



XVIII ENANPUR
NATAL2019
27 a 31 maio

HIPERLUGARES MÓVEIS: CONFIGURAÇÃO DAS FEIRAS LIVRES EM SÃO PAULO

Autores:

HANIEL ISRAEL - PPGAU Mackenzie - hanielisrael.92@gmail.com

ISABELA GIANNELLA - PPGAU Mackenzie - isabelagiannella@gmail.com

CLEMENTINE BRIAND - Ecole d'Architecture de Marne La Vallée VALTER CALDANA - PPGAU Mackenzie
- Les hyper-lieux mobiles, un concept relativement nouveau, constituant

Resumo:

Hiperlugares móveis, conceito relativamente novo, se trata de uma pesquisa que intersecciona os campos das tecnologias, mobilidade e do urbanismo. Promovida pelo Institut pour la Ville en Mouvement, sediado na França, a pesquisa está sendo executada também em outros países. A equipe brasileira, adotou como objetivo deste trabalho a contextualização dos hiperlugares móveis com as feiras livres de São Paulo, sinalizando as mudanças de espaços ordinários de passagem para permanências prolongadas. Tendo como estudo de caso a Feira da Rua Martim Francisco, estabeleceu-se uma leitura analítica-descritiva com visitas e in-loco, paralelamente às revisões bibliográficas sobre o tema. O trabalho inicial serviu para elucidar a atualidade das feiras no contexto das tecnologias automotivas e para lidar com o desafio de conceituar o termo hiperlugares com a realidade local. Neste contexto, insere-se as argumentações sobre a atratividade e a resistência das feiras livres em São Paulo, com vistas a identificar o fenômeno da hipertextualidade e da hipermodernidade nos centros urbanos.

HIPERLUGARES MÓVEIS

Configuração das Feiras Livres em São Paulo

RESUMO

Hiperlugares móveis, conceito relativamente novo, se trata de uma pesquisa que intersecciona os campos das tecnologias, mobilidade e do urbanismo. Promovida pelo *Institut pour la Ville en Mouvement*, sediado na França, a pesquisa está sendo executada paralelamente em outros países. A equipe brasileira, adotou como objetivo deste trabalho a contextualização dos hiperlugares móveis com as feiras livres de São Paulo, sinalizando as mudanças de espaços ordinários de passagem para permanências prolongadas. Tendo como estudo de caso a Feira da Rua Martim Francisco, estabeleceu-se uma leitura analítica-descritiva com visitas e in-loco, paralelamente às revisões bibliográficas sobre o tema. O trabalho inicial serviu para elucidar a atualidade das feiras no contexto das tecnologias automotivas e para lidar com o desafio de conceituar o termo hiperlugares com a realidade local. Neste contexto, insere-se as argumentações sobre a atratividade e a resistência das feiras livres em São Paulo, com vistas a identificar o fenômeno da hipertextualidade e da hipermodernidade nos centros urbanos.

Palavras-chave: São Paulo, Espaço urbano; Feiras-livre; Hiperlugares; Mobilidade.

RÉSUMÉ

Les hyper-lieux mobiles, un concept relativement nouveau, constituent une recherche qui recoupe les domaines des technologies, de la mobilité et de l'urbanisme. Sous l'impulsion de l'Institut pour la ville en mouvement, basé en France, des recherches sont également menées conjointement dans d'autres pays. L'équipe brésilienne a adopté comme objectif de ce travail la contextualisation des hyper-lieux mobiles avec les marchés libres de São Paulo, signalant ainsi les modifications des espaces de passage ordinaires pour des séjours prolongés. Il est proposé une lecture analytique-descriptive du marché Martim Francisco, établie grâce aux visites sur place, parallèlement aux revues bibliographiques sur le sujet. Les travaux initiaux ont permis d'élucider le caractère actuel des marchés libres dans le contexte des technologies automobiles et de faire face au défi de la conceptualisation du terme hyper-lieux mobiles s'inscrivant dans la réalité locale. Dans ce contexte, l'insertion des arguments sur l'attractivité et la résistance des marchés libres de São Paulo permet d'identifier le phénomène d'hyper-textualité et d'hypermodernité dans les centres urbains.

Mots-clés: São Paulo, espace urbain; Marchés libres; Hyper-lieux; Mobilité

INTRODUÇÃO

A égide do espaço metropolitano tem sido o lugar da dimensão representativa de uma sociedade moderna-contemporânea, a qual engendra materialidades para as práticas cotidianas junto a diversidade de acontecimentos e vem apresentando mudanças comportamentais nos últimos anos em relação ao consumo alimentar e as trocas comerciais. A mecanização advinda da modernidade e da vida industrial nos grandes centros urbanos pôs em cheque a importância de uma cidade, de fato, humana e suas relações de sociabilidade, que foram se perdendo nesse processo. O contato físico com o ambiente, talvez provinciano, foi se esvaindo à proporção que o homem foi se tornando tecnológico e dependente de seus benefícios e, assim sendo, a mudança de velocidade rompeu com o envolvimento suave e inconsciente com o mundo físico que se tinha no passado, quando o ritmo da vida era pacato.

Metrópoles brasileiras que ainda trazem sobre si processos e marcas de uma etapa antecessora, isto é, a cidade propriamente dita e sua efervescência característica, consolidaram-se como pólos de grandes massas segundo cada qual com suas razões e peculiaridades históricas. Números significativos e expressivos de população e de circulação de capital, este espaço moderno-contemporâneo tornou-se sedutor ao mercado de grandes redes varejistas nacionais e internacionais que foram paulatinamente se instalando até obter sucesso, sobretudo na década de 90. Neste contexto, das facilidades de acesso ao varejo, das tecnologias de compra na atual configuração metropolitana e, mais importante, das atividades das feiras livres e suas transformações espaciais nos últimos anos, insere-se as argumentações sobre a atratividade e a resistência das feiras livres em São Paulo.

A configuração das feiras livres nas cidades, na perspectiva deste tema, abrange uma tessitura de informações apresentadas em interfaces de cunho social, econômico, espacial ou antropológico, quais que sejam, não são estanques entre si, mas se integram e se justificam complementarmente (VEDANA, 2008, p. 9). Desse modo, a cidade é entendida como texto, uma sucessão de frases que, dado um ordenamento, conferem um jogo de signos através da forma; o análogo da hipertextualidade, faz referência complementar a esse entendimento e torna-se necessário para também compreender a sobreposição de informações, cujo agrupamento dos conjuntos em um mesmo campo que, neste caso, ora é o próprio espaço urbano, ora são as feiras livres, são passíveis de interpretações socioespaciais e permitem vislumbrar a influência das novas tecnologias nas atuais configurações.

Em parceria com o Institut pour la Ville en Mouvement, sediado na França, o Laboratório de Projetos Políticas Públicas da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) Mackenzie, através do grupo de pesquisa Hiperlugares, realizou revisão bibliográfica e levantamento de campo em três feiras de bairros paulistanos distintos, escolhidos quanto às suas respectivas identidades, formações culturais e perfis econômicos: Feira da Rua Martim Francisco, em Higienópolis; Feira da Santa

Cecília, no bairro de mesmo nome; Feira da Kantuta, no Pari. Para fins deste artigo, recorta-se aqui o primeiro trabalho do plano de atividades inicial, com foco na Feira da Rua Martim Francisco, que serviu para elucidar, através de resultados parciais de um estudo-piloto, a atualidade das feiras no contexto das tecnologias automotivas e de sistema de vendas, das questões culturais e antropológicas no cotidiano do fazer a feira, das espacialidades e configurações das permanências motivadas pelas práticas da sociabilidade em torno do alimento em diferentes faixas etárias.

Ainda sobre a revisão bibliográfica, cabe mencionar as dificuldades de se encontrar pesquisas e produções bibliográficas do tema nos cursos de pós-graduação em arquitetura e urbanismo dentro do Estado de São Paulo. Dada importância das feiras livres na constituição das cidades, torna-se necessário a atualização do tema ao passar dos anos, sob a perspectiva de suas transformações configurativas no espaço urbano, considerando as correlações sociais que alcançam valores culturais numa metrópole cosmopolita, sejam eles materiais ou imateriais, transpassados de geração a geração. Portanto, o objetivo deste trabalho é, além de apresentar resultados, mostrar como as feiras livres tem se tornado mais do que meros espaços ordinários de venda e compra ou de simples passagem, para também ser espaços de permanência para consumo local.

