

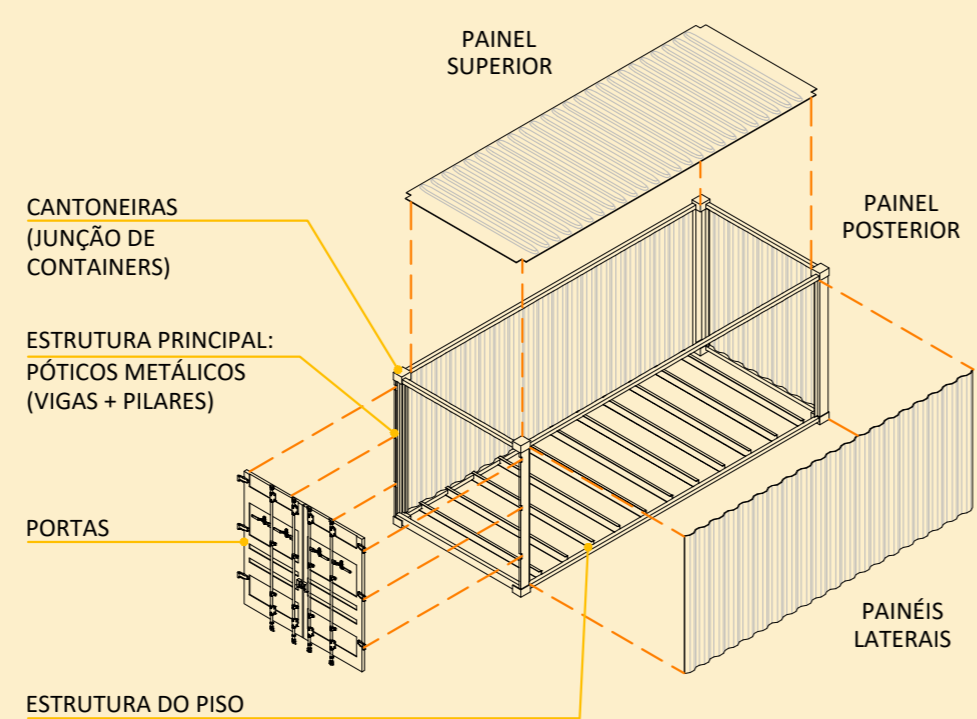
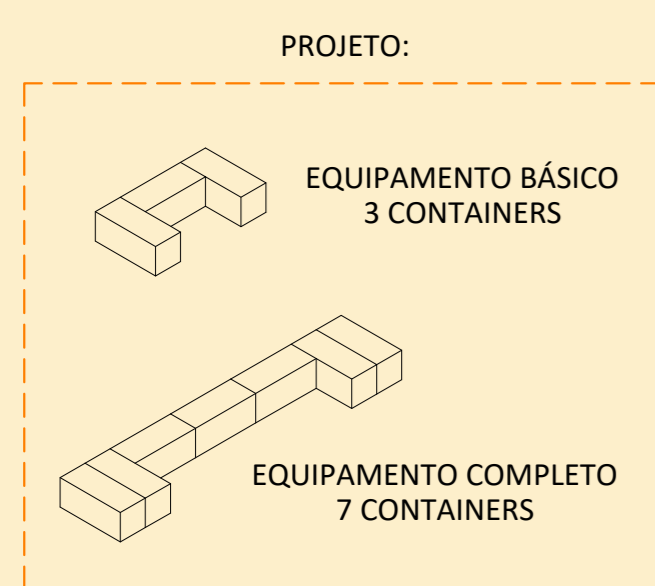
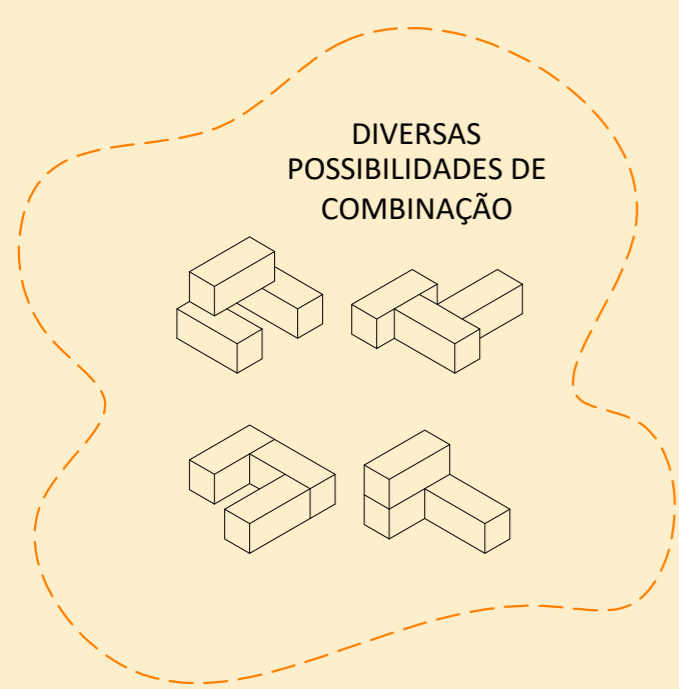
REDE INTEGRADA DE APOIO AO TRABALHADOR DE ENTREGA

Diante das recentes altas no desemprego, além da precarização exponencial das condições trabalhistas e do surgimento de novas categorias profundamente exploradas, o grupo se desafiou a pensar meios de dispor a arquitetura em movimento reparatório. Indo na contramão dos crescentes processos de uberização na cidade e da ascensão de plataformas sem o devido apoio aos seus contribuintes, buscou-se desenvolver um projeto em escala urbana, arquitetônica e de mobiliário que conferisse maior dignidade no serviço aos entregadores e motoristas de aplicativo, incluindo-os nas dinâmicas e no espaço urbano com maior humanidade.

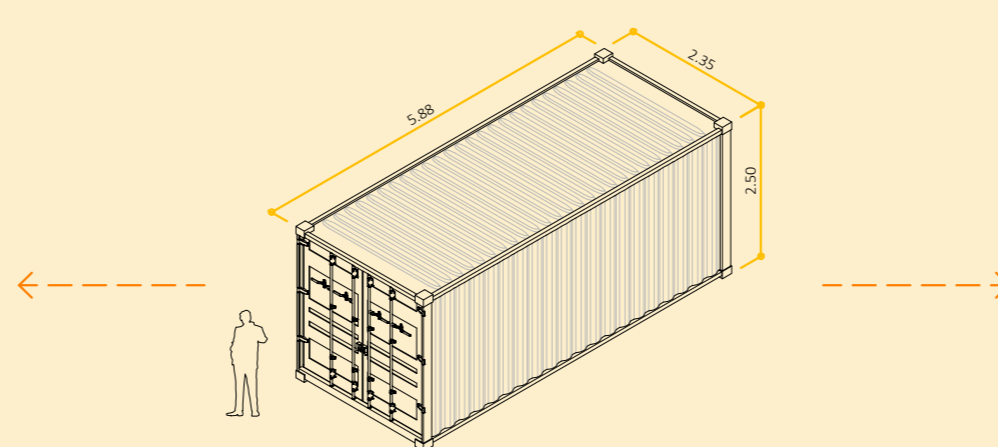
Além de um mobiliário urbano a ser implantado nas calçadas segundo um raio menor de distribuição, foram projetados em assistência a essa classe dois tipos de equipamentos modulares a partir da estrutura básica de containers, instalados em toda a cidade de São Paulo nas vagas dos estacionamentos de shopping centers, valendo-se de suas características favoráveis à proposta e adequação ao contexto metropolitano. O projeto foi elaborado com base em relatos dos próprios trabalhadores recolhidos em pesquisa, levando em conta suas necessidades e problemas do dia-a-dia, gerando programas mais sintéticos ou mais completos. As escolhas pelos siste-

mas construtivos e materialidades adotadas se alinharam à intenção do grupo em propor equipamentos de rápida e fácil montagem para uma eficiente reprodução e eventual manutenção com simples resolução. Também se pensaram questões de conforto e logística no encaminhamento das soluções.

