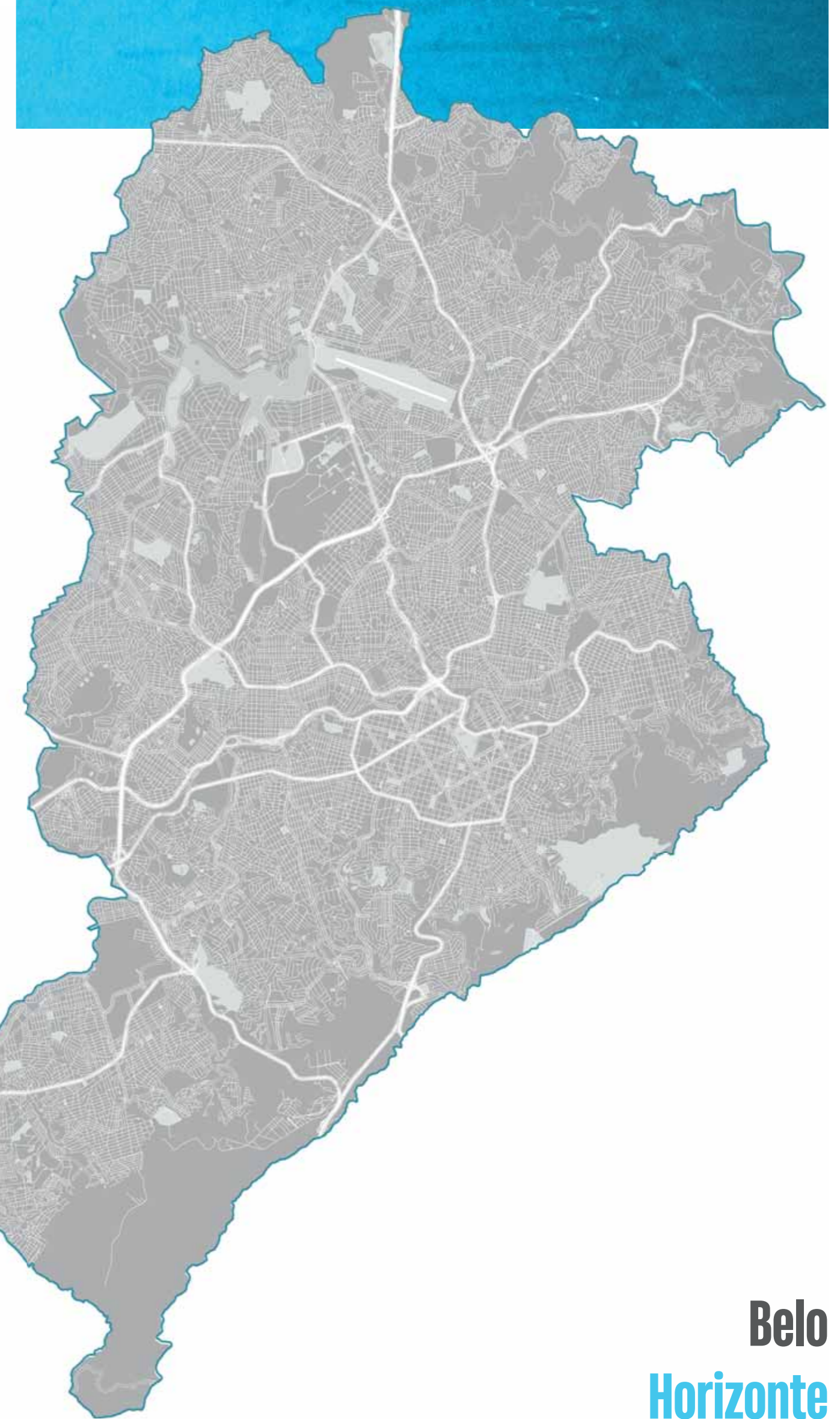


# 170471 / umbra

A mediação virtual dissolveu a materialidade das relações de - e promovidas pelo - trabalho dos entregadores. Com os aplicativos e a perspectiva do marketplace, não só a figura do patrão se diluiu - já que não é mais o dono do restaurante que contrata diretamente o motoboy, muito menos a própria plataforma: o trabalho é exercido por indivíduos que "livremente se dispõem", a "colaborar", com a empresa, por período arbitrário e sem a "amarra", de um vínculo empregatício -, também se dilui a figura do local de trabalho. Não há uma sede, um lugar que o entregador possa apontar, pegar nos dedos, e afirmar "eu trabalho aqui...". Inúmeras implicações surgem a partir disso. Sem patrão não há com quem negociar. Sem vínculo não há o que reclamar. Sem lugar não há onde ficar.