Higienópolis, conhecido genericamente por ser bairro tradicional de judeus e de uma classe conservadora de médio a alto padrão aquisitivo, ou como também palco de importantes marcos da urbanística e dos edifícios de apartamentos modernistas em São Paulo, assiste todas às quintas-feiras, na Rua Martim Francisco, a montagem de barracas para funcionamento da feira que, além de vender alimentos frescos tradicionais, têm-se somado a outros serviços.

Não obstante, o termo hiperlugares móveis tem se apresentado como um conceito relativamente novo e, vez por outra, manifesta-se de forma ainda vaga e precoce quando analisado junto à contemporaneidade das cidades brasileiras, sobretudo nas tecnologias de modais de transporte e suas ramificações na mobilidade e impacto no desenho urbano. Tornou-se necessário, portanto, aprofundar-se em discussões sociológicas sobre as práticas do urbanismo na virada do século XX para o século XXI, ressaltando a contribuição do grupo Archigram nos debates de reformulação do pensamento arquitetônico com a revolução espacial. Os grafismos produzidos pelos arquitetos desse grupo, os quais expressam hipóteses de projetos urbanos e de arquitetura, remetem a pontos tangíveis sobre o tema que poderia ser tripartido nas áreas de conhecimento da linguística, da sociologia e do urbanismo sob viés tecnológico.

MÉTODO

Dentro da pesquisa, a metodologia pré-estabelecida, consiste em analisar o conceito de hiperlugares móveis numa diversidade de situações: na pequena ou grande escala, diferentes países, cidades, territórios, diversas atividades, seja lazer, logística ou trabalho, imaginando os

possíveis serviços e objetos de demanda das novas interações com os espaços de fluxo e a cidade. Considera-se, portanto, as atividades exercidas hoje durante os deslocamentos, as mudanças, as tendências emergentes tais como o esporte, o turismo, lugares como bares e restaurantes, comércios e serviços diversos.

O uso dos objetos móveis incomuns dentro de uma diversidade de situações práticas, seja nas tendências do mundo do luxo, seja nas improvisações criativas dentro do universo dos serviços móveis que são utilizados pelos mais pobres, também fazem parte do escopo metodológico-analítico do programa, no intuito de que despertar pensamentos sobre tipologias territoriais e de serviços, aliados às novas tecnologias de mobilidade e produção automotiva.

A equipe responsável para desenvolver este projeto no Brasil, mais especificamente em São Paulo, reuniu membros do corpo discente da graduação e pós-graduação da FAU Mackenzie e de outros colaboradores do programa interno de mobilidade internacional¹, para executar as atividades no Laboratório de Projetos e Políticas Públicas, departamento pertencente à mesma instituição. No entanto, constatou-se uma subjetividade do método pelo programa elaborado na sede da pesquisa, dado que o conceito de hiperlugares móveis possui um recorte amplo e, assim sendo, carecia de uma aplicação palpável nas discussões urbanas contemporâneas no Brasil, sobretudo nas configurações metropolitanas. Daí a oportunidade de discutir o tema observando as feiras livres, instituídas pela municipalidade há 100 anos que, contendo grande relevância cultural, perpassa por gerações constituindo relações de pertencimento e afeto no espaço urbano.

Em se tratando deste artigo, o método adotado analisa o tema em dois recortes: a) a configuração espacial das feiras livres no território urbano; b) as tecnologias do veículo automotivo autônomo e conectado (VAC) e as questões de mobilidade urbana. Ambos os casos, analisou-se os aspectos do conceito de hiperlugares móveis assim como seus desdobramentos relacionáveis com termos de cunho sociológico da hipermodernidade e da hipertextualidade, esses presentes veementemente no discurso de François Ascher. O estudo de caso da Feira Martim Francisco, como objeto-piloto, foi uma aproximação do universo das feiras livres paulistanas e das peculiaridades intrínsecas do próprio local estudado, com vistas a coletar informações e material de pesquisa.

Na discussão dos resultados parciais, foram comparados os relatos dos feirantes por meio de entrevistas registradas, paralelamente ao levantamento bibliográfico frente às discussões realizadas pelo grupo de pesquisadores. Esses resultados, por sua vez, foram direcionados à reflexão de modo a propiciar um olhar crítico e visionário sobre as hipóteses de uma cidade do século XXI. Nesse escopo, considerou-se também o embate das discussões da modernidade e as propositivas

¹ Colaboradores intercambistas: Claudia Piredda (Università Degli Studi di Sassari, Itália); Clementine Briand (Ecole d'Architecture de Marne La Vallée, França) Marco Storel (University of Missouri, Estados Unidos). Colaboradores do Programa de Pós-Graduação Mackenzie: Arq. Haniel Israel, Arq. Isabela Giannella, Arq. Nayara Pires; Colaboradores do Curso de Arquitetura e Urbanismo Mackenzie: Augusto Vaccari, Beatriz Paiva; Beatriz Pardi, Giulia Flores, Heloisa Farias, Luiza Cappucci, Marina Bidoia, Rafaella Ribeiro, Victoria Guariente. Coordenador da pesquisa e diretor do LPP: Prof. Dr. Valter Caldana

futurísticas do grupo *Archigram*, em face das produções tecnológicas de transporte e seus possíveis impactos na cidade.



Fig. 1 - A Feira II, Tarsila do Amaral, 1925
Óleo sobre tela, 46 cm x 55 cm
Fonte: tarsiladoamaral.com.br

1. DAS FEIRAS NASCERAM AS CIDADES

No final da Idade Média na Europa, as antigas cidades fortificadas estavam à mercê de uma das mais significativas e importantes modificações estruturais que impactariam a forma de organização espacial e sistematização social no tecido urbano. No período das grandes navegações, o apogeu de cidades de mercadores prósperas como Gênova e Veneza, eclodiu o desencadeamento de processos transformativos cruciais à noção de cidade que se tinha até então. Nessas circunstâncias, emerge uma nova classe social interessada nas práticas mercantilistas, a qual irá protagonizar as dinâmicas nas monarquias vigentes à época. Os burgos, a grosso modo, seriam talvez um dos primeiros indícios da formação de nichos comerciais, aproximando-se do conceito de feiras livres na cultura ocidental.

Tamanha importância desse evento que, posteriormente, uma nova tipologia de praça passaria a designar novas formas urbanas e funções em grande parte das cidades medievais. Os arruamentos convergiam não mais somente para a praça da igreja, mas essa praça passava a disputar com a praça do mercado que, vez por outra erigido além dos muros da cidade, consolidou-se como símbolo da recém-surgida classe média nas cidades europeias (BENEVOLO, 2012). Mesmo com a polarização dessas atividades em um lugar pontual como a praça para as práticas cotidianas, era comum ter-se feiras nas ruas e também pouco mais distantes desses núcleos urbanos, onde ocorriam festividades e encontro de diversas culturas. Caso similar, quanto às razões comemorativas, são as feiras ou quermesses das festas juninas no Nordeste brasileiro. Alguns desses traços estão na origem e identidade nas tradicionais feiras de Campina Grande, na Paraíba, Caruaru, no Pernambuco e Feira de Santana, na Bahia. (SATO, p. 35, 2012). Para Calabi (2008, p. 67 - 68),

Em toda a Europa, nos casos em que eram realizadas diversas funções na mesma praça, a reestruturação do século XV torna mais definida a especialização das partes individuais, em correspondência a exigências religiosas, governamentais e de mercado, mesmo se praça permanecesse o espaço social por excelência; portanto, também lugar de mistura de ideias e valores, da cerimônia, do espetáculo, da improvisação. Todavia, acontece que são construídas novas praças mercantis ocupando ruas não mais essenciais à circulação.

