

Introdução

Durante o desenvolvimento do projeto, toma-se como objetivo o suporte infraestrutural e urbano para os profissionais do setor de transporte de mercadorias no regime conta própria e regularizados que assumiram um dos grupos de profissionais mais expostos nos últimos anos e sem o devido reconhecimento social e trabalhista. A produção laboral desempenhou um papel imprescindível para o funcionamento de outras atividades essenciais no período de crise sanitária da Covid-19 onde parte da população se manteve em isolamento enquanto o setor se colocava em exposição para que a população e outros serviços pudessem caminhar. Apesar da alta demanda do cenário trabalhista e do reconhecimento superficial da profissão, isso não se converteu em maiores rendimentos salariais, legislativos e condições qualitativas de exercer a profissão. Mesmo com esse cenário de vulnerabilidade e desprezo

peleto setor, o trabalho de entregador continua atraindo números maiores de pessoas devido às crises enfrentadas pelo país e seus estados. Atentos às necessidades básicas para a execução da atividade, propõem-se uma análise territorial da cidade do Rio de Janeiro se comprometendo em articular as demandas da categoria com o desenho e a formação de território que temos consolidado hoje.

Escolha do local

O projeto se localiza na zona sul do Rio de Janeiro, no bairro de Copacabana. O território possui o seu grande grau de notabilidade por carregar uma complexidade de relações que passam por esferas territoriais de desenho urbano e seu processo de urbanização e modernização da cidade até as esferas sociopolíticas e de ordem de poder paralelo como característi-

cas históricas e clássicas na discussão de formação de cidade dentro do território carioca. Tendo em vista o traçado urbano do Rio de Janeiro e toda a teoria de cidade que foi implantada no seu período de urbanização e modernização, a cidade carrega diversas patologias que repercutem no recorte da mobilidade dos trabalhadores do setor ainda em um momento onde a discussão sobre cidade e deslocamento somado ao antropoceno se faz presente com extrema força.

Segundo a Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego), a região Sudeste do Brasil foi a que mais registrou aumento de óbitos de entregadores ciclistas da categoria de 2010 a 2017. E o Rio de Janeiro se destaca como a segunda cidade da região com as maiores taxas. Esse cenário envolvendo ciclistas é uma alarmante evidência da urgência do aprofundamento da pauta da mobilidade por bicicleta nos 3

níveis de governo na Cidade do Rio. Estratégia de design

O desenho tem como base o que já há de existente no recorte. O bairro de Copacabana conta com poucas cicloviás e ciclofaixas, não havendo conexão do traçado e dificultando o real uso da via de transporte por bicicletas. Com isso, há uma preocupação em utilizar o traçado do local e as cicloviás existentes e importantes dos bairros no entorno e propor um desenho que conecte e sintetize o transporte por bicicleta no local. Com esse desenho há duas conexões evidentes que são a Cantagalo e a Cardeal Arcoverde, ambas localizadas estrategicamente nas saídas de metrô e em praças onde receberão o edifício modular de suporte ao programa. O resultado dessa escolha permite um maior diálogo entre outros bairros e seus desenhos de supor-

te gerando uma maior flexibilidade do empregador do serviço com a cidade.

O cenário do projeto contará com três escalas de desenho: Cidade, Edifício e Mobiliário produzindo uma abrangência no acolhimento do setor com o trabalhador. O projeto cumpre com a necessidade de melhorias na segurança do serviço, como visto anteriormente, com a experiência de cidade de forma mais qualitativa e com a devida valorização do setor para a sociedade.

Panorama de dados

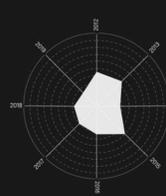
Distribuição de entregadores por região



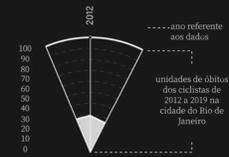
Maiores unidades de óbitos por cidades em 10 anos

Rondônia - 165
Pará - 145
Piauí - 326
Ceará - 295
Mato Grosso do Sul - 452
Goiás - 443
São Paulo - 1364
Rio de Janeiro - 509
Paraná - 845
Santa Catarina - 763

Aproximação Rio de Janeiro



Legenda



Aproximação Rio de Janeiro - número de pessoas ocupadas no setor de transporte de mercadoria regime conta própria



