

# projetar o edificado

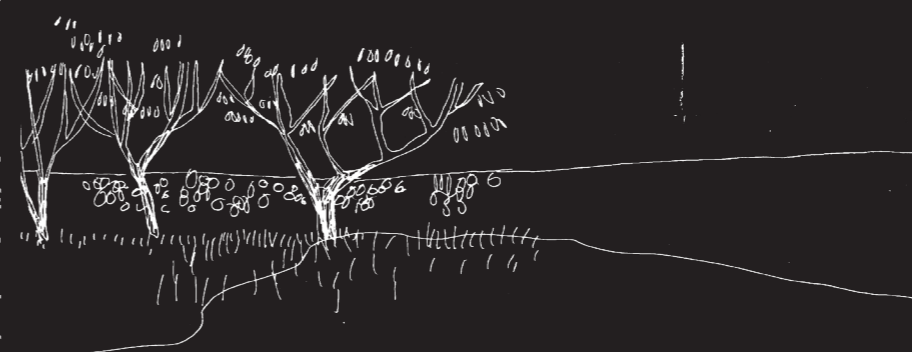
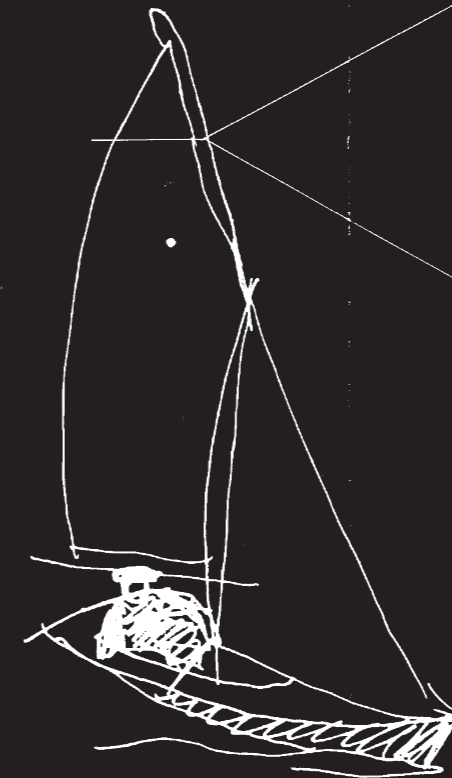
um ensaio sobre o Santapaula Iate Clube,  
de Artigas e Cascaldi

projetar o edificado

um ensaio sobre o Santapaula Iate Clube,  
de Artigas e Cascaldi

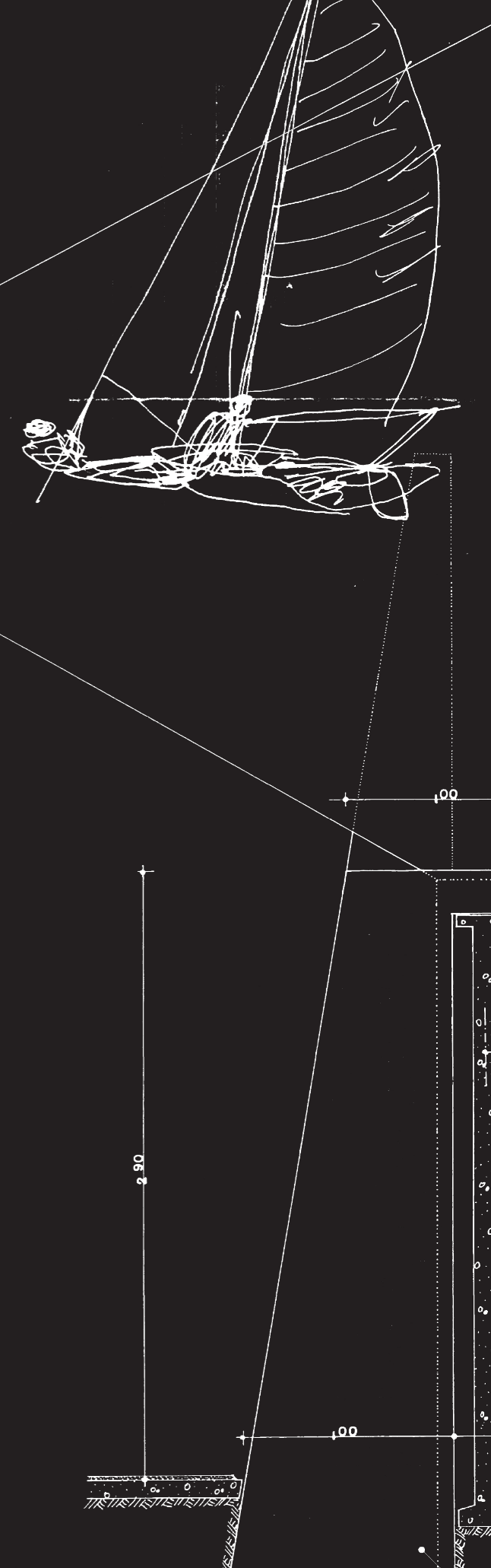


Bruno Manso • Anália Amorim (orient.)



dissertação de mestrado

(2022)



# projetar o edificado

um ensaio sobre o Santapaula Iate Clube, de Artigas e Cascaldi

## dissertação de mestrado

dissertação apresentada no Programa de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre

Bruno Alves Manso  
orientando

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Anália Maria Marinho de Carvalho Amorim  
orientadora

Projeto de Arquitetura  
área de concentração

Teoria e Método  
linha de pesquisa

EXEMPLAR REVISADO E ALTERADO EM RELAÇÃO À VERSÃO ORIGINAL,  
SOB RESPONSABILIDADE DO AUTOR E ANUÊNCIA DA ORIENTADORA.

A versão original, em formato digital, ficará arquivada na Biblioteca da Faculdade.

São Paulo, 06 de junho de 2022

autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial desta pesquisa para fins de estudo, desde que a fonte seja citada

e-mail do autor: brunomanso@outlook.com / brunomanso@usp.br

**MANSO, Bruno**

*Projetar o edificado: um ensaio sobre o Santapaula late Clube, de Artigas e Cascaldi.* Bruno Alves Manso; orientadora: Anália Maria Marinho de Carvalho Amorim - São Paulo, 2022.

310p.

Dissertação de Mestrado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de Concentração: Projeto de Arquitetura. Linha de Pesquisa: Teoria e Método.

palavras-chave: 1. Metodologia de Projeto / 2. Projeto em Preexistências / 3. Arquitetura Paulista / 4. Santapaula late Clube / 5. Garagem de Barcos / 6. Vilanova Artigas / 7. Carlos Cascaldi

à minha mãe

# agradecimentos

agradeço primeiramente à professora Anália Amorim pelo aceite em conduzir esta pesquisa, pela leveza em nossas conversas, precisão no norteio, confiança nos percalços e por compartilhar comigo de um fecundo processo de conhecimento;

às professoras Eneida de Almeida e Mônica Junqueira de Camargo, constituintes da banca qualificatória, pela acuidade com a qual leram o trabalho e pelas devolutivas tão assertivas e valiosas para a continuidade da pesquisa. À primeira e ao professor Abilio da Silva Guerra Neto pelas excelentes considerações na banca de defesa;

ao Acervo da Biblioteca da FAUUSP pela disponibilização de materiais indispensáveis a esta pesquisa;

aos amigos queridos pelo incentivo e carinho diário, em especial ao arquiteto Augusto Paiva, interlocutor constante neste trabalho, e ao arquiteto João Paulo Meirelles de Faria pelo aprendizado cotidiano e impulso ao aperfeiçoamento de minha formação;

à minha família, em especial à minha mãe e irmã, pelo apoio incondicional nos desafios, suporte nas adversidades e afago diário tão necessários para a serenidade do percurso;

à Pamella Dibbern Asbahr pela paciência e companheirismo, por cultivar comigo a grandeza das miudezas, pelo olhar além, por avivar meus dias e partilhar dessa jornada acadêmica - e da vida.

# projetar o edificado

um ensaio sobre o Santapaula late Clube, de Artigas e Cascaldi

designing from the built

an essay about the Santapaula late Clube, by Artigas and Cascaldi

## resumo

Diante da iminente ruína do conjunto edificado para o Santapaula late Clube, projetado pelos arquitetos Vilanova Artigas e Carlos Cascaldi em 1961, esta pesquisa investiga uma metodologia de projeto que aborde a importância em reconhecer o objeto edificado para projetar.

Dessa forma, a pesquisa busca contribuir tanto para prática arquitetônica em preexistências quanto à recuperação das construções projetadas para o clube, abandonado há mais de 30 anos.

palavras-chave

1. Metodologia de Projeto / 2. Projeto em Preexistências / 3. Arquitetura Paulista / 4. Santapaula late Clube / 5. Garagem de Barcos / 6. Vilanova Artigas / 7. Carlos Cascaldi

## abstract

In the face of the imminent ruin of the Santapaula late Clube's building complex, designed by the architects Vilanova Artigas and Carlos Cascaldi in 1961, this research investigates a design method that takes account of the importance of recognizing the built object to design.

Therefore, this research seeks to contribute to the architectural practice of building on the built as well as to revive and recover the old club's buildings, which is abandoned since the middle of the 1980s.

keywords

1. Design Methodology / 2. Building on the built / 3. Paulista Architecture / 4. Santapaula late Clube / 5. Boat Garage / 6. Vilanova Artigas / 7. Carlos Cascaldi

# conteúdo

apresentação 13

bibliografia 291

anexos 297

---

## 1

### das inquietações

1.1 projetar como forma de (re)conhecer 21

1.2 a importância histórica 31

---

## 3

### das circunstâncias às diretrizes

3.1 desfiguração e abandono do conjunto edificado 161

3.2 a dissolução em possíveis causas 181

3.3 uma leitura sobre o campo de forças 207

3.4 o objeto ampliado ao lugar 227

3.5 estabelecendo diretrizes 253

---

## 2

### de solução à circunstância

2.1 uma escolha pela urgência:  
o Santapaula late Clube, de Artigas e Cascaldi 39

2.2 reconhecendo os agentes 45

2.3 apropriando-se do antigo futuro hotel 63

2.4 atravessando à sede náutica:  
primeiros ensaios 95

2.5 do executivo ao executado 105

---

## 4

### das diretrizes à solução

4.1 formulando um programa 265

4.2 um ensaio gráfico 271

4.3 considerações finais 285

# apresentação

“Projetar o edificado”, assenta-se na ..... **tema**  
relação entre o projeto de arquitetura e as .....  
preexistências quando essas são o objeto de .....  
projeto. ....

Em linhas gerais, intenta-se contribuir ..... **objetivos gerais**  
com a prática do arquiteto com as .....  
preexistências como forma de assentar o .....  
projeto às especificidades de cada situação,  
encontrando sentidos tópicos e enraizados.

Algumas questões que envolvem a ..... **questões da pesquisa**  
pesquisa são: o que pode fundamentar  
estratégias projetuais arquitetônicas em  
intervenções sobre preexistências? Como  
dissociar essas estratégias de um ideário –  
ou um manual – preconcebido e torná-las  
mais específicas? Quais podem ser essas  
estratégias?

Parte-se da hipótese de que para projetar ..... **hipótese**  
sobre um objeto já edificado seja preciso .....  
trazê-lo para a consciência, reconhecê-  
.....

lo, experienciá-lo, torná-lo parte do mundo vivenciado por quem projeta.

Somente assim é possível acrescentar uma preposição fundamental ao título da dissertação em que projetar vá além de projetar sobre o edificado, mas com o edificado, assumindo o objeto como um manancial de especificidades cujo reconhecimento possibilita a amparar as ações projetuais.

O objetivo específico da pesquisa é desenvolver um ensaio projetual que parta desse procedimento metodológico que paira no reconhecimento do objeto, o que envolve o desenvolvimento de estratégias que permitam ler algumas de suas singularidades.

Desse modo, o trabalho associa-se a um objeto direto e outro indireto. O primeiro dá-se pelo próprio deslocamento intencional em direção a um objeto edificado, ou seja, o processo de (re)conhecimento desse objeto.

Já o segundo reside no próprio objeto edificado, sem o qual o procedimento não seria possível (só é possível conhecer algo que seja conhecível). Nesse caso, o objeto escolhido para o estudo é o Santapaula late Clube, de Artigas e Cascaldi, cujo conjunto de edifícios encontra-se abandonado e sem uso há mais de 30 anos.

Com relação ao Santapaula late Clube, a pesquisa perpassa um sem números de

**objetivo específico**

**objeto**

**objeto**

questões que o envolvem, mas o que talvez prepondera e as conduza seja: “como recuperar o conjunto edificado para o clube?”.

Sendo assim, o trabalho possibilita difundir o conhecimento acerca do Santapaula e colaborar com a elaboração de ações mais efetivas a fim de reverter seu estado atual de abandono, ampliar o conhecimento a respeito da produção de seus arquitetos, bem como da arquitetura paulista realizada a partir de meados dos anos 50.

A pesquisa estrutura-se em três atos preambulados por um outro em que se apresentam algumas “personagens” atuantes na “peça”, no caso, algumas inquietações/fundamentos que conduzem a leitura do objeto escolhido.

A primeira parte – essa introdutória – divide-se em duas seções que fundamentam alguns conceitos como a importância do reconhecimento do objeto para projetar, bem como a valorização de sua história e vínculos com o lugar. Para isso, a pesquisa pautou-se na seleção, leitura, análise e articulação de alguns autores que abordam esses temas.

Já as três partes seguintes da pesquisa dedicam-se a um ensaio projetual que se inicia na leitura do objeto escolhido: o Santapaula late Clube. Trata-se de fazer um deslocamento entre o objeto lido como uma

**questões da pesquisa**

**objetivos gerais**

**estrutura, materiais e método**

solução dada pelos arquitetos e o objeto lido como circunstância com a qual se projeta.

Primeiramente, a pesquisa pautou-se no levantamento de fontes primárias através do manuseio de inúmeros documentos disponibilizados pelo Acervo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

Esses documentos referem-se, sobretudo, a desenhos originais de levantamentos, croquis conceptivos, estudos iniciais, desenhos executivos e fotos do edifício ainda em execução e recém-inaugurado.

Após selecioná-los, fez-se a reorganização desses documentos para lê-los de forma temática/programática e cronológica. Essa leitura foi auxiliada pelo redesenho das soluções originais e complementada com a leitura de algumas fontes secundárias que pudessem contribuir para situar o objeto em seu tempo e espaço de concepção.

Em sequência, buscou-se ler o objeto em seu estado atual através da experiência com o objeto e lugar. Essa vivência permitiu o registro fotográfico das recentes condições, o levantamento de novos dados e a elaboração de desenhos que permitam compará-lo à solução original.

Por fim, a quarta parte da pesquisa é dedicada a um ensaio que discute graficamente algumas das questões e diretrizes levantadas durante o percurso.

**I**

**PAR**

**das**

**inquietação**

**ões**

**RTF**

**1**

# 1

## projetar como forma de (re)conhecer

*o mundo não é aquilo que eu penso, mas aquilo que eu vivo; eu estou aberto ao mundo, comunico-me indubitavelmente com ele, mas não o possuo, ele é inesgotável*  
(Maurice Merleau-Ponty)

*Descobri que todos os caminhos levam à ignorância*  
(Autorretrato falado – Manoel de Barros)

Na seção inicial deste trabalho intenta-se clarificar o que pode significar o reconhecimento de um objeto como procedimento projetual e, para isso, busca-se em primeiro plano tecer algumas considerações que conduzam à importância desse reconhecimento.

Em seu livro basilar acerca de *“o que é patrimônio histórico”*, o professor Carlos Alberto Cerqueira Lemos fala de uma apropriação dos artefatos que, para atender as exigências de uma sociedade em constante movimento e evolução, são modificados e adaptados a novos usos/formas de viver.

Quando se questiona *“por que preservar?”*, o autor atenta-se inicialmente

aos significados da palavra “preservar” no dicionário, que vão ao encontro de livrar algo de um mal ou perigo, ou de algo que precisa ser defendido ou resguardado (LEMOS, 2010, p.25). Apesar de o autor não (se) questionar sobre “de quem” ou “do que” defender ou livrar de algum mal ou perigo, em diversos pontos do texto faz referência a algumas características que envolvem a sociedade industrial.

Ao voltar-se aos *“tempos modernos”*, Lemos aponta para uma sociedade que, após as revoluções industriais, passou por transformações muito mais rápidas e intensas, advindas do desejo de seus indivíduos em acompanharem e adequarem-

se aos constantes progressos tecnológicos.

Se, por um lado, a produção seriada passou a proporcionar a padronização dos artefatos, cuja ideia por trás paira na uniformização cultural (LEMOS, 2010, p.21), por outro, os meios de comunicação em massa alienam a sociedade promovendo a criação de desejos e necessidades que, para serem supridos, muitas vezes abdicam dos artefatos existentes.

Esses artefatos, então ultrapassados, tendem ao abandono, descarte ou, no caso das construções, à demolição, o que pode impactar na perda de exemplares que possam inclusive ser compreendidos como bens de interesse cultural e, conseqüentemente, na perda da identidade e memória social, daí a importância em reconhecê-los independentemente de uma prévia oficialização.

Ao investigar profundamente a natureza do pós-modernismo, analisando a experiência do espaço e tempo a partir da relação entre o desenvolvimento do capitalismo e os processos de produção cultural, David Harvey aproxima-se dos termos utilizados por Lemos quando discorre sobre algumas características da Modernidade.

Para o autor, a “*destruição criativa*” é o *leitmotiv* da Modernidade sob a égide do sistema capitalista. Um sistema cujo foco

paira na lucratividade alcançada através de um processo de “*inovação contínua*”, ou seja, do fluxo perpétuo de promoção de falsos desejos e necessidades em indivíduos sedentos por aderir a voláteis tendências e padrões de consumo.

Isso resulta em uma sociedade marcada pela transitoriedade e efemeridade, em que “*tudo se autodestrói, nada continua*” (HARVEY, 2016, p.27), em um progresso amnésico, obsolecente, conduzido e controlado pelo capital, dificultando qualquer tentativa de continuidade histórica.