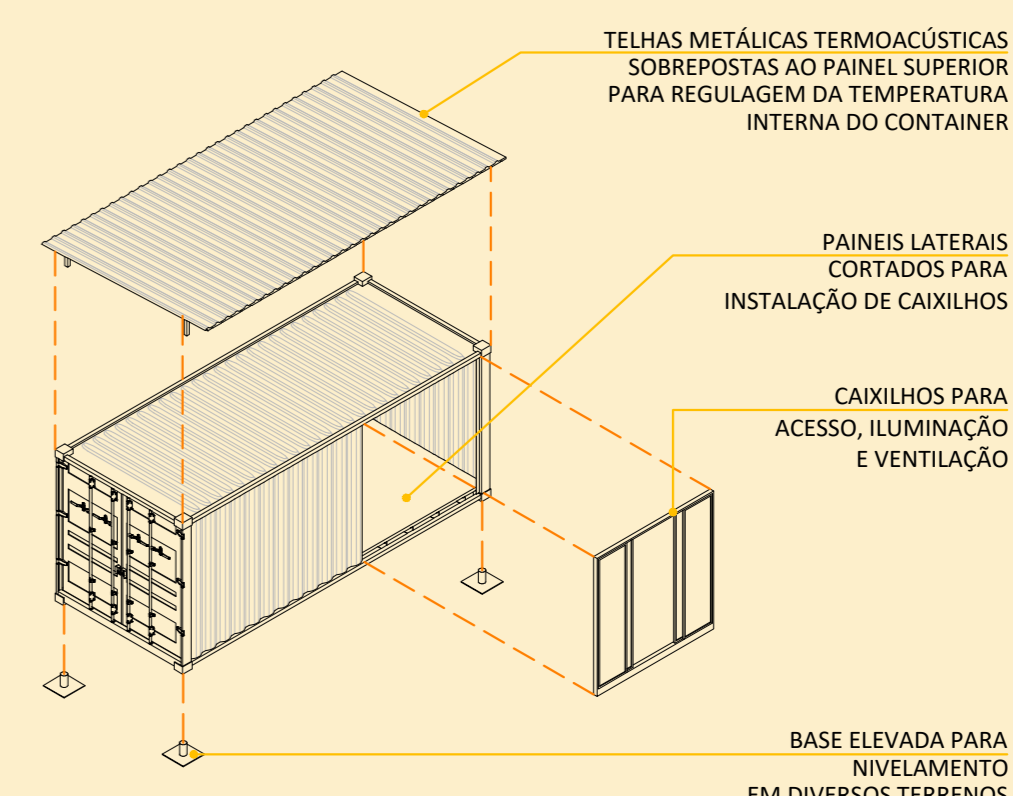
Para exemplificar a funcionalidade das instalações, estudou-se sua implantação em vagas do Shopping Eldorado, cujas condições urbanas foram consideradas modelo para estudo. A seguir, apresentamos a tipologia completa do equipamento.