A cidade de São Paulo, no início de sua formação, apenas era compreendida no assentamento da Vila de São Paulo de Piratininga, fundada na tradicional colina do triângulo histórico, entre os córregos do Tamanduateí e do Anhangabaú. Ao seu derredor, antes da expansão da mancha urbana e até mesmo da incidência dos efeitos metropolitanos, já anunciava seu caráter polinuclear, pois já eram constatados em mapeamentos antigos a existência de outros assentamentos: Freguesia do Ó, Freguesia da Penha, Freguesia de Pinheiros, exemplos esses de uma conformação das relações de interdependência com o núcleo central e, por outro lado, do surgimento de postos de parada ou repouso para os tropeiros nos entroncamentos dos antigos caminhos indígenas.



Fig. 2 - Análise sobre mapa com os núcleos centrais de São Paulo: 1 - Centro tradicional; 2 - Freguesia do Ó; 3 - Santana; 4 - Freguesia da Penha; 5 - Pinheiros (elaboração própria da equipe)
Base Cartográfica: Planta Geral da Capital de São Paulo - Gomes Cardim, 1897
Fonte da Base Cartográfica: Prefeitura Municipal de São Paulo.

1.1. Quitandas

A atual espacialidade das feiras livres paulistanas como hoje se conhece, remonta às concepções similares das práticas que ocorriam com a comercialização de produtos básicos no século XVI, onde se originaram as quitandas. Mesmo com algumas semelhanças próximas, essa conceituação ainda é vaga e pouco precisa pela carência de fatos que comprovem tal afirmação. Divide-se basicamente nesse aspecto, dois grupos e suas respectivas hipóteses sobre o assunto: a) as quitandas eram formadas por quitandeiras, mulheres negras que divulgavam seus produtos em tabuleiros na cidade; b) local fixo, mais próximo da designação do conceito de mercado.

No centro velho de São Paulo, a Rua da Quitanda recebeu este nome, visto que era considerável o número de quitadeiras reunidas, consolidando-se então como um comércio generalizado na cidade. Regulamentações foram realizadas pela Câmara Municipal, oficializando tais atividades e até solicitações para que não se atrapalhasse o tráfego no mesmo local. Em 1773 (SATO, 2012, p. 37), o mesmo órgão administrativo reconheceu a existência de “casinhas”, construídas no intuito de vender mantimentos. Essas consistem na instalação de tendas isoladas para que cada comerciante pudesse ali exercer suas atividades, sob regime de arrendamento anual ou de subaluguel (GUIMARÃES, 1969, apud. SATO, 2012, p. 37)

A modalidade comercial das quitadeiras perdurou décadas, quando em 1877, um decreto da Câmara Municipal proibia a ocupação da rua por quitadeiras, sob o argumento de que as mesmas junto às suas respectivas carroças, atrapalhavam o tráfego na rua e, assim sendo, seria necessário fazer as realocações para a Praça do Mercado e para o Pátio do Colégio (SATO, 2012, p. 38). Tal fato alimentou controvérsias na população favoráveis às quitadeiras, tendo a Província de São Paulo revogar essa decisão.

1.2. Feiras Livres em São Paulo

Passados os cem anos de instituição oficial por meio de Decreto para regulamentação do funcionamento das feiras livres em São Paulo, essa prática não só tem se reduzido às atividades de venda e compra, como também tem sido uma opção de lazer no cotidiano paulistano. A própria feira sintetiza em si mesma, a imagem de uma cidade cosmopolita, composta pela contribuição de diversas culturas que migraram, em primeiro momento, do campo para a cidade e, posteriormente, da transferência direta de outras nacionalidades para a capital paulista. Genericamente nas feiras, é comum notar traços etnográficos de outras nacionalidades nas bancadas divididas segundo os gêneros alimentícios: japoneses com os pastéis, descendentes de espanhóis no comércio de carnes e peixes frescos e sucessores de italianos na venda de frutas e legumes. Vez por outra, percebe-se o sotaque nordestino de feirantes em meio a agitação dos fregueses.

A sorte de produtos agrícolas, laticínios, frios e a variedade de serviços que hoje são disponibilizados nas feiras livres não foi um acontecimento imediato. Do contrário, esse processo foi-se constituindo paulatinamente, remontando como demonstrado anteriormente, às suas raízes configurativas nas quitandas dos séculos anteriores. O reconhecimento oficial veio em 1914 por meio do Ato Regulatório (nº 710 de 25/08/1914) promovido pelo Prefeito Washington Luiz, enfatizando a feira tal como era constituída, sem interferências de um projeto novo. A título de experiência, a primeira feira livre contou com cerca de 26 feirantes no Largo General Osório e a segunda, no Largo do Arouche, com 116 feirantes e a terceira no largo Maris de Barros (Prefeitura de São Paulo, 2018).

Esse primeiro grupo de feiras foi oficializado devido à crise de abastecimento de frutas e verduras na cidade, ocasionada também pelo aumento populacional na época. O antigo mercado São João, no Largo General Osório e no Caipira, situados no centro antigo de São Paulo eram tidos como insuficientes para atender a população. Posteriormente, em 1915, a cidade já contava com 7 feiras, mas esses ainda se limitavam apenas na região central. As feiras livres foram instituídas em bairros durante a gestão prefeito Paulo Lauro que, em 1948, deliberou a instalação de uma feira semanal em cada subdistrito do município. Próximo a esse período, as feiras já contariam com instruções normativas quanto à armazenagem dos produtos e de higienização dos mesmos.

No Decreto Municipal nº 5.841 de 15 de abril de 1964, dentro dos instrumentos legais municipais feitos até então, no que tange às disposições para o funcionamento das feiras livres, percebe-se um grau de elaboração pormenorizado sem precedentes. O instrumento passa a determinar uma setorização criteriosa no conjunto e dimensionamento das tendas conforme o ramo de produtos, subdividindo-a em empórios, cada qual com suas especificações categóricas de alimentos e especialidades quantificadas em metros. O mesmo também dispõe de algumas proibições como é caso do distanciamento mínimo de 1,5km entre feiras livres no mesmo distrito e da desobstrução das passagens e dos passeios próximos a estabelecimentos comerciais existentes nas ruas. Há especificações quantitativas de alinhamento: a cada 20m de barracas lineares, era obrigatório reservar passagens de, no mínimo, 60cm. A organização em fileiras, tal como ainda se é conservado nas feiras livres paulistanas, com raras exceções, também é imposto por esse Decreto.

A Prefeitura de São Paulo conta com a plataforma digital *FeiraMaps*, ferramenta disponibilizada *on-line*, na qual estão catalogadas as feiras livres que acontecem no município, com endereço e dias de funcionamento. A planilha também fornece dados quantitativos quanto ao número de feirantes e metragem linear total das barracas nas respectivas feiras. Nessa amostragem, concluiu-se que, atualmente em São Paulo, existem 871 feiras livres, 48.004 barracas oficiais e metragem média de 294 metros, distribuídos conforme apresentação gráfica (Fig. 3).

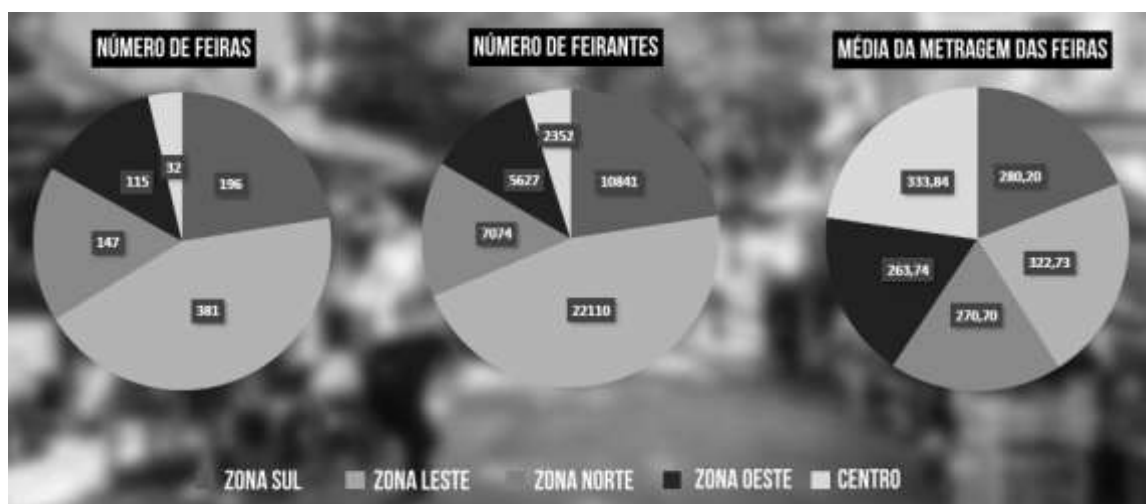


Fig. 3 - Demonstrativo dos números das Feiras Livres em São Paulo distribuídos por zonas