Para Harvey, o capital é um processo de reprodução da vida social por meio da produção de mercadoria, um processo que

mascara e fetichiza, alcança crescimento mediante à destruição criativa, cria novos desejos e necessidades, explora a capacidade de trabalho e do desejo humano, transforma espaços e acelera o ritmo de vida

(HARVEY, 2016. p.307)

É possível, inclusive, questionar se falar-se-ia de preservação da forma como se fala atualmente se, em geral, se vivesse em um outro sistema que não fosse alicerçado sobre o apagamento.

Ainda de acordo com Lemos, a cidade, o maior artefato humano, também passa pelas mesmas modificações e adaptações para atender aos anseios da sociedade. O

autor aponta justamente para a prevalência da Economia na cidade contemporânea em que impera a especulação imobiliária, resultando em uma cidade marcada pela indiferença geral de seus habitantes, pela impermanência e desaparecimento de suas partes/construções (LEMOS, 2010, p.28-51).

Essas transformações ocorrem sob um jogo cuja única regra dá-se por maximizar os lucros sobre o solo urbano, e denotam a forma com a qual empreendedores controlam a produção da cidade promovendo uma arquitetura vulgarmente voltada ao consumo

Na abertura ao livro de Benedito Lima de Toledo, “*São Paulo – três cidades em um século*”, Leonardo Benévolo menciona que o rápido crescimento das cidades brasileiras, sobretudo da cidade de São Paulo, ocorrera de forma desordenada e desatenta aos substratos do tempo e da história, muitas vezes desfeitos e substituídos à maneira de um palimpsesto – pergaminho cuja escrita antiga é raspada para abrir espaço a uma nova (TOLEDO, 1981, p.7).

Nessa autodestruição criativa, ao agir e refazer o mundo físico, apagou-se, como dissera Benévolo, o “*espaço de uma vida humana*”, interferiu-se nas relações afetivas e memoriais de seus habitantes – em seus mundos vivenciados – e impediu-se o cultivo

de um passado que permitiria reconhecer “*o presente numa perspectiva correta*”.

Há na literatura brasileira uma figura que, como poucos, atentou-se às sobras da sociedade capitalista. A poesia de Manoel de Barros, como bem lembra José Castello, é feita de restos, detritos, descartes (BARROS, 2015, p.10).

todas as coisas cujos valores podem ser disputados no cuspe à distância servem para poesia [...] as coisas que não levam a nada têm grande importância [...] o que é bom para o lixo é bom para a poesia (BARROS, 2019, p.17-19)

Como um exímio “*apanhador de desperdícios*”, Barros voltou-se às margens do mundo, aos “*seres desimportantes*”, às “*coisas desimportantes*”, soube que “*tudo que o homem fabrica vira sucata*”, perde função e valor de troca (por dinheiro), torna-se “*inutensílio*”, vira “*matéria de poesia*”.

Para além de ver exuberância no ínfimo e “*fazer o desprezível ser prezado*”, o que a poesia de Barros também tem de virtuoso a contribuir, não tanto como tema, mas como postura e estrutura de seus escritos, é o olhar infantil perante o mundo em oposição à moral consagrada.

Ao dizer que a poesia de Manoel de Barros

tem como raiz o olhar infantil, refere-se a um método de observação inaugural, relacionado à fase da infância, momento em que todas as coisas se encontram inominadas e passam a adquirir sentido quando associadas às palavras e seus significados ou ainda, como diz Mia Couto, o momento “*onde tudo ainda pode ser tudo*” (BARROS, 2019, p.8)

Em sua poesia, Barros valora a ignorância como base da realidade, uma realidade encarada como um resgate a essa dimensão presciente da infância, assumindo as coisas como pré-coisas, aprendendo a desvê-las para percebê-las novamente ou de outro modo ainda não sabido.

Na apresentação de “*O livro das ignoranças*”, Valter Hugo Mãe reconhece que “*o que Manoel de Barros cata no Pantanal só poderia haver sido catado no Pantanal, mas não estava no Pantanal*” (BARROS, 2016, p.7) e, logo em sequência, diz que, na verdade, estava tudo na mente do escritor. Entretanto, é preciso salientar que essa “criação” não nasce de uma projeção da mente sobre o Pantanal (cenário de muitos de seus textos), mas ao contrário, nasce justamente do encontro entre um corpo perceptivo, sensitivo ao meio que é sensível, afinal, Barros não coloca no Pantanal aquilo que dele extrai.

Ao dizer que “*estudara nos livros*

*demais, porém, aprendia melhor no ver, no ouvir, no pegar, no provar, no cheirar*” (BARROS, 2018, p.48), o escritor revela um *modus operandi* que passa pela rejeição da palavra exata, do acúmulo de informações prescientes. Ao colocar “*um pouco de inocência na erudição*”, Barros busca “*perder a inteligência das coisas para vê-las*”, o que se assemelha à ideia de fenomenologia proposta pelo filósofo alemão Edmund Husserl entre os séculos XIX e XX.

A associação entre o olhar infantil e a fenomenologia não é indébita, uma vez que o estudo dos fenômenos passa por “*reencontrar este contato ingênuo com o mundo*”, repondo a essência das coisas na existência, na consciência que se tem delas, entendendo o sujeito como “*parte do mundo e princípio do mundo, porque o constituído é sempre para o constituinte*” (MERLEAU-PONTY, 2018, p.1; p.72).

Para Merleau-Ponty a principal descoberta da fenomenologia husserliana é a noção de intencionalidade, da consciência sempre como consciência de algo, como um movimento “*a um mundo ao qual ela não cessa de se dirigir*” (MERLEAU-PONTY, 2018, p.15).

O filósofo francês diz ainda que o “*defeito do intelectualismo é justamente o de considerar como dado o universo determinado*

*da ciência*”, supondo das coisas aquilo que se sabe estar nas coisas, entendendo-as como já determinadas (MERLEAU-PONTY, 2018, p.77).

Em contrapartida, os fenomenólogos retomam o conceito de *Epoché* (suspensão do juízo) para proporem sua redução fenomenológica, abdicando de qualquer prejuízo do mundo, de qualquer familiaridade com ele atendo-se à experiência, ao que se percebe,

não porque se renuncie às certezas do senso comum e da atitude natural [...] mas porque, justamente enquanto pressupostos de todo pensamento, elas são ‘evidentes’, passam despercebidas e porque, para despertá-las e fazê-las aparecer, precisamos abster-nos delas por um instante.

(MERLEAU-PONTY, 2018, p.11)

Se a ciência se constitui justamente sobre um mundo experienciado, o que se propõe é reaprender a ver o mundo, voltar a esse passo anterior à aquisição de conhecimento, valorizar a percepção como base de uma postura cognoscente e, tal como o faz Manoel de Barros, explorar essa dimensão presciente, o embate do olhar, dos sentidos.

É também com contributos da fenomenologia que Cesare Brandi desenvolveu sua “*Teoria da Restauração*”. Para o teórico e historiador italiano,

a obra de arte que devemos nos ocupar é aquela que interfere em nossa experiência, em nossa historicidade presente, é evidente que nos devemos ater a questionar a obra de arte na sua atual presença em nossa consciência e, enquanto a interrogamos desse modo, não pretendemos colocar em discussão a sua essência, que consideramos inerente, mas tratá-la como objeto dessa nossa experiência atual

e complementa que

a nossa única postura, em relação à obra de arte que entrou no mundo da vida, é considerar a obra de arte na presença atual que se faz realidade em nossa consciência.

(BRANDI, 2013, p.125)

Ao ater-se à experiência, Brandi entende que é função da restauração a “*atualização da obra de arte na consciência de quem a reconhece como tal*” (BRANDI, 2013, p.91), uma intervenção sobre a matéria que serve à epifania da imagem, visando conservar a integridade daquilo que chegou até o presente momento e, ao mesmo tempo, reestabelecer sua autenticidade.

Para Brandi, a restauração pode ser entendida como o momento metodológico de reconhecimento da obra de arte em sua dúplice instância, estética (artisticidade) e histórica (testemunho da ação humana em um certo tempo e lugar) (BRANDI, 2013, p.98) e, através de um juízo de valor, condicionar

atos indispensáveis à sua fruição.

O que há de interessante nessa postura é que, inicialmente, o reconhecimento pauta-se pela percepção, exigindo que se faça a suspensão do juízo prévio para ater-se à experiência. Em seguida, Brandi sugere que, atendo-se ao que se percebe, a *Epoché* seja superada (BRANDI, 2013, p.126) para que se aplique um juízo de valor sobre a dúplici instância contida no objeto no qual, para o crítico, a instância estética prepondera sobre a instância histórica.

Quando o autor discorre sobre a “*obra de arte*”, refere-se especificamente ao bem cultural cujo conceito, como menciona Giovanni Carbonara na apresentação da versão brasileira do livro de Brandi, necessita de ampliação/atualização (BRANDI, 2013, p.17).

Para além disso, é possível pensar que o reconhecimento de um bem cultural pode condicionar não somente sua restauração, como propõe Brandi, mas também admitir um projeto contemporâneo que não o considere como algo intáctil e que, com acuidade, o coloque em movimento adicionando uma nova camada de tempo.

Ao investigar intervenções em preexistências considerando a “*interpretação do material histórico que está em jogo na formulação do novo projeto*”, a arquiteta e

professora Eneida de Almeida afirma que

preservar não significa parar no tempo, mas transformar com controle e com a responsabilidade de não se cancelar os vestígios culturalmente significativos do passado.

(ALMEIDA, 2019)

Assim, é possível que os artefatos continuem sendo adaptados aos modos contemporâneos de se viver, mas sem perder por uma nova intervenção os ecos de um passado que permitem aos indivíduos reconhecerem-se no *continuum* do espaço e tempo a partir da ativação de sua memória social.

Reconhecer o edificado para projetar pode ser compreendido como uma forma não somente de preservar a integridade e autenticidade do objeto que chegou até aqui, mas como impulso para conjugá-lo no presente e projetá-lo para o futuro.

Na mesma chave aberta por Almeida, o arquiteto espanhol Rafael Moneo, ao apresentar alguns de seus trabalhos em sua conferência “*Construir sobre lo construido*”, realizada em fevereiro de 2004 para o *Col.legi d’Arquitectes de Catalunya*, em Terragona, afirma que saber construir sobre o construído passa a ser tarefa primordial ao arquiteto contemporâneo, considerando o construído como um dado, um ponto

de partida, de forma que o novo projeto estabeleça continuidade com o passado.

Continuidad que, sin embargo, no siempre se establece en términos contextuales, en términos de completar el marco de actuación existente, sino en términos de entender el proyecto, su especificidad, desde una estricta clave arquitectónica implícita en la asunción de la realidad existente.

(MONEO, 2006, p.5)

Nos projetos abordados na conferência, para chegar em suas soluções projetuais, Moneo comumente parte da leitura de um material histórico preexistente que não se limita ao objeto específico, mas também às suas adjacências. Um exemplo disso é quando desenvolve seu projeto para a Prefeitura da cidade de Murcia buscando valorar a presença imperiosa das fachadas da catedral barroca e do palácio episcopal, ambos voltados para a *Plaza del Cardenal Belluga*, para onde também se abre o edifício da prefeitura.

Na ocasião de sua entrevista publicada inicialmente em um volume da revista espanhola *El Croquis*, dedicada à obra desenvolvida pelo arquiteto entre os anos 1990 e 1994, quando questionado por Alejandro Zaera-Polo sobre o que é específico da arquitetura como disciplina contemporânea, Moneo responde justamente que é

um modo de pensar que permite a interpretação do meio físico. No fundo, a arquitetura nos prepara para o entendimento do meio. Isso é ser arquiteto hoje. Talvez ser arquiteto no passado tenha sido dominar um determinado conjunto de técnicas que te permitiam construir. Hoje, para mim, ser arquiteto diz mais respeito a essa capacidade de ler com discernimento o meio físico, entendendo como se construiu e como se quer construir.

(ZAERA-POLO, 2016, p.66)

Essa noção do objeto ampliado ao meio passa por entender que um constructo específico pode ser analisado como um todo em si, mas também pode ser lido como parte de um todo maior que o contém e com o qual se articula, um objeto integrado ao lugar.

Ao ler o objeto com um campo de visão expandido, amplia-se também a abrangência projetual de forma que seja possível pensar o todo para projetar a parte e, ao projetar a parte, naturalmente tecer suas relações com o todo.

Para finalizar esta seção, é preciso retomar um termo somente mencionado anteriormente: o mundo vivenciado.

Em constante diálogo com Maurice Merleau-Ponty, o arquiteto e professor finlandês Juhani Pallasmaa, entende que o homem existe no mundo através de seu corpo, e o corpo como sendo o centro da experiência do ser no mundo.

Apesar de o homem apreender o mundo

com todos os sentidos, Pallasmaa afirma que a visão assumiu sua hegemonia perante os outros sentidos. Para os finlandeses, a arquitetura contemporânea tem apostado cada vez mais na visão focal, associada à distância, à separação, tratando suas arquiteturas como objetos em que se privilegiam as aparências, tratando o homem como mero espectador da vida.

Em contraposição a isso, Pallasmaa sugere uma arquitetura que desafie a hegemonia da visão e explore mais a totalidade, estando essa relacionada à proximidade e intimidade do sujeito com as coisas. Uma arquitetura que privilegie a visão periférica, corporificada, estimule a participação do usuário assumindo a função de concretizar e estruturar a existência do ser no mundo.

O conceito de “*mundo vivenciado*” abordado por Pallasmaa refere-se justamente às construções mentais, à memória e experiência de um sujeito e com as quais os espaços podem ser apreendidos (PALLASMAA, 2018, p.23).

Ao associar experiência e memória, Pallasmaa retoma o conceito bachelardiano de polifonia dos sentidos para sustentar que a percepção do mundo pela consciência humana se faz pela totalidade do ser através de uma memória corporificada (e não pela soma dos sentidos individualizados). Vale

acompanhar o autor:

Embora a arquitetura tenha sido (e continue sendo) considerada uma disciplina visual, os lugares e as edificações são abordados como experiências multissensoriais. Em vez de ver um prédio meramente como uma imagem da retina, o confrontamos com todos os nossos sentidos de uma só vez e o vivenciamos como parte de nosso mundo existencial, não como objetos fora de nós mesmos.

(PALLASMAA, 2018, p.57)

Para Pallasmaa, a arquitetura assume um papel interlocutor, mediando o encontro entre o homem e o mundo, tornando-se a externalização das construções mentais e afetivas do sujeito com o meio, e esse passa a reconhecer-se no espaço físico à medida em que suas lembranças são ativadas.

Cada arquiteto projeta na realidade física suas experiências e realidades mentais e, ao mesmo tempo em que o mundo vivenciado pelo arquiteto é projetado sobre o mundo físico, essa materialidade conformada em obra concluída torna-se mediadora da experiência entre outros corpos/sujeitos e o mundo.

Essa relação entre o homem e o espaço em que habita envolve, portanto, um senso identitário cujo reconhecimento se torna fundamental à aferição de valor aos espaços construídos.

Quando Pallasmaa, em “*Os olhos da pele*”

cita que “*transferimos todas as cidades e vilas que já visitamos, todos os lugares que reconhecemos para a memória encarnada de nossos corpos*” (PALLASMAA, 2011, p.68), ele faz justamente referência a um mundo experienciado, o mesmo mundo que, como mencionado, um arquiteto projeta sobre o mundo físico.

Não é preciso avançar muito mais para dizer que, ao projetar em preexistências, em objetos já edificados e, principalmente, em bens de interesse cultural, torna-se fundamental reconhecê-los e experienciá-los como parte do processo projetual, trazendo-os para a consciência e tornando-os parte do mundo vivenciado com o qual se projeta.

Faz-se necessário superar o arrasamento como regra e considerar fatores que partam de sua “fisicidade” e a extrapolem como, por exemplo, ao compreender seu processo de formação no tempo e espaço, sua apropriação social, local, memorial, afetiva, cotidiana, etc. Uma posição de resistência que vise conter a amnésia e a alienação sociais, estabelecendo um vínculo entre o passado, presente e futuro ao promover uma experiência no *continuum* do tempo e da história.

Para além de condicionar futuras ações específicas relacionadas às preexistências, ao reconhecê-las para projetar, mira-se uma

postura que vê na “*ignorância*” barrochiana e na existência corporificada pallasmaiana uma forma de encarar o mundo como um celeiro inesgotável de coisas a serem percebidas, experienciadas, vivenciadas e, desse modo, passar de um mero “projetar sobre as coisas” para um “projetar com as coisas”.

# 2

## a importância histórica

Nesta seção, busca-se tecer algumas considerações acerca de como seria possível projetar reconhecendo as especificidades de um objeto que, para além de poder ser analisado em sua configuração atual, também está constituído de história. Para isso, estabelece-se alguns paralelos com o que se denomina método idiográfico, em que a busca de conhecimento, ou a leitura de um objeto, pauta-se na investigação de fatos individuais, ou seja, singulares a esse objeto.

Essa abordagem contrapõe-se ao método nomotético que, por sua vez, busca compreender um determinado objeto através de narrativas e acepções mais generalizadas. Entretanto, essa contraposição não impede que se estabeleçam relações moderadas e pontuais com conceitos gerais, avaliando-os e estabelecendo comparações com o objeto específico.

Para que se entenda de maneira mais suficiente as possibilidades de se trabalhar por essa abordagem, também conhecida como método histórico, é possível estabelecer alguns pontos de contato com a forma com a qual o historiador da arte Michael Baxandall trabalha a leitura de algumas obras em seu livro *“Padrões de intenção: a explicação histórica dos quadros”*, publicado pela primeira vez em 1985<sup>1</sup>.

Para Baxandall, ao fazer uma descrição acerca de um objeto, um historiador da arte tende a representar menos o objeto em si e mais a interpretação que dele se faz, advinda de observações acerca do que se pensa ter visto nesse objeto.

A leitura de uma obra do passado – ou qualquer outro objeto – situada no tempo presente, ou seja, deslocada do tempo e espaço em que foi produzida, exige ao observador/

leitor a consciência de sua inserção em um panorama sociocultural diferente e distante daquele em que a obra foi elaborada. Para lê-la, torna-se necessário situá-la em seu panorama específico superando, assim, possíveis leituras anacrônicas.

Ciente da impossibilidade de reconstituir integralmente o processo criativo de um determinado objeto e, conseqüentemente, de um conhecimento definitivo acerca desse, Baxandall propõe uma crítica inferencial que busca interpretá-lo através de uma leitura estético-histórica, inserindo-o em um sistema de referências – ou relações – singular.

