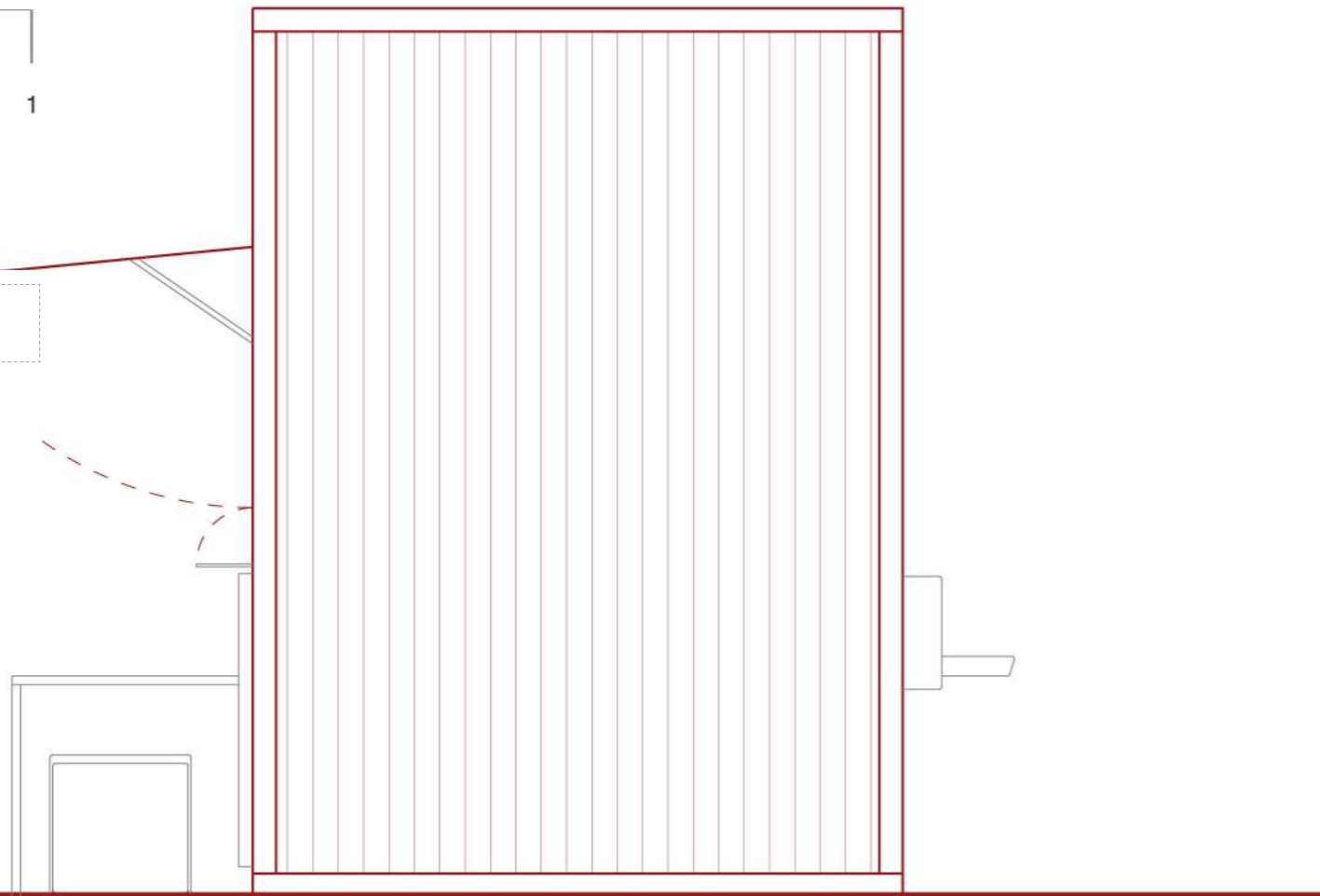
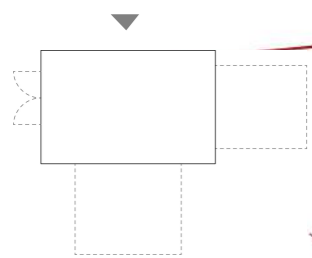
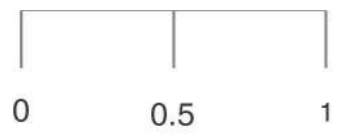
Fachada 1