Fonte de dados: FeiraMaps - Prefeitura Municipal de São Paulo

Elaboração: Própria da equipe, 2018

2. HIPERLUGARES MÓVEIS: TRANSIÇÃO DA CIDADE DO SÉCULO XX PARA A CIDADE DO SÉCULO XXI

Ao se falar em cidade, muitas imagens são possíveis de ser concebidas pela mente humana: talvez uma visão aérea do espaço urbano, estruturas complexas e caóticas, quem sabe até modelos futurísticos, elementos esses que em geral remetem à ideia do grande. Ou possivelmente tem-se a alternativa de algo mais reduzido como um lugar em específico, uma edificação, uma praça, uma rua de bairro. Se substituíssemos o termo cidade pelo termo metrópole, provavelmente as imagens constituídas estariam direcionadas ao primeiro grupo.

O austríaco Fritz Lang há 90 anos transpassou para as telas do cinema uma realidade urbana de organização complexada imaginada para o ano 2026 tendo como base estratificações sociais, expressadas pela arquitetura. O clássico *Metropolis*, é uma obra de ficção que demonstra uma preocupação crítica com a mecanização da vida industrial nos grandes centros urbanos, questionando a importância do sentimento humano, perdido no processo.

O trabalho de conclusão de curso apresentado na Universidade de Brasília pela arquiteta Gabriela Bilá foi transformado numa série de instalações para compor a exposição *Teleport City – a arte como veículo do tempo*². O conjunto soa como uma provocação e traz questionamentos a partir de um cenário futurístico imaginado, onde os cidadãos não precisariam de transportes para chegar ao destino. A instalação *Mundo Mosaico*, uma mesa de aproximadamente 5 metros que reúne 35 maquetes de fragmentos de cidades do mundo, recebem projeções animadas em vídeo mapping destacando a morfologia desses fragmentos, sobretudo o tecido urbano com ruas, quadras e edificações. Em ambos os casos está a cidade como pano de fundo que, imaginada ou real, representa categorias sociais e materializa culturas ao seu tempo.

As últimas transformações sociais ocorridas na virada do século XX para o século XXI são perceptíveis no espaço urbano. Como reflexo das políticas públicas e das crises econômicas e sociais, esses espaços permanecem com questionamentos do passado, sobretudo pelas lacunas que ainda existem. A maior parte dos projetos do século XX é decorrência das marcas deixadas pela expansão da mancha urbana e pelo esvaimento dos princípios qualificadores que se tinha da cidade. Em se tratando das cidades americanas, esse acontecimento convergiu basicamente para a organização de um espaço caótico com vistas a obter resultados de experiências individuais e coletivas. A fisionomia e as formas de funcionamento da grande cidade foram alteradas pela concentração de atividades e populações antagonistas entre si, que passaram a disputar o território delimitado pelos procedimentos de mobilidade em grande escala.

² Revista da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB, Brasília, v. 4, n. 1, p.42-45, dez. 2015.

As áreas centrais das cidades em processo de transformação metropolitana, antes pressionadas pela efervescência de fatores de ordem econômica, viu sua dissipação em direção a uma vasta periferia que se expandiu no século XX. Como resultado desse crescimento, se estabilizaram novas técnicas de transporte de massa paralelamente à alteração da fisionomia dos territórios em prol de uma urbanização acelerada, trazendo novas geografias sociais, funcionais ou simbólicas. As infraestruturas da mobilidade assumem um caráter determinante no desenho urbano dos subúrbios, onde os planos provocaram dilatações dimensionais e de escala do espaço urbano, sendo claramente traduzidos nas megaestruturas viárias que o monumentalizaram. Para Secchi (2009, p. 38):

Concentração e dispersão nas grandes periferias metropolitanas, nos *suburbs*, na 'cidade região', se tornam fenômenos autocontraditórios, cada um causa de seu oposto. Eles fazem com que a cidade esteja constantemente à procura de um equilíbrio espacial e temporal entre sua própria função e a infraestrutura que permite uma atuação completa, fazem com que a cidade seja permanentemente instável. A instabilidade, a impossibilidade de ter uma organização duradoura ao longo do tempo parece se tornar uma das conotações fundamentais do século vinte. Os problemas da mobilidade, para muitas cidades e territórios, se tornam um pesadelo.

Os efeitos provocados pela dispersão ou espraiamento suscitaram um retorno antropocêntrico às experiências primárias como fonte de conhecimento tanto nas metrópoles americanas quanto nas europeias. As manifestações da dispersão foram acompanhadas pela tecnocracia paralelamente à ênfase da complexidade de grandes estruturas que deram forma às grandes escalas e à monumentalização do desenho urbano. Esse, por sua vez, traz eminentemente sobre si uma estrutura fragmentária como tentativa de organizar posições elementaristas em suas materialidades: forma e quantidade de elementos, modos de distribuição no espaço, distâncias e relações entre os mesmos. Essa organização revelou repetições no território, reforçando a ideia do fragmento, isto é, uma dispersão que não é homogênea e isótropa, mas que contém agrupamentos de elementos fragmentários.

Essa é a herança do planejamento urbano do século XX com a qual se constata hoje o seu anacronismo e as tentativas de se estabelecer essa estrutura para com a cidade do século XXI, cujos ajustes cabem às governanças e profissionais que lidam com os problemas metropolitanos. A cidade como um texto é suscetível de muitos sentidos, dada ordem das "palavras", isto é, os signos que corroboram na construção de significados para o seu entendimento, ainda que as leituras sejam incompletas ou confusas pelas lacunas concebidas no passado. Esse texto, ou melhor, hipertexto, é entendido como a representação de uma sociedade hipermoderna. Para François Ascher (2006):

A sociedade em parte nova, lugares urbanos em parte novos. Uma sociedade onde as pessoas se movem em todas as direções em todas as horas do dia e da noite, uma sociedade de hipertexto, onde as pessoas rapidamente se deslocam de um ambiente social para outro, onde sequências de atividades se sobrepõem e se entrelaçam, onde os laços sociais são escolhidos, construídos, são formados, mas também se desarmam mais livremente. Essa sociedade, hipermoderna, engendrando novos lugares: os hiperlugares.

Ascher, na denominação do fenômeno da sociedade hipertexto, elucida o entendimento de que o indivíduo não seria mais visto como um elemento isolado ou pertencente a um único grupo, a uma coletividade. No entanto, este indivíduo transita por vários conjuntos, segundo suas próprias convicções, de modo que já não se torna mais uma representação de um grupo homogêneo e hermético. Nesse sentido, a utilização do termo hipertexto, designa o sentido das ligações entre palavras a partir de outros textos, aderindo significados diferentes. “(...) o sufixo hiper a conotação de espaço com n dimensões” (NASPOLINI, 2009, p. 60). Por outro lado, os mesmos indivíduos, como pontos de ligação entre universos distintos, se movimentam orientados pelas suas regras.

Essa sociedade hipermoderna, segundo Ascher, é caracterizada pelas idiosincrasias da terceira revolução urbana moderna, configurada por ações econômicas de modo competitivo. Na era das incertezas, surge em paralela e emergentemente, uma sociedade individualizada e diferenciada. Trata-se historicamente de um cenário constituído pelos engendramentos do pós-segunda guerra e o contexto do modelo de Estado keynesiano e a contraproposta da agenda neoliberal, no tocante a supremacia do domínio do setor financeiro em detrimento dos planos de regulamentação econômica. Ambos facilitam a divulgação das novas tecnologias de comunicação e informação.