Desse modo, lê-se o objeto como o resultado (independentemente de que seja, ou não, considerado como acabado) de um processo movido por uma atividade intencional. A tarefa do historiador, nesse caso, dá-se por “compreender o produto final de um comportamento mediante a reconstrução do objetivo ou intenção nele contido” (BAXANDALL, 2006, p.47).

O objeto é, então, assumido como uma solução que respondera a determinados problemas – diretrizes e encargos específicos – envolvidos por um contexto – causas e circunstâncias também específicas. Interpretar o porquê de um objeto resultar em determinada forma, e não outra, passa

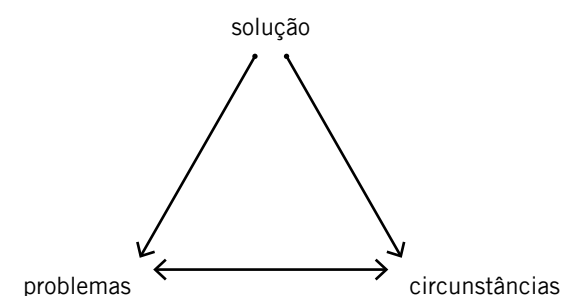
por compreender a intencionalidade do autor, um ser social inserido em um sistema de relações a serem reconstituídas, partindo daquilo que se tem, a solução, rumo a possíveis causas e problemas com os quais ela se relaciona. Vale acompanhar o autor:

... o pintor ou o autor de um artefato histórico qualquer se defronta com um problema cuja solução concreta e acabada é o objeto que ele nos apresenta. A fim de compreendê-lo, tentamos reconstruir ao mesmo tempo o problema específico que o autor queria resolver e as circunstâncias específicas que o levaram a produzir o objeto tal como é. Mas a reconstrução não refaz a experiência interna do autor, ela será sempre uma simplificação limitada ao que é conceitualizável. Nossa atividade será sempre relacional – tratamos das relações entre um problema e sua solução, da relação entre o problema e a solução com o contexto que os cerca, da relação entre nossa interpretação e a descrição de um quadro, da relação entre uma descrição e um quadro.

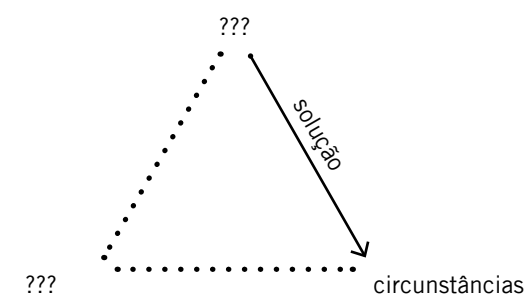
(BAXANDALL, 2006, p.48)

Para o historiador galês radicado na Inglaterra, não é possível estabelecer esse triângulo reconstitucional relacionando solução, problemas e causas sem que se tenha de antemão uma solução a qual se dirija a descrição. Em outras palavras, parte-se da premissa de que é necessária a presença do objeto a ser descrito, ou seu fácil acesso, para que as relações possam ser compreendidas.

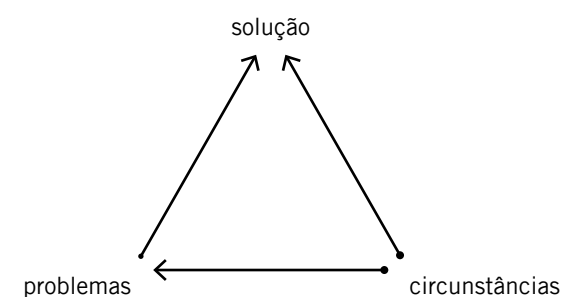
Para além disso, é preciso considerar que



**triáde reconstitucional a partir de um objeto lido como solução**



**objeto lido como solução deslocado às circunstâncias de projeto**



**triáde constitucional a partir das circunstâncias rumo a uma nova solução**

nem sempre o objeto criado ficara intacto no curso do tempo até o presente momento. Quando aborda sobre a instância histórica contida no objeto, Cesare Brandi aponta justamente para uma dúplice historicidade marcada pelo momento de criação (a solução baxandalliana) e o momento de aparição da obra na consciência atual. Entre esses dois momentos há um intervalo marcado por presentes históricos que podem certamente impactar na leitura e descrição da obra em seu estado atual, o que deve ser considerado.

Há, portanto, uma diferença substancial entre a leitura histórica de um objeto, encarado como solução condicionada por seu caráter presencial e referente, que pode ou não ter sido alterada no curso do tempo, e a ação projetual sobre esse mesmo objeto, que também configurar-se-á intencional e cuja solução ainda não se faz presente, pelo contrário, é o que se deseja.

Portanto, independentemente da forma com a qual uma solução seja lida ou analisada, se nomotética ou teleologicamente, para uma ação projetual sobre um objeto existente, é necessário que se faça uma operação cirúrgica na triáde reconstitucional baxandalliana, em que o objeto lido, sobre e com o qual se projetará, deverá ser assumido como circunstância. Assim sendo, a ausência de um dos vértices do triângulo passa a resultar

em somente uma linha. Porém, ao deslocar o objeto lido como solução para o vértice das circunstâncias, esse levaria consigo as diretrizes que o suscitaram, reduzindo a forma geométrica a um único ponto.

Se o ponto de partida para a leitura histórica é o objeto existente compreendido como uma solução deslocada do panorama em que foi produzida, para a ação projetual, o ponto de partida passa pela assunção desse mesmo objeto como uma circunstância que não pode ser ignorada e sobre a qual serão lançadas novas diretrizes. A tríade reconstitucional dá lugar a uma tríade constitucional em que projetar torna-se uma ação intencional consciente dos problemas e circunstâncias que a envolvem e cuja solução almejada deverá invariavelmente responder.

Para finalizar esta seção, talvez seja possível evocar algumas colocações trazidas pelo arquiteto Rafael Moneo quando de sua entrevista a Alejandro Zaera-Polo, já mencionada na seção anterior.

Moneo inicia abordando sua atitude buscando contrapô-la ao que denomina como *“equivoco linguístico”* dizendo que sua

intenção não é tanto propor uma linguagem ou um método de trabalho, mas sobretudo desenvolver ideias que resolvam os problemas específicos de cada projeto.

(ZAERA-POLO, 2016, p.49)

Um pouco mais adiante Zaera-Polo insiste nessa questão indagando se o arquiteto não deveria operar a partir de algo paradigmático ou ideológico, ao que Moneo responde que

Isso implicaria ter uma agenda claríssima de como construir; implicaria a contínua manifestação de uma mesma linguagem, uma mesma forma expressiva útil em qualquer circunstância... fico mais inclinado... a uma agenda cuja ideologia por trás é, precisamente, da ordem das respostas.

(Ibid., p.63)

E continua:

Não acredito que um arquiteto possa hoje se aproximar de outra sociedade ou cultura com uma vontade de exportar sua linguagem, achando que essa linguagem vale para qualquer situação.

(Ibid., p.73)

Para o arquiteto espanhol, o que *“gera um projeto é uma ideia que opera sobre o contexto, social e material, de modo específico”* (Ibid., p.49).

Ao abordar termos como, por exemplo, “circunstâncias”, “contexto”, “problemas específicos” e “respostas”, Moneo fala de uma forma de pensar e fazer arquitetura que parece ir ao encontro do que fora abordado até este momento e acrescenta o papel da escola na formação de um arquiteto capaz de ler com discernimento o meio físico para atuar em qualquer situação.

Ao propor uma investigação que parta de singularidades com as quais se deverá projetar, pode-se pensar que isso não difira daquilo que se pressupõe já ser feito e que o projeto, portanto, é sempre um ato intencional almejando uma solução que, por sua vez, responde a problemas inseridos em um determinado contexto. Mas há consciência do que se busca solucionar? Estão claros os enunciados aos quais responder?

Dessa maneira, pode-se entender que tão ou mais importante que uma possível solução é o caminho que a pavimentam.

O preâmbulo que aqui se fez buscou simplesmente clarear algumas inquietações que podem conduzir a ação projetual com um objeto edificado.

As partes seguintes desta pesquisa debruçam-se em um objeto escolhido e estruturam-se da seguinte forma:

#### 1.

Compreender um objeto existente pelas relações estabelecidas entre o objeto como solução, as possíveis diretrizes singulares as quais buscou responder e o conjunto de circunstâncias atreladas a um panorama sociocultural, tempo e espaço específicos que as envolveu.

#### 2.

Conjugar esse objeto no tempo presente, considerando o intervalo entre o momento de concepção e de aparição, assumindo-o como circunstância e podendo, ou não, ser ampliado a outras causas que se julguem relevantes a um futuro projeto.

#### 3.

Formular novas diretrizes relacionadas a essas circunstâncias que podem, ou não, reverberar algumas das já enfrentadas pelo objeto estudado anteriormente – mas que podem ter sido desfeitas quando do deslocamento do objeto no tempo.

#### 4.

Elaborar um ensaio projetual que busque graficamente uma possível solução relacionada às causas e aos problemas enunciados.

E seria esse um projeto idiográfico?

#### notas

1. Ao descrever seu primeiro objeto histórico, a Ponte do Rio Forth, de Benjamin Baker, Michael Baxandall dedica a seção inicial do capítulo à explicação do método idiográfico utilizado na leitura das obras selecionadas.



**4**

**PAR**

**de**

**solu**

**ção**

**à**

**circunstância**

**?**

**RTF**



# 4 1

## **uma escolha pela urgência: o Santapaula late Clube, de Artigas e Cascaldi**

Para que se atinja o objetivo principal deste trabalho, investigar uma forma de projetar partindo essencialmente do reconhecimento de um objeto, é preciso que haja de antemão um objeto a ser lido.

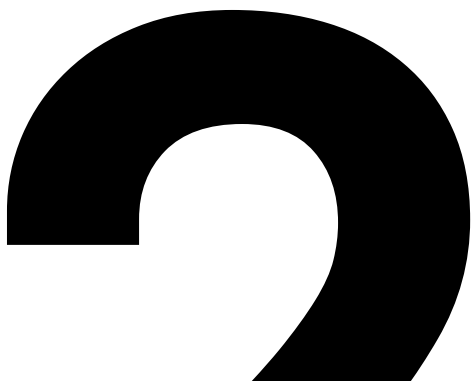
Apesar de sua primordialidade, ressalta-se que não se trata fundamentalmente de uma pesquisa sobre um determinado objeto, mas que se utiliza de um objeto para o desenvolvimento de um método que somente é possível se houver um objeto predeterminado.

A única restrição para a escolha do objeto reside no próprio objetivo: que ele esteja construído. Portanto, qualquer objeto poderia ser utilizado como modelo para este trabalho. Sua escolha não precisaria ser necessariamente justificada por possíveis índices qualitativos ou por serem obras de exceção, podendo o método ser aplicado a

qualquer artefato construído, do edifício à cidade.

Entretanto, esse processo pode ser considerado uma via de mão dupla: ao mesmo tempo em que a ação projetual assume a leitura do objeto como estratégia manancial ao desenvolvimento do projeto, permite também ampliar e difundir o conhecimento sobre esse mesmo objeto. Sendo assim, o que norteou sua escolha foi a condição urgente ou emergente de alguma situação que o envolvesse, de forma que a pesquisa pudesse também colaborar para alguma melhoria de sua condição atual.

A escolha pelo conjunto edificado para o antigo Santapaula late Clube, projetado pelos arquitetos João Batista Vilanova Artigas e Carlos Cascaldi no início dos anos de 1960, segue justamente por essa linha de raciocínio.



O clube situado no bairro de Interlagos e à beira da Represa Guarapiranga é reconhecido como uma das obras mais emblemáticas de seu período, sobretudo pela solução inventiva e experimental para o edifício da garagem de barcos, seja por estudiosos da produção dos arquitetos, seja pelos órgãos de preservação quando da decisão por seu tombamento.

Com uma curta vida, o Santapaula foi repassado no final dos anos 80 para os proprietários atuais e, de lá para cá, assistiu-se a seu completo abandono e decadência de seu corpo edificado.

A obra pertence a um período (1955-1975) que, de acordo com Ruth Verde Zein, foi incompreendido e desvalorizado pelas gerações imediatamente subsequentes (ZEIN, 2014). A visão de Zein é corroborada por Cecília Rodrigues dos Santos para quem essa mesma geração enxergara somente pontos negativos na produção anterior – hostilidade, frieza, opressão, etc. A péssima aceitação de público e de crítica dificulta e complexifica a preservação dessas obras (SANTOS, 2014).

O Santapaula faz parte de uma revisão artística consensual em seu tempo e que transformou a arquitetura a partir dos anos 50 (GIMENEZ, 2014). Ainda segundo Zein, as obras desse período vêm sendo reconhecidas e revalorizadas, vistas como integrantes de

um fértil período da produção nacional. Essas obras precisam ser revisitadas para que não só se compreendam manifestações mais recentes da arquitetura nacional, mas também para que se façam nelas urgentes revisões e adaptações às necessidades contemporâneas (ZEIN, 2014).

O projeto para o clube Santapaula foi publicado na revista Acrópole em sua edição de número 331, em 1966, além de já ter figurado em outras publicações posteriores que buscaram contemplar a produção de Vilanova Artigas. As organizadas por Marcelo Ferraz (1997), por João Masao Kamita (2000) e, em comemoração ao que seria seu centenário de vida, por sua filha, Rosa Artigas, em 2015, são alguns exemplos.

O Santapaula foi também abordado em livros panorâmicos sobre a arquitetura brasileira como o organizado por Yves Bruand em 1981, dos precursores panorâmicos no Brasil e para quem o Santapaula late Clube configura-se como a obra “*mais revolucionária*” e a “*síntese de toda obra de Artigas*” (BRUAND, 2008, p.302-303).

Para além de aparecer em produções acadêmicas que abordam em abrangência a produção arquitetônica em São Paulo, desde os anos 2000, o projeto de Artigas e Cascaldi também já recebeu inúmeros artigos a ele dedicados.

Em 2003, por exemplo, Ruth Verde Zein e Leda Brandão de Oliveira lançaram algumas premissas à recuperação de seu valor arquitetônico e ambiental em concomitância a um exercício projetual. Aproximadamente 15 anos após a publicação desse artigo, Zein (2018) elaborou um seguinte cujo foco pairou sobre alguns ensaios projetuais anteriores à solução adotada pelos arquitetos para o edifício destinado à guarda de barcos do clube Santapaula.

No ano anterior, em 2017, Fernando Guillermo Vázquez Ramos buscou tecer algumas relações entre esse mesmo edifício e o lugar em que se insere. Para o autor, o edifício não se configura como um ente completamente autônomo ao lugar, possuindo vínculos contextuais que não podem ser ignorados em qualquer perspectiva futura que vise lhe retirar da estagnação em que se encontra (RAMOS, 2017, p.219).

Em um outro artigo publicado em 2015, Andréa de Oliveira Tourinho perpassou algumas definições surgidas na segunda metade do século XX acerca da preservação do patrimônio moderno para analisar o processo de tombamento municipal do Santapaula late Clube – a ser abordado na terceira parte deste trabalho.

O que há em comum entre esses autores é que, de alguma forma, buscaram contribuir

para que haja uma mudança significativa no estado em que o conjunto edificado se encontra há mais de 30 anos.

Nos últimos 10 anos, a situação atual do antigo clube também já fora transmitida em veículos de maior circulação e alcance como, por exemplo, em matérias elaboradas por Vitor Hugo Brandalise pelo O Estado de São Paulo (2010 e 2011), André de Oliveira pelo mesmo jornal (2015) e Márcio Pinho e Cíntia Acayaba pelo portal do G1 (2015).

A emissão da mensagem para um leitor/receptor menos iniciado em arquitetura também evidencia um incômodo que certamente já superou o debate especializado e o cerco intelectual da academia.

Na mais recente delas, publicada em 13 de novembro de 2020, o então redator-chefe da revista Veja São Paulo, Raul Juste Lores, publicou na seção “Cidades” a seguinte matéria: “Centro náutico e turístico”, Guarapiranga vive cenário de abandono”.

Curiosamente, o abandono da Guarapiranga renunciado por Lores reduziu-se no decorrer da publicação justamente ao conjunto edificado para o Santapaula late Clube.

A incongruência entre a manchete e o foco do texto infelizmente fez com que a grandeza do lago artificial fosse resumida e julgada por um único ponto, sem estabelecer

relações com outros trechos da margem ou do entorno de um reservatório que tem aproximadamente 27km<sup>2</sup> de área alagável.

Em exatos 13 parágrafos, o autor evocou uma pequena parte da história da Represa Guarapiranga articulada à trajetória do Santapaula, abordando desde o surgimento do clube até seu cenário atual de desfazimento das construções existentes.

Mesmo sem averiguar o restante da extensão do lago para validar seu conceito de abandono e nem se aprofundar às possíveis causas que teriam levado à caótica situação deflagrada para o clube, resumindo-as à *“exploração desordenada ao redor da represa”* e à *“crise dos clubes sociais”*, o autor sabiamente evocou a massiva campanha política colada sobre os muros do Santapaula.

Publicada às vésperas da votação em segundo turno da eleição municipal de São Paulo, a matéria abordou a presença de inúmeros lambe-lambes com figuras demagógicas cuja atenção eleitoreira certamente desatenta-se, contrasta e contrapõe-se ao evidente abandono desse objeto.

Aqui nesta seção preambular, ao discorrer sobre a escolha do objeto, mencionou-se algumas características como, por exemplo, sua autoria, o ano de projeto, o lugar em que

se assenta, seu estado atual de abandono e ruína, seu tombamento, o período arquitetônico ao qual é associado, etc.

Entretanto, essas definições e classificações não encerram o conhecimento acerca do objeto, pelo contrário, são o ponto de partida para investigá-lo, precisando algumas serem suspensas e outras destrinchadas, voltando-se ao próprio objeto, seja para reconhecê-las, seja para contrapô-las.

Para iniciar a leitura do objeto, esta segunda parte do trabalho configura-se por uma primeira aproximação, fazendo um deslocamento temporal como forma de lê-lo como uma solução atrelada a um panorama sociocultural específico, relativo ao momento em que foi concebida.

