



ESTADO DE SÃO PAULO



GRANDE SÃO PAULO



MUNICÍPIO DE SÃO PAULO



BAIRRO DA LAPA



LAPA DE BAIXO - ÁREA DE INTERVENÇÃO

Cultura, mais do que um simples termo pertencente ao senso comum atrelado às características e hábitos gerais de um determinado grupo ou sociedade, é hoje objeto de discussões e estudos de profissionais e pesquisadores das mais diversas áreas do conhecimento. Muito deste fato decorre da inquietude acerca da ausência de um significado único e preciso sobre o tema, caracterizando-o como um conhecimento em constante construção, reconstrução e descobertas. Embora seja possível obter definições quase precisas a partir dos limites e recortes que cada campo do conhecimento propõe sobre o tema, ainda assim este é um conceito bastante amplo, como algo que paira sobre todas as coisas realizadas coletivamente pelo homem sendo, portanto, que qualquer tentativa de interpretação isolada ou fragmentada corre o risco de estar sujeita a simplificação ou redução da compreensão maior das questões relativas a cada indivíduo, da relação entre nós e de nós com o mundo no qual vivemos.

#### CULTURA E METRÓPOLE

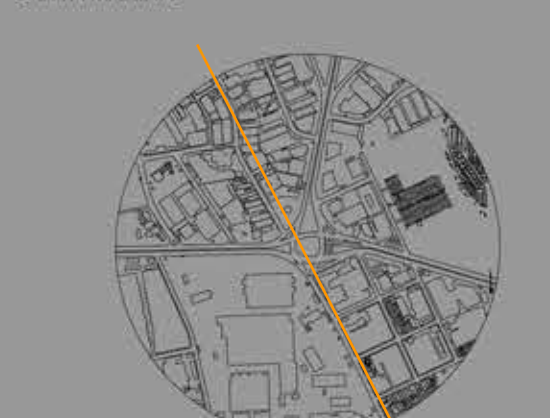
- SÃO PAULO  
Podemos dizer que existem muitas culturas em São Paulo, reflexo da diversidade de pessoas de origens ou lugares distintos, que em um dado momento da história, por motivos mais ou menos comuns, convergiram e hoje compõem esse universo cultural maior que a define. Desse movimento de encontro conflituoso entre culturas, num processo bastante lento e marcado por várias formas de lutas e consensos, se dá a formação do que se pode chamar de cultura metropolitana; esta que define nossa maneira de ser, pensar e agir.  
Partindo disto, a proposta para um projeto de um Centro Cultural na metrópole paulistana tem como interesse, para além de tratar dos problemas relacionados aos desafios de tornar possível a criação de um equipamento para todos, de modo que este consiga absorver a diversidade existente no meio urbano, ainda que questionar a própria condição cultural atual, que leva a conduta de arquitetos e urbanistas a conceber projetos na cidade como meros equipamentos isolados e de boas aparências, na maior parte das vezes apoiados pelo discurso de estarem suprimindo carências de certos programas e espaços, e que na realidade reproduzem maneiras de intervir superficialmente no território, gerando graves desdobramentos uma vez que a disciplina Arquitetura, mais do que apresentar uma síntese de sua sociedade, deveria carregar em si a perspectiva de mudança por meio agentes fortemente ativos.  
O entendimento da arquitetura como um campo isolado, expresso nas ações projetuais em propostas que acentuam a descontinuidade entre o edifício e a cidade, reproduz cada vez mais a cultura da cidade como um não-lugar. Essa cultura é bastante presente e persiste na cidade de São Paulo (embora sejam cada vez mais frequentes reações por movimentos de ocupação e apropriação do espaço urbano). Portanto, tal lógica está em todos os campos do conhecimento e consequentemente da atuação, tanto por quem a idealiza, promove, quanto por quem a controla (gestores públicos, o corpo técnico de engenheiros, arquitetos e urbanistas entre muitos outros profissionais que atuam mais diretamente no setor) e por quem nela vive. Ao invés de compreender o espaço urbano como aquele de suporte ao convívio e usufruto de todos e por todos das mais diversas formas de lazer desejáveis, que possibilita pensar questões relativas à vida humana e sua condição de estar no mundo, a cidade é pensada, sobretudo, como o lugar de suporte das práticas voltadas à reprodução do trabalho e do capital.  
É necessário ressaltar que muito das precedências de tais aspectos estão relacionadas ao fato da constituição de São Paulo emergir da lógica moderna funcionalista da cidade industrial. E mesmo ainda que hoje se saiba que a cidade máquina abstraiu as pessoas ou quando não o fez, fez delas um sujeito único (como idealizou as vanguardas tomadas pelas melhores das intenções naquele momento) tornando-se algo insustentável, muito dessa maneira de pensar ainda é imperativa, sobretudo nas instituições de ensino, nas universidades e, portanto, normativa na construção da cidade e da sociedade.