Recorrendo a tempos anteriores, a mesma natureza dos debates que objetivavam o resgate de modelos utópicos para o desenvolvimento social, travestido do discurso das inovações tecnológicas, passaram veementemente a surgir de modo mais intenso, talvez sem precedentes, após o trauma das duas grandes guerras mundiais. Nesse âmbito, pretendia-se planejar uma revolução que abraçasse a conjuntura das expansões econômicas e tecnológicas, tangenciando os meios de transporte e de comunicação. A corrida espacial, a expansão em redes, a invenção do satélite, aparecimento da robótica e o crescimento da indústria de eletrodomésticos, por exemplo, são eventos que constituíram o pano de fundo e serviram de subsídios para fomentar o entusiasmo de arquitetos e estudantes que, na época, enxergavam a produção arquitetônica concretizada até o momento como obsoleta. Em contrapartida, acreditavam em outras razões, orientadas sob a luz do progresso, para a revisão e transformação dos princípios que norteassem a disciplina.

Desse modo, o grupo *Archigram*, nome derivado da junção entre as palavras *architecture* e *telegram*, lança uma publicação com figuras provocativas de forma simples e ágil, fazendo uso de uma espécie de colagens para diagramar desenhos técnicos e outros produtos de representação gráfica para questionar os processos criativos em arquitetura. Os objetos discutidos faziam menção

ou almejavam assuntos do universo da ficção científica, no intuito de especular o ambiente futuro, em meio a efervescência da era espacial e suas inovações tecnológicas. Alguns desses, tinham cunho experimental e “voavam como foguetes lunares, ou então, afundavam e emergiam da água como glóbulos” (SILVA, 2004).

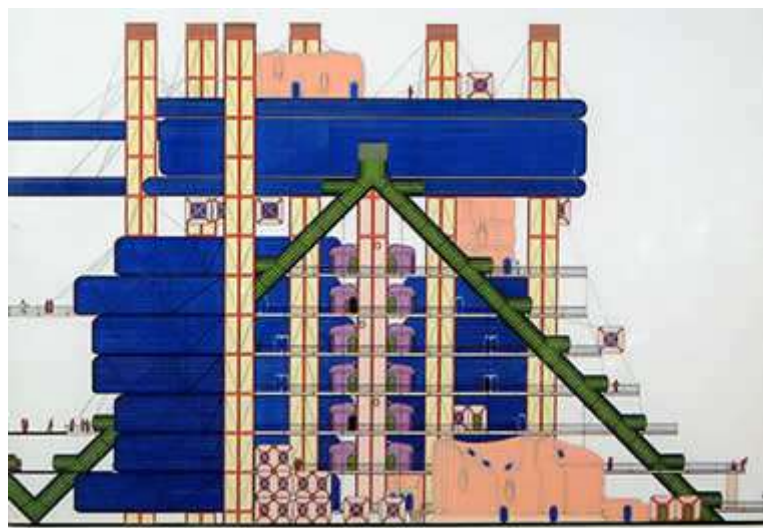


Fig. 5 - Plug-in City. Peter Cook, 1964
Fonte: archigram.net

Como parte das discussões, a cidade interconexa proposta por Peter Cook, denominada Plug-in City (Fig. 5) em 1964, consistia basicamente em uma forma tentacular de uma superestrutura, com subdivisões que comunicavam entre si através de acessos e vias de comunicação, cristalizadas em tubulações com materialidade aparentemente metálica, as quais interligavam locais pontuais do terreno. Em síntese, cabe ressaltar aqui que essa proposta como uma hipótese de um projeto urbano em um mega edifício hibridizando as diversas funções da cidade. Contendo residências básicas distribuídas pelo conjunto, somava-se a essas, os pontos nodais que, além de cumprir com a função conectora, polarizavam as atividades de serviços para as unidades habitacionais. Assim como uma estrutura computadorizada, no tocante a organização de uma máquina, o projeto de Cook tomou empréstimo da linguagem programática para embasar conjecturas de um cenário urbano pré-concebido pela informática.

Mencionada a questão da hibridização dos espaços, convém também destacar uma outra diretriz comum nas composições gráficas, em maior e menor grau do grupo Archigram, sobre as ideias desenvolvidas por arquitetura móveis e mutantes. Essas ideias começam a tomar corpo nas publicações posteriores, as quais se distanciavam um pouco das questões urbanas para aprofundar-se na escala do edifício. A priori, o interesse nesse ínterim pareceu estar focado na autonomia da unidade residencial, cujos aspectos da redução da monumentalidade e da maximização da flexibilidade estariam em voga nas pautas de suas discussões. Tais conceitos seriam visíveis nos

projetos Living Pod Project (1965) de David Greene e The Cushicle (1966) de Mike Webb.

O primeiro projeto (Fig. 6) parte de uma concepção prototípica ou modular de uma casa cápsula, cuja unidade respaldaria pelo potencial na transformação em uma casa trailer, com “encaixe” viável na inserção da estrutura plug-in. As cápsulas seriam herméticas e compactas, sem abrir mão do conforto, acrescentando-se os múltiplos usos em diferentes compartimentos até consolidar-se numa máquina de morar. O segundo (Fig.7), por sua vez, de mesma natureza que o anterior, somaria-se a capacidade transportável numa versão mais reduzida, visando uma estadia de curta duração em lugares que não fossem habitados. O proprietário assumiria ainda uma posição mais autônoma para transportar o seu módulo habitável. “Dobrável e desdobrável, quando fechado, esse objeto arquitetônico pode ser levado pelo viajante em seu carro ou ainda ser carregado junto às suas costas, com um mínimo de esforço no transporte (SILVA, 2004).

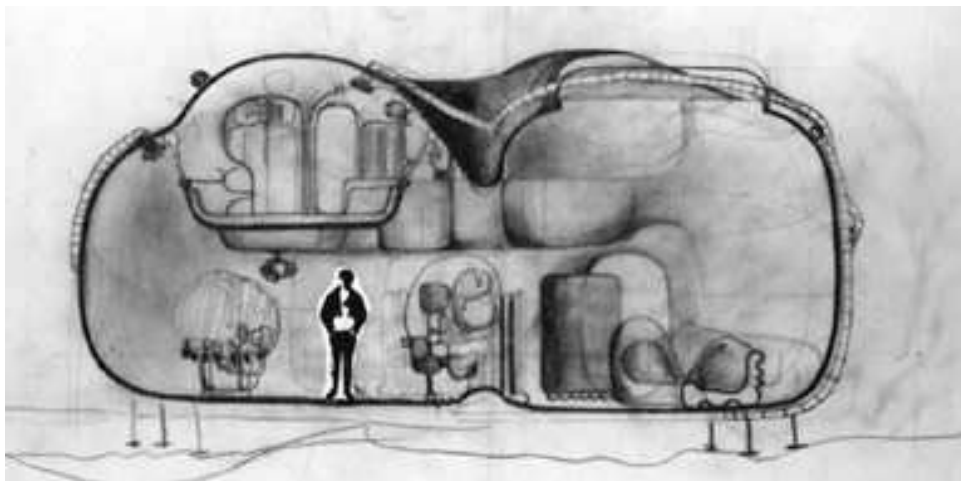


Fig. 6 - Living Pod Project. David Greene, 1965
Fonte: archigram.net

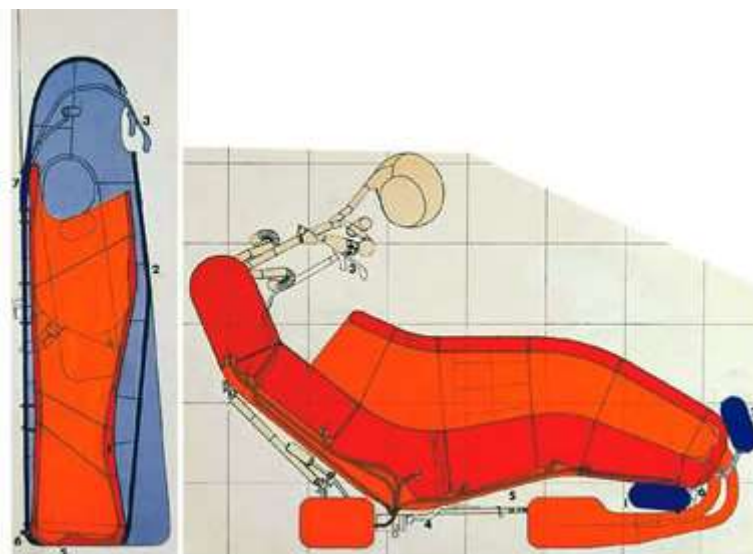


Fig. 7 - The Cushicle. Mike Webb, 1966
Fonte: archigram.net

3. PROSPECÇÕES TECNOLÓGICAS SOBRE A MOBILIDADE URBANA

A mobilidade é um assunto amplo e pode ser melhor entendido quando aproximado às suas escalas de operação e suas extensões que influenciam direta e indiretamente a sociedade, dada um território pertencente a uma municipalidade e nacionalidade ou até mesmo no contexto global, onde a hibridização dos serviços logísticos e de passageiros, trabalha a favor da redução de custos operacionais concomitantemente à espetacularização nas inovações tecnológicas em prol do lucro.