Para isso, a pesquisa pauta-se sobretudo no manuseio, seleção e análise de materiais originais como, por exemplo, croquis de estudo, desenhos de levantamento, de estágio preliminar a executivo, documentos de aprovação na prefeitura, fotos do Santapaula ainda em obras e recém-inaugurado – todos disponibilizados digitalmente pelo Acervo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

A análise desses documentos é complementada com o exercício do redesenho das soluções finais adotadas e pela leitura de

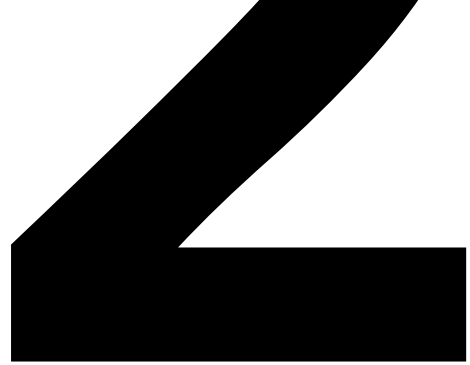
fontes secundárias que auxiliam a situar o objeto em seu tempo e espaço específicos.

A partir disso, pode-se atingir o objetivo segundo deste trabalho, ampliar o conhecimento acerca do conjunto edificado que abrigou o Santapaula Iate Clube, uma

iminente ruína da modernidade cujo projeto de Artigas e Cascaldi aniversaria 60 anos em 2021 e, unindo esforços aos colegas precedentes, contribuir para uma efetiva e urgente reversão de seu estado inerte.



Vista interna ao edifício da garagem de barcos voltada à represa  
Foto: Bruno Manso, 2020



# 2

## reconhecendo os agentes

Esta segunda seção vai ao encontro de algo basilar. Se há um objeto, parece haver uma indagação que antecede qualquer investigação acerca de como esse objeto se configura, ou de que maneira nos aparece, exigindo, assim, uma investigação preludiar que passa pelo seguinte enunciado manancial:

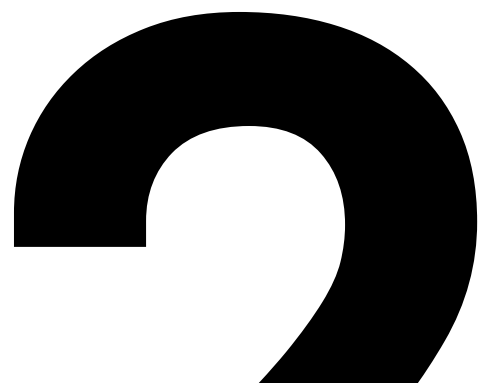
Por que esse objeto existe?

A partir disso, busca-se investigar aquilo que teria antecedido a construção desse objeto como forma de compreender não somente seus precedentes, mas também os seus agentes. Para tanto, a pesquisa fundamentou-se na seleção, leitura e sobreposição de alguns textos e autores que abordassem substancialmente a formação desse espaço singular na cidade onde, mais

tarde, assentou-se o objeto.

São inúmeros e consistentes os trabalhos realizados no que tange ao desenvolvimento da região de Santo Amaro, abrangendo a transformação da paisagem resultada do impacto gerado pela construção das represas Guarapiranga e Billings, bem como o surgimento do bairro de Interlagos e suas características.

Dentre esses, é possível citar a publicação organizada por Elizabete França, *“Guarapiranga - Recuperação Urbana e Ambiental no Município de São Paulo”* (2000) que aborda, por exemplo, a perspectiva histórico-urbanística da ocupação da Bacia do Guarapiranga, e a dissertação de Ana Carolina Soldera Galhardo, orientada por Nadia Somekh, que aborda *“Formas de morar em Interlagos: do bairro residencial ao condomínio fechado”* (2011).



Portanto, não se visa aqui repetir ou deleitar-se com a totalidade abarcada por esses trabalhos, mas arrazoar consonâncias que permitam inferir alguns agentes do cenário encontrado por Vilanova Artigas e Carlos Cascaldi para a elaboração de um projeto ao Santapaula late Clube.

## 2.1 o primeiro agente

Na passagem do século XIX para o século XX, a região de Santo Amaro – onde depois situou-se o Santapaula – não passava de uma pequena vila autônoma, formada por imigrantes alemães que seriam, em suma, produtores agrícolas a abastecer São Paulo com o fornecimento de madeira, carne e pedras de cantaria<sup>1</sup>. Essas transações ocorriam basicamente através de uma linha ferroviária administrada pela Companhia Carris de Ferro desde 1886.

Em contraposição a isso, a cidade de São Paulo começava a ultrapassar os limites definidos pelos vértices dos conventos rumo à sua metropolização, saltando para uma população estimada em aproximadamente 240 mil pessoas nos anos de 1900<sup>2</sup>. Sua infraestrutura básica configurava-se por transportes coletivos de tração animal e modestos meios de produção e distribuição de energia, sendo basicamente duas as

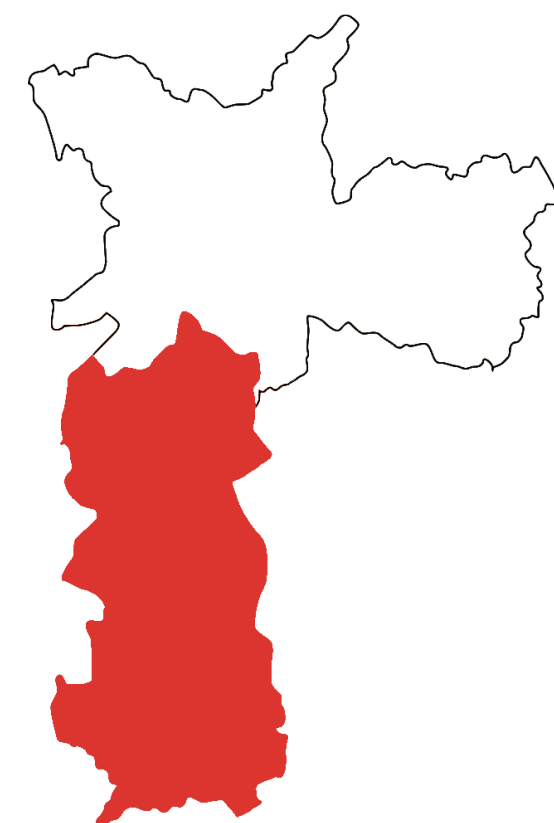
companhias que cuidavam do abastecimento da iluminação pública e privada: a companhia inglesa San Paulo Gás Company e a Companhia de Água e Luz da Cidade de São Paulo, ambas formadas entre os anos de 1870 e 1880 sendo que, essa última, tinha atuação mais restrita à área central.

Em 1899, foi constituída a São Paulo Tramway, Light and Power Company (mais popularmente conhecida como Light), empresa híbrida de formação, com sócios canadenses, capital de investimento inglês e técnica americana. A Light viera para mudar completamente o cenário paulistano de início do século, monopolizando o mercado de produção e distribuição de energia, tornando-se uma das principais propulsoras da modernização da cidade de São Paulo.

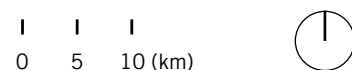
Quase dois anos mais tarde, em 23 de setembro de 1901, a companhia finalizou a construção da Usina Hidrelétrica de Santana do Parnaíba com o objetivo de gerar cerca de 2000kW/h para abastecer transporte coletivo, indústrias, iluminação pública e particular<sup>3</sup>.

Entretanto, em 1903, São Paulo passou por uma escassez de chuvas que deflagrou a necessidade de regulação da vazão do Rio Tietê para não desestabilizar o abastecimento de água à usina de Parnaíba e, conseqüentemente, a distribuição de

Mapa com a localização do antigo município de Santo Amaro

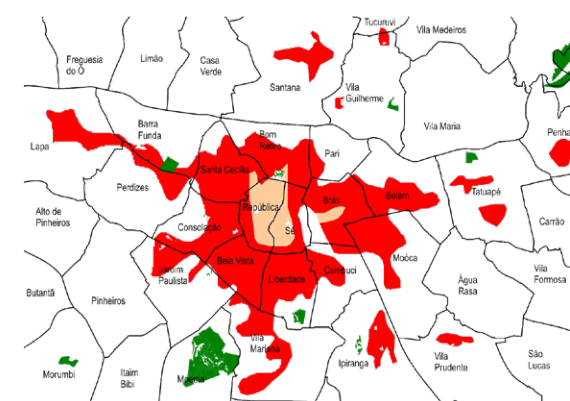


■ área aproximada ao que foi o município de Santo Amaro

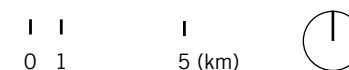


Elaboração: Bruno Manso  
Fonte: "Mapa do ex-Município de Santo Amaro", de autoria de Yalenti, Acervo Museu Paulista da USP

Mapa da expansão da área urbanizada em São Paulo: 1882-1914



■ área urbanizada de 1882-1914  
■ área urbanizada até 1881  
■ parques em 2003  
□ distritos em 2003



Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano - Emplasa, 2003

energia para a cidade. A solução deu-se pela construção de um represamento de águas que tivesse essa função reguladora – e é nesse momento que a Light se configura como o primeiro agente ao desenvolvimento da área onde situa-se o objeto de estudo.

O Rio Guarapiranga, à montante do Rio Pinheiros e onde deságua, teve sua escolha levando em consideração não somente aspectos geológicos ou hídricos, mas principalmente aspectos econômicos, uma vez que a região de Santo Amaro tinha uma ocupação bastante rarefeita e pouco servida de infraestruturas, tornando o preço da terra mais viável à desapropriação.

A Light, que já havia adquirido a Companhia Carris de Ferro em 1900, estendeu temporariamente a linha férrea – a que conectava Santo Amaro à São Paulo – até a área da represa para facilitar o transporte de material para sua construção, iniciando-a em 1906.

Destinada inicialmente à capacidade de 50 milhões m<sup>3</sup> e com aproximadamente 15m de profundidade, quando ainda em obras, a barragem fora ampliada em cerca de 2 metros para atender um volume quase quatro vezes maior, totalizando 200 milhões de m<sup>3</sup>.

A Represa do Guarapiranga teve sua construção finalizada em 1909 configurando

um grande espelho d’água artificial que causaria enorme impacto no desenvolvimento de seu entorno nos anos seguintes por suas *“características paisagísticas, cênicas e função recreativa até então desconhecidas na cidade”* (FRANÇA, 2000, p.152).

Mesmo que a área relativa ao represamento fosse de propriedade da Light, em nenhum momento a companhia se atentou ao caráter das margens para usufruto do elemento lacustre gerado. Além disso, os terrenos do entorno imediato às bordas da represa se mantiveram sob propriedade de pequenos sítiantes. Isso reforça a ideia de que a construção da represa se pautou essencialmente em uma visão tecnicista e econômica, desconsiderando a preservação das bordas e de seu aproveitamento para a consolidação de um espaço de lazer qualitativo.

No primeiro quarto do século, assistiu-se o estabelecimento de um lazer informal através do acesso irrestrito às bordas da represa – e usufruto das águas a contragosto da companhia – tornando a região um importante polo recreativo, atraindo curiosos, turistas e velejadores.

Nos anos 20, São Paulo já contava com uma população de aproximadamente 580 mil pessoas<sup>4</sup> e o abastecimento de água começava a dar sinais de insuficiência. Esse

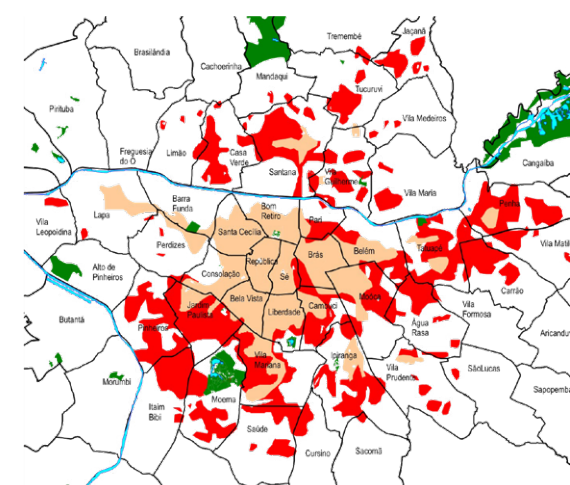
quadro foi agravado por uma grande estiagem ocorrida entre os anos de 1924 e 1925 que gerou um longo período de racionamento de água e energia elétrica.

Para além da construção da Represa Billings, entre 1925 e 1926, o Governo do Estado de São Paulo encontrou uma das alternativas a esse cenário em um acordo feito com a Light para a captação das águas da Guarapiranga. Após passar por novas obras, em 1929, a represa deixou de ser somente um regulador da vazão do Rio Tietê para integrar o sistema de captação de águas assumindo uma posição estratégica no abastecimento público. A Light, então, transferiu o controle das águas para a Repartição de Águas e Esgotos (RAE), órgão do governo estadual, que as conduzia à Estação de Tratamento de Santo Amaro.

Sem a devida preservação das bordas da represa, os terrenos adjacentes começaram a ser comercializados para a instalação de alguns clubes que buscavam explorar o potencial paisagístico da região, mas principalmente a qualidade dos ventos que já atraíam velejadores independentes.

Essa relação entre clubes de lazer, esporte e a utilização dos rios para a prática de suas atividades não era definitivamente uma novidade, visto que já acontecia às margens do Tietê desde o início do século XX

**Mapa da expansão da área urbanizada em São Paulo: 1915-1929**



- área urbanizada de 1915-1929
- área urbanizada até 1914
- corpos d’água
- parques em 2003
- distritos em 2003

0 1 5 (km)

Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano - Emplasa, 2003

– exemplificado pelo Clube de Regatas Tietê e pelo Clube Esperia.

Já com relação à qualidade dos ventos que atraíam clubes e velejadores, Mariângela Solia, quando da organização da publicação “Guarapiranga – 100 anos”, ao recuperar uma fala de Alex Welter<sup>5</sup>, velejador e sócio do Yacht Club Santo Amaro na segunda metade do século XX, atenta para aquilo que pode ser compreendido como “*vocação natural*” do lugar ao lazer e prática de esportes<sup>6</sup> – essencialmente, de vela.

De acordo com a publicação, a Represa do Guarapiranga tem ventos quentes de origem noroeste nas proximidades do meio-dia, enquanto o vento predominante de origem sul manifesta-se mais na parte da tarde, chegando a uma velocidade entre 12 a 15 nós (22km/h e 27km/h). Essas seriam algumas características não encontradas na Billings ou na costa de Santos, evidenciando as condições favoráveis ao iatismo na Guarapiranga e à formação de velejadores (SOLIA, 2014, p.150).

Ainda em 1917, o primeiro clube da Guarapiranga, São Paulo Sailing Club (que se tornaria mais tarde São Paulo Yacht Club – SPYC), apropriou-se das águas da represa utilizando um *houseboat* como sede e construindo os próprios barcos para velejar. Sua sede fixa foi somente constituída

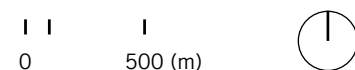
em 1929 – no mesmo ano em que a Light relaxara o controle das águas transferido para a RAE – em um terreno ao norte da represa.

O Deutscher Segel Club, formado por imigrantes alemães e que, após a Segunda Guerra Mundial, o denominaram Yacht Club Santo Amaro (YCSA), estabeleceu sua sede em uma porção de terra exatamente vizinha ao primeiro, em 1930.

Na primeira metade do século, a margem direita da Represa Guarapiranga foi ainda ocupada por mais dois outros clubes: o Clube de Campo São Paulo, em 1937, mais ao sul, e o São Paulo Athletic Club (SPAC), em 1947. Esse último, um clube inglês fundado por Charles Miller em 1888 e cuja a sede original situa-se até hoje na região da Consolação, construiu sua opção à margem da Guarapiranga para a prática de *rugby* e futebol.

**Localização dos principais clubes à margem direita da Guarapiranga em meados do Séc. XX** ▶

- São Paulo Yacht Club (1917/1929)
- Yacht Club Santo Amaro (1930)
- Clube de Campo São Paulo (1937)
- São Paulo Athletic Club (1947)



Fotografia aérea: Levantamento Aerofotogramétrico feito pelo Consórcio Vasp/Cruzeiro, 1954 - disponível em Geosampa





**Clube de Regatas no Rio Tietê, 1915**

Foto: Guilherme Gaensly / Fonte: Acervo Instituto Moreira Salles (IMS)



**Pessoas à beira da Represa Guarapiranga, 1948**

Fotografia para a reportagem “Santo Amaro, refúgio de paulistanos” publicada na revista “O Cruzeiro” em 1948  
Foto: Peter Scheier / Fonte: Acervo Instituto Moreira Salles (IMS)

## 2.2 o segundo agente

Se até os anos de 1930, a região de Santo Amaro não tinha mais do que 27 mil habitantes (SOLIA, 2014, p.105), configurada por basicamente chácaras e moradias de recreio, esse cenário começou a ser alterado entre os anos de 1930 e 1950. A instalação dos clubes mencionados nesse período refletiu o desenvolvimento de um polo recreativo diretamente relacionado à consolidação de uma cultura metropolitana em São Paulo, cujo modo de vida urbano demandava novos programas e espaços, alguns distantes do centro da cidade (TOURINHO, 2015, p.174), o que requeria também melhorias nas conexões com a capital.

A conexão com a região de Santo Amaro já era feita pela linha férrea arrematada pela Light que, por sua vez, havia modernizado o sistema de locomoção com a utilização de bondes elétricos.

No final da década de 1920, a região ganhou mais uma opção de trajeto e modal que prologou uma série de intervenções nas abrangências da represa. Em 1927, deu-se início a uma conexão visionária entre Santo Amaro e São Paulo: uma autoestrada pavimentada, com pedágio e cerca de 16km de extensão, finalizada em 1933<sup>7</sup> pela Auto-

Estradas Sociedade Anônima (AESAs).

Formada em 1925<sup>8</sup>, a AESA, iniciou-se como uma empresa pavimentadora que, ao negociar e adquirir parcelas de glebas para a construção da autoestrada comentada, potencializou suas aquisições renegociando-as posteriormente, valorizadas pela proximidade à via implantada.