Resta a cidade. Andando às 15h pela Praça da Savassi, em Belo Horizonte, vemos grupos pequenos de entregadores se sentando em bancos, ao lado das suas bags, esperando a próxima viagem. Vemos também ruas com diversas motos estacionadas paralelamente, sozinhas ou escoltadas por seus donos. Aqueles com quem conversamos nos disseram que qualquer



Belo  
Horizonte



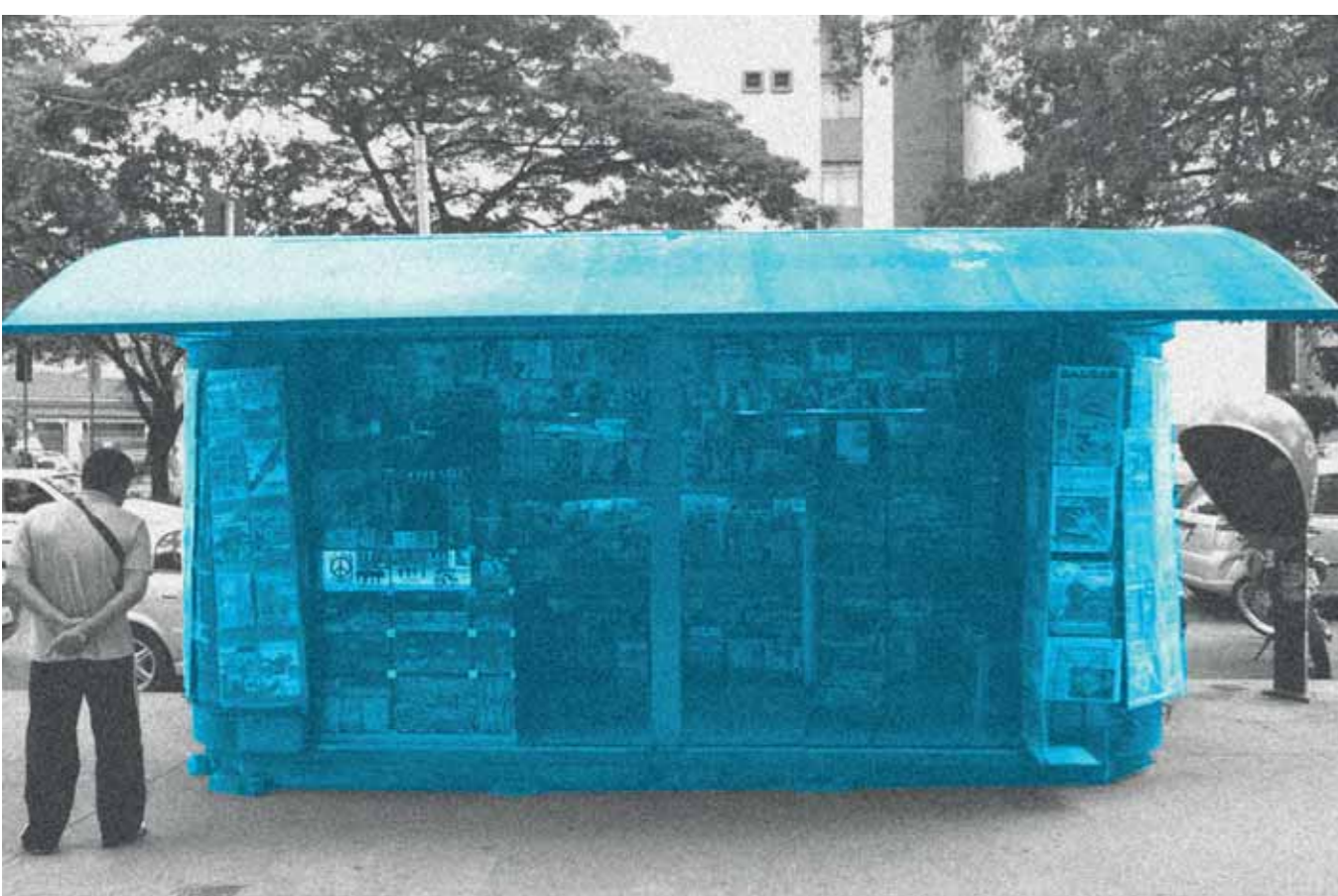
lugar perto da próxima corrida era seu "espaço de estar...". A rua, com todos os seus desconfortos, permite a espera, mas não mais que isso.