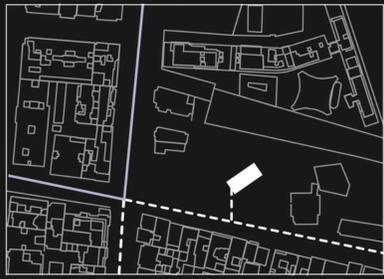
Fontes

Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - Covid 19 (PnadCovid19) realizada pelo IBGE. Link: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9171-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-mensal.html>
Associação Brasileira de Medicina de Tráfego Abramet
Link: <https://abramet.com.br/noticias/numero-de-ciclistas-atropelados-aumenta-e-gasta-15-milhoes-por-ano-com-tratamentos/>

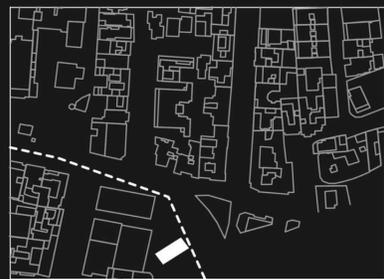


Estratégia Urbana

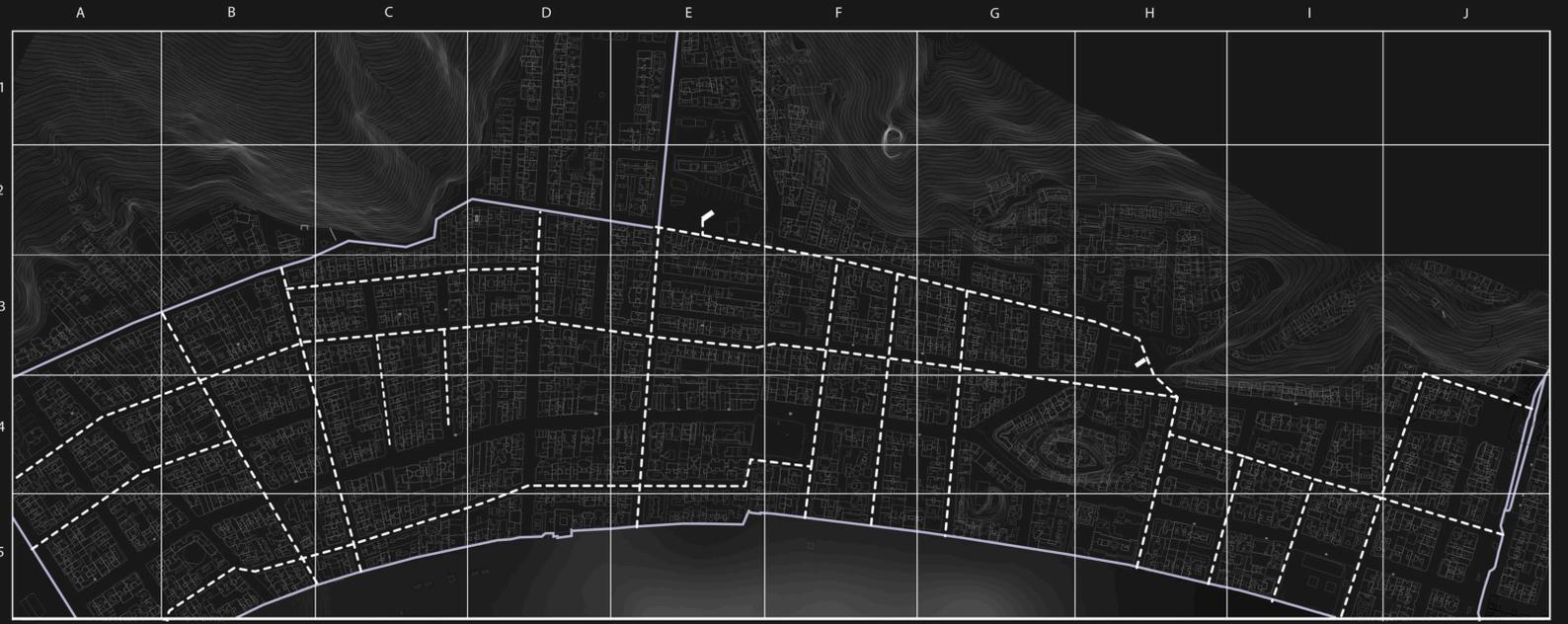
E02 - Estação Cantagalo



H03 - Estação Cardeal Arcoverde