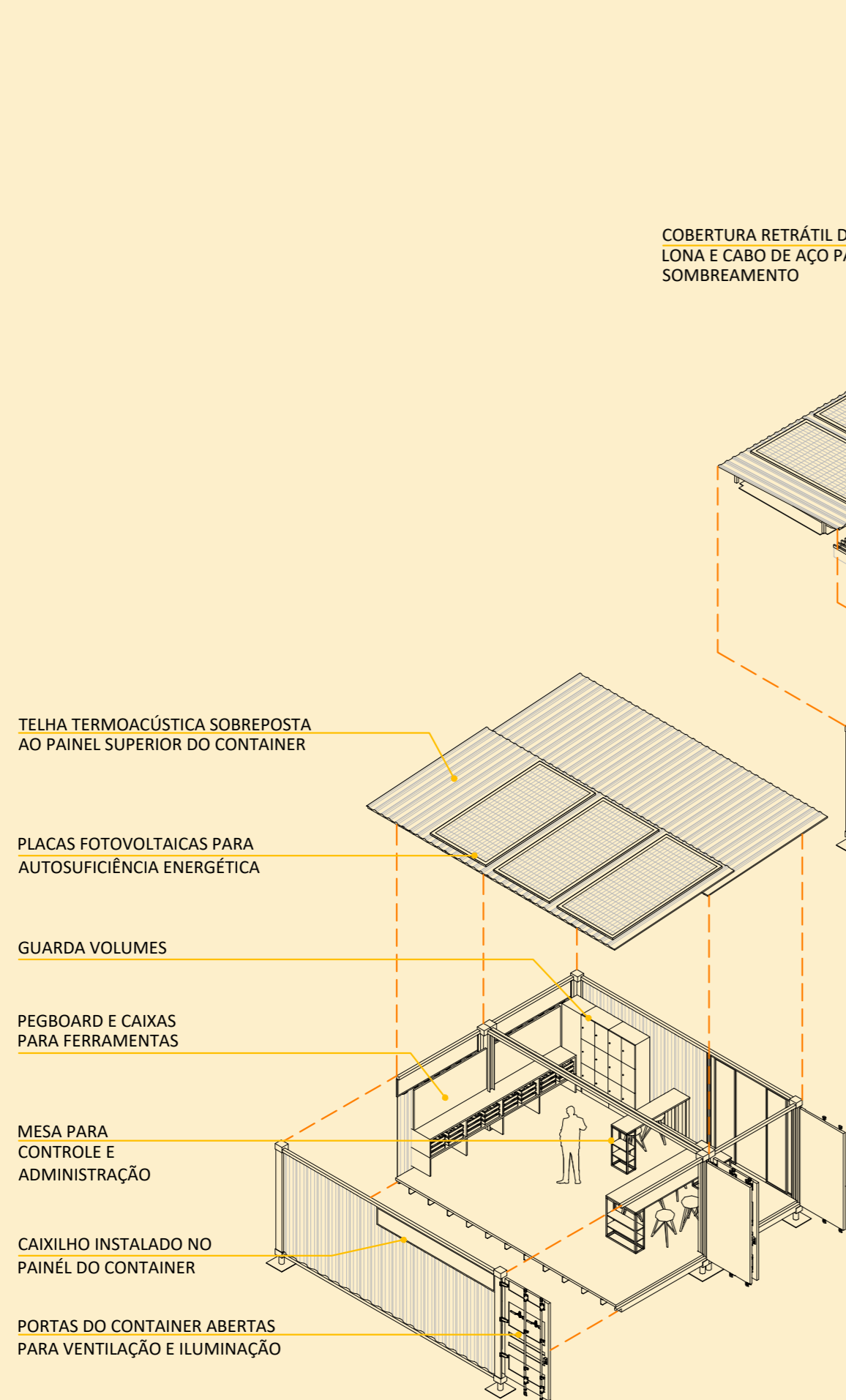
ESTRUTURA BÁSICA DO CONTAINER



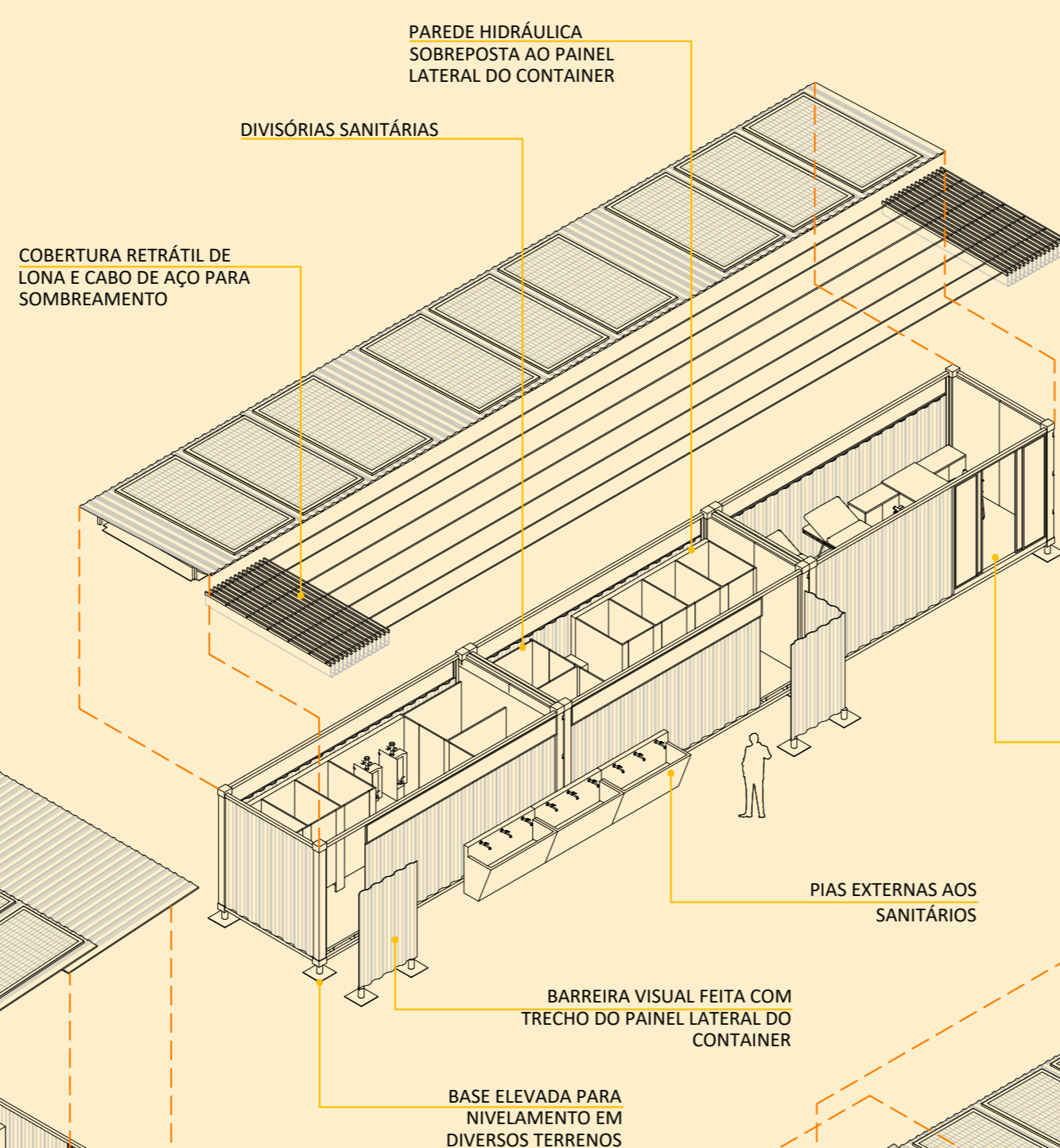
CONTAINER PADRÃO (JUNÇÃO DE VÁRIAS UNIDADES)



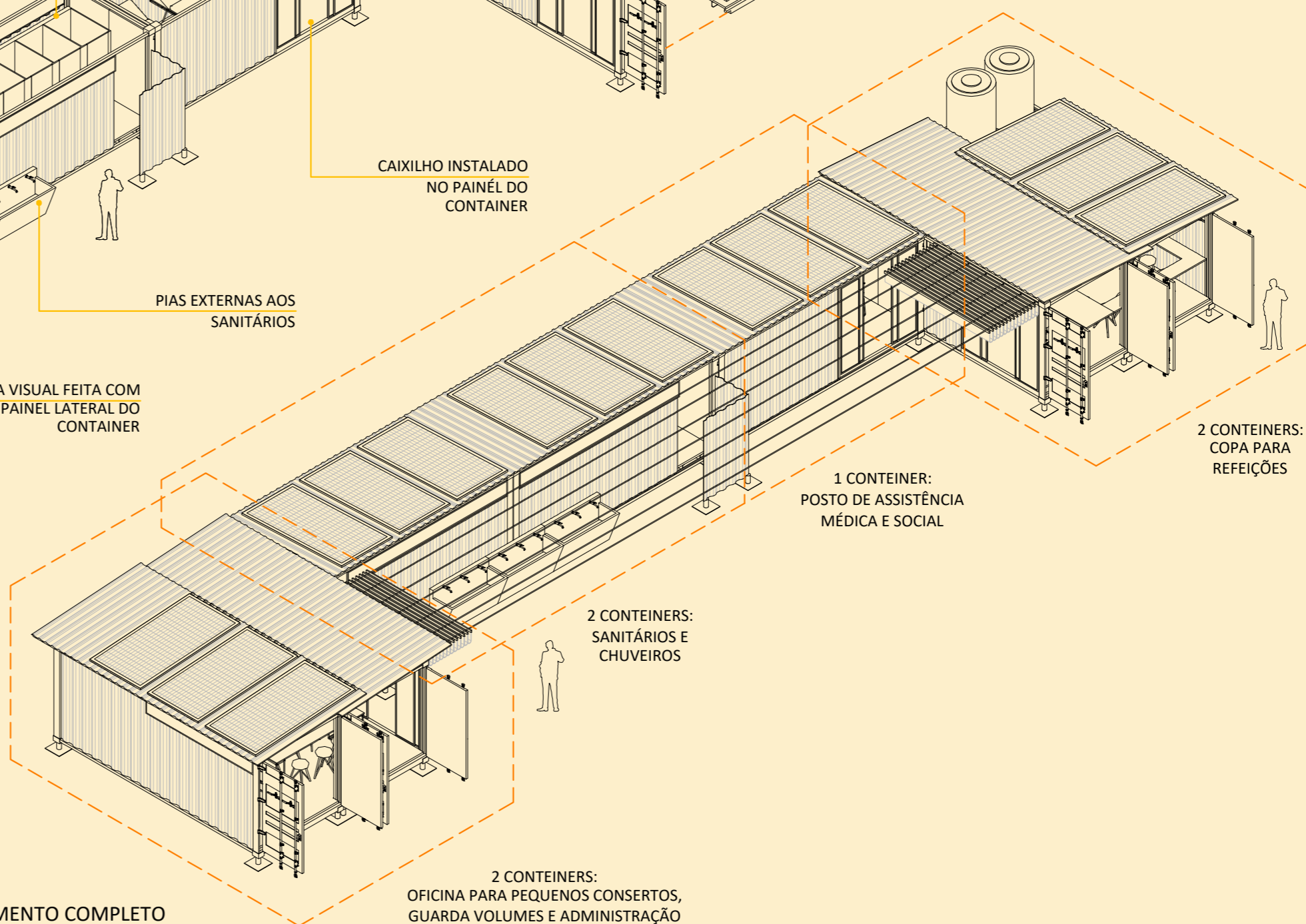
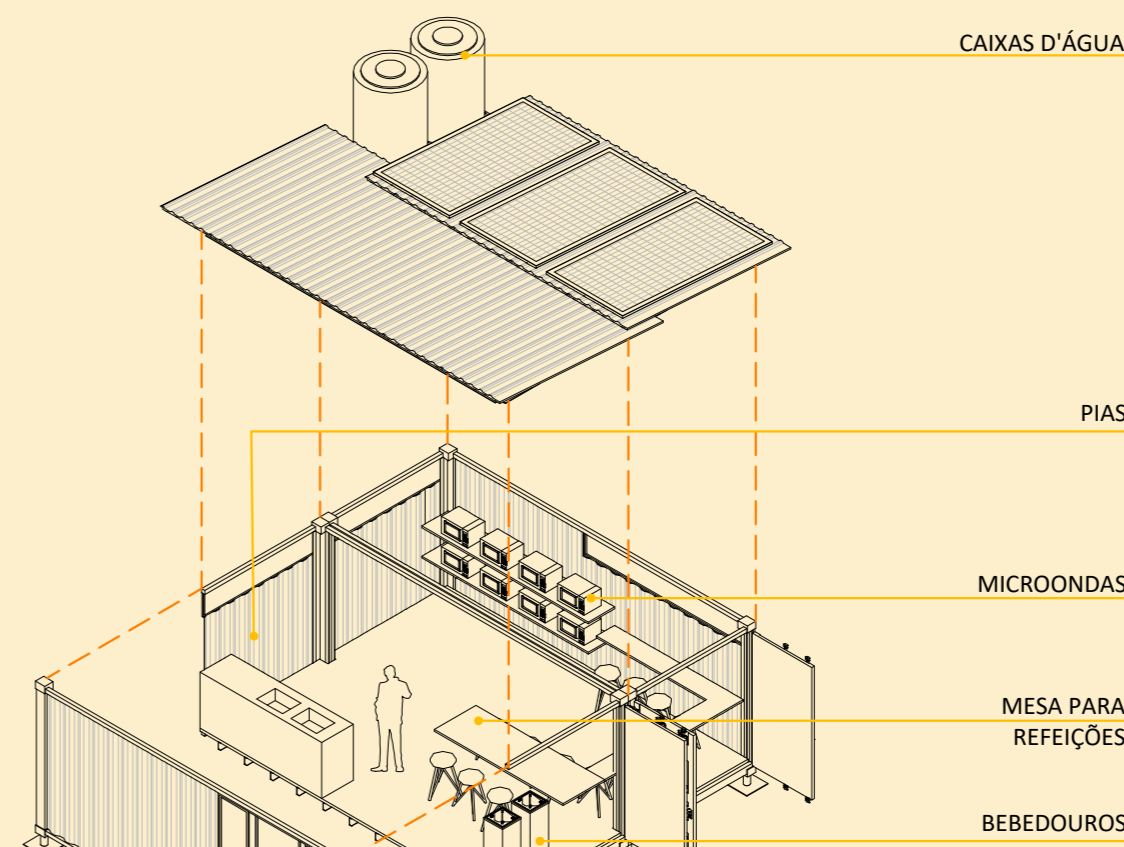
NOVAS ESTRUTURAS PARA TORNAR O CONTAINER HABITÁVEL