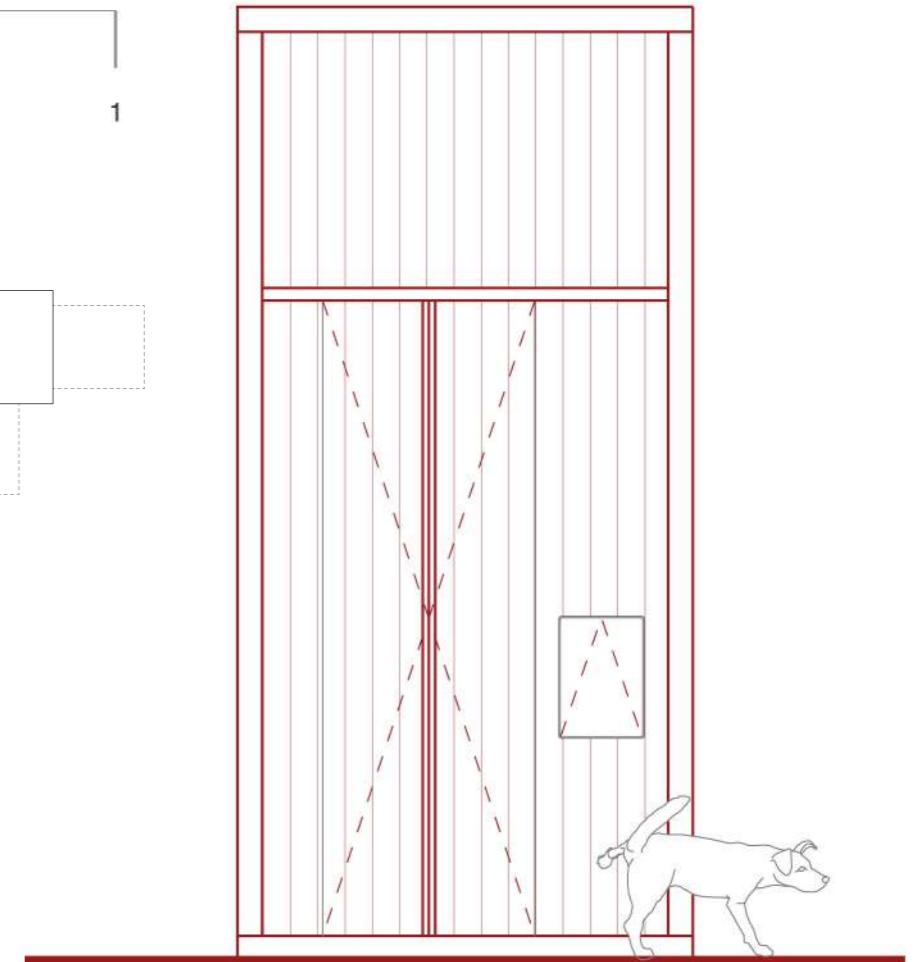
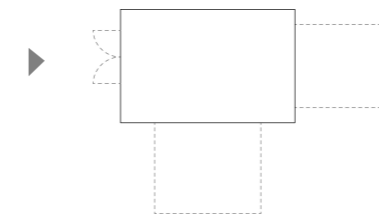
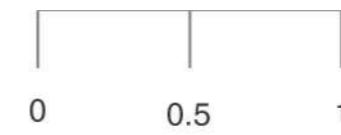
Fachada 2



Fachada 3



Fachada 4





INTERVENÇÕES PONTUAIS