#### INFRA-ESTRUTURA COMO SUPORTE DA CIDADE COMO LUGAR

As infraestruturas de transporte sobre trilhos que surgem como objetivo de distribuir matéria prima e marcadoras para/da indústria, se constituíram como parte fundamental de alavancagem do desenvolvimento da cidade de São Paulo, na medida em que tornaram possíveis novas oportunidades e modos de vida, atraindo grande número de habitantes – emigrantes das regiões rurais do país e imigrantes dos vários países fugidos das circunstâncias ocasionadas pelas Grandes Guerras. Atualmente, ainda que o transporte tenha se transformado de grandes esteiras da cidade-fábrica para um elemento de mobilidade e deslocamento do homem comum dentro do tecido urbano, ainda assim sugere estar prioritariamente atrelado pela lógica de trabalho. Há com isso uma total disjunção entre essas infraestruturas e a cidade, desperdiçando sua potência como engenho humano de tornar possível a superação das distâncias colocadas pelo meio físico ao homem, para abrir novas possibilidades de sedimentar novas relações e valores socioculturais, sobretudo relacionadas à ideia de um tempo, que não necessariamente esteja relacionado às práticas produtivas, mas sim ao ócio, ao lazer e à vida.

É perante a urgência destes questionamentos, que se volta a presente proposta de conceber o Centro Cultural como parte da infraestrutura do metrô, numa tentativa de ruptura da cultura normativa que existe sobre o significado deste meio de transporte na cidade, subjugado como espaço de passagem e sem vínculos, no qual geralmente os deslocamentos pelo território ou “viagens” são cada vez mais abstraídos pelas pessoas cotidianamente, muito em função do surgimento e utilização das novas tecnologias digitais (telefones ou computadores portáteis) que, ainda que de muitas maneiras possam significar inventos progressivos na sociedade, quando fragmentados dos assuntos referentes a esta, passam a compor equívocos graves, como reforçar o fenômeno crescente da perda do sentido urbano pelo espaço virtual. Ao mesmo tempo que é inevitável que a proposição de um equipamento institucional deva abrigar um programa das artes e tratar do tema da Cultura, numa empreitada que parta do setor público, é imperativo que desperte questionamentos do quanto esta cultura mercadológica se tornou hegemônica na própria transformação da instituição do Estado, que hoje parece se submeter aos mesmos interesses e atitudes de construção da nossa cidade e nossa sociedade. Se tem como objetivo, por meio da fusão entre dois equipamentos de proporções e escalas distintas (o novo Centro Cultural vinculado à estrutura do metrô), resgatar o significado em São Paulo daquilo que fundamentalmente deveria ser por essência “público”, transcendendo os limites de acesso e alcance para além das demandas estritamente locais (ainda que também existam e sejam grandes), se caracterizando como um equipamento que serve a cidade e a todos. Ainda que não gere grandes confianças a respeito dos prazos estabelecidos para construção e inauguração das obras públicas, sobretudo do metrô sob responsabilidade do governo do estado de São Paulo, há uma estimativa de que haja um avanço na expansão da rede de transporte sobre trilho para o ano de 2020, o que já é de bastante entusiasta, uma vez que este é o modo mais eficaz de deslocamento pela cidade. Porém, ao observar as recentes construções de grande parte das estações mais atuais, a exemplo da Linha Amarela, que vem dessa empreitada entre parcerias privadas e objetivos políticos, torna-se prioritária a discussão de como estão sendo idealizados ou pensados esses lugares, se é que assim podemos chamá-los, pois na maior parte das vezes eles não os são uma vez que as estações têm sido construídas de maneira fria, retornando ao que já foi mencionado aqui a respeito de serem concebidos como espaços abstratos estritamente de passagem, vinculados ao fortalecimento da dinâmica do capital pela acentuação do não lugar e da nova alienação tecnológica dos equipamentos virtuais.  
O projeto da Linha Laranja 06, onde o Centro Cultural estará implantado na Estação Santa Marina, parte do mesmo conjunto de planos estimado para começar a operar em 2020. E como qualquer obra relacionada ao transporte público, sobretudo de alta velocidade, que conecte regiões periféricas ao centro, beneficiará diretamente um contingente grande de pessoas que atualmente se deslocam de ônibus ou ainda de automóvel por este mesmo trajeto, uma vez que nossa trajetória urbanística segregacionista não levou em consideração os possíveis efeitos a longo prazo relacionados ao desequilíbrio entre o lugar da moradia e a oferta de emprego.  
Ainda sobre a linha laranja, há uma peculiar conexão que passará por várias Instituições de Ensino Superior, dentre elas UNIP, FMU, FGV, PUC, MACKENZIE e FAAP, aspecto que torna possível a proposição de um grande equipamento que funcione de modo sistêmico, composto pela nova infraestrutura de mobilidade, os equipamentos Educacionais, e, atrelado a estes, uma nova rede de espaços públicos na qual a proposta para o Centro Cultural CBCA fará parte, junto à existência de apenas um ao longo da linha que é o Sesc Pompéia.