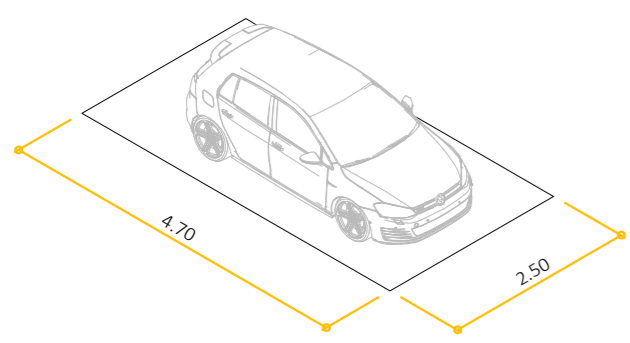


EQUIPAMENTO COMPLETO PERSPECTIVA ISOMÉTRICA EXPLODIDA ESC. 1:125

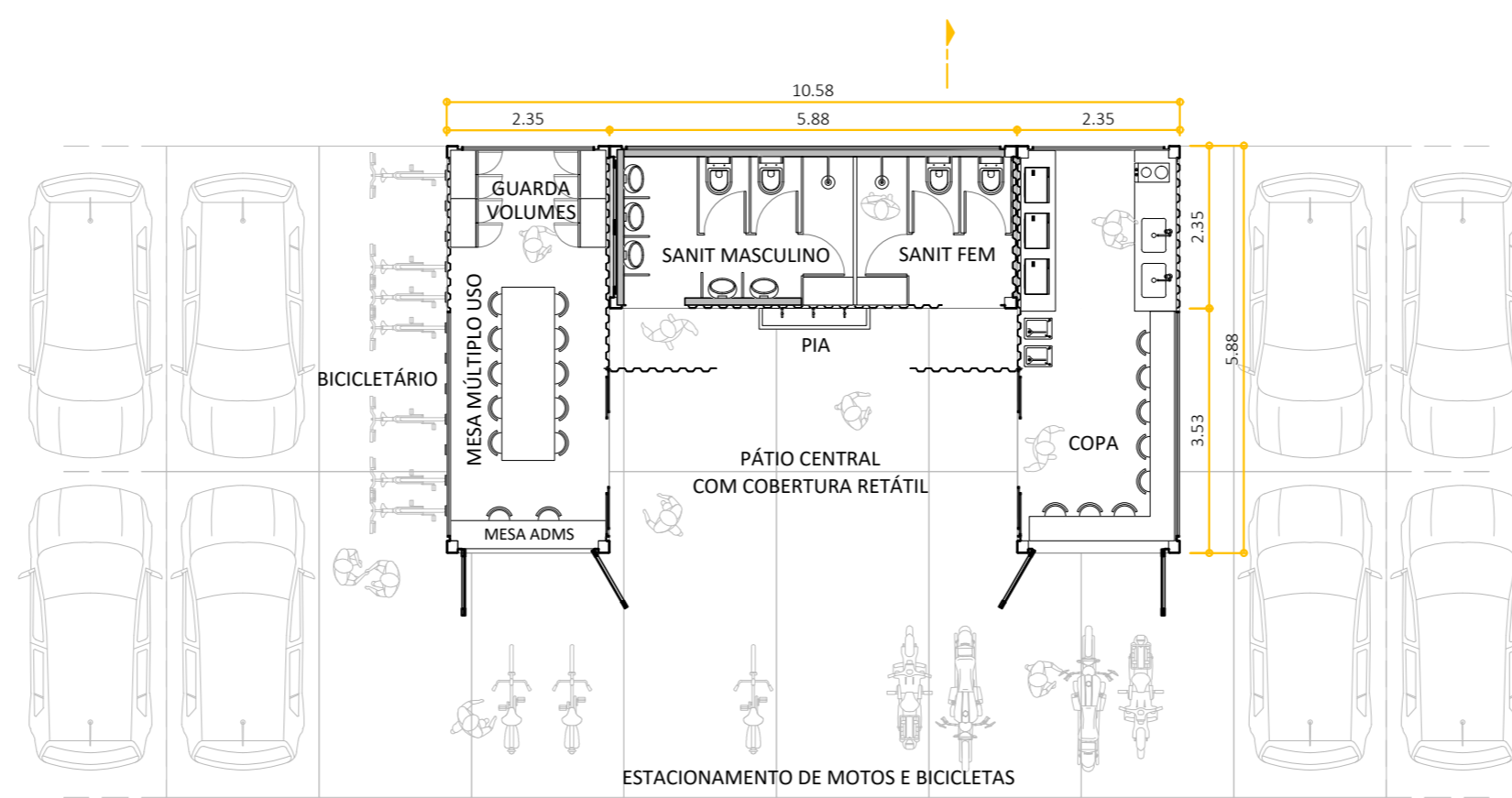


EQUIPAMENTO COMPLETO PERSPECTIVA ISOMÉTRICA ESC. 1:125

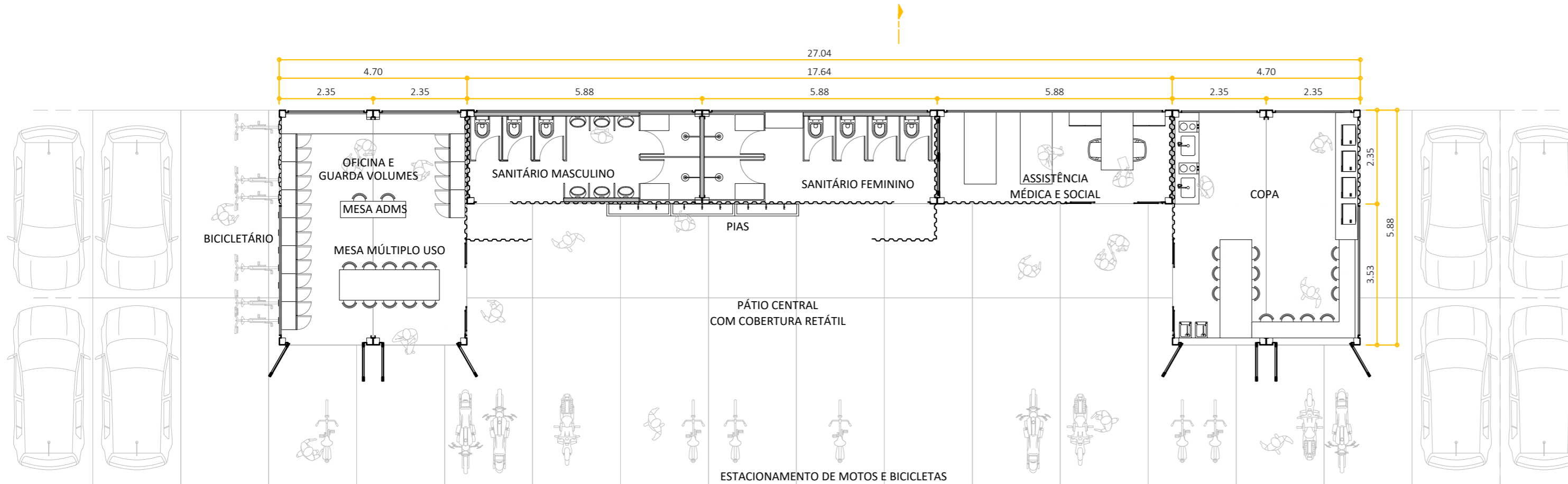




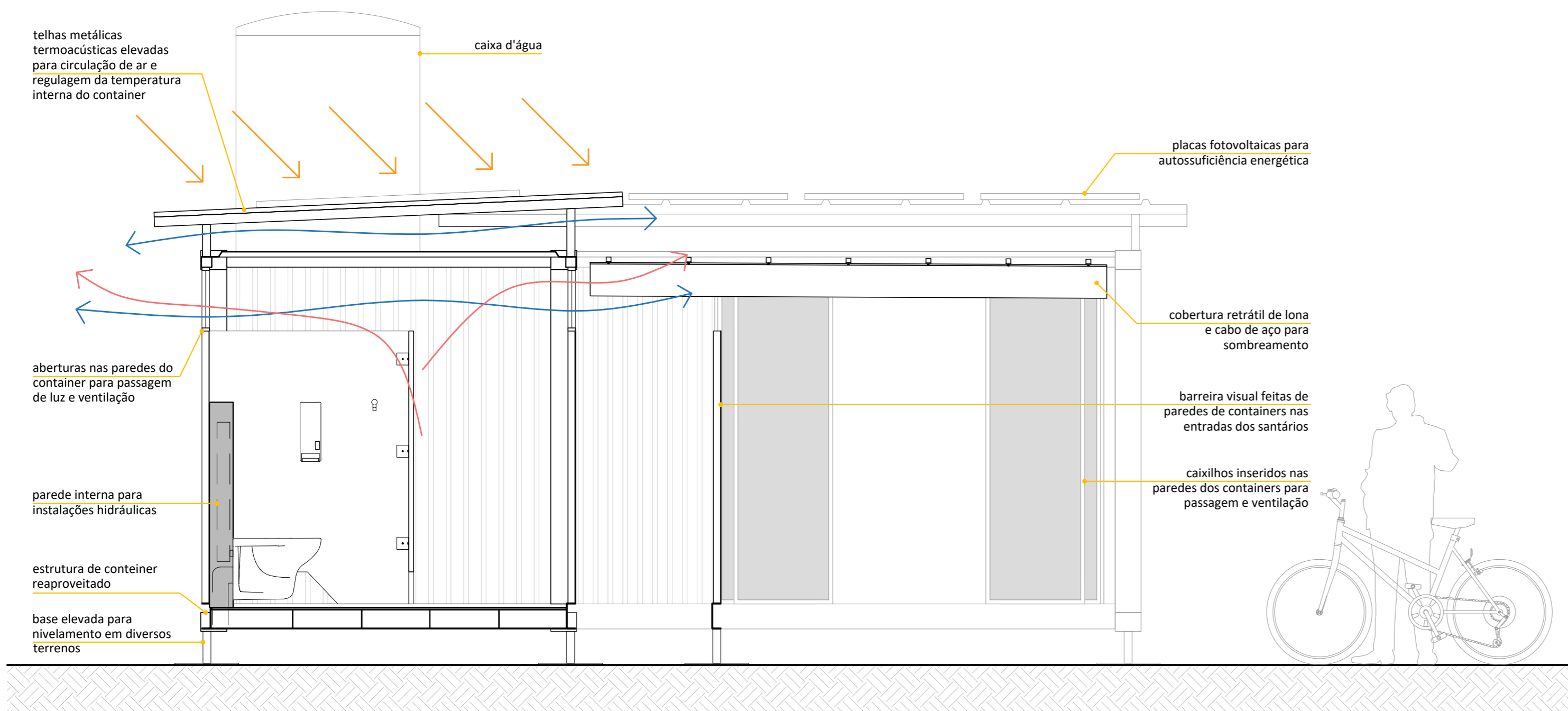
MÓDULO DE VAGA DE ESTACIONAMENTO
PERSPECTIVA ISOMÉTRICA
ESC. 1:100



EQUIPAMENTO BÁSICO - 12 VAGAS
PLANTA
ESC. 1:100



EQUIPAMENTO COMPLETO - 28 VAGAS
PLANTA
ESC. 1:100



CORTE GENÉRICO TRANSVERSAL
ESC. 1:25

O projeto foi dividido em duas propostas complementares: o equipamento básico e o equipamento completo. A implantação de cada tipologia dependerá da demanda dos arredores e do tamanho dos estacionamentos dos shoppings centers, pois quanto maior o número de vagas de um shopping, maior será a demanda pelo serviço de entrega ele gera e maior será o número de vagas que ele poderá fornecer para a instalação do equipamento de apoio. Para a definição da disposição do programa, foram consideradas as vagas de estacionamento dispostas frente a frente, tornando possível a implantação do equipamento sem atrapalhar o fluxo das vias e a parada de motos e bicicletas em frente ao apoio.

O equipamento básico possui o mínimo de infraestrutura necessária para dar apoio aos entregadores, sendo: uma copa para refeições, dois sanitários com cabines e entradas independentes, e uma área de encontro com guarda volumes e mesa de múltiplo uso com tomadas, onde possa haver uma possibilidade de interação entre os entregadores. O espaço central formado pelos containers possui uma cobertura retrátil que pode ser estendida nos dias de chuva ou muito sol, criando mais um local de interação social e descanso.

