

srl bet - symphonyinn.com

Autor: symphonyinn.com Palavras-chave: srl bet

Tempos antigos: a importância do almoço no trabalho

Há muito tempo, quando eu trabalhava **srl bet** um escritório, nós tratávamos o almoço muito a sério. Isso significava se levantar dos nossos escritórios, andar de verdade com as nossas pernas e comer com outra pessoa humana, para fins de conversa. Às vezes isso acontecia mesmo fora, ou **srl bet** um restaurante. Parece ridículo agora. Quem tem tempo para se socializar no meio do dia ou gastar R\$20 **srl bet** um sanduíche, quando você poderia estar sentado **srl bet** seu escritório, olhando para o internet, roendo sobras de um recipiente plástico **srl bet** casa? (Ou, se você já estiver **srl bet** casa, seja honesto, fazendo uma siesta.)

Se esse reflexo killjoy for um efeito colateral da idade – para a maioria das pessoas, o tempo torna-se menos seu, à medida que elas envelhecem – também é, parece, um sinal dos tempos. Dois estudos recentes nos EUA indicam que, nos últimos quatro ou cinco anos, os americanos têm gasto menos dinheiro ao meio-dia – 3,3% a menos, de acordo com um aplicativo de pagamentos, Square – e também se movimentam menos no meio do dia.

O fim do almoço?

Um estudo sobre a recuperação pós-Covid nos centros das cidades, realizado pela Universidade de Toronto no início deste ano, descobriu que nos distritos comerciais centrais da maioria das cidades norte-americanas houve uma queda acentuada nos níveis de atividade durante as horas de trabalho desde a pandemia. Isso se deve **srl bet** parte ao aumento do trabalho remoto. Mas pode ser também que mesmo o próprio conceito de uma hora de almoço esteja **srl bet** declínio.

Nos EUA, como nós comemos almoços nos dias úteis sempre tem sido um barômetro para as atitudes culturais **srl bet** relação ao trabalho. Pense **srl bet** 1987 e no filme Wall Street, **srl bet** que o almoço de Gordon Gekko é para covardes foi ele mesmo um reflexo de "o café é para fechadores", de Glengarry Glen Ross. A produtividade competitiva, um recurso sólido da vida cultural americana e britânica nos últimos 40 anos, provavelmente sempre estará conosco de alguma forma ou outra. O que é curioso é que, **srl bet** uma era de inflação alta e estagnação salarial, parece provável que pular o almoço seja menos uma expressão de ambição buliçosa – Negócios! Negócios! Projetos! Projetos! – e mais como uma peça de expediência entediante.

Tenho que dizer que eu mesmo sou bastante entediante sobre o almoço hoje **srl bet** dia. Eu gostaria de ter uma hora no final do dia do que passar uma ferrando no meio. A pessoa que quer se encontrar com você para o almoço é pior do que a pessoa que quer se encontrar com você para o café da manhã (ninguém quer **srl bet** reunião de café da manhã, pare). Os franceses, tenho certeza, ainda estão comendo refeições de três pratos antes de retornar aos seus escritórios às 3 da tarde, mas isso não funciona aqui, no país de duas semanas de férias anuais e nenhuma licença maternidade obrigatória. Etc etc.

À medida que eu escrevo isso, percebo que não acredito nisso, o que torna este um caso elevado para o que é, de fato, preguiça social e física entronizada. A verdade é que não saio ou me encontro com pessoas para o almoço na maioria das vezes porque simplesmente não posso ser incomodado. Eu preferiria olhar para o internet ou me mover por meu apartamento sob o pretexto de "limpar".

Isso parece uma coisa ruim. No mínimo, não tem nada a ver com a produtividade. Certamente, há um caso a ser feito que socializar, se mover ou tirar a cabeça do trabalho no meio do dia é ativamente bom para **srl bet** saída. (Não mencionarei **srl bet** saúde emocional e física.) Pular a hora do almoço parece parte de um maior golpe de ilusão, **srl bet** uma escala contínua com

contratos zero-horas, trabalho temporário, nenhuma segurança, nenhum benefício – todos maus negócios que foram apresentados por empregadores como oportunidades para nós desfrutarmos de maior liberdade. Você pode, claro, tomar todo o intervalo para o almoço que quiser se estiver no seu próprio relógio. Nesse caso, por que tomar qualquer intervalo para o almoço?