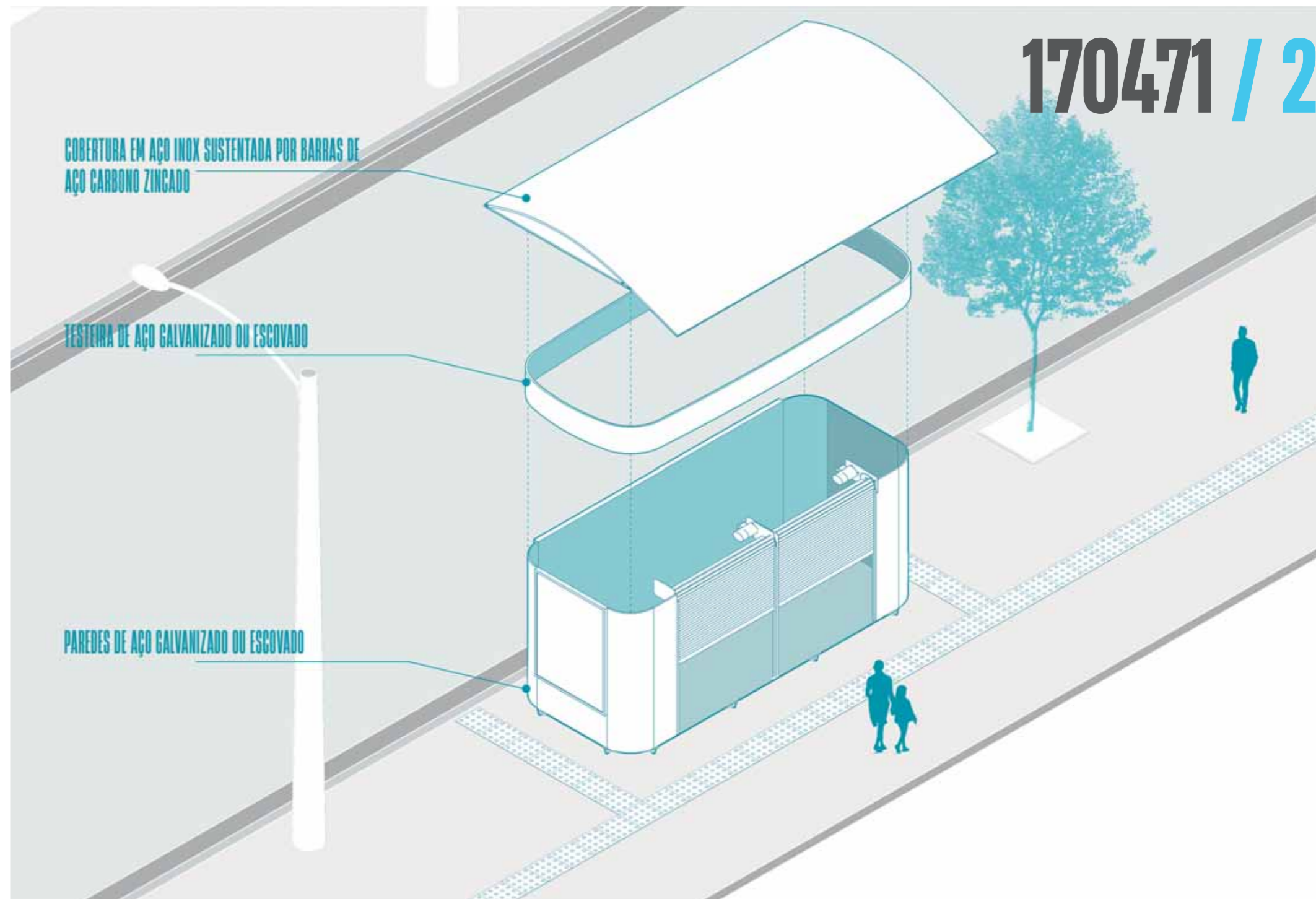
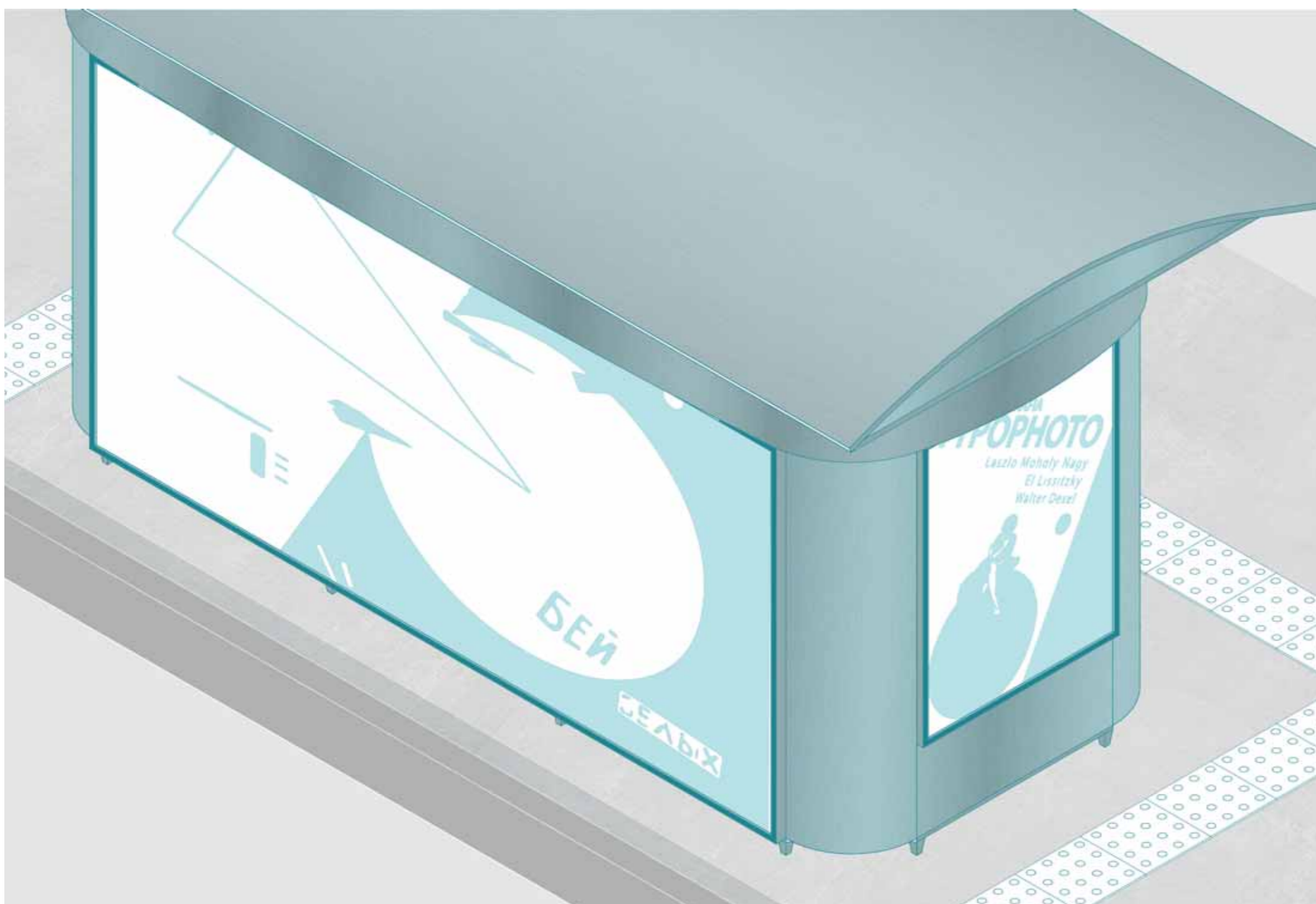
Em entrevistas com alguns entregadores, foi relatada a falta de acesso a elementos essenciais para o trabalho. A ausência de banheiros públicos condiciona o trabalhador de delivery a se apropriar do espaço urbano de maneira indevida, ferindo não só as suas próprias concepções de privacidade, mas também as coletivas - muitos comentaram sobre o medo de serem multados por urinar na rua, costume assumido não por opção, mas por falta dela. O uso de banheiros em restaurantes é possível, mas não é uma garantia. Em quase todas as conversas surgiam reclamações quanto ao tratamento recebido por parte de alguns estabelecimentos - mesmo prestando serviço, os trabalhadores se sentem por eles desprezados. A situação é ainda mais complexa para as entregadoras, cuja alternativa informal e ilegal encontrada para satisfação das próprias necessidades fisiológicas é ainda mais hostil.