No equipamento completo estão presentes os mesmos ambientes que o equipamento básico, mas foram acrescentados novos programas para suprir outras necessidades dos entregadores. Somado ao programa básico, foi criado uma assistência médica e social para o auxílio de pequenos ferimentos ou rápida orientação psicológica e uma oficina mecânica para pequenos reparos nas motos e nas bicicletas.

As duas tipologias foram pensadas para serem executadas a partir da estrutura básica de containers, tornando possível a criação de uma arquitetura flexível que permite a ampliação, disposição, montagem e desmontagem de modo racional. Os containers possuem caráter durável e resistente para suportar o seu uso repetido, são de fácil transporte, a construção pode ser facilmente ampliada ou reduzida, dependendo da necessidade. Possuem velocidade acelerada na construção por ser um material pré-fabricado, além de contar com uma estrutura principal autoportante, sendo viável a abertura de grandes vãos para ventilação cruzada, além de suportar o apoio de telhas metálicas e caixas d'água.

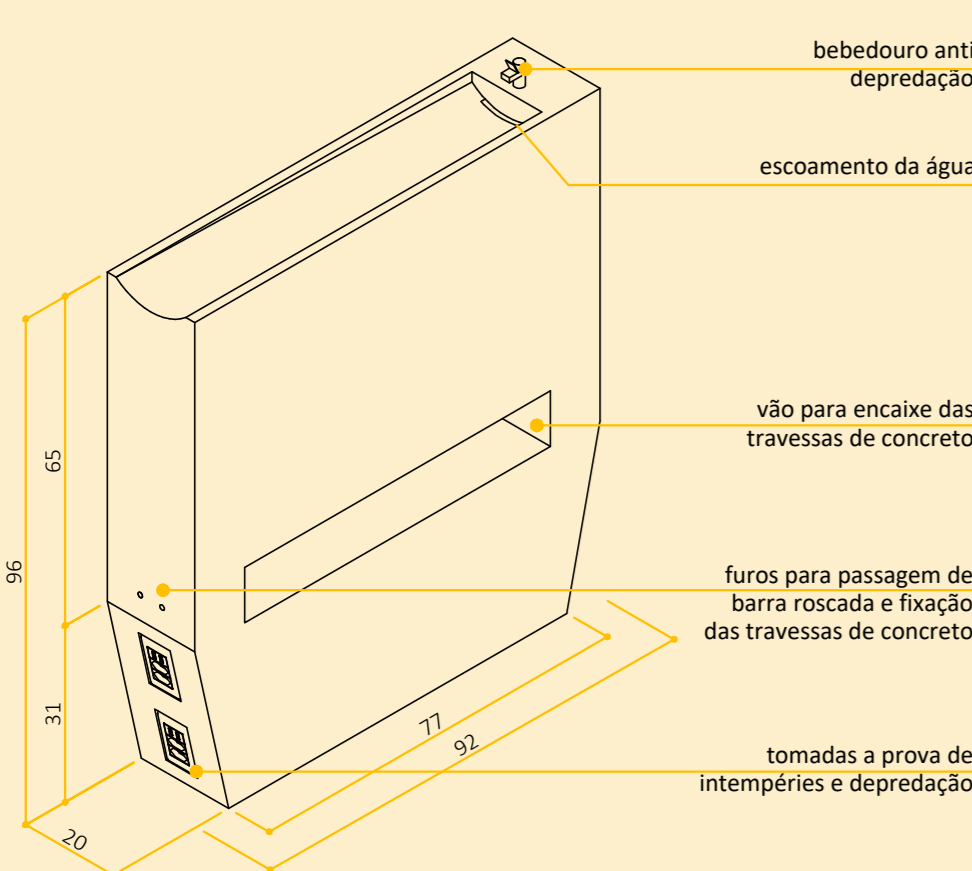
Todos os containers são elevados do nível do piso por apoios metálicos para se ajustarem em diversos terrenos, independentemente de desníveis ou irregularidades. A cobertura é composta por telhas metálicas termoacústicas elevadas da cobertura original do container, para formar um colchão de ar que ajude na regulação da temperatura interna. Além disso, placas fotovoltaicas serão instaladas sobre as telhas, permitindo a autossuficiência energética dos equipamentos de apoio.