A aposta no automóvel como um meio de locomoção em ascensão e, mais do que isso, na velocidade como sinônimo de modernidade, seria a base de outras intervenções promovidas pelo sócio Luís Romero Sanson<sup>9</sup> e sua companhia de autoestradas na região que, em 1935, passou a incorporar o município de São Paulo – Sanson e a AESA passam a configurar o segundo agente ao desenvolvimento da área onde situa-se objeto de estudo.

Em um ambicioso projeto, a AESA construiu uma pista para pousos e decolagens em uma gleba situada à leste da autoestrada, inaugurada em caráter experimental em 1936. A iniciativa previa atrair o Governo do Estado de São Paulo a escolher e adquirir essas terras para a construção de um novo aeroporto que equilibrasse a saturada demanda do Campo de Marte. A jogada de Sanson deu certo e em 1938 o Aeroporto de Congonhas começou a operar voos com passageiros.

Somou-se ao aeroporto um outro empreendimento de grande porte viabilizado pela companhia de autoestradas e construído entre 1938 e 1940: o Autódromo de Interlagos. Reforçando o lema da velocidade, o projeto foi acompanhado de uma nova autoestrada que viria a receber o mesmo nome: Avenida Interlagos. O termo Interlagos originou-se justamente pelo fato de a região situar-se entre os dois lagos projetados, Guarapiranga e Billings<sup>10</sup>.

Buscando aproveitar as condicionantes ambientais e paisagísticas proporcionadas pelo lago artificial da Guarapiranga, Sanson encomendou ao arquiteto e urbanista Alfred Agache o desenvolvimento de mais um ambicioso projeto da AESA: a Cidade Satélite Balneária de Interlagos, iniciada em 1937. Em uma área com aproximadamente 4 milhões m<sup>2</sup>, o projeto previa a realização de áreas residenciais, comerciais e industriais, uma área destinada a balneário e a realização de alguns equipamentos.

O projeto apostou no conceito de cidade-jardim<sup>11</sup>, nos moldes dos loteamentos feitos pela Companhia City<sup>12</sup> em alguns pontos da cidade de São Paulo no primeiro quarto do século, e no acesso à região pelo uso do automóvel. O bairro-jardim projetado por Agache marcou-se por um traçado viário sinuoso acompanhando as curvas de nível,

resultando em suaves declividades; quadras geradas pelo traçado viário divididas em lotes com no mínimo 600m<sup>2</sup> de área privativa; e arborização abundante.

Aos lotes residenciais dessa porção projetada, impôs-se algumas condições como: limite de uma única construção destinada a uma única família; gabarito limitado a dois pavimentos; distanciamentos generosos entre os limites das edificações e os perímetros dos lotes; ocupação do terreno condicionada a 25% do tamanho do lote; e restrições às dependências destinadas a empregados quando separadas do volume principal. (GALHARDO, 2011, p.77-78). Com esse perfil de loteamento e restrições, buscou-se controlar densidade, volumetria, usos e ocupação como forma de atrair e privilegiar pessoas com maior poder aquisitivo para habitar nas proximidades do lago da Guarapiranga.

Em uma extensa faixa de terra à beira da barragem, foi assentada areia trazida das praias de Santos para constituir uma área de lazer aproveitando-se do próprio reservatório como balneário. Para uma das quadras situadas imediatamente à frente dessa área, separada dela por uma via pavimentada que contornava as bordas da represa, a AESA encomendou ao Escritório Técnico de Engenharia Mieczyslaw Grabowski o projeto

**O ESTADO DE S. PAULO**

DIRECTOR: JULIANO NEQUETA FILHO      JULIO MESQUITA (Director: 1891-1927)      REDACTOR-CHEFE: PLEDO BARRETO

ANO LXXIV      S. PAULO — SABBADO, 27 DE AGOSTO DE 1938      NUM. 21.135

## REALIZAÇÕES

A Sociedade Anonyma Auto-Estradas, fundada em 1927, iniciou a construção da Auto Estrada Santo Amaro em 1928, completando-a em 1930. Deu assim á Capital, com essa importante via de comunicação, o seu passeio mais agradável e pitoresco. Iniciou, em 1936, a construção do Aeroporto de Congonhas em condições técnicas taes que o Governo do Estado resolveu adquiril-o, e entregar-lhe a conclusão das obras. Agora, apresenta ao publico mais duas obras de vulto em plena execução:

### INTERLAGOS

**CIDADE SATELITE DA CAPITAL**  
ANTEPROJECTO DA PRIMEIRA SECÇÃO



PROPRIEDADE DA  
**S/A. AUTO ESTRADAS**

## INTERLAGOS

cidade satélite da Capital, projectada pelo Prof. Alfred Agache e destinada a residências de escóli, com amplas avenidas, bosques, praias e diversões.

### AUTODROMO - INTERLAGOS

com 8 kilometros de pista pavimentada, com visibilidade completa e segurança absoluta para o publico; estudado de collaboração com o "AUTOMOVEL CLUB DO ESTADO DE SÃO PAULO"

**A partir das 15 horas de amanha, domingo, ambas as obras estarão franqueadas á visita do publico.**

# Auto-estradas

SOCIETUDE ANONYMA

RUA LIBERO BADARO' 443      TELEPHONE, 2-8695

<p><b>DIRECTORIA:</b></p> <p>EDGARD CONCEICAO — Presidente</p> <p>ERNESTO BIEDERICHSEN — Vice-Presidente</p> <p>FRANCISCO F. DA SELVA TELLES — Tesoureiro</p> <p>EUZEBIO B. DE QUEIROZ MATTOSO — Director</p> <p>HEITOR FREIRE DE CARVALHO — Director</p>	<p>ALFRED AGACHE — Conselho Fiscal</p> <p>CARLO DA SILVA PRADO — Conselho Fiscal</p> <p>GUILHERME PRATES — Superintendente</p> <p>LUIZ ROMERO SAMSON — Conselho Fiscal</p> <p>ISIDORO A. DE MATTOS FERREIRA — Conselho Fiscal</p>
---	---

Planta do loteamento da Cidade Satélite de Interlagos projetada por Alfred Agache

Capa do jornal "O Estado de São Paulo" em 27 de agosto de 1938  
Fonte: Acervo O Estado de São Paulo

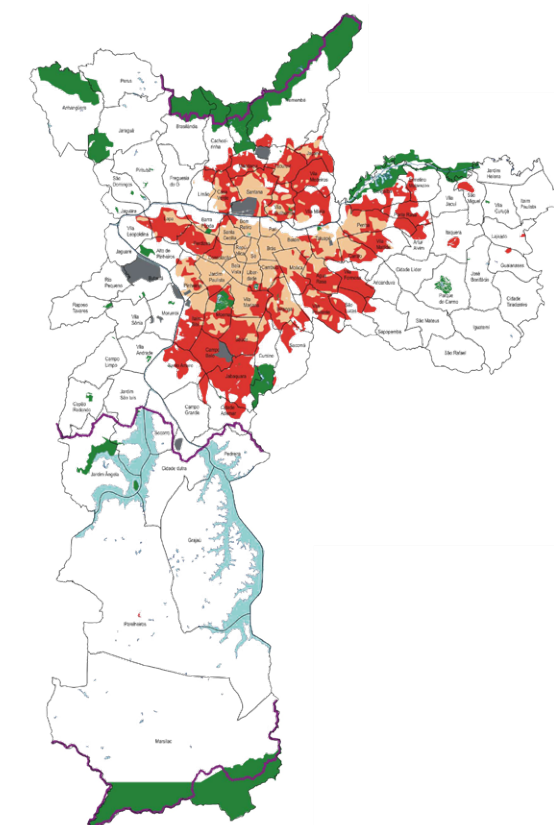
de um grande hotel que marcaria visualmente o eixo do bairro-jardim projetado por Agache.

Com uma vista privilegiada para a represa, o Grande Hotel de Interlagos teria 14 andares, aproximadamente 500 apartamentos, piscinas, lojas, quadras de esporte, salas para fisioterapia, cinema e um grande cassino. Porém, a proibição de jogos de azar pelo governo Dutra, em 1946, e a ausência do apoio financeiro previsto por Sanson para viabilização do empreendimento, deixou o hotel inconcluso (GALHARDO, 2011, p.86).

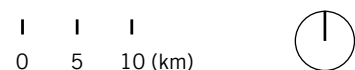
Desde os anos 40, quando a população paulistana atingira a marca de 1,3 milhão de habitantes<sup>13</sup>, o cenário urbano começava a espriar-se rumo às periferias, acompanhando a expansão de loteamentos industriais e, a partir dos anos 50, ultrapassando barreiras hidrográficas (como os rios Pinheiros e Jurubatuba) alcançando, assim, as zonas de abrangência das represas.

Santo Amaro, que já começava a ser tomada pela paisagem industrial desde meados dos anos 40, reunia condicionantes favoráveis à efetivação de um polo industrial na região como, por exemplo, linha férrea, autoestradas, energia elétrica e água potável. Esse polo situou-se estrategicamente no entroncamento de estações de trem e estradas facilitando não somente o escoamento da produção, mas também o

Mapa da expansão da área urbanizada em São Paulo: 1930-1949



- área urbanizada de 1930-1949
- área urbanizada até 1929
- limite da proteção aos mananciais
- corpos d'água
- parques em 2003
- distritos em 2003



Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano - Emplasa, 2003

acesso de trabalhadores.

A localização das indústrias atraía um exército de trabalhadores, em sua maioria egressos de zonas rurais, a situarem-se em suas proximidades. No início dos anos 50, em uma gleba localizada ao sul do autódromo e do bairro-jardim, a AESA inaugurou um bairro planejado às classes operárias, nomeado em homenagem ao presidente em exercício: Cidade Dutra.

Projetado para receber inicialmente 500 unidades habitacionais, o bairro acabou por quintuplicar a capacidade prevista. Diferentemente do bairro-jardim, o projeto para o Cidade Dutra pautou-se em um padrão construtivo mais enxuto, com lotes menores, casas geminadas, centro comercial e linhas de ônibus que fizessem a conexão com os setores industriais (GALHARDO, 2011, p.107-108)

Se os loteamentos destinados à classe operária seguiram uma demanda emergente e foram ocupados com sucesso, o mesmo não se pode dizer do bairro-jardim previsto por Sanson para atrair classes mais abastadas à região de Interlagos.

Ao planejar um bairro voltado à lógica do transporte individual, Sanson talvez não tenha considerado que, ainda ao fim dos anos de 1930, quando foi construído, nem todos teriam acesso ao automóvel e

nem a conexão intraurbana era plenamente satisfatória ao ponto de estimular a alta classe a estabelecer moradia fixa em uma região afastada da centralidade econômica de São Paulo. Somado ao engessamento imposto ao bairro, em detrimento de outras formas de ocupação, e a valorização do preço da terra, em concordância com as infraestruturas e equipamentos existentes, dificultou-se enormemente a venda dos terrenos.

Essa condição fez com que a AESA buscasse equilibrar as finanças se desfazendo de alguns de seus empreendimentos. O Autódromo de Interlagos, por exemplo, foi vendido à Prefeitura da Cidade de São Paulo quando da comemoração do aniversário de 400 anos da cidade, em 1954.

### 2.3 o terceiro agente

Em meados dos anos 50, quando a cidade rumaria à marca de 3,8 milhões de habitantes ao fim da década, ganhou peso a ideia de que a transformação e elevação do padrão social brasileiro precisava libertar-se das amarras do “imperialismo” que condicionava o desenvolvimento econômico nacional. Para isso, o progresso econômico e social deveria ser planejado pelo Estado através de uma política nacional-desenvolvimentista substituindo importações por um processo

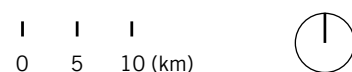
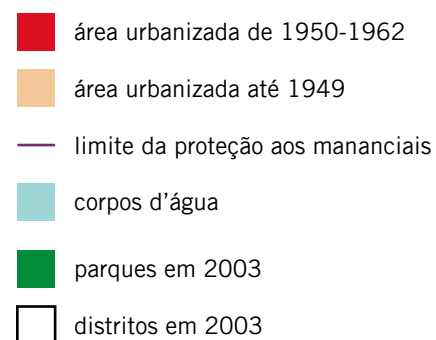
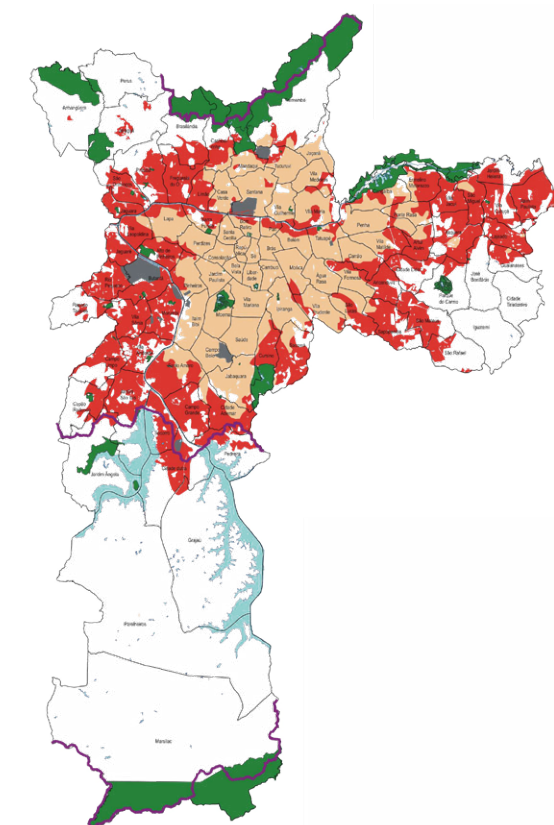
de produção interna, sendo necessário, portanto, investir na indústria nacional.

O Plano de Metas sancionado em 1956 por Juscelino Kubistchek, então Presidente da República, buscou materializar essa política através do investimento massivo em setores diversos como, por exemplo, o de indústrias de base e transportes. Nos anos seguintes, o primeiro impactou diretamente na área de construção civil pela propulsão ao ramo siderúrgico, mas ambos estimularam sobretudo a área automobilística, pelos investimentos na metalurgia e no rodoviarismo.

Com a emergência das classes médias pela elevação do padrão social brasileiro impulsionado pelo desenvolvimento industrial, por maior facilidade à aquisição de automóveis, barateados pela produção inteiramente nacional, e as melhorias nas conexões viárias, a ocupação do bairro-jardim de Interlagos poderia finalmente começar a ganhar forma.

Foi sob essa perspectiva que Adelino Boralli, fundador da companhia Santapaula Melhoramentos S.A., buscou investir na região. A Santapaula, que iniciou seus empreendimentos no Paraná e transferiu-se para São Paulo posteriormente, atuava na formulação e reestruturação de clubes sociais e desportivos – Boralli e sua Santapaula

Mapa da expansão da área urbanizada em São Paulo: 1950-1962



Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano - Emplasa, 2003

configuram o terceiro e último agente ao desenvolvimento do objeto de estudo.

No início dos anos 60, Boralli adquiriu da companhia de Auto-Estradas S.A. um trecho da borda da represa referente ao balneário e o lote onde estava o inconcluso Grande Hotel de Interlagos com a intenção de estabelecer sua versão de clube à beira da Guarapiranga, onde o iatismo crescia como um esporte competitivo.

Pela aproximação com Rubens Cascaldi, que à época trabalhava junto à Santapaula Melhoramentos S.A., Boralli encomendou ao irmão de Rubens, Carlos Cascaldi, e seu sócio, Vilanova Artigas, a tarefa de reformar o antigo futuro hotel para abrigar a sede do clube, que deveria ainda receber um conjunto de piscinas e um setor náutico que fizesse a conexão com a represa.

Portanto, traçada essa narrativa, torna-se possível voltar à questão manancial que suscitou o desenvolvimento desta seção. A partir do reconhecimento de dois agentes cruciais ao desenvolvimento da região onde situou-se o objeto e de um terceiro agente responsável diretamente pela viabilização do empreendimento e contratação dos arquitetos, pode-se dizer que:

O objeto originou-se nas pretensões de Adelino Boralli em desenvolver um empreendimento que se beneficiaria das

condições ambientais e paisagísticas proporcionadas pelo imenso lago artificial construído pela Light e da importante quadra situada no eixo principal de um bairro-jardim planejado pela AESA – grande propulsora da modernização da região – e finalmente em vias de transformação.

Os arquitetos Vilanova Artigas e Carlos Cascaldi tinham, então, o encargo de projetar um novo clube à beira da Guarapiranga que, por sua vez, deveria ter como principal diretriz aliar a prática de iatismo na represa ao estabelecimento de um ponto de lazer voltado essencialmente ao adensamento previsto para seu entorno imediato.



#### notas

1. Adota-se aqui o termo “alemães” como referência à chegada de imigrantes, em 1829, vindos de diversas regiões que foram unificadas em 1871 para constituir o Estado-nação alemão.
2. Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Censos Demográficos, utilizados pelo Histórico Demográfico do Município de São Paulo, disponível em: [http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico\\_demografico/tabelas/pop\\_brasil.php](http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas/pop_brasil.php)
3. Em 1912, a Usina Hidrelétrica de Santana de Parnaíba teve sua capacidade ampliada para gerar cerca de 16.000kW/h.
4. Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Censos Demográficos,

utilizados pelo Histórico Demográfico do Município de São Paulo, disponível em: [http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico\\_demografico/tabelas/pop\\_brasil.php](http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas/pop_brasil.php)

5. Alex Welter foi medalhista nos Jogos Olímpicos de Moscou, em 1980, ao lado de Lars Björkström na classe Tornado. Björkström também era sócio de um clube da Guarapiranga, o São Paulo Yacht Club, vizinho ao de Welter.

6. Ruth Verde Zein e Leda Brandão de Oliveira utilizam o termo “vocação natural” para referirem-se ao trecho contido na publicação de Elisabete França, em texto escrito por Denise Mendes e Maria Cristina Wolff de Carvalho e para quem haveria *“uma vocação natural da área da Represa do Guarapiranga como local voltado ao lazer e recreação, propício à instalação de clubes esportivos e náuticos”* (FRANÇA, 2000, p.59 / ZEIN; OLIVEIRA, 2003).

7. Com o desenvolvimento e expansão da cidade, a autoestrada foi categorizada como avenida e batizada com o nome do ex-presidente brasileiro Washington Luís.