Outros dois insumos básicos são de difícil disponibilidade: água e energia. Ao mesmo tempo que o corpo que se esquia no trânsito precisa ser mantido, o celular - o único artefato de trabalho capaz de estabelecer relações com aqueles que se utilizam e/ou lucram de seus serviços - precisa estar continuamente operante e carregado. A falta de acesso por parte do trabalhador ao mundo virtual implica, necessariamente, a impossibilidade de uma jornada de trabalho.

Essa questão - relativa a elementos que compõem a infraestrutura urbana - não é exclusiva dos trabalhadores de aplicativo de entrega. Tais condições básicas para a vivência na cidade ainda não são plenamente acessíveis a todos - do morador de rua ao garí, do ambulante ao médico que se encontra longe do consultório ou de casa.

Imagine, agora, que você é uma dessas pessoas, que trabalha enquanto espera, que espera enquanto trabalha; que trabalha em dia de chuva, debaixo da chuva, que trabalha em dia ensolarado, sob o sol forte. Imagine, agora, que você, nessas condições, não tem uma garantia de que poderá beber água quando quiser, porque não existe, no seu espaço de trabalho, um filtro ou um bebedouro; não tem uma garantia de que poderá usar o banheiro quando quiser, porque os banheiros que pode acessar pertencem a outras pessoas. Imagine que seu escritório é a cidade, é a rua, é o asfalto e que é justamente nesses espaços que o poder público mais deixa marcas de sua ausência. É justamente nesses espaços que falta qualidade para descansar, para sentar, para carregar o celular, para aproveitar a sombra das árvores confortavelmente, para socializar, para encontrar, para receber, acolher e transformar o presente.





# 170471 / proposta

Diante desse panorama, o conceito da proposta passa pela ideia de umbral (BESSA, 2020) enquanto o passo primeiro, enquanto a entrada de um ambiente ou um ponto de mudança de condição. O umbral que é, ao mesmo tempo, sombra e proteção.

"O umbral é o primeiro enquadramento da paisagem, assim que abrimos a porta ou a janela de nossas casas. Cada vez que praticamos esse ato, organizamos um fragmento de um mundo numa unidade de sentidos, a paisagem, num processo equivalente ao que fazem os artistas quando criam suas obras..." (p. 11) \*

A materialidade do umbral é importante para dar-lhe significado, estabelecer a ponte entre o divino e o mortal, o céu e a terra e para determinar o modo ao qual cede passagem, instaurando ou interditando a hospitalidade, mediando ou fechando os vãos à circulação dos corpos, do olhar e da imaginação.

O umbral arquitetônico é instalar-se numa experiência de passagem, no movimento, no ir-e-vir, numa fratura entre. E o que se pretende com esse elemento, que pode ser replicado em diferentes espaços da malha urbana, é que ele componha e dinamize o acesso à infraestrutura - tendo propriamente um caráter infraestrutural.

É nesse umbral que aquele que costura a malha urbana com seu deslocar - de moto, de bicicleta, de carrinho e a pé - poderá encontrar o acesso à sustentação do seu cotidiano.

Nos utilizando de plataformas de pesquisa vinculadas a softwares de georreferenciamento, produzimos um mapeamento parcial e observamos que as bancas de jornal - elemento que compõe a infraestrutura urbana, disponibilizando materiais informativos, jornalísticos e de conveniência - estão presentes ao longo de boa parte do território de Belo Horizonte.