MOBILIÁRIO: ALCANÇAR AS PEQUENAS LOCALIDADES

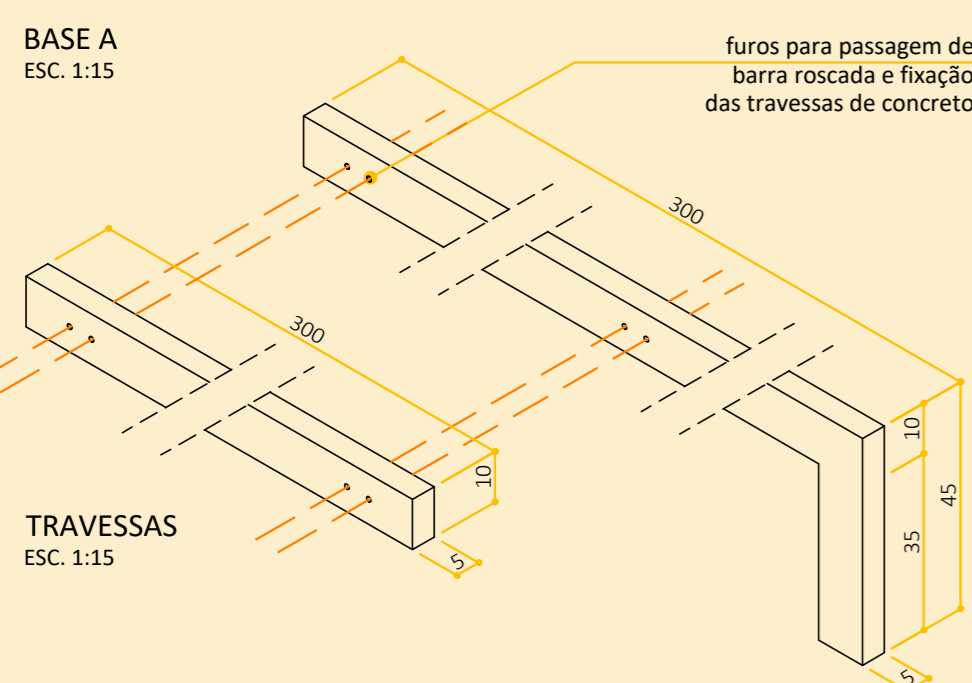
O mobiliário proposto reúne as necessidades mais simples e frequentemente relatadas pelos entregadores em pesquisa como programa. Pensado como um banco onde os entregadores podem deixar as bicicletas, se sentar, descansar, aguardar por novos pedidos, beber água, recarregar os celulares e eventualmente socializar com outros trabalhadores, o equipamento se baseia em travessas de perfis retangulares que em parte se estendem em comprimen-

to formando um bicicletário na lateral, apoiadas em duas bases, A e B, a primeira sendo uma coluna de bebedouro. Na parte inferior delas encontram-se tomadas com inclinação, recuadas de forma que se garanta alguma proteção contra intempéries. O assento é locado a partir de uma altura mínima para que no vão abaixo dele possam se encaixar as bags para entregas, sem que elas precisem ocupar muito espaço.

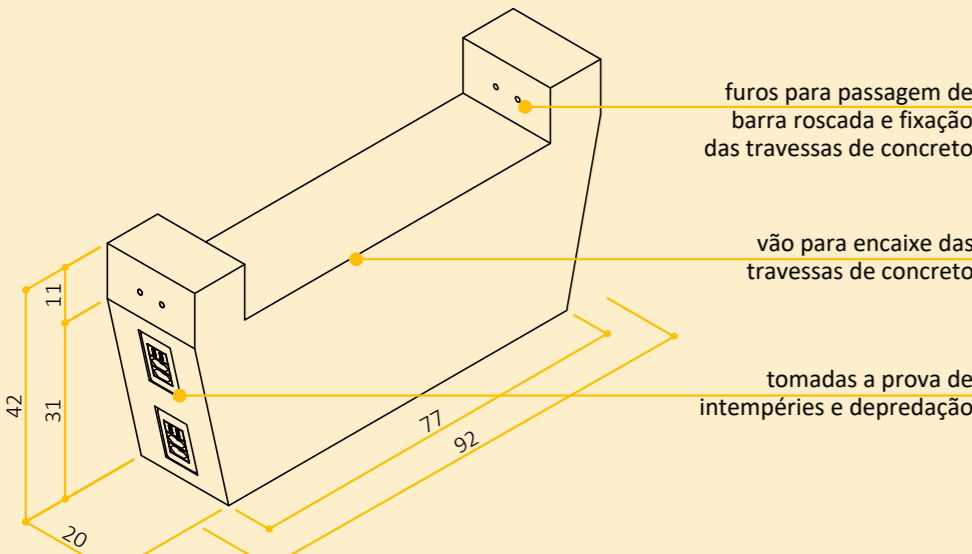
A solução escolhida para o projeto foi a do concreto, por ser um material mais pesado e que conferiria maior resistência ao equipamento. Com peças pré-fabricadas, sua montagem seria simples, e a fixação das travessas seria feita por meio de vergalhões metálicos rosqueados nas extremidades e espaçadores de nylon. As instalações elétricas e hidráulicas já são embutidas nas peças, necessitando apenas de um ponto simples de fornecimento.