No universo do luxo há muitas possibilidades por patrocinar tecnologia de ponta. O avião, por exemplo, não só se define como um charuto metálico transportando passageiros enfileirados e sentados entre o “nariz” e a “calda”, assim como o carro pode cumprir diversas funções além do deslocamento, e aquilo que poderia ser aparentemente um ônibus, internamente já não o é por atender um programa de uma residência. Na aviação comercial, mais especificamente, a maior aeronave já produzida é adotada por uma companhia aérea para transportar uma capacidade média 540 passageiros por voo. Nessa mesma companhia aérea, aqueles que adquirem a primeira classe, desfrutam de algumas amenidades luxuosas, onde os assentos transformam-se em camas-cabines para conforto e privacidade, além de acessos às salas de banho e bares na mesma aeronave. Trata-se aqui de um fator crucial na modernidade, o qual apela pela abolição progressiva da fronteira móvel-imóvel, cada vez mais tendenciosa ao hibridismo nas configurações da logística e do fluxo.

Um veículo autônomo conectado, não é somente um robô no lugar do condutor: é uma oportunidade no campo ampliado das tecnologias para o surgimento de possíveis mudanças de uso, novos serviços, novas maneiras de pensar e de viver a mobilidade na contemporaneidade das metrópoles. O desenvolvimento do veículo autônomo e conectado (VAC), anunciado para todos como uma evidência, mobiliza hoje os principais atores da economia global em países tidos como desenvolvidos. Estes se beneficiam da forte cobertura midiática e realizam ações prospectivas segundo seus próprios interesses mercadológicos.

Como provas das adaptações às novas tecnologias, os edifícios e as cidades, por elas influenciadas, acabam por desenhar potencialmente a configuração novos espaços. No entanto, quando as tecnologias iniciam seu processo de declínio pelo desuso ou pela constante inovação e atualização de outras tecnologias — interpretadas socialmente de modo positivista, isto é, no intuito de superar as tecnologias anteriores trazidas pela mídia no contexto da concorrência mercadológica —, esses espaços também tendem a ganhar novos usos quando não abandonados. Tomando um exemplo de edifício destinado inicialmente ao transporte de passageiros, a Estação Rodoferroviária de Brasília, projetado por Oscar Niemeyer, já não cumpre mais essa função ainda que detenha a mesma essência da forma como construída originalmente. Até mesmo o caso dos aeroportos, retomando o assunto da aeronave discutido anteriormente, passam por modificações impostas pelas normas internacionais de segurança ou para taxiamento, embarque/desembarque

de novos modelos.

Em São Paulo, a multiplicação dos serviços de entregas móveis pelo comércio *e-commerce*, tem encontrado sua evolução graças ao apoio de políticas econômicas neoliberais e, sobretudo, às facilidades de acesso para quem dispõe do uso de *smartphones*. Aplicativos como Rappy, oferece comodidade para quem quer fazer compras triviais de supermercado para uso doméstico, sem precisar locomover-se. É curioso notar que, segundo testemunhos pessoais, tamanho tem sido o impacto dessa tecnologia no cotidiano das pessoas que fizeram algumas redes de supermercado locais reservarem caixas de pagamento para os entregadores desse aplicativo. Em casos infelizes e mais extremos e em se tratando das feiras de rua, poderia essa mesma lógica surtir efeitos negativos às feiras livres numa metrópole como São Paulo? Há muito que se discutir e, mesmo assim, a margem de imprevisibilidade poderia ser um risco considerável.

Cabe aqui questionar sobre o interesse de exercer as atividades de mobilidade e em mobilidade, no que diz respeito a um veículo circulando, transportando pessoas e mercadorias, ou estacionado oferecendo serviços diversos, tanto no espaço público quanto em espaços privados. O veículo passa a ser reduzido ao próprio indivíduo e os acessórios que a atividade pode exigir, com exceção parcial os casos em que o veículo é utilizado para chegar às pessoas, como os serviços de emergência, ou trazer as coisas às pessoas nos serviços de entregas, mesmo que a fronteira seja, por vezes, tênue.

4. ANÁLISES DE TRÊS ESTUDOS DE CASO

Para o desenvolvimento da pesquisa, realizou-se como o primeiro trabalho do plano de atividades inicial levantamentos de campo em três feiras de bairros paulistanos distintos, escolhidos quanto às suas respectivas identidades, formações culturais e perfis econômicos, sendo elas: Feira da Rua Martim Francisco, em Higienópolis; Feira da Santa Cecília, no bairro de mesmo nome; Feira da Kantuta, no Pari.

Para fins deste artigo, estabelece-se aqui os resultados iniciais obtidos através de um estudo-piloto e os resultados obtidos em um dos casos, buscando contemplar a atualidade das feiras no contexto das tecnologias automotivas e de sistema de vendas, das questões culturais e antropológicas no cotidiano do fazer a feira, das espacialidades e configurações das permanências motivadas pelas práticas da sociabilidade em torno do alimento em diferentes faixas etárias:

Feira da Kantuta - Localizada no bairro do Pari, nas proximidades da estação Armênia, Linha Azul do Metrô, a feira apresenta distinção por conter em si mesma a representatividade da cultura boliviana, que muito vem crescendo nos últimos anos na

capital paulista, ocasionada pelos vetores de imigração oriundos de outros países da América Latina. Destaca-se, nesta feira, a presença de elementos do gênero alimentício natural e industrializado, peças de artesanato e, inusitadamente, serviços como corte de cabelo e apresentações de dança. Nesta feira, também observou-se que as barracas não tinham o mesmo formato das que, como de praxe, se adota nas feiras de São Paulo de modo geral: lonas, armação metálica simples, tampos de madeira e/ou de acabamento metálico. Na feira da Kantuta, adota-se estrutura similar de tendas de evento, ou toldos brancos;

Feira da Santa Cecília - Está situada no bairro de mesmo nome, região central da cidade. Ocorre aos domingos em frente a Igreja da Santa Cecília, prosseguindo quase 500 metros da continuidade da Rua das Palmeiras, sentido Largo do Arouche. É conhecida pelos produtos de preço mais acessível no bairro e imediações, com maior concentração de pessoas durante o horário da xepa, momento da feira em que os feirantes abaixam o preço dos seus produtos, no intuito de vendê-los mais rápido e, assim, desmontar suas respectivas barracas dentro do horário-limite permitido. Possui três alinhamentos de barracas, sendo uma no meio do leito carroçável e duas em cada lado da rua nas calçadas, configurando dois corredores para passagem entre si. Nas extremidades estão localizadas as barracas de pastel e de caldo-de-cana, como quem, independentemente da extremidade, começasse e terminasse a feira induzidos ao hábito de alimentar-se desses produtos.

Quanto à Feira da Rua Martim Francisco, apresenta-se a seguir resultados parciais obtidos.

4.1. Feira da Rua Martim Francisco

A configuração das feiras-livres nas cidades sob o ponto de vista desta pesquisa, abrange uma tessitura de informações apresentadas em interfaces que não são estanques entre si mas se integram e se justificam complementarmente, sejam elas de cunho social, econômico, espacial ou antropológico. Vedana (2008, p. 9), introduz conceitos de outros autores vindos de diversos campos do conhecimento e que partem de abordagens das diferentes naturezas mencionadas, buscando entrelaçar os múltiplos significados das feiras-livres por uma linha de raciocínio para tentar costurar as possíveis representatividades incidentes no espaço urbano, em suma a do alimento.