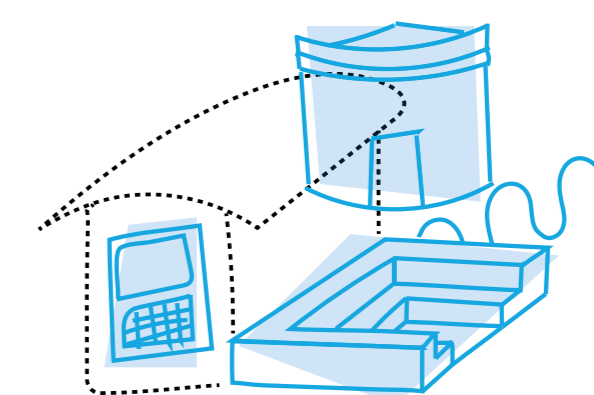
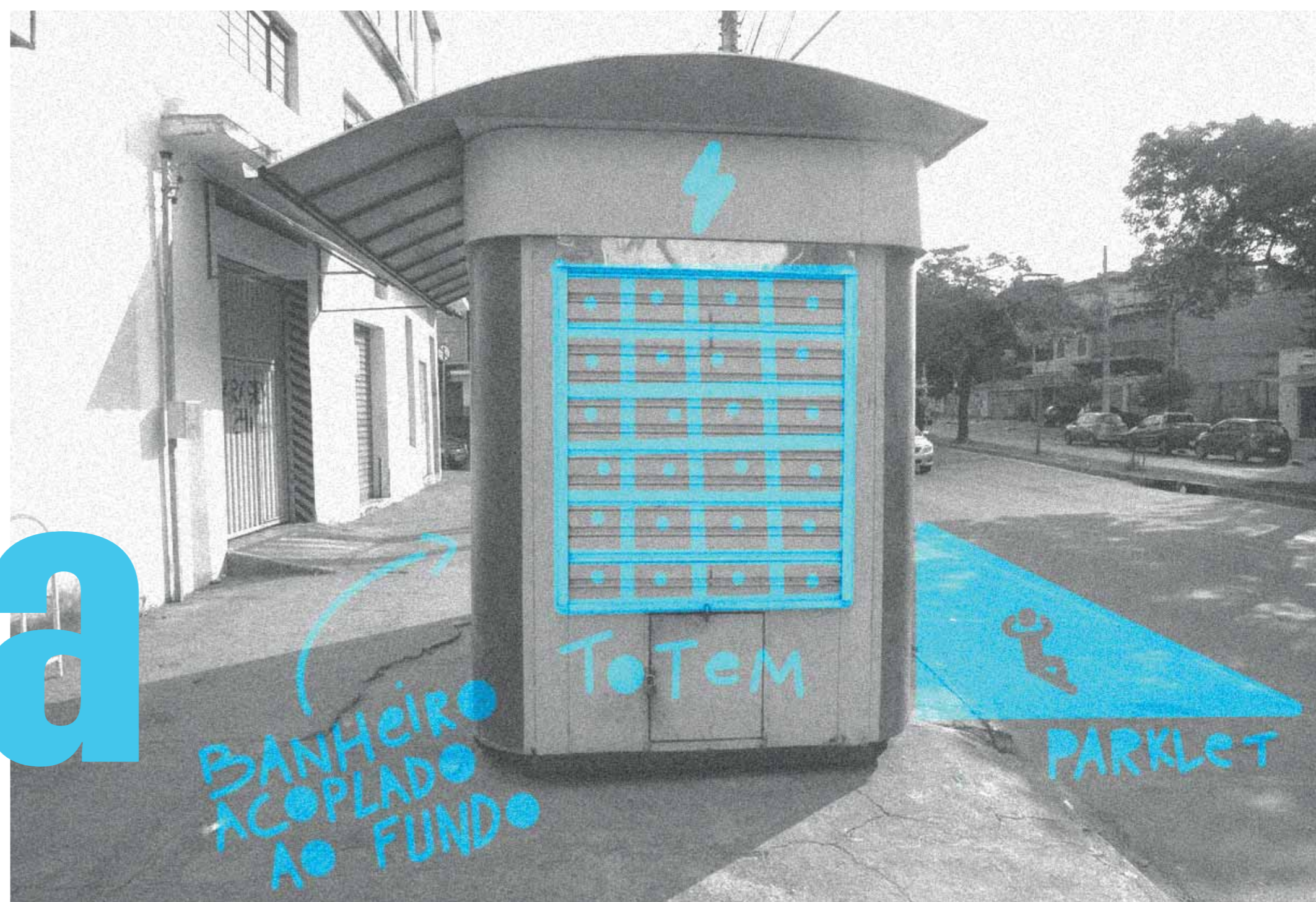
O Código de Posturas determina que a atividade em banca é licenciada e regulada pelo poder Executivo, que também indica o local de instalação da estrutura, bem como seu desenho padrão (desconformidades exigirão licenciamento especial, alterações necessitarão de autorização expressa). Os produtos e serviços comercializados também estão submetidos ao controle do poder público.