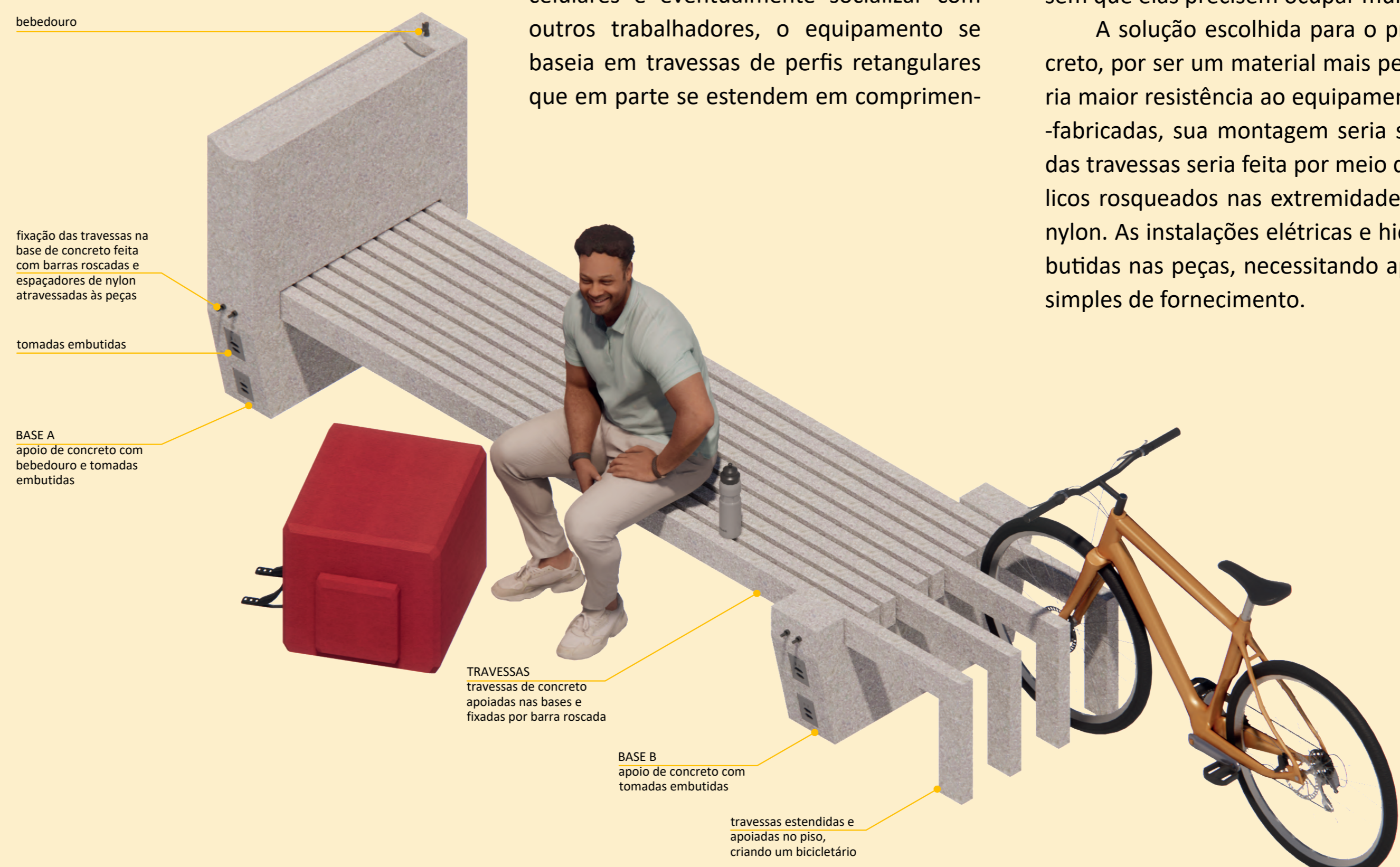
BASE A
ESC. 1:15

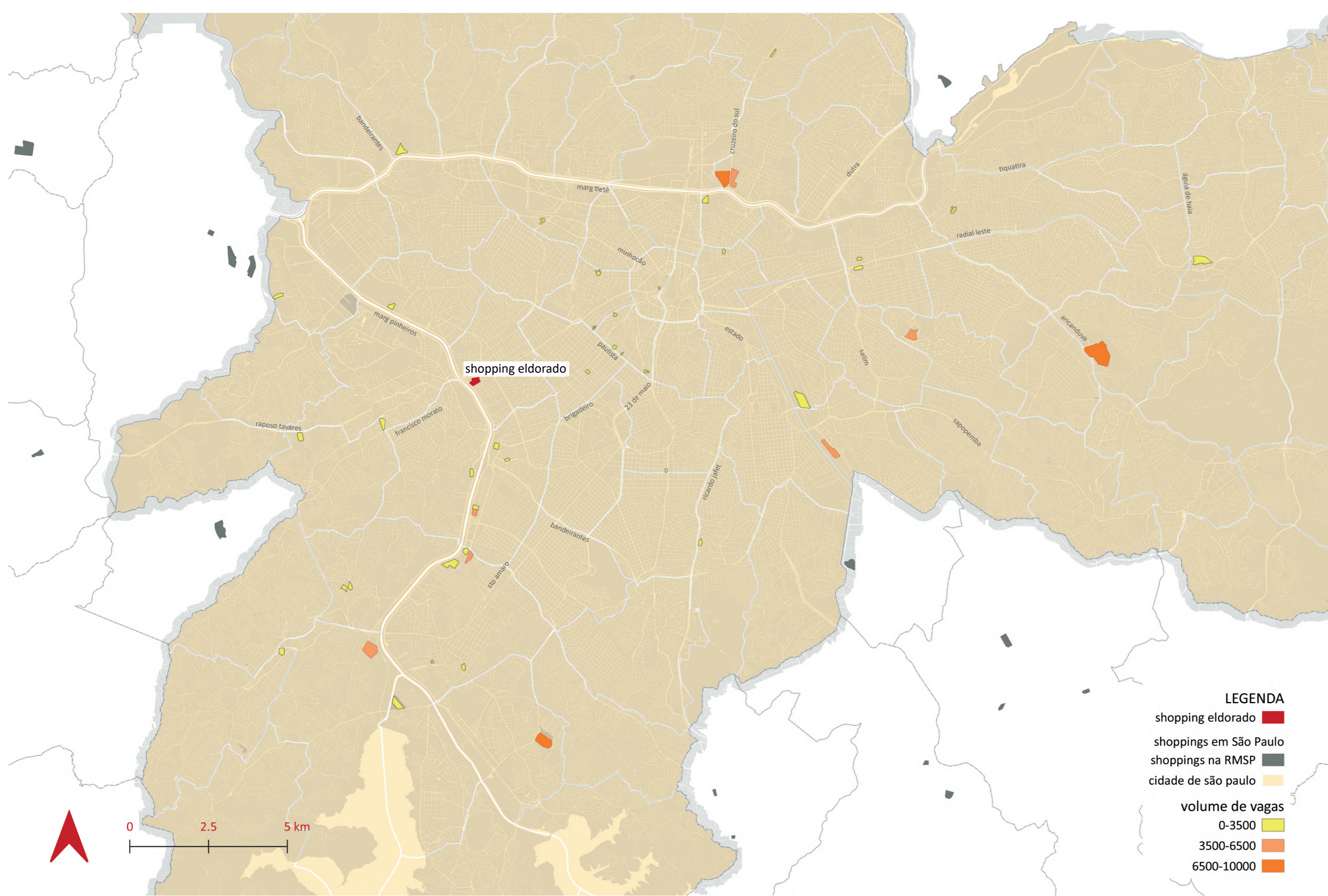


TRAVESSAS
ESC. 1:15



BASE B
ESC. 1:15





SHOPPING CENTER: GERADOR DE DEMANDA, FORNECEDOR DE INFRAESTRUTURA

Devido às suas grandes proporções, a cidade de São Paulo foi escolhida como localidade para ser implantada a rede de apoio aos trabalhadores de entrega. Sua enorme extensão territorial, população e desigualdade social faz com que os problemas que surgiram com o processo de uberização, acelerado pela precária situação política, econômica e sanitária que o país se encontra, se tornem muito evidentes.

Os equipamentos serão inseridos nos estacionamentos de shoppings centers por estarem distribuídos por toda a cidade; por já possuírem infraestrutura de água e energia, pavimentação e circulação de grande quantidade de veículos organizada; e por serem grandes geradores das demandas de entrega, por se tratarem de um agrupamento pontual de lojas e restaurantes.

Como estudo de caso, no mapa acima, implantamos um equipamento no Shopping Eldorado, que possui um grande estacionamento e se encontra em um ponto que consideramos estratégico na cidade, tendo fácil acesso por transporte público, ciclovias e vias expressas de trânsito. Além disso, está no encontro de grandes centros de comércio, com bairros periféricos onde os trabalhadores moram.