Fig. 8 - Bancada de frutas na Feira Martim Francisco
Foto: Haniel Israel, 2018

A estética das feiras livres em São Paulo, assim como as demais que funcionam em outras localidades, assumem características próprias que são influenciadas pelas dinâmicas do lugar. Existem, entretanto, algumas características que ao primeiro olhar comparativo entre casos de feiras-livres, estariam muito próximas em suas semelhanças de conformação física e inserção na cidade. Vedana (2008, p. 126), toma como referência para leitura dessa configuração espacial o corredor, interpretado como um estreitamento alongado com função de circulação. Esse, por sua vez, será melhor traduzido quando desdobrado na constituição do espaço labiríntico (Moles e Rhomer, 1982, p.77), o qual consiste basicamente numa situação física flanqueada por muros ou paredes, tidos como fontes sensoriais que provocam o indivíduo em sensações de prazer e desprazer.

Neste contexto, destaca-se aqui a Feira da Rua Martim Francisco, localizada no Higienópolis, um bairro tradicional de São Paulo onde há predominantemente uma classe conservadora de médio a alto padrão aquisitivo. Acontecendo todas as quintas-feiras, das 07h30 às 13h30, com 228 metros quadrados e 53 feirantes, ela é uma das 871 feiras-livres da cidade (FeiraMaps, Prefeitura de São Paulo, 2018).

A feira dispõe-se entre a Avenida Higienópolis e a Rua Marquês de Itu, tendo seus limites laterais altos muros de condomínios residenciais. Em relação a sua organização, pode-se perceber que se coloca com dois corredores para circulação, com fileiras de barracas nas laterais e no centro. Observa-se em suas extremidades, assim como nas maiorias das feiras paulistanas, barracas de pastéis e caldo de cana. Sendo sua localização usual, percebe-se uma rápida produção por parte dos feirantes, o que pode gerar fluxos de circulação apenas para a retirada do alimento, como também

consumo local gerando uma área de permanência, como uma porta de entrada da feira - o que pode-se observar como uma característica das feiras de São Paulo e de seus usuários.

Já ao adentrar na feira Martim Francisco, percebe-se a intercalação de barracas de alimentos frescos, como frutas, verduras, hortaliças, até o centro da feira, onde encontram-se as barracas de venda de carnes e frutos do mar. Próximo à Rua Marquês de Itu, coloca-se também venda de frios, embutidos e laticínios, em uma pequena barraca.

Ressalta-se, porém, outros usos e serviços oferecidos nesta feira, além da venda de alimentos frescos tradicionais. Dentre as vendas de calçados, panos de prato, conserto de cadeiras antigas, destaca-se aqui o serviço de conserto de panelas e utensílios domésticos (Fig. 9).

Casos como o citado acima, retoma a discussão dos Hiperlugares Móveis e da mobilidade urbana e suas prospecções tecnológicas. Em um local totalmente mutável, apesar de sua constância, a feira deixa de ser apenas o local de venda de alimentos frescos, para oferecer novos serviços a quem ali passa. Ademais, observa-se esses novos serviços sendo oferecidos em um veículo, que neste momento, deixa de ser utilizado apenas para locomoção, e desdobra-se para possuir características acessórias, produzindo uma nova atividade.

Cabe aqui ressaltar que nem todos os que convivem com as feiras possuem familiaridade com este fenômeno. Pode-se perceber pelas placas espalhadas nos muros dos edifícios adjacentes onde ocorre esta feira, pedidos dos moradores locais quanto ao barulho e maior necessidade de limpeza ali gerados. Fatos como esse abrem a discussão quanto às relações anteriormente produzidas pelas feiras-livres e ao comportamento da sociedade atual.



Fig. 9 - Carro estacionado na Av. Higienópolis, junto à Feira da Rua Martim Francisco. Serviço de conserto de panelas e utensílios domésticos
Foto: Haniel Israel, 2018

5. ANÁLISE DOS RESULTADOS PARCIAIS

Metrópoles como São Paulo, que se consolidaram como polos concentradores de grandes massas segundo cada qual com suas razões e peculiaridades históricas, ainda trazem sobre si processos e marcas de uma etapa antecessora, isto é, a cidade propriamente dita. Números significativos e expressivos de população e de circulação de capital, este espaço moderno-contemporâneo tornou-se sedutor ao mercado de grandes redes varejistas nacionais e internacionais, que foram paulatinamente se instalando em em centralidades tradicionais até posteriormente alcançar bairros mais distantes. Neste contexto, das facilidades de acesso ao varejo e também das tecnologias de compra na atual configuração metropolitana, insere-se as argumentações sobre a atratividade das feiras-livres e mercados de rua.

A partir de observações da Feira da Rua Martim Francisco, percebe-se uma leitura analítica-descritiva sobre os aspectos materiais e imateriais dessas atividades que tangenciam elementos condicionantes, componentes e qualificadores de formação das feiras-livres. Deste modo, o fazer a feira é entendido a priori como uma ação coletiva na construção espacial efêmera e constituição fixa de significados, nos gestos de escolha dos alimentos e comunicação entre sujeitos. É ainda a “transfiguração do espaço público de simples via de circulação em uma ambiência de fruição estética (...) onde se compartilham sentidos e memórias do viver urbano”. (Vedana, 2008 apud. Maffesoli, 1986).

Assim, o arranjo organizacional das bancas quando segue essa diretriz labiríntica, orienta espaços de circulação e permanência, desenhando uma rua-lugar, espaço repleto de significados dentro de um espaço vazio e não-lugar que, na maioria dos casos de feiras-livres de rua, seria o leito carroçável, monótono, monocromático e monofuncional. Neste ponto, caberia uma interpretação das feiras livres e urbanas submetendo-a na analogia de uma pintura, mais especificamente de um autorretrato, onde quem assina a autoria é a própria cidade. Quiçá um hipertexto, uma metalinguagem.

Retomando aos Hiperlugares Móveis, pode-se observar que sua conceituação parte da análise de uma sociedade em parte nova, lugares urbanos em parte novos, onde há movimentação e deslocamentos em todos os momentos, com sobreposição de atividades, que se constroem e desarmam livre e rapidamente. As feiras-livres aqui, portanto, colocam-se como objeto de estudo.

Com horário específico de montagem e de desmontagem, pode-se percebê-la como uma ocorrência tradicional das cidades brasileiras, porém, nesta nova sociedade, com usos e relações diferentes do que foi concebida anteriormente. Porém, os possíveis conflitos com os moradores adjacentes aos locais de realização das feiras-livres, abre-se a discussão sobre um possível comportamento da sociedade atual, não habituada ao contato ao ambiente e relações ali criados.

O uso da tecnologia quanto ao consumo de alimentos, sem a necessidade de deslocamento, pode se tornar também uma ameaça para o futuro das feiras-livres. Porém, percebe-se já hoje uma atualização e adaptações de serviços ali oferecidos, diretamente ligados à movimentação e ao deslocamento constante que a cidade hoje requiere.

Cabe assim, ao tempo e acompanhamento constante das atualizações deste fenômeno, a definição do destino das feiras-livres.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao que se remete ao desenvolvimento da pesquisa quanto aos Hiperlugares, pode-se observar a abrangência do tema, remetendo assim à necessidade do recorte para o desenvolvimento deste estudo. O seu entendimento, desde a conceituação aos projetos futurísticos desenvolvidos no século XX, foi essencial para a análise de prospecções tecnológicas referentes à mobilidade urbana.

Já a análise da influência da tecnologia na mobilidade urbana é indispensável para investigações quanto ao desenvolvimento da cidade atual, onde o indivíduo sofre influências diretas em seus comportamentos, e os meios de locomoção em suas utilizações, conseqüentemente.