Mira, jornalista que trabalha em banca próxima ao Colégio Santo Antônio, nos informou sobre a situação de sua atividade comercial. Dentre os produtos permitidos pela legislação, são os artigos de tabacaria, álbuns e pacotes de figurinha aqueles cuja venda sustenta seu comércio. Segundo ele, a diminuição do uso dos espaços públicos urbanos afetou suas vendas. A rua, para Mira, está vazia. Interpretamos de sua fala o seguinte: a forma com que as pessoas percorrem atualmente o tecido urbano belo-horizontino fez de sua banca não mais um lugar, mas sim um ponto visto às pressas, naturalizado como parte da paisagem mas invisibilizado a partir de sua inatividade. A alta velocidade de quem passa não ajuda o jornalista.

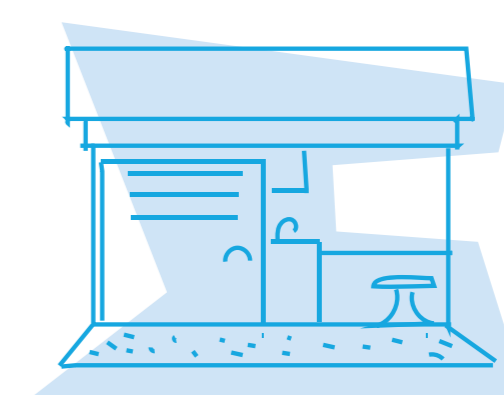
Por estarem distribuídas ao longo da cidade, pensamos, então, inicialmente, em reaproveitar a infraestrutura física das bancas de modo a adaptá-la à nova dinâmica urbana, na qual o trabalhador de entrega e o jornalista se demonstram enquanto sujeitos metonímicos de um paradoxo - da velocidade contraposta à necessidade de parada.

Junto da Comissão de Mobiliário Urbano, seriam propostos projetos padronizados de reforma para as bancas existentes. A estrutura externa seria genericamente mantida e sua função comercial preservada, mas seriam propostas mudanças em seu interior e seus arredores - instalação de um módulo sanitário, estabelecimento de um ponto de água potável, criação de uma abertura para a rua conectando o interior a um parklet no eixo carroçável, no qual haveria lugar para sentar, deitar e guardar bicicleta. Outra modificação seria a possibilidade de implantação de totens de recarga de celular nas vitrines laterais das bancas (cuja administração ficaria a cargo do jornalista), podendo ser apropriável graficamente em seu televisor por empresas que os custeassem, mantendo a possibilidade de uso para propaganda e vinculando os patrocinadores ao fornecimento dessa infraestrutura.

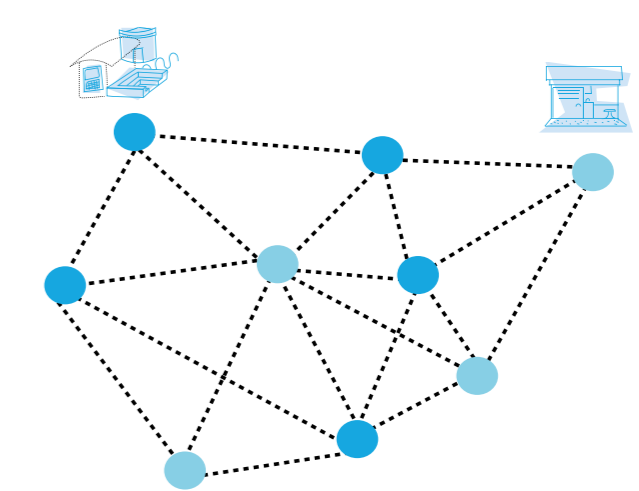
O novo uso da banca traria movimento para lugares ermos ou em horários não comerciais. Dona Ana, outra jornalista entrevistada durante o processo de pesquisa e leitura do lugar, apontou que costuma encerrar as atividades de sua banca mais cedo do que gostaria, pois se sente vulnerável,