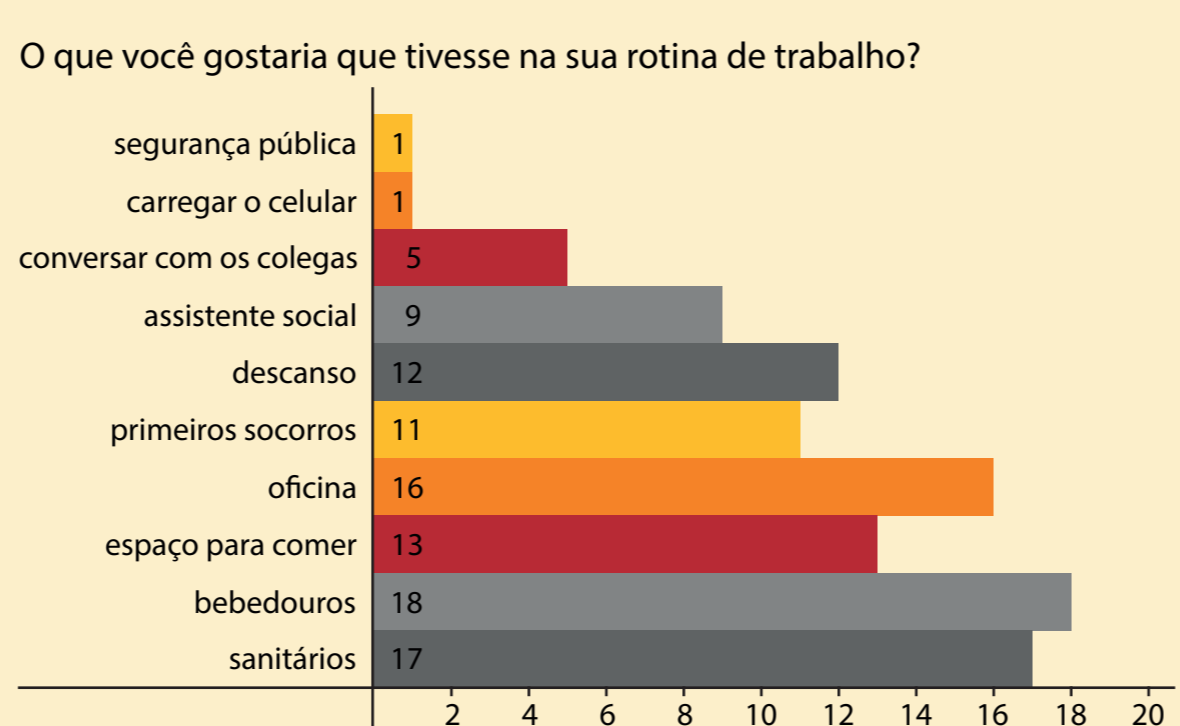
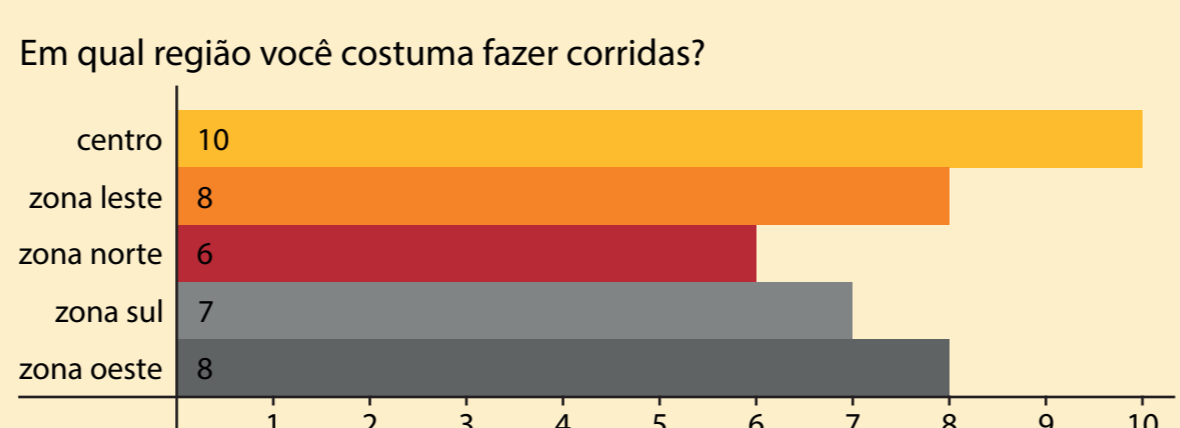
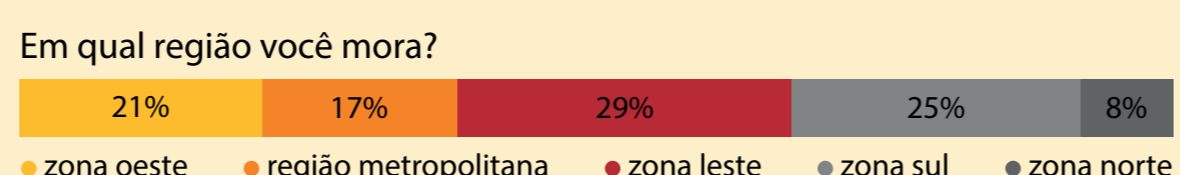
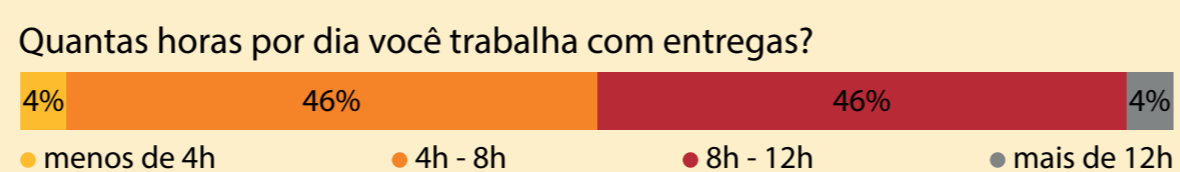
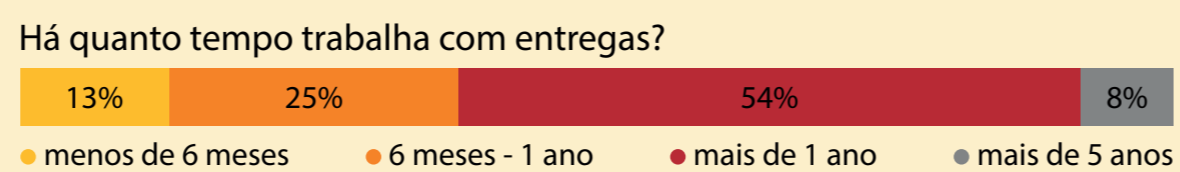
Os dois equipamentos apresentados anteriormente, básico e completo, podem ser implantados de acordo com as proporções dos estacionamentos, sendo analisados caso a caso qual a melhor modulação para cada situação.

ENTREVISTA COM OS TRABALHADORES DE ENTREGA

Para pensarmos um projeto que fosse verdadeiramente pertinente às demandas e enfrentarmos as adversidades criadas pela precarização do trabalho de maneira apropriada, o grupo decidiu ter os próprios trabalhadores como motivação e fonte primárias. Foram formuladas algumas perguntas para entender as características, dificuldades e vontades dos entregadores e, então, formular uma proposta de arquitetura e mobiliário. Assim surgiu a ideia de inserir, além dos programas mais visíveis como sanitários, vestiários e bebedouros, uma oficina mecânica e assistências médica e social, especialmente levando em conta que a maior parte dos trabalhadores realiza serviços em regiões distantes de onde moram.

Ao lado, apresentamos gráficos gerados a partir das respostas dadas pelos entrevistados, com as perguntas que foram mais significativas ao final. Além disso, algumas frases marcantes foram transcritas, revelando ainda mais toda a precarização dessa classe e a necessidade por medidas que a contenha, resgatando o papel social da arquitetura nesse sentido.

A entrevista foi feita no segundo semestre de 2021, e 24 trabalhadores contribuíram com a pesquisa. Também foram abertas conversas por meio de posts em redes sociais, onde muitos outros entregadores se manifestaram e reforçaram pontos parecidos.



“Vantagem são as taxas de entregas, e desvantagem e que não tem nenhum vínculo empregatício.”

“A vantagem é poder ser autônomo, e poder trabalhar nos horários de sua preferência. E a desvantagem fica por conta de trabalharmos com frequência na rua, assim sofremos bastante risco, como acidentes.”

“A desumanidade do app indicar peso em excesso como 11 garrafas de 1,5 litro ou pedalar 10 km.”

“As condições de trabalho são muito ruins, espero que em futuro próximo os aplicativos melhorem em acordo com a necessidade.”

“Desvantagem se for falar aqui não cabe, não dá pra romantizar trabalho precário, porém a única vantagem que vejo é talvez uma falsa sensação de liberdade.”

“Só experiência ruim somos muito maltratados pela sociedade.”

“A falta de banheiro e uma local adequado para se alimentar.”

“As taxas são muito ruins na semana, só melhora no final de semana”

“Motoboy deveria ser mais valorizado.”

“Depende da quilometragem... Não posso querer ganhar 10\$ pra andar 1km também né. Ninguém pagaria, nem eu mesmo kkk 2\$/km seria ótimo, seria o dobro do que costumam pagar os apps, mas melhorando para 1,50\$ por km já ajudaria. 50% a mais de ganho.”

“Dentro da função motoboy, tem vários estilos de serviço, quem trabalha com delivery, Uber, ifood e etc. Poderiam ter direito trabalhista, no meu estilo de serviço autônomo não quero registro quero taxas melhores.”

“Se eu for contar algo, vão chorar pois é só história triste.”