8. Com Donald Derrom e Lacerda Pacheco e Silva, Luís Romero Sanson fundou a Derrom-Sanson S.A., que mais tarde receberia o nome de Auto-Estradas S.A. (AES/A)

9. De acordo com a publicação de Mariângela Solia, Sanson era cidadão britânico, nascido em Trinidad e Tobago, e engenheiro formado em Caracas, na Venezuela (SOLIA, 2014, p.112).

10. O termo Interlagos foi cunhado pelo arquiteto e urbanista Alfred Agache ao comparar a região localizada entre duas represas com a condição semelhante encontrada na comuna suíça Interlaken, situada entre os lagos Thun e Brienz.

11. O conceito de cidade-jardim refere-se às ideias publicadas pelo inglês Ebenezer Howard em sua *“Cidades-jardins do amanhã”*, de 1898, em que buscou uma alternativa intermediária que pudesse conciliar os benefícios de se morar no campo com o de seu oposto, a cidade.

12. A Companhia City, fundada em Londres, em

1911, e instalada em São Paulo no ano seguinte, pautou-se nas ideias expressas por Howard para atuar no projeto e desenvolvimento de inúmeros bairros na cidade de São Paulo na primeira metade do século XX como, por exemplo, Jardim América (1915), Butantã (1921) e Pacaembu (1925).

13. Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Censos Demográficos, utilizados pelo Histórico Demográfico do Município de São Paulo, disponível em: [http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico\\_demografico/tabelas/pop\\_brasil.php](http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas/pop_brasil.php)

# 4 3

## **apropriando-se do antigo futuro hotel**

A partir das condicionantes explicitadas no capítulo anterior e do encargo recebido pelos arquitetos – projetar um novo clube social à beira da Represa Guarapiranga –, as três seções subsequentes dedicam-se a explorar de que forma Artigas e Cascaldi encararam esse encargo para estabelecer um ponto de lazer a uma população iminente aliado ao usufruto da represa.

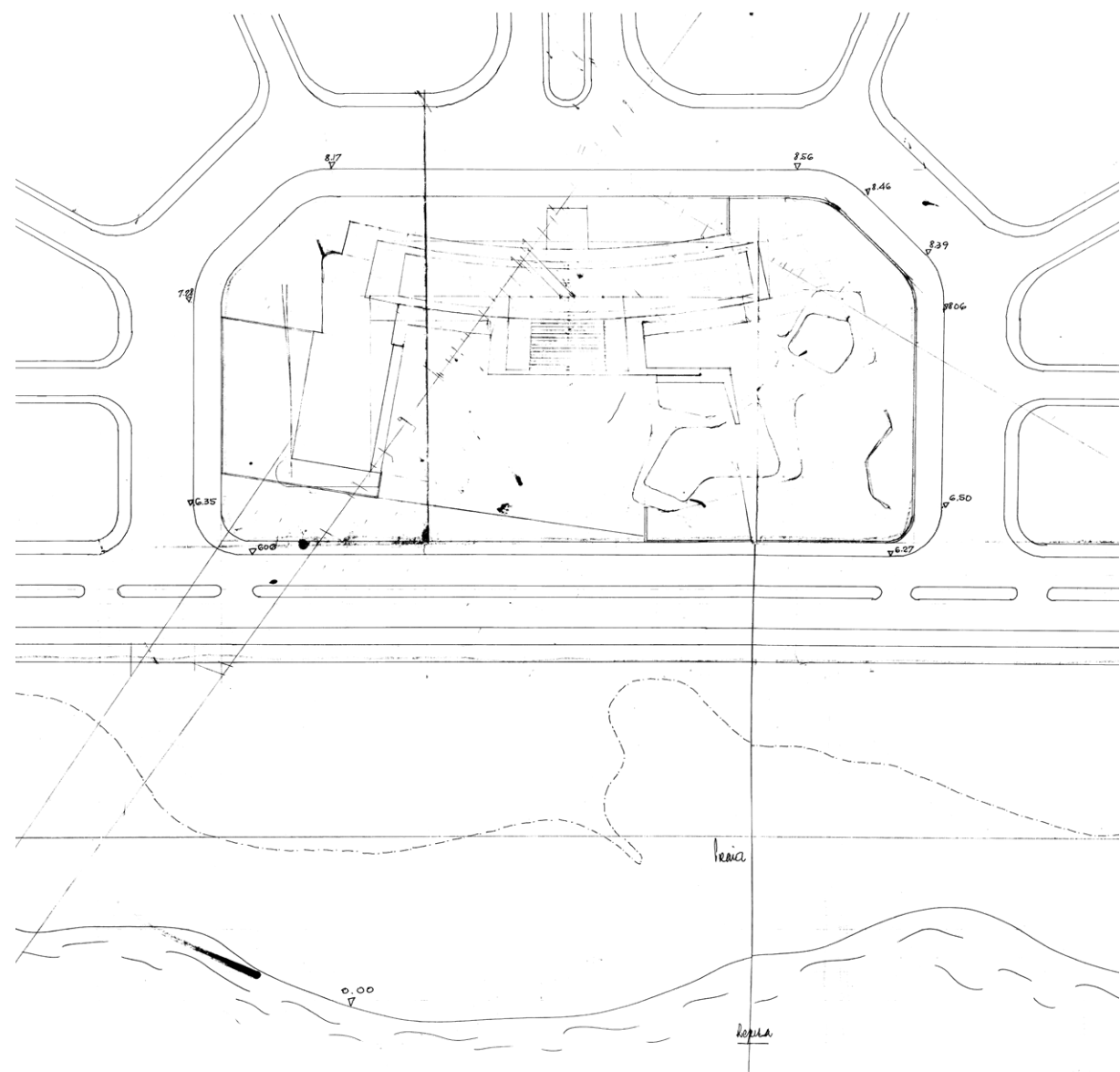
Esta seção aproxima-se primeiramente do “antigo futuro” hotel planejado pela AESA nos anos 40 tendo em vista que, ao adquirir a principal quadra do bairro-jardim projetado por Agache, Boralli também incumbiu aos arquitetos a tarefa de lidar com um edifício preexistente e inconcluso.

Para fazer a aproximação a esse edifício, a pesquisa pautou-se no contato com fontes primárias através do manejo, seleção e análise de documentos disponibilizados

pelo Acervo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

O conteúdo documental relativo ao projeto para o edifício do antigo futuro hotel resume-se em croquis, alguns desenhos de levantamento da estrutura existente, desenhos de estudo preliminar, desenhos para aprovação na prefeitura e alguns outros de projeto executivo para elementos pontuais, além de fotos da obra em execução – esses documentos serão relacionados na seção de anexos ao final deste trabalho.

A primeira constatação desse manuseio dá-se pela opção em não demolir o edifício preexistente, mas reformá-lo para abrigar a sede social do clube Santapaula. Para compreender como os arquitetos encararam essa reforma, a pesquisa buscou elaborar uma leitura acerca dos ensaios iniciais em que algumas intenções dos arquitetos foram



**Implantação preliminar do Santapaula late Clube**

Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP



carregadas para os desenhos de aprovação junto à prefeitura – os mais próximos do que foi executado.

O fato de os desenhos executivos abarcarem somente elementos pontuais que tomam como referência alguns pontos e eixos do edifício preexistente para serem executados, dificultou enormemente o redesenho da solução adotada, fazendo com que esse fosse elaborado através da compatibilização entre os desenhos de levantamento estrutural, os de aprovação e os de executivo pontuais.

Como já comentado, o edifício havia sido projetado originalmente para contemplar aproximadamente 14 pavimentos. Tendo sido executado até o 4º pavimento e abandonado em sequência, sua estrutura remanescente ficara superdimensionada, uma vez que preparada para receber quase três vezes mais carga do que aquela encontrada pelos arquitetos no início dos anos 60.

Em depoimento recolhido no processo de tombamento municipal (a ser abordado na terceira parte deste trabalho) e analisado em minúcia por Andréa de Oliveira Tourinho no artigo publicado em 2015, tanto Adelino Boralli quanto Carlos Cascaldi ressaltaram que o edifício se encontrava apenas em seu “esqueleto”, ou seja, resumindo-se à estrutura a qual Boralli também afirmara

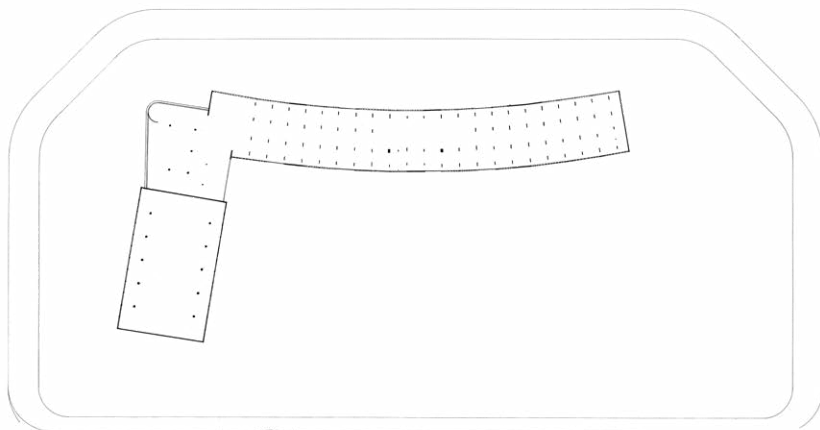
estar em péssimas condições (TOURINHO, 2015, p.185-186).

Pela ausência de fotografias prévias à obra de reforma, não é possível mensurar o nível de intervenção feita para finalizar o edifício, mas entende-se pelos depoimentos que os arquitetos teriam sido responsáveis por aproveitar a estrutura existente, definir os fechamentos, acabamentos, a organização interna dos espaços, acrescentar novos elementos e o que mais fosse necessário para adaptá-la à sede social daquele que viria a ser o clube Santapaula.

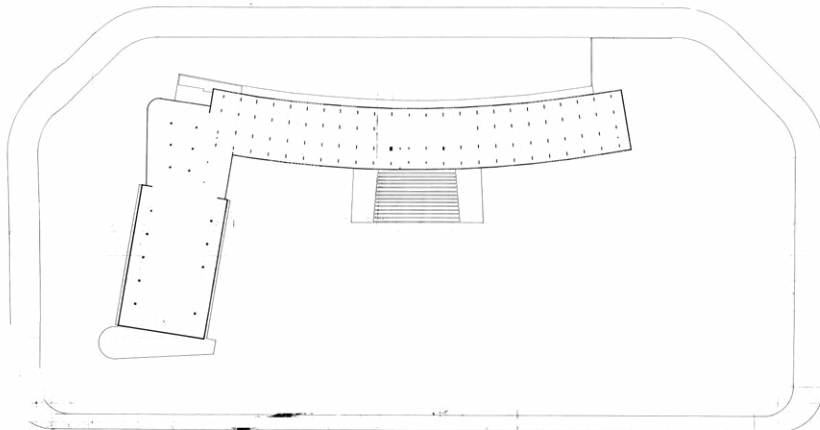
Em um desenho de estudo em menor escala dedicado a implantação, o edifício preexistente aparece de forma pouco nítida, mas é possível perceber sua configuração em “L” com um setor maior acompanhando a face longitudinal do terreno voltada para o bairro, em curvatura levemente convexa para a represa, e um segundo corpo menor na face noroeste do terreno. Mesmo que sejam escassas as informações acerca da solução dada ao edifício preexistente e que haja alguns ruídos provenientes de tinta, borrões ou até marcas de dobra da folha, é possível perceber algumas anotações presentes.

A primeira dessas configura-se por duas linhas diagonais em que os arquitetos parecem traçar ângulos de visão a partir do edifício existente, seja para buscar alguma

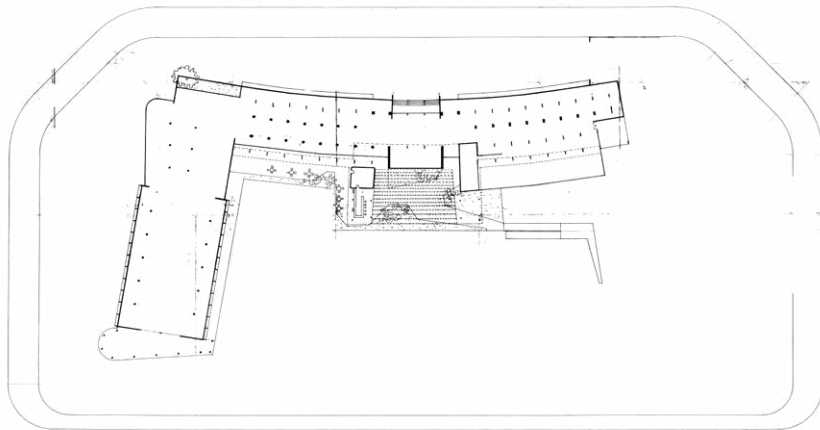
4° Pavimento



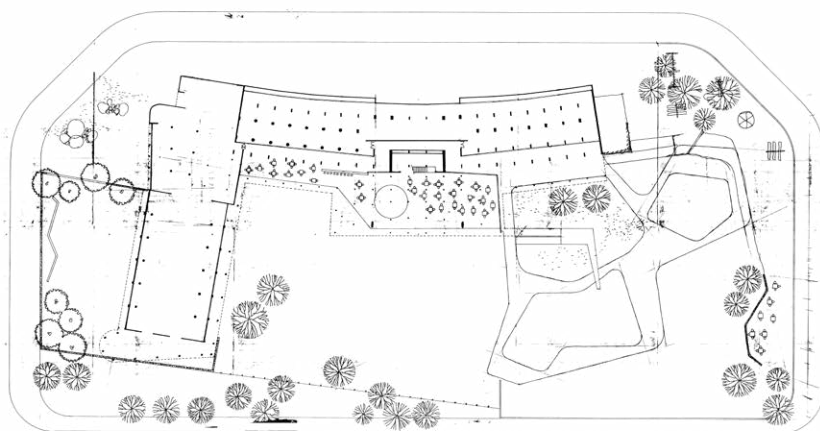
3° Pavimento



2° Pavimento



1° Pavimento



relação com a paisagem, seja para nortear a implantação de uma possível intervenção anexa a esse edifício.

Outra anotação relevante dá-se pelos escritos “praia” e “represa” que denotam a importância que o lote marginal ao reservatório, também adquirido por Boralli, teria para os rumos do projeto a um clube que deveria estar relacionado e aproveitar das características proporcionadas pela Guarapiranga, mesmo que sua sede social estivesse situada ao outro lado da avenida.

Uma linha vertical que segue da face da quadra da sede social voltada para bairro e finaliza por cima da palavra “represa” pode revelar a intencionalidade em conectar ambos os pontos – caso a marcação tenha sido de fato proposital e não uma infeliz coincidência da dobra da folha digitalizada.

Por fim, há algumas marcações de cota de nível no entorno da quadra principal do bairro-jardim que denotam a preocupação com o desnível existente de aproximadamente 2 metros entre a face longitudinal da quadra voltada à via marginal e sua face oposta e mais alta voltada para o bairro.

Os quatro pavimentos do trecho maior do “L” do edifício existente contam-se a partir do pavimento situado junto à cota de acesso da avenida marginal, sendo que o pavimento superior se situa 1m acima da cota de acesso

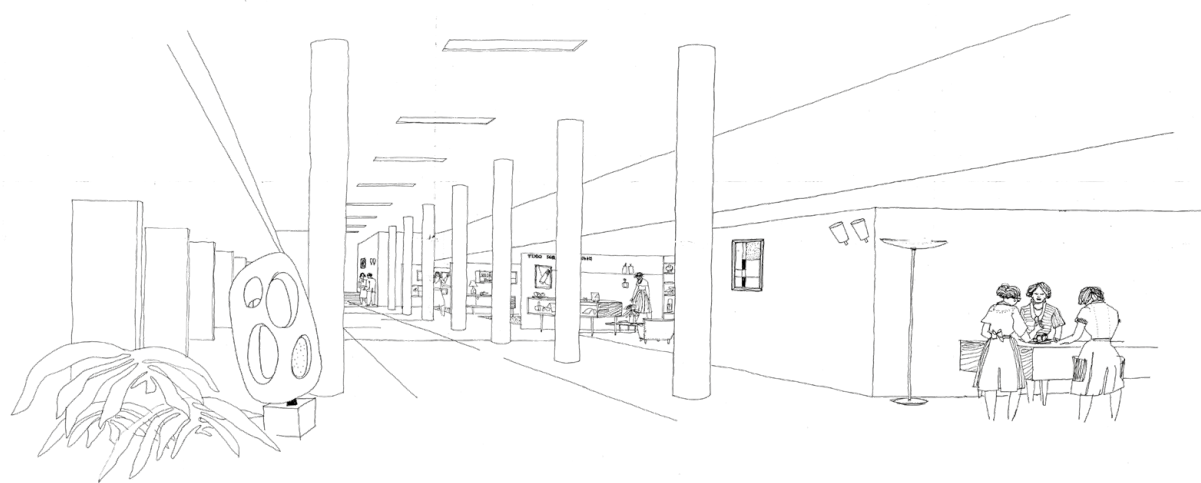
pelo lado do bairro.

Os desenhos de estudo preliminar alteram-se em denominá-los como sendo um edifício de pavimento térreo e mais três pavimentos subsequentes ou sendo simplesmente um edifício contabilizado do 1° ao 4° pavimento, considerando o 1° como o pavimento junto a cota da avenida marginal. Essa última nomenclatura foi a adotada à aprovação na prefeitura e, conseqüentemente, assumida por este trabalho.

Foram constatados quatro estudos em planta que, por sua vez, foram organizados de acordo com o que aparenta ser menos e mais próximo da solução escolhida e executada. Esses ensaios diferem sobretudo em relação aos dois primeiros pavimentos e ao estudo para a condição das piscinas do clube.

A posição das piscinas repete-se em todas as opções, situadas no setor mais ao sul da quadra, ocupando justamente o espaço vazio conformado pelo edifício em “L”. De um estudo para outro, não somente o desenho das piscinas varia, mas também sua cota de implantação.