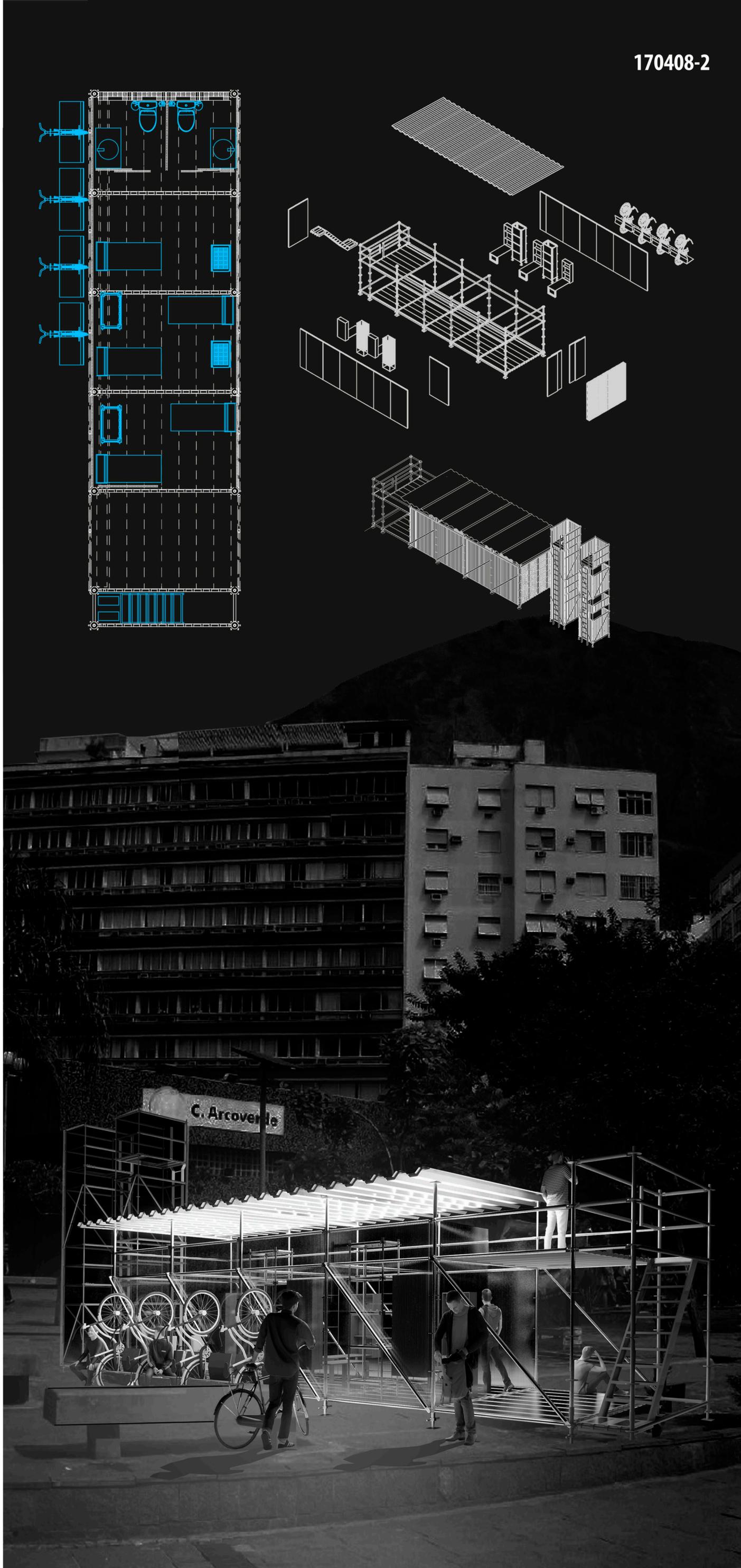
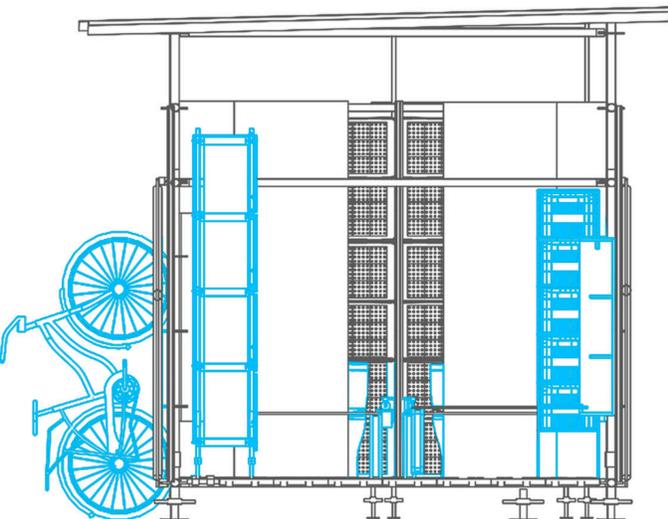
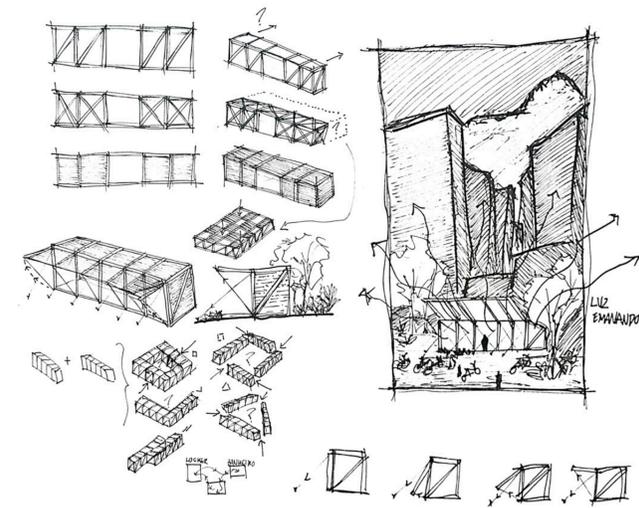
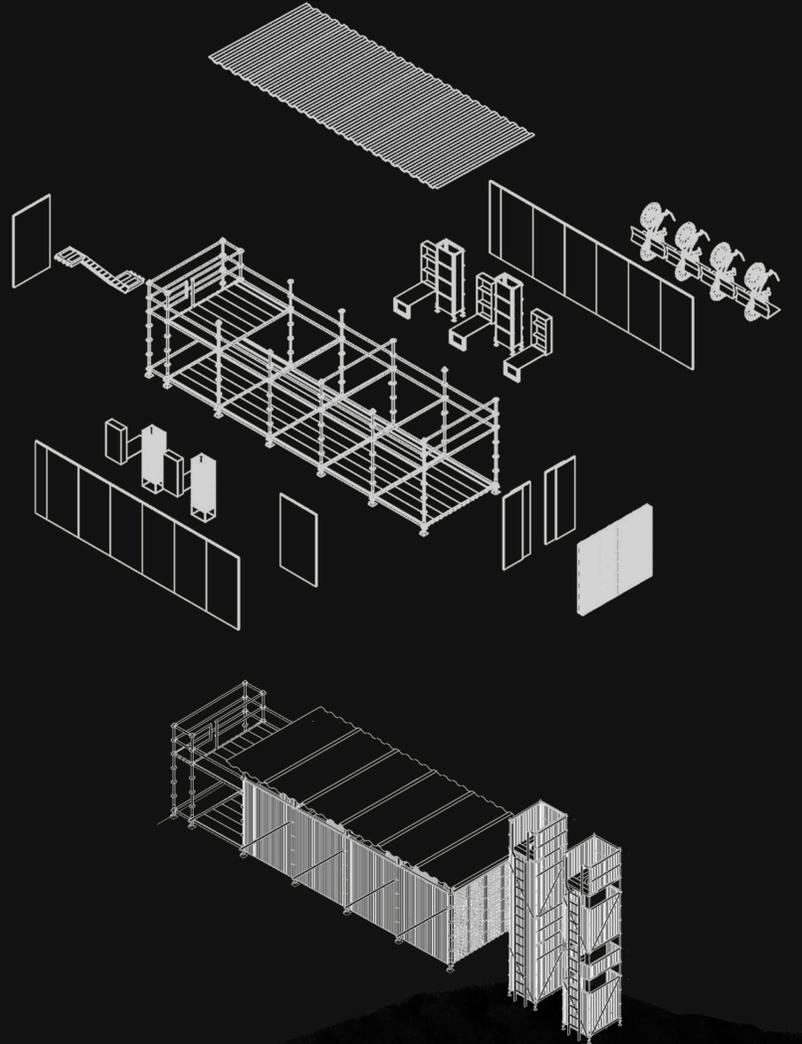
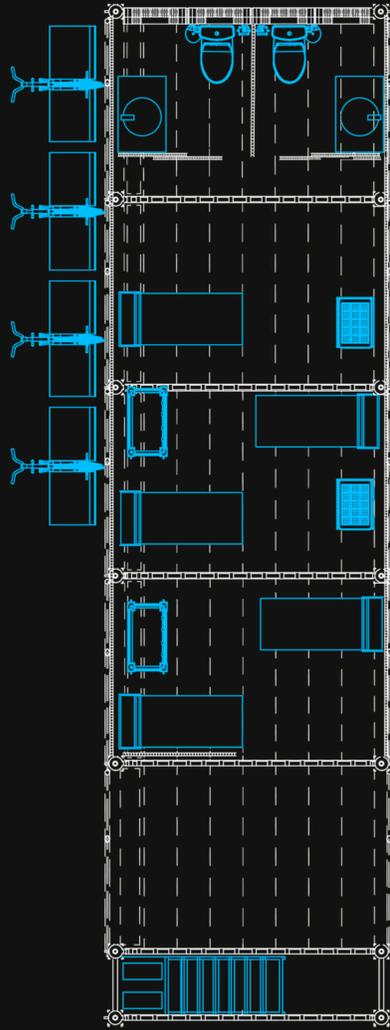
Módulo proposto, Cicloviás propostas, Cicloviás existentes, Edificações, Área da orla de Copacabana