Ainda sobre a revisão bibliográfica, cabe mencionar as dificuldades de se encontrar pesquisas e produções bibliográficas do tema nos cursos de pós-graduação em arquitetura e urbanismo dentro do Estado de São Paulo. A título de exemplo, em uma rápida busca no Dedalus, catálogo geral *on-line* da Universidade de São Paulo, foram encontrados 34 resultados sobre o assunto de feiras livres, dos quais pouquíssimos desses foram originados pela FAU-USP e esses últimos, quando consultados nessa escola, correspondiam a outros interesses e/ou estavam desatualizados, com últimas versões publicadas entre 70 e 90. Majoritariamente, os resultados da mesma busca apontavam a locação dos trabalhos em escolas de outras áreas do conhecimento como a de ciências biológicas e de ciências sociais.

Não obstante, tal dificuldade fez-se oportunidade, a partir de observações *in loco*, gerando grande ganho a partir do desenvolvimento de discussões entre os profissionais presentes nesta pesquisa, e nos resultados aqui obtidos e explicitados. Dentro da pesquisa, a metodologia pré-estabelecida, consiste em analisar o conceito de hiperlugares móveis numa diversidade de situações: na pequena ou grande escala, diferentes países, cidades, territórios, diversas atividades, seja lazer, logística ou trabalho, imaginando os possíveis serviços e objetos de demanda das novas interações com os espaços de fluxo e a cidade. Considera-se, portanto, as atividades exercidas hoje durante os deslocamentos, as mudanças, as tendências emergentes tais como o esporte, o turismo, lugares como bares e restaurantes, comércios e serviços diversos.

O uso dos objetos móveis incomuns dentro de uma diversidade de situações práticas, seja nas tendências do mundo do luxo, seja nas improvisações criativas dentro do universo dos serviços móveis que são utilizados pelos mais pobres, também fazem parte do escopo metodológico-

analítico do programa, no intuito de que despertar pensamentos sobre tipologias territoriais e de serviços, aliados às novas tecnologias de mobilidade e produção automotiva.

A equipe responsável para desenvolver este projeto no Brasil, mais especificamente em São Paulo, reuniu membros do corpo discente da graduação e pós-graduação da FAU Mackenzie e de outros colaboradores do programa interno de mobilidade internacional, para executar as atividades no Laboratório de Projetos e Políticas Públicas, departamento pertencente à mesma instituição. No entanto, constatou-se uma subjetividade do método pelo programa elaborado na sede da pesquisa, dado que o conceito de hiperlugares móveis possui um recorte amplo e, assim sendo, carecia de uma aplicação palpável nas discussões urbanas contemporâneas no Brasil, sobretudo nas configurações metropolitanas. Daí a oportunidade de discutir o tema observando as feiras livres, instituídas pela municipalidade há 100 anos que, contendo grande relevância cultural, perpassa por gerações constituindo relações de pertencimento e afeto no espaço urbano.

Em se tratando deste artigo, o método adotado analisa o tema em dois recortes: a) a configuração espacial das feiras livres no território urbano; b) as tecnologias do veículo automotivo autônomo e conectado (VAC) e as questões de mobilidade urbana. Ambos os casos, analisou-se os aspectos do conceito de hiperlugares móveis assim como seus desdobramentos relacionáveis com termos de cunho sociológico da hipermodernidade e da hipertextualidade, esses presentes veementemente no discurso de François Ascher. O estudo de caso da Feira Martim Francisco, como objeto-piloto, foi uma aproximação do universo das feiras livres paulistanas e das peculiaridades intrínsecas do próprio local estudado, com vistas a coletar informações e material de pesquisa.

Na discussão dos resultados parciais, foram comparados os relatos dos feirantes por meio de entrevistas registradas, paralelamente ao levantamento bibliográfico frente às discussões realizadas pelo grupo de pesquisadores. Esses resultados, por sua vez, foram direcionados à reflexão de modo a propiciar um olhar crítico e visionário sobre as hipóteses de uma cidade do século XXI. Nesse escopo, considerou-se também o embate das discussões da modernidade e as propositivas futurísticas do grupo *Archigram*, em face das produções tecnológicas de transporte e seus possíveis impactos na cidade.

REFERÊNCIAS

ASCHER, François; CODDOU, Flávio. *Os novos princípios do urbanismo*. São Paulo: Romano Guerra, 2010. 327 p. (RG Bolso ; 4).

BENEVOLO, Leonardo. *História da cidade*. São Paulo: Perspectiva, 2012.

CALABI, Donatella. *A cidade do primeiro renascimento*. São Paulo: Perspectiva, 2008. 202 p. (Coleção Debates ; 316)

FAVERO, Luis Andrea. *Novas formas de coordenação das atividades de abastecimento nos mercados atacadistas de frutas e hortaliças da América Latina*. XLIII Congresso da Sociedade Brasileira de Economia e Sociologia Rural, 2005. Disponível em: <<http://www.sober.org.br/palestra/2/1026.pdf>>. Acesso em: 12 out 2018

FERREIRA, Célia; MARQUES, Teresa; GUERRA, Paula. *Feiras e mercados no Porto: velhos e novos formatos de atividade económica e animação urbana*. GOT - Revista de Geografia e Ordenamento do Território, Porto, n. 8, p. 75-102, dez. 2015. Disponível em <http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2182-12672015000200006&lng=p&t&nrm=iso>. Acesso em: 19 nov. 2018.

ISRAEL, Haniel; CALDANA, Valter Luís (Orient.). *São Paulo: Cidade do séc. XXI*. Trabalho Final de Graduação - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2017.

JUNIOR, Deusdedith. *A cidade é um texto: apontamentos para ler uma cidade*. UNICEUB - Centro Universitário de Brasília. Universitas FACE, v. 1, n. 1, 2003. Disponível em: <<https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/face/article/viewFile/600/398>>. Acesso em: 20 nov 2018

NASPOLINI, Vicente; VAZ, Nelson Popini (Orient.). *Sociedade Hipermoderna*. In:_____. Paradigmas do urbanismo: a contribuição de François Ascher. 2009, 125f.. Cap. II. Dissertação (mestrado) – Departamento de Arquitetura e Urbanismo - Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009. Disponível: <<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/92292/269341.pdf>> Acesso em: 20 nov 2018

O ESTADO DE SÃO PAULO: A história do Ceagesp em dez episódios. São Paulo, 29 nov. 2015. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,a-historia-da-ceagesp-em-dez-episodios,1771477>>. Acesso em: 19 nov. 2018.

PEREIRA, Sérgio Aparecido Rodrigues. Vila Leopoldina e Ceagesp: urb"animosidades". *Minha Cidade*, São Paulo, ano 17, n. 203.03, Vitruvius, jun. 2017 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/17.203/6570>>. Acesso em: 21 nov 2018

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. *Decreto nº 5.841, de 15 de abril de 1964*. Dispõe sobre as Feiras Livres do Município e dá outras providências. São Paulo, SP

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Secretaria do Desenvolvimento, Trabalho e Empreendedorismo. *100 anos de feira livre em São Paulo*. São Paulo: 2014. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/trabalho/2014%20100%20ANOS%20FEIRAS.pdf>>. Acesso em: 19 nov. 2018.

SANCHEZ, José Manoel Morales (Ed.). *Teleport City. Arqui: Revista da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB*, Brasília, v. 4, n. 1, p.42-45, dez. 2015. Disponível em: <https://issuu.com/fau.unb/docs/arqui_4>. Acesso em: 16 nov. 2018.

SECCHI, Bernardo. *A cidade do século vinte*. São Paulo: Perspectiva, 2009. 294 p. (Debates ; Urbanismo 318)

SILVA, Marcos Solon Kretli da. *Redescobrimo a arquitetura do Archigram. Arqtextos*, São Paulo, ano 04, n. 048.05, Vitruvius, maio 2004 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/04.048/585>>. Acesso em: 20 out 2018

VEDANA, Viviane. Fazer a feira e ser feirante: a construção cotidiana do trabalho em mercados de rua no contexto urbano. *Horizontes Antropológicos*, Porto Alegre, v. 1, n. 39, p.41-68, jun. 2013.

VEDANA, Viviane; ECKERT, Cornelia (Orient.). *No mercado tem tudo o que a boca come: Estudo Antropológico da duração das práticas cotidianas de mercado de rua no mundo urbano contemporâneo*. 2008. 255 f. Tese (Doutorado) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-graduação em Antropologia Social, UFRGS - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008. Disponível em: <<https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/13383/000642480.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 30 ago. 2018.