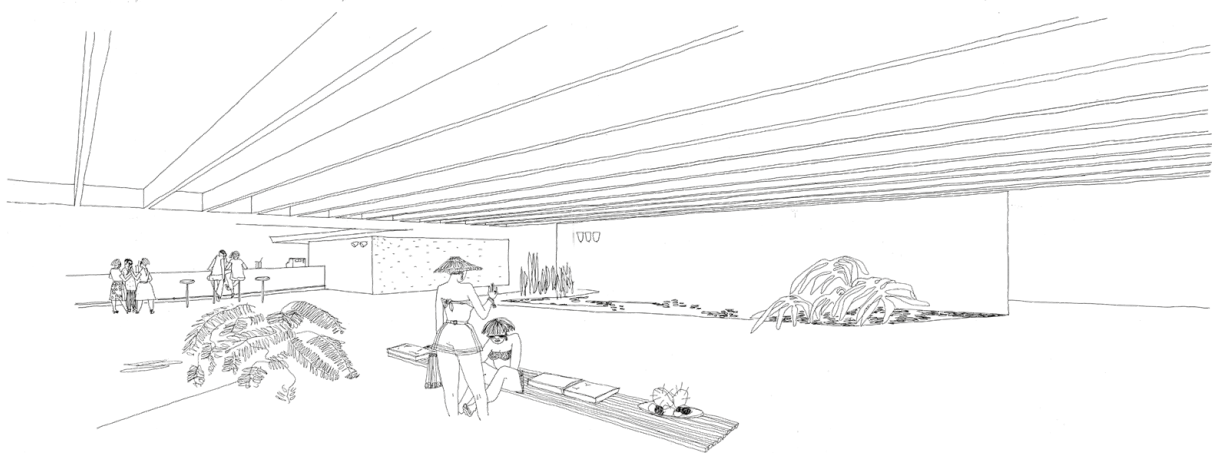
Inicialmente, parecem ser locadas mais ao solo, como revelam os croquis do primeiro ensaio, gerando um muro para a avenida. Nos estudos seguintes, a existência de algumas escadas revela a formação de volumes sobressolo para as piscinas, cuja elevação



1° ensaio para a sede do Santapaula late Clube - croqui do interior do 2° Pavimento  
 Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP



1° ensaio para a sede do Santapaula late Clube - croqui do acesso ao nível da avenida marginal  
 Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

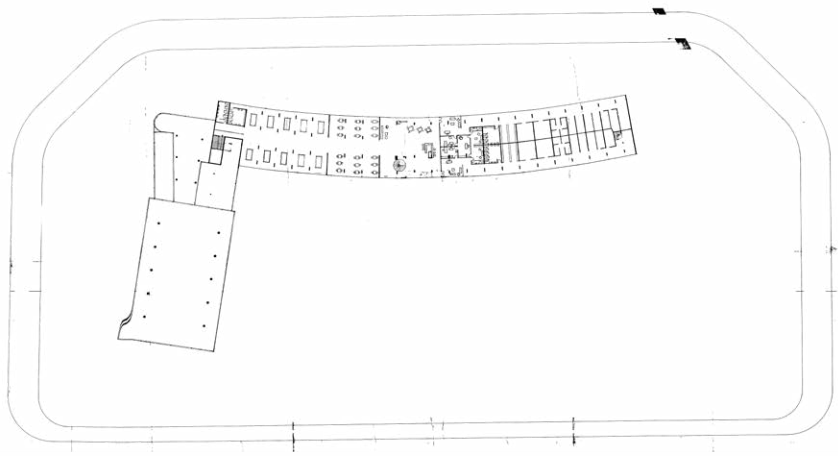


1° ensaio para a sede do Santapaula late Clube - croqui do terraço no 2° pavimento  
 Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

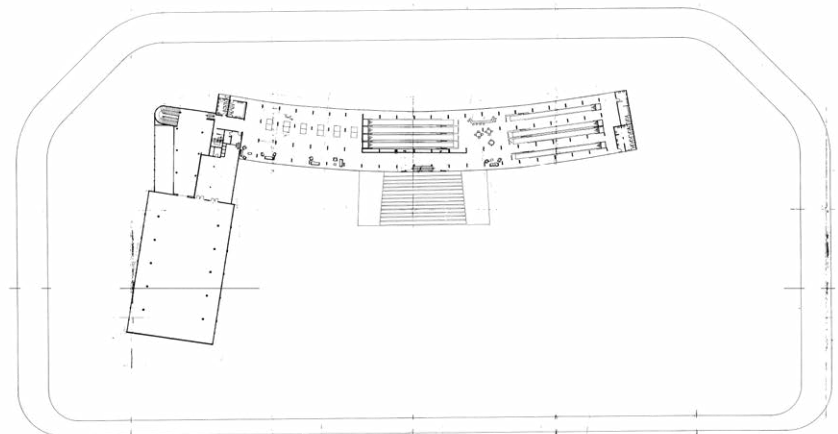


1° ensaio para a sede do Santapaula late Clube - croqui da área das piscinas  
 Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

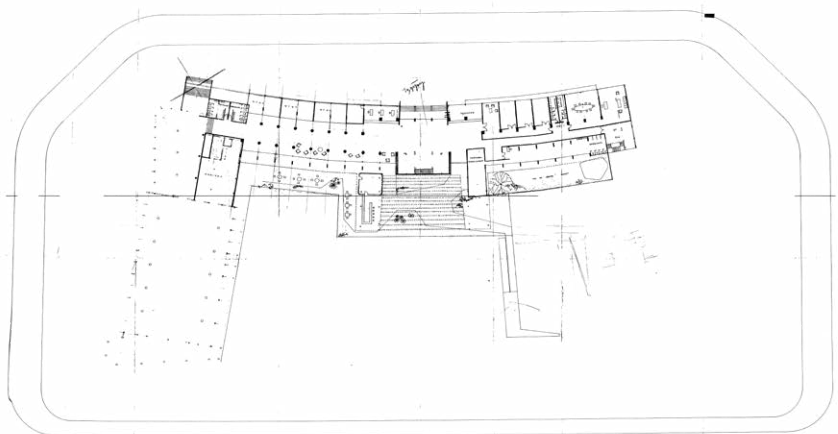
4° Pavimento



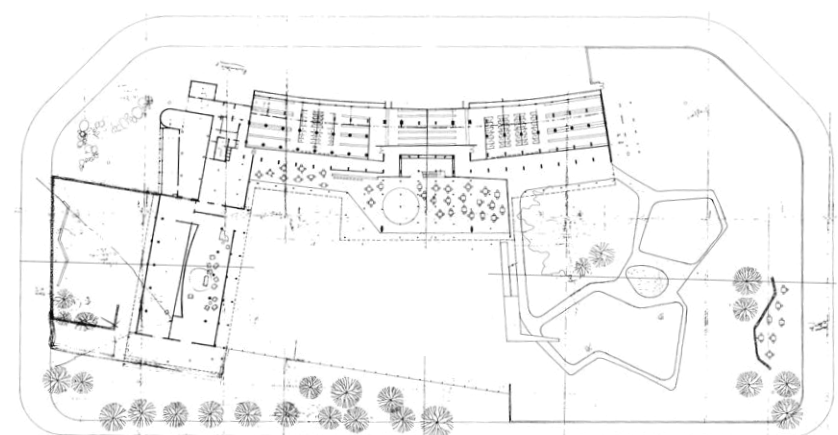
3° Pavimento



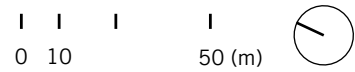
2° Pavimento



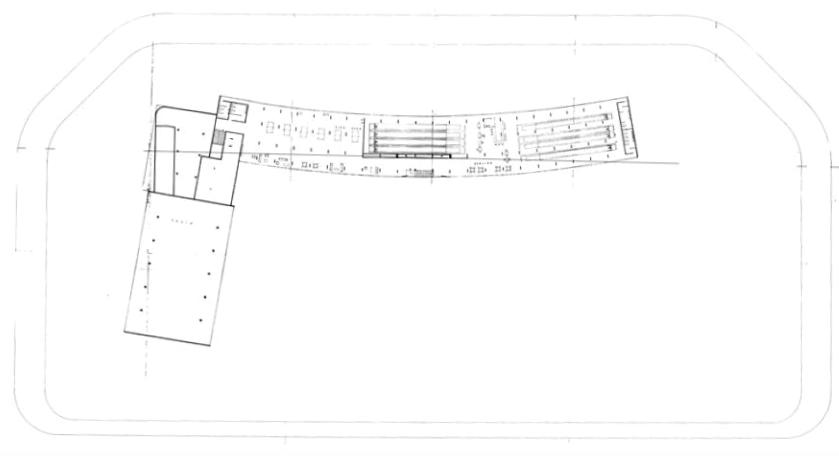
1° Pavimento



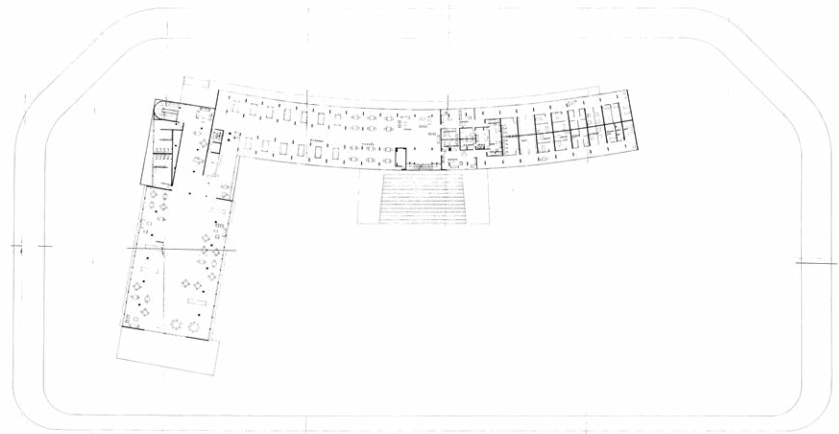
2° ensaio para a sede do Santapaula late Clube  
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP



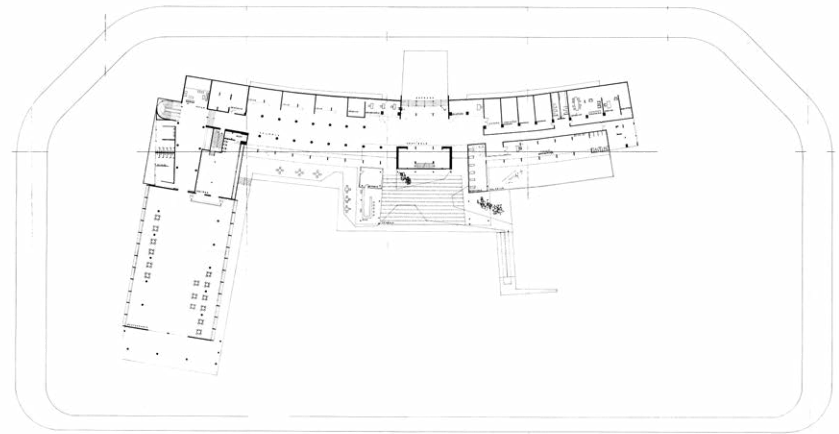
4° Pavimento



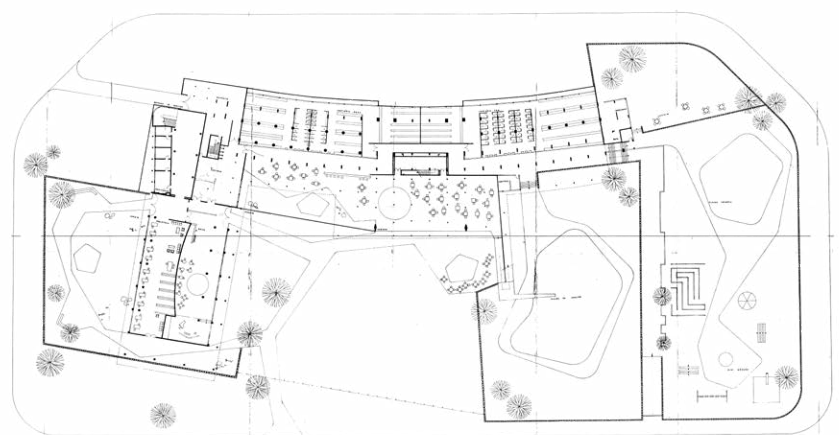
3° Pavimento



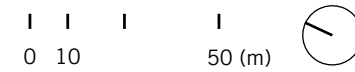
2° Pavimento



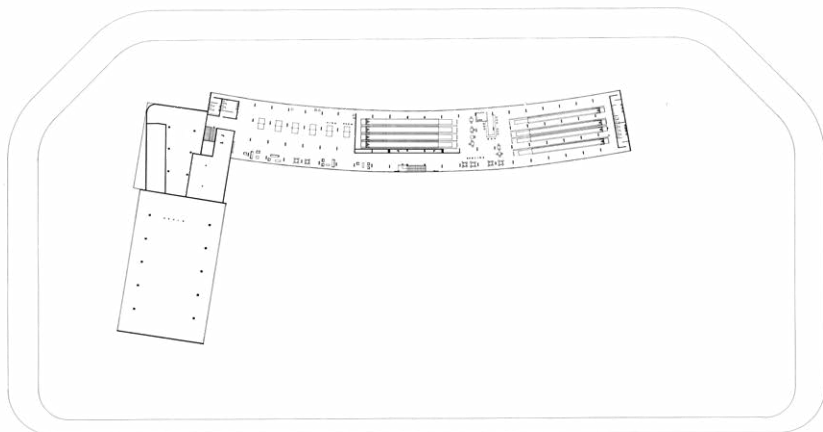
1° Pavimento



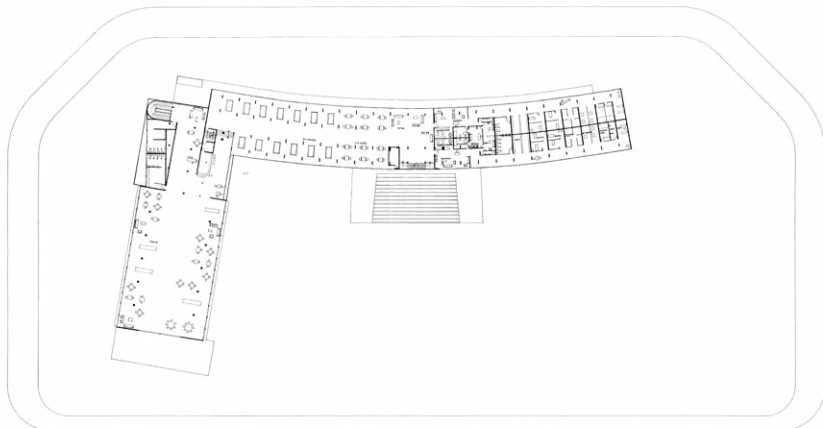
3° ensaio para a sede do Santapaula late Clube  
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP



4° Pavimento



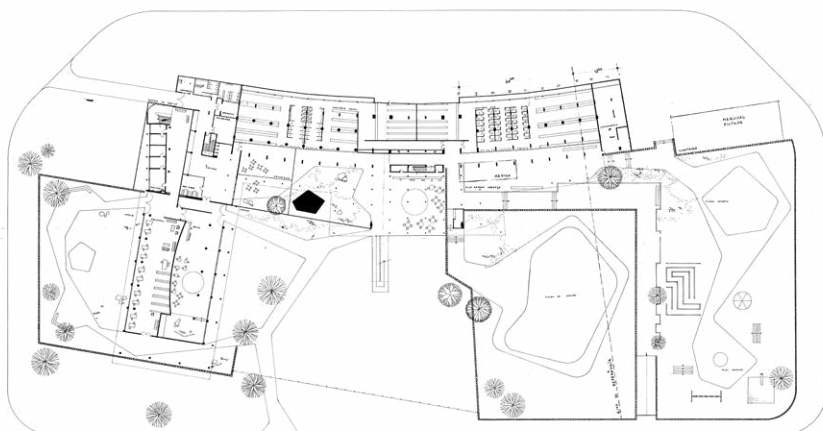
3° Pavimento



2° Pavimento



1° Pavimento



continuará conformando um muro para o passeio público, mas sua altura configuraria apenas um parapeito para quem estivesse no nível de acesso às piscinas – o que fora carregado à solução final.

Os esboços, muito simpáticos e imaginativos do que seria um cotidiano pelo clube, revelam a presença de associados com trajes de banho, outros tantos visitando as lojas internas, um clube envolto por uma vegetação exuberante e permeado de mobiliários e obras de arte modernos em seus interiores.

Em especial, o croqui para as piscinas torna-se elucidativo ao revelar já nesse estágio a textura de pedra para a formação dos muros e, ao fundo, a atenção dada à prática do iatismo na represa. Sobre as piscinas, há um elemento que aparenta ser um trampolim. Esse elemento foi ensaiado pelos arquitetos em três dos quatro estudos iniciais e encarado como continuidade e extensão de uma circulação externa por rampas.

O desnível existente entre os dois primeiros pavimentos – o primeiro razoavelmente em nível com a avenida marginal e o segundo um pouco acima da face oposta voltada para o bairro – foi ensaiado para ser vencido com essa circulação externa dividida em dois lances de rampa.

No primeiro estudo, a direção das rampas faz-se paralela ao lado mais longo da quadra, enquanto os três seguintes apresentam-na em direção invertida. O último estudo abdica de sua sobreposição à área das piscinas e, conseqüentemente, do braço extensor que formaria o trampolim comentado.

A solução de vencer o desnível com uma circulação alternativa e adicional à circulação interna, fazendo o uso de rampas externas ao corpo do edifício e gerando um passeio arquitetônico ao ar livre, já havia sido experimentada na solução dada ao edifício de apartamentos Louveira, projetado por Artigas em 1946, em São Paulo – os arquitetos associaram-se apenas em 1948.

Nos três estudos finais, a definição do programa para os dois primeiros pavimentos clarifica a solução comentada pelo uso das rampas externas. Todo o primeiro pavimento do corpo principal do edifício fora dedicado ao abrigo de um programa de apoio ao uso das piscinas acomodando, assim, sanitários, vestiários e rouparia divididos em duas alas, masculina e feminina. Dessa forma, o pavimento superior ficara dedicado à recepção dos associados e à toda parte administrativa do clube.