#### PROPOSTA FUTURA LINHA LARANJA 06 - ESTAÇÃO SANTA MARINA



FUTURO EIXO DO METRÔ - LINHA LARANJA DE CONEXÃO ENTRE UNIVERSIDADES E GALPÕES RESTRUTURADOS PELO METRÔ PARA A CONSTRUÇÃO DA FUTURA ESTAÇÃO SANTA MARINA



PROPOSTA DA ESTAÇÃO SANTA MARINA CRIANDO UM NOVO TERMINAL DE ÔNIBUS NA ÁREA E CONECTANDO-SE A UNIVERSIDADE PAULISTA PRESENTE NA REGIÃO

#### PROBLEMÁTICAS:



RUA SEM SINAIS E DESCONTINUIDADE DO TECIDO URBANO ACENTUANDO A FRAGMENTAÇÃO DA CIDADE NA ESCALA DO BARRIO E AUSÊNCIA DE USOS E ATIVIDADES NA PRÓXIMA DA ESTAÇÃO TORNANDO A LINHA DE TRANSPORTES DE ALTA VELOCIDADE, PORTANTO ACENTUANDO O CONFLITO ENTRE A ESCALA METROPOLITANA E A LOCAL

#### PROPOSTA URBANA:



NOVOS EIXOS DE REFINANCEIRAMENTO PARA REESTRUTURAÇÃO DO TECIDO URBANO DO BARRIO E NECESSIDADE DE RESTRUTURAÇÃO DE GALPÕES QUE SE ENCONTRAM ESTRUTURADOS A ESTOCAGEM E ARMAZENAMENTO DE PRODUTOS



RESTRUTURAÇÃO DAS ANTIGAS QUADRAS INDUSTRIAIS DE GRANDES EXTENSÕES PARA QUADRAS MENORES QUE MELHOREM ABRIGUEM OS PROGRAMAS COOPERATIVOS DO BARRIO

#### PROPOSTA ARQUITETÔNICA



INSERÇÃO DO EDIFÍCIO CULTURAL COMO ARTICULAÇÃO DOS FLUXOS URBANOS E QUALIFICADOR DO ESPAÇO PÚBLICO DA PRACA



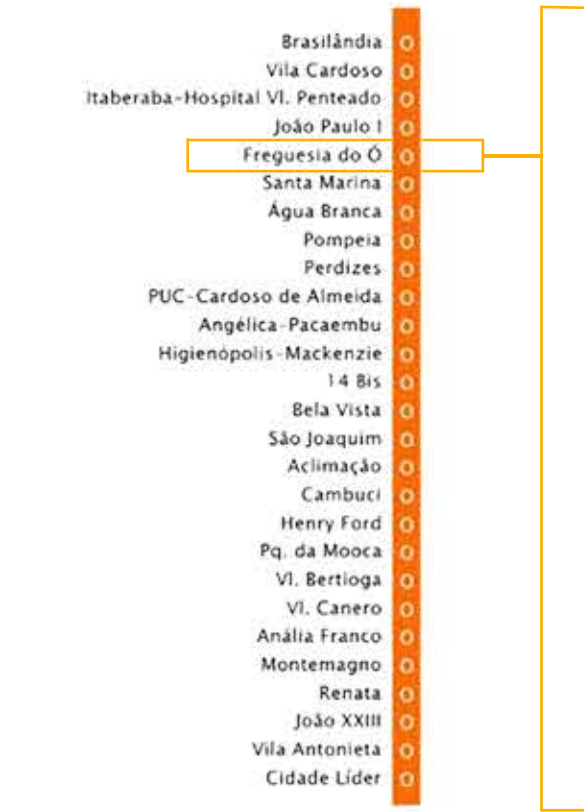
ALCANCE DA REDE DO METRÔ NA MACHA URBANA