Ainda assim, a condicionamento morre duro. O almoço é para covardes. Não tomando o almoço, estou sinalizando para mim mesmo que sou altamente produtivo, sem ter que fazer qualquer trabalho. Há muito tempo, havia uma mulher, uma conhecida de uma amiga, que costumava anteceder suas datas de almoço com a frase: "Eu só tenho uma hora." Nós achávamos que isso era engraçado e vagamente patético, então "Eu só tenho uma hora" tornou-se um bordão para ser um abelha triste. Tenho que dizer, não acho que isso pareça mais assim, agora.

Un viaje a través de las carreteras romanas: una historia épica

No hay pocas nociones tan resonantes como la de "calzada romana". Las palabras evocan propósito, chispa y superioridad. El estudio exhaustivo de Catherine Fletcher desentraña todos los aspectos del tema: desde la construcción de las carreteras y su importancia militar hasta su influencia en nuestras imaginaciones y en las de los imitadores imperialistas. "Ofrecen una lección sobre el ejercicio del poder a lo largo de los siglos", escribe.

Se estima que el total de carreteras romanas era de alrededor de 100.000 km. Fletcher viaja a través de 14 países para rastrear las rutas y los motivos de su existencia: Cicerón sugirió que unían estados a través de "alianza, amistad, pacto, acuerdo, tratado", pero también eran, por supuesto, líneas de suministro militares para la contención de rebeldes.

La velocidad de la comunicación antigua es asombrosa. Los mensajeros podían viajar de 50 a 80 millas al día, "lo que significaba que la mayoría de las ciudades italianas recibirían cartas de Roma en cinco días". El tiempo de viaje de Roma a Londres era de nueve días (aunque en 1529 tardaba dos semanas por áreas en conflicto).

Fletcher es una narradora encantadora porque sazona su prosa erudita con humor irónico, asombros en primera persona y comparaciones entre el pasado y el presente. Describe sus trenes, comidas y encuentros casuales. Un código wifi en Turquía es 1453 escrito dos veces (ya que es el año en que los otomanos conquistaron Constantinopla) o una estatua de Byron sostiene un libro roto para que "ahora parezca más una sandía".

Las carreteras romanas: usos, significados y metáforas a lo largo de los siglos

El análisis de Fletcher sobre los usos, significados y metáforas de las carreteras romanas abarca milenios. Hay perlas sobre toponimia y lecturas matizadas de peregrinos y cruzados, refugiados papistas, románticos y "turistas de Gran Recorrido". "El viaje a Roma es una representación, tiene un guión", escribe.

Las carreteras se convierten, en las palabras de Fletcher, en "un espacio para la imaginación", donde los escritores contemplan la historia antigua desde la perspectiva concreta de piedras sólidas. Esto convierte el libro en un delicioso compendio de alusiones literarias de Wordsworth, Goethe, Mark Twain, Frederick Douglass (el esclavo fugitivo y abolicionista del siglo XIX) y muchos más. Y se vuelve sutilmente sobre el significado del viaje en sí mismo. Fletcher cita a Gogol, quien pasó muchos años en Roma y quien describió el estallido de creatividad que proviene del movimiento: "pongo muchas esperanzas en el camino", escribió; "cuando estoy en el camino, las ideas suelen venir a mi mente y desarrollarse en mi cabeza..."

Fletcher destaca particularmente cómo muchos proyectos expansionistas o imperialistas han anhelado demostrar sus credenciales romanas. Un escritor anónimo del siglo XIX habló de estas rutas como "los caminos por donde la civilización ha avanzado y sigue avanzando", y en la cima

del imperio británico, Kipling glorificó las "grandes carreteras empedradas impulsadas como flechas sobre colinas y valles".

Tal identificación con la infraestructura romana tomó un giro más siniestro en el siglo XX, con regímenes totalitarios compitiendo por posar como los herederos legítimos de Roma: Giuseppe Bottai, el controvertido ministro de educación de Mussolini, afirmó que la raíz de todo progreso era la Ciudad Eterna: "dondequiera que llegue un acueducto, donde yazca un puente, donde se extienda una calzada militar, donde se eleve un arco o una bóveda, allí está Roma." Fritz Todt, responsable de las autopistas de Hitler, admiraba las carreteras romanas y napoleónicas que "expresaban en su orientación y diseño brutal la voluntad feroz de un gran conquistador".

Las carreteras a Roma es un libro matizado y perspicaz que cuestiona "las historias que nos contamos sobre quiénes somos".

Informações do documento:

Autor: symphonyinn.com

Assunto: srl bet

Palavras-chave: **srl bet - symphonyinn.com**

Data de lançamento de: 2024-08-19