ESTRATÉGIA DE DESIGN

Ao analisar a situação atual em que os entregadores se encontram, foi possível ponderar uma maneira de contribuir com uma melhoria, fornecendo um ponto de apoio a eles.

A proposta do edifício é permitir que entregadores tenham um suporte e que sejam distribuídos por toda a cidade, sendo assim, a ideia é que essa obra possa ser replicada e reajustada de acordo com o contexto urbano em qual é inserida. Logo, é uma edificação modular que permite um crescimento ou encolhimento, de maneira fácil e rápida, sem obstruir sua espacialidade e funcionalidade. Para aplicar essa ideia, as estruturas utilizadas no projeto são peças tubulares de aço galvanizado, chapas de alumínio dobrado e telhas de policarbonato. Além disso, essa materialidade facilita a instalação da construção nas praças e possuem baixo custo e manutenção. Sua estrutura em módulo e seu material translúcido permitem que ele seja permeável, o que dá certa presença ao entorno sem intervir na privacidade do interior do edifício. O uso dessas matérias-primas também foram pensadas a partir da impessoalidade das entregas e dos equipamentos utilizados pelos próprios entregadores. A fim de ser uma base para eles, o projeto conta com estrutura de banheiros, armários para guardar os pertences e uma área de descanso, que também poderá ser utilizada como espaço de convivência.



ESTRATÉGIA DE MOBILIÁRIO

Mobiliário: A estratégia do mobiliário parte do mesmo princípio que as demais, optar por um projeto que se baseia na padronização dos objetos e na mobilização de recursos de fácil acesso que estarão espalhados pela cidade para uso dos trabalhadores do setor e da sociedade. Com isso, gera-se suporte para as bicicletas e para as demais atividades que precisam ser realizadas. Acomodadas nas fachadas dos módulos, parte do mobiliário conta como elemento de suporte das fachadas e de desenho de design. Além disso, há uma busca de propor um mobiliário que fosse versátil tanto para a atividade dos trabalhadores do setor de transporte por bicicletas quanto para a população no geral que está usufruindo do espaço onde haverá a implantação dos objetos urbanos no intuito de atender diversos usos e necessidades da cidade e dos usuários. Nesse sentido todo o design foi pensado para atender a essa demanda e proporcionar uma melhor ocupação da rua e do cotidiano do trabalhador

170408-3