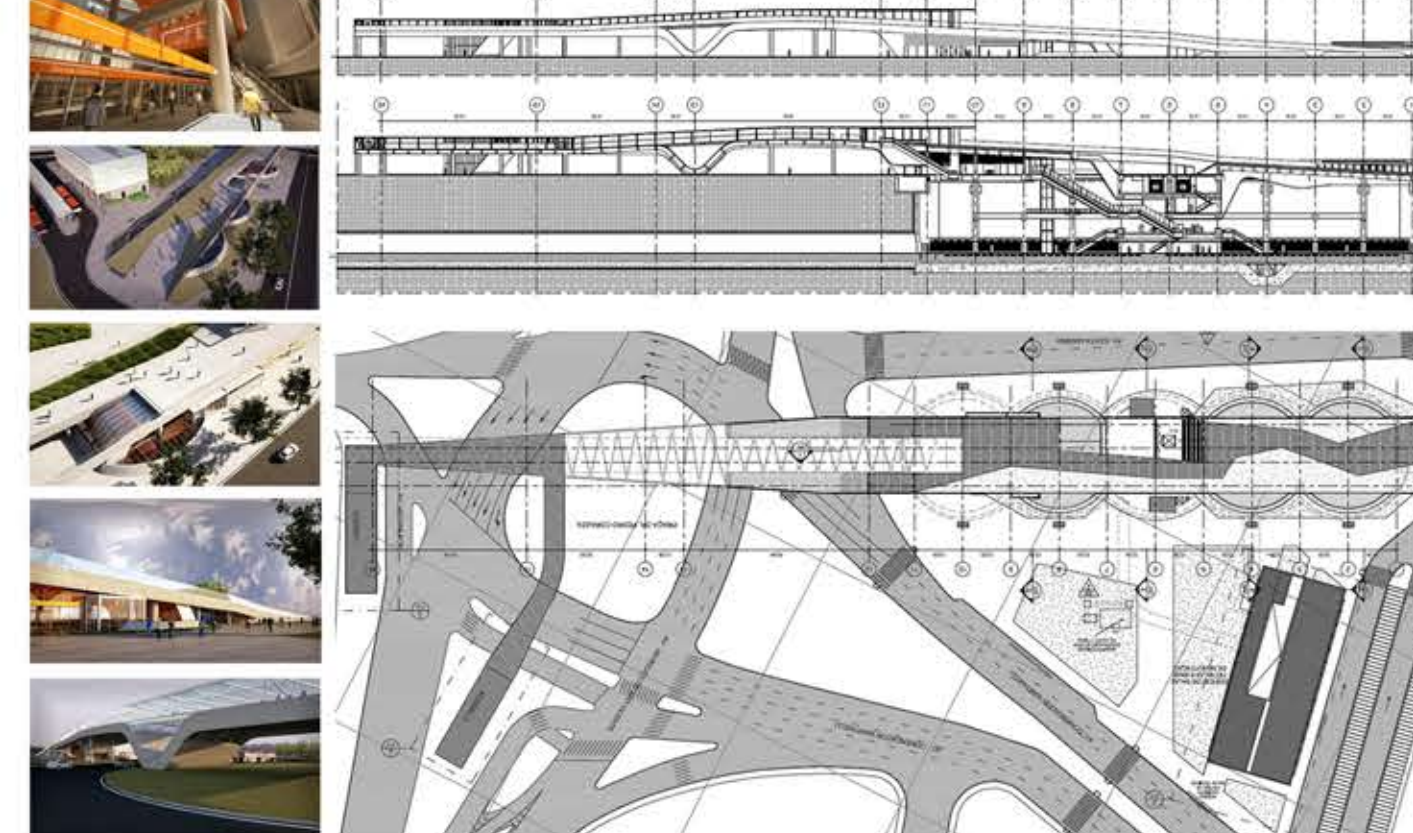
SISTEMA METROVÁRIO ATUAL DE SÃO PAULO



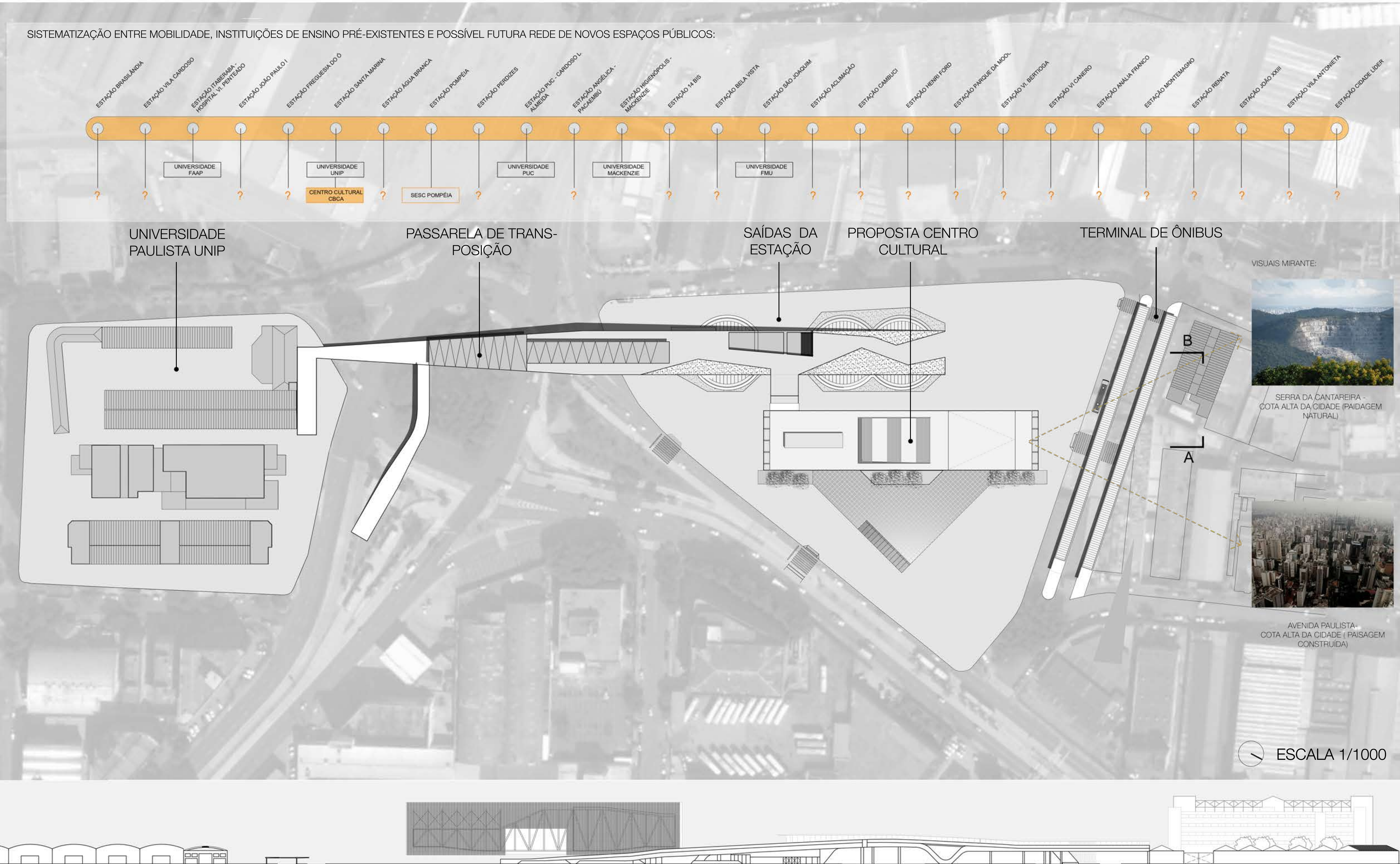
PROJETO DE EXPANSÃO PARA 2020



PROJETO LINHA 06 LARANJA CONEXÃO ENTRE UNIVERSIDADES



PROJETO ESTAÇÃO SANTA MARINA LINHA LARANJA 06



VISUAIS MIRANTE:



SERRA DA CANTAREIRA - COTA ALTA DA CIDADE (PAISAGEM NATURAL)



AVENIDA PAULISTA - COTA ALTA DA CIDADE (PAISAGEM CONSTRUÍDA)

ESCALA 1/1000