Mobiliário



Edifício



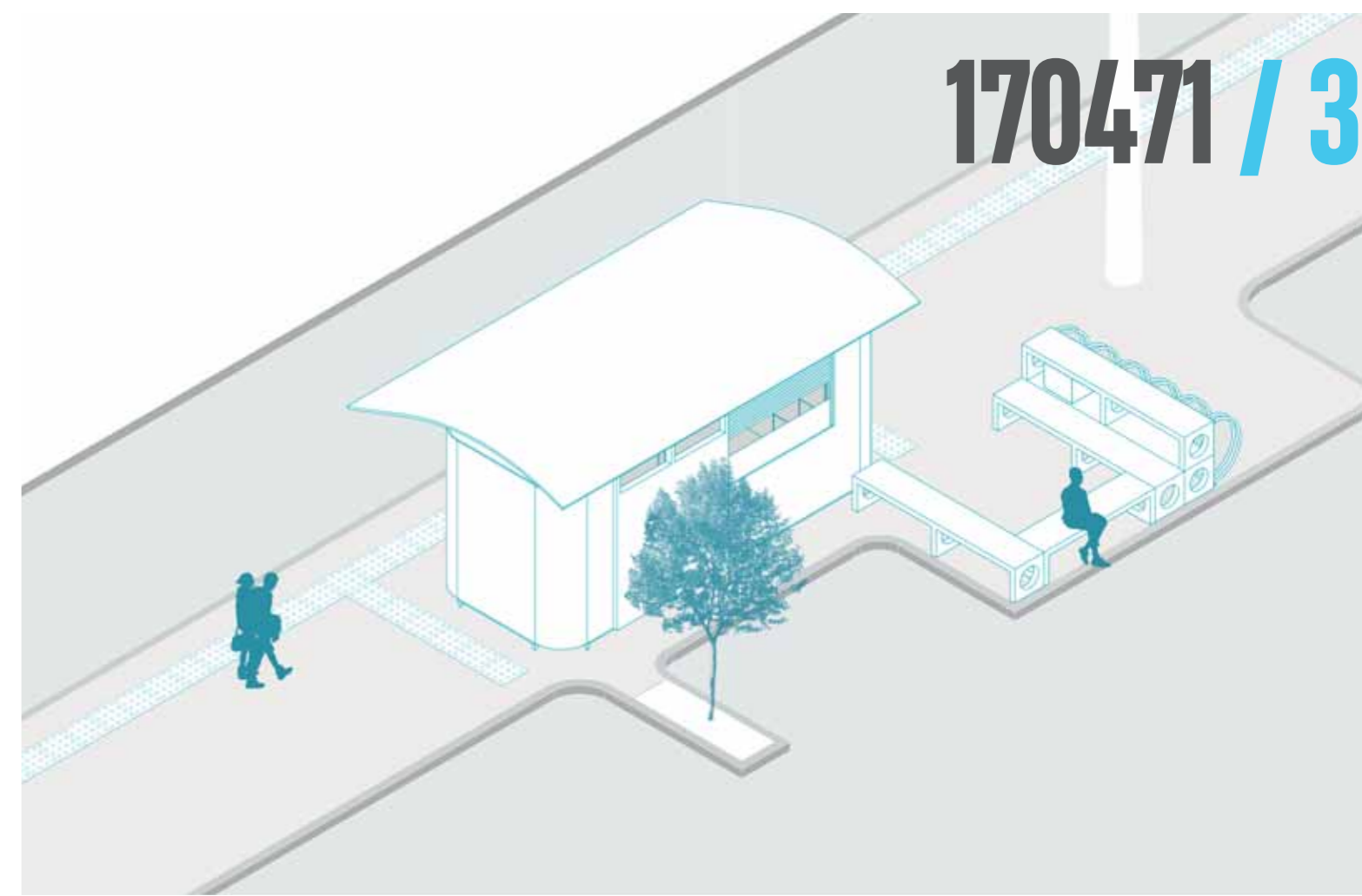
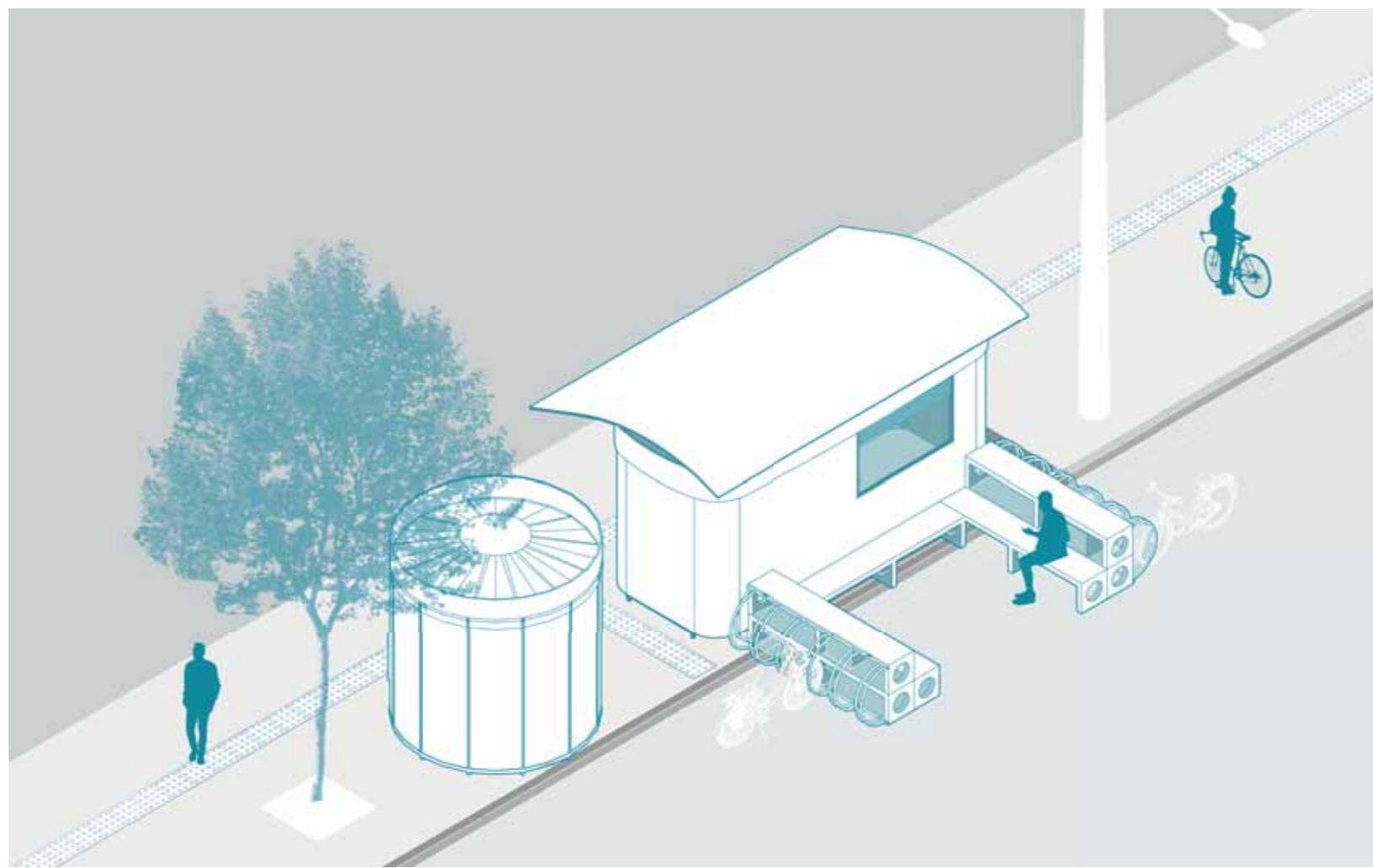
Urbano



como mulher, ao conduzir as vendas após determinado horário em que as ruas já não estão muito movimentadas. Nesse sentido, o parklet instigaria naqueles que transitam a possibilidade de parada, proveria acomodação, e a banca sustentaria, nessa nova possibilidade de relação com os transeuntes, novas relações de serviço e comércio. Os próprios entregadores, agora incentivados a estacionar nestas bancas de apoio, configurariam uma movimentação em horário alternativo que poderia promover segurança urbana. Se observaria, inclusive, a forma com que esses espaços seriam apropriados - tanto pelos consumidores quanto pelos comerciantes - a fim de futuramente reestruturar no Código de Posturas as regulamentações a respeito dos itens e serviços permitidos de serem vendidos e realizados em bancas de jornal, justamente para potencializar esse convívio e economia.

Essa primeira etapa de proposição iniciaria um processo de difusão gradual de infraestrutura na cidade. Ele - tendo como foco o entregador de aplicativo, mas não se limitando a sua figura - culminaria na criação de uma nova tipologia de banca e inauguraria uma segunda etapa: o ponto de apoio urbano.

O ponto de apoio urbano surgiria como um possível reuso para as bancas retiradas do tecido da cidade - já que, após o fim da licença, a prefeitura recolhe a banca, içando toda sua estrutura do chão, em uma atividade que causa poucos impactos no local onde ela se instalava, bem como ao próprio mobiliário desapropriado. Essas bancas, sem dono, seriam reformuladas para abrigar um programa estritamente infraestrutural - que provesse água, luz, espaços de sanitários e espaços de descanso para a população.



# 170471 / proposta



Como o sujeito metonímico para a análise dessa condição urbana foi o entregador de aplicativo, ele seria o agente chave para a implementação desse novo sistema. Enquanto contrapartida para a permissão de atuação em território belo-horizontino, as empresas detentoras das plataformas de aplicativo deveriam não só financiar a implementação de tais pontos de apoio, como também se responsabilizar pela sua manutenção diária. A prefeitura, através dos estudos dos impactos causados pela operação dessas empresas na cidade - principalmente aqueles relativos ao fluxo de veículos e ocupação de vagas públicas - estabeleceriam locais estratégicos para a implementação, fazendo coincidir com as áreas de maior aglomerações de entregadores - que são, em geral, espaços públicos (majoritariamente praças) localizados próximos a restaurantes.

Tais pontos seriam de livre acesso para a população, comportariam um programa básico de banheiro acessível, parklet, ambiente interno de descanso, tomadas para recarga de celular, ponto de água potável, escaninho e bicicletário. Poderiam ser apropriados visualmente pelas empresas que financiam sua implementação e manutenção - seja na coloração ou em área destinada a propaganda em uma das paredes da estrutura.

Esses pontos trariam suporte material para a reprodução de parte da força de trabalho dos entregadores - com a recarga de sua ferramenta, o descanso e manutenção de seu corpo - bem como para seu encontro. No entanto, não seriam eles a única contrapartida imposta às empresas de plataformas de delivery. Propõe-se também a alteração na Lei de Uso e Ocupação do Solo, determinando que toda empresa de plataforma de marketplace, para atuar na cidade, deve possuir nela uma sede administrativa que comporte um espaço para o funcionamento de ouvidoria e apoio ao trabalhador cooperado.

Essa medida chega como uma forma de encurtar a distância entre o entregador e o grupo responsável pelo aplicativo. A mediação virtual entre as partes dificulta a resolução de empecilhos operativos - bloqueios sem justificativa, demoras de resposta, etc - , sem falar que impossibilita a negociação, já que é a parte contratante que estabelece o canal comunicativo (garantindo, nesse controle, seus interesses). A garantia de proximidade cria um caminho para uma possibilidade de relação mais democrática - negociativa - entre as empresas e os trabalhadores.

Concluindo, nossa proposta não pretende finalizar a questão da condição de existência para um trabalho na rua, mas sim a criação de uma linguagem construtiva e operativa - que não é alienígena às materialidades e organizações já existentes na cidade - que possa iniciar uma diferente forma pensar diante da questão das novas necessidades de uma vida de trabalho urbano, se atentando às incongruências, almejando superá-las, inerentes a nosso sistema sócio-produtivo.