Apesar de o lote resumir-se à quadra que, por sua vez, poderia ser acessada por qualquer ponto de seu entorno, os desenhos



**Rampas externas do Edifício Louveira**  
Foto: Nelson Kon, 2009



**Rampas externas do Edifício Louveira**  
Foto: Nelson Kon, 2011



**Rampas externas do Edifício Louveira**  
Foto: Nelson Kon, 2009



**Sede social do Santapaula late Clube em obras - piscinas localizadas no setor sul do terreno**  
Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

trazem somente uma única indicação de acesso social: pela face longitudinal da quadra voltada para o bairro, em um ponto central ao corpo principal do edifício, alinhado justamente ao eixo do bairro-jardim projetado por Agache nos anos de 1930.

O acesso principal, portanto, situa-se junto ao bairro e dele viriam seus frequentadores, o que corrobora com as inferências feitas no capítulo anterior acerca dos usuários mirados pelo clube. Ao acessarem diretamente o 2º pavimento, os associados passariam por um grande terraço sob um elemento pergolado, com bar e vista para a represa. Pelas rampas externas que partem desse terraço, seguiriam

aos vestiários do pavimento inferior para trajarem-se e, em sequência, usufruírem das piscinas do clube, ou atravessarem-no ao desfrute da represa.

As rampas externas, assim, não seriam um mero capricho arquitetônico a vencer um desnível preexistente, mas uma promenade que evidenciaria a conexão almejada entre os futuros moradores do bairro e a represa pelas dependências do clube.

Nos dois últimos estudos, a planta do 2º pavimento – agora assumido como o de acesso oficial – traz ainda uma linha tracejada sobre a escadaria de acesso. Essa projeção denota a intenção dos arquitetos em elaborar algum



**Vista aérea do Santapaula late Clube em obras**  
Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP



**Marquise de acesso à antiga Rodoviária de Londrina**  
Foto: Fernando Stankuns, 2014



**Marquise de acesso à antiga Rodoviária de Londrina**  
Foto: Nelson Kon, 2009



**Marquise de acesso à antiga Rodoviária de Londrina**  
Foto: Nelson Kon, 2009



**Sede social do Santapaula late Clube em obras - acesso principal alinhado ao eixo do bairro-jardim de Interlagos**  
Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

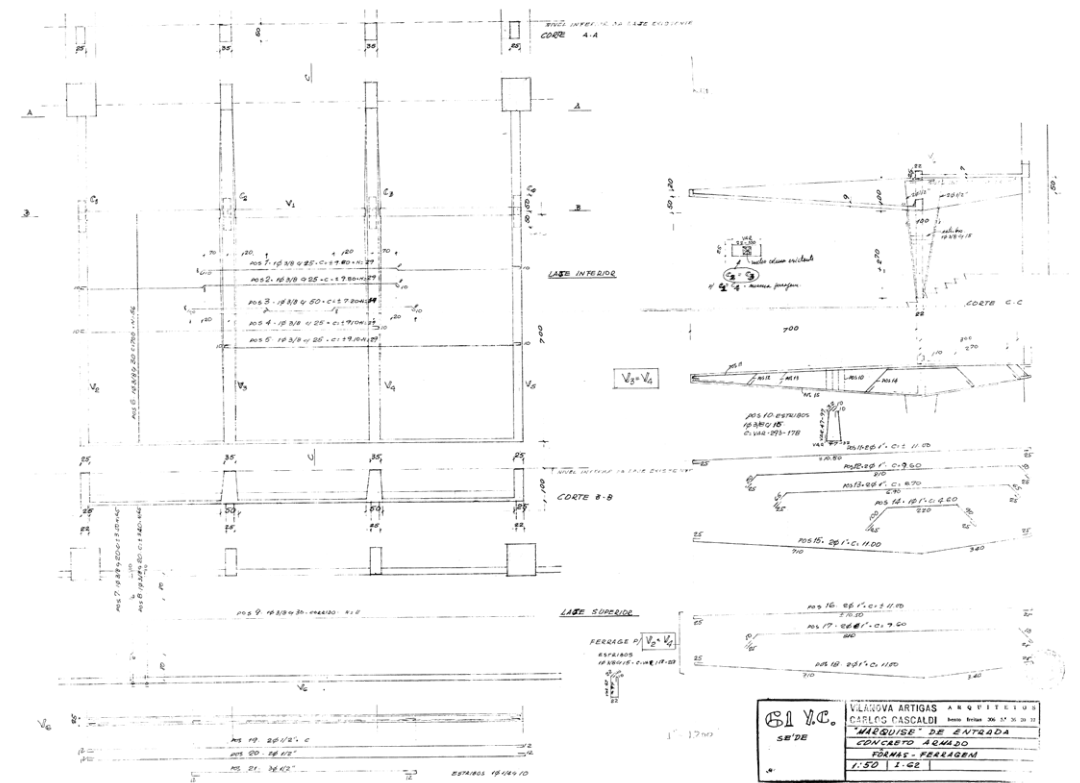
elemento de cobertura que proporcionasse um intervalo, uma transição gradativa entre os espaços público e privado, aberto e fechado, reforçando e qualificando o ponto de acesso social.

Essa intenção fora levada à solução final através de uma cobertura que, ao projetar-se para fora do edifício, permite recordar a experiência que os arquitetos tiveram ao desenharem o acesso ao corpo envidraçado da Rodoviária de Londrina, inaugurada em 1952. Entretanto, a forma e a esbelteza dos elementos utilizados na solução de Londrina, que a aproximaram do vocabulário plástico explorado pela arquitetura carioca desde os anos 30, deram lugar a uma solução mais

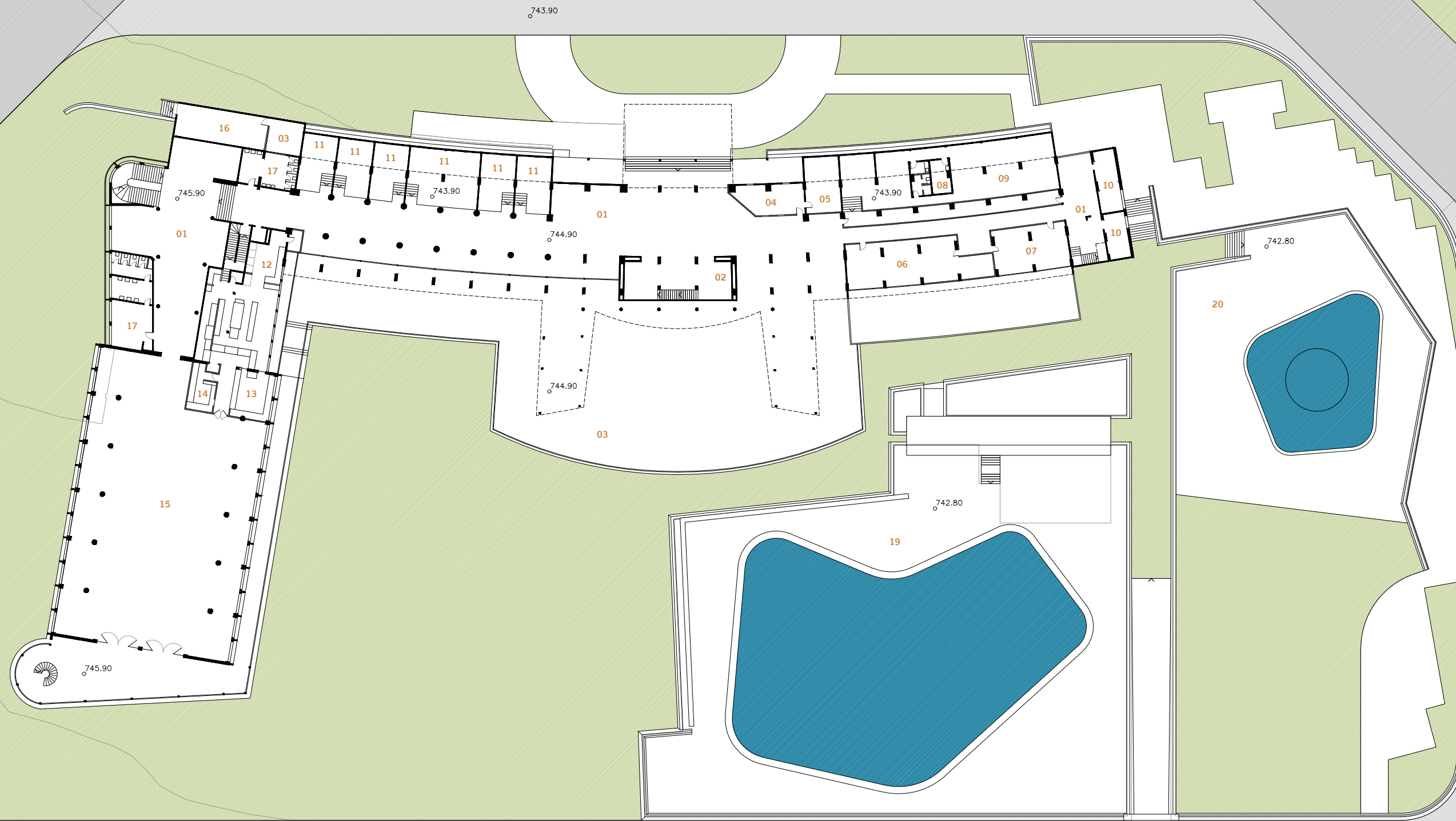
sucinta e audaciosa construtivamente.

Ao explorarem os limites estruturais possíveis pelo uso do concreto armado, os arquitetos lançaram mão de uma cobertura em balanço com 7 metros de profundidade e 13.5 metros de extensão apoiada em uma única linha de pilares que, por sua vez, acoplaram-se à estrutura preexistente. O acesso principal sob a marquise e sua relação com o eixo do bairro-jardim de Interlagos pode ser observada na fotografia registrada no período de obra.

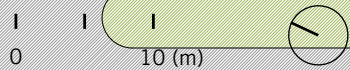
A sequência da leitura será feita com base no redesenho da solução apresentada à prefeitura e compatibilizada com alguns desenhos de levantamento e executivos.



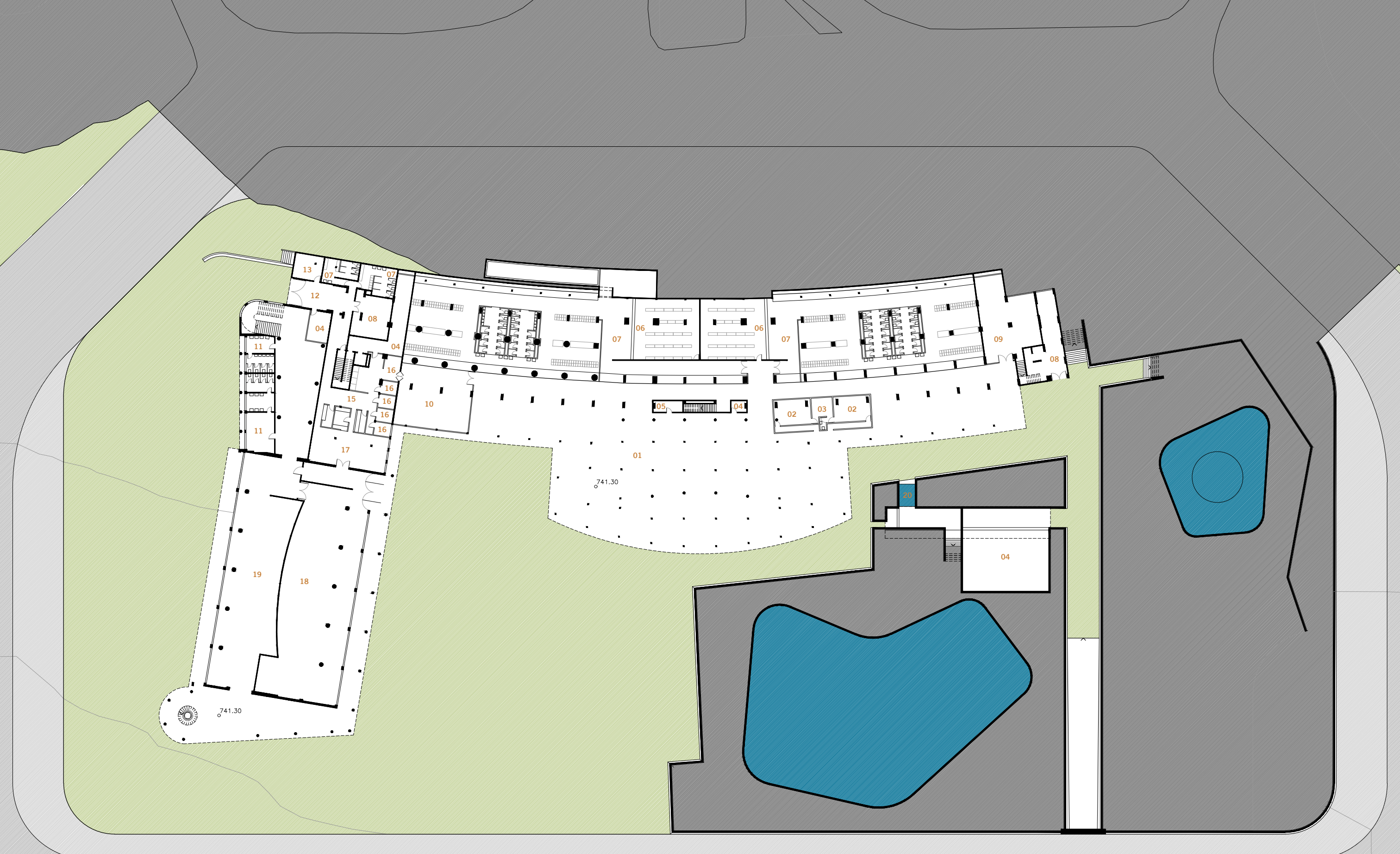
**Desenho executivo para a marquise do acesso principal à sede social do Santapaula late Clube**  
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP



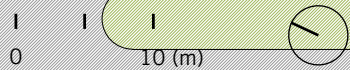
Planta - Nível 744.90



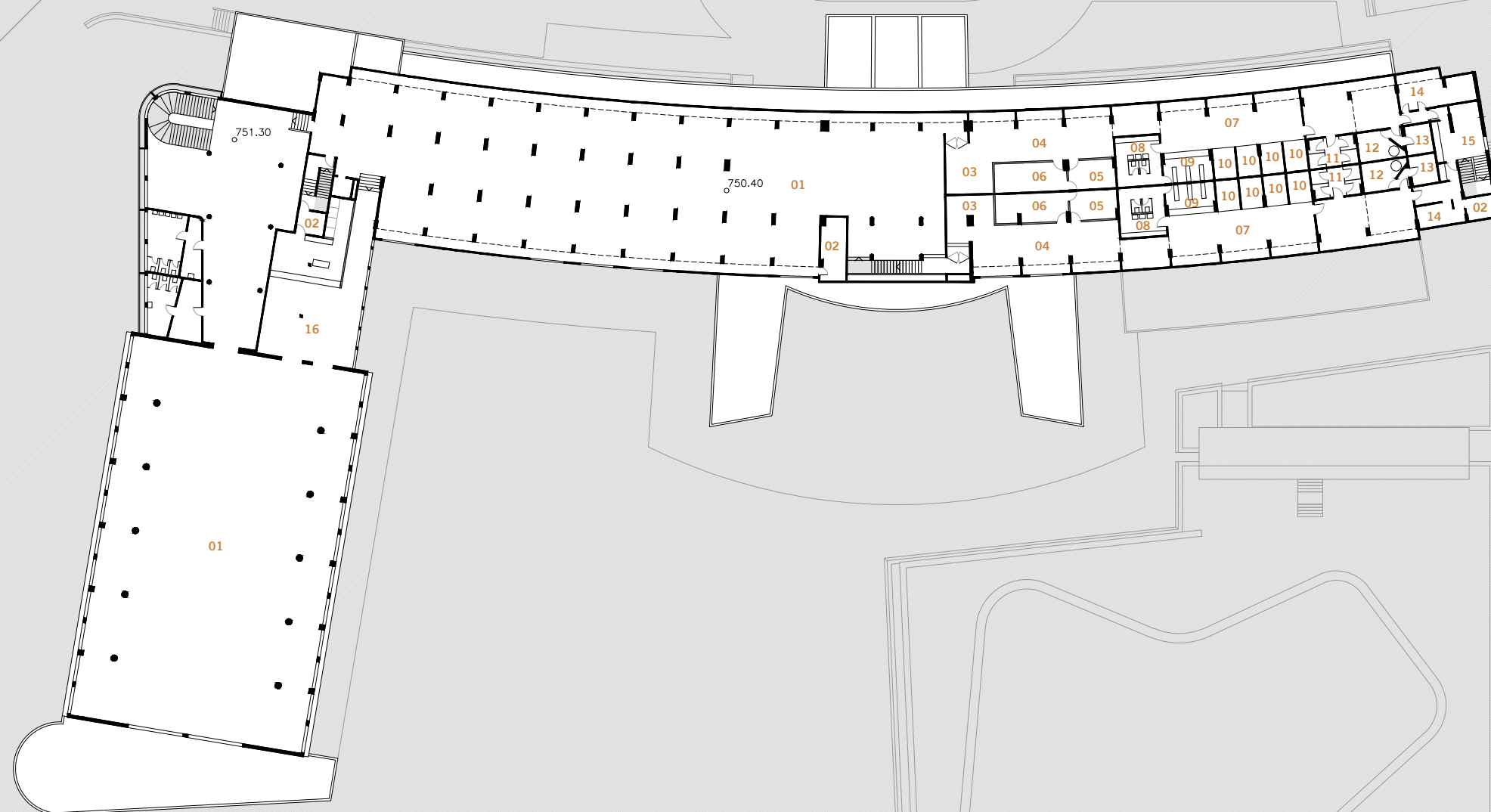
- |                |                    |               |                      |                         |
|----------------|--------------------|---------------|----------------------|-------------------------|
| 01 - Hall      | 05 - Secretária    | 09 - Berçário | 13 - Cambuza         | 17 - Sanitários         |
| 02 - Vestíbulo | 06 - Contabilidade | 10 - Depósito | 14 - Cozinha         | 18 - Entrada            |
| 03 - Terraço   | 07 - Diretoria     | 11 - Loja     | 15 - Restaurante     | 19 - Piscina de adultos |
| 04 - Recepção  | 08 - Serviço       | 12 - Cozinha  | 16 - Cabine de Força | 20 - Piscina infantil   |



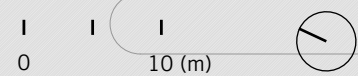
Planta - Nível 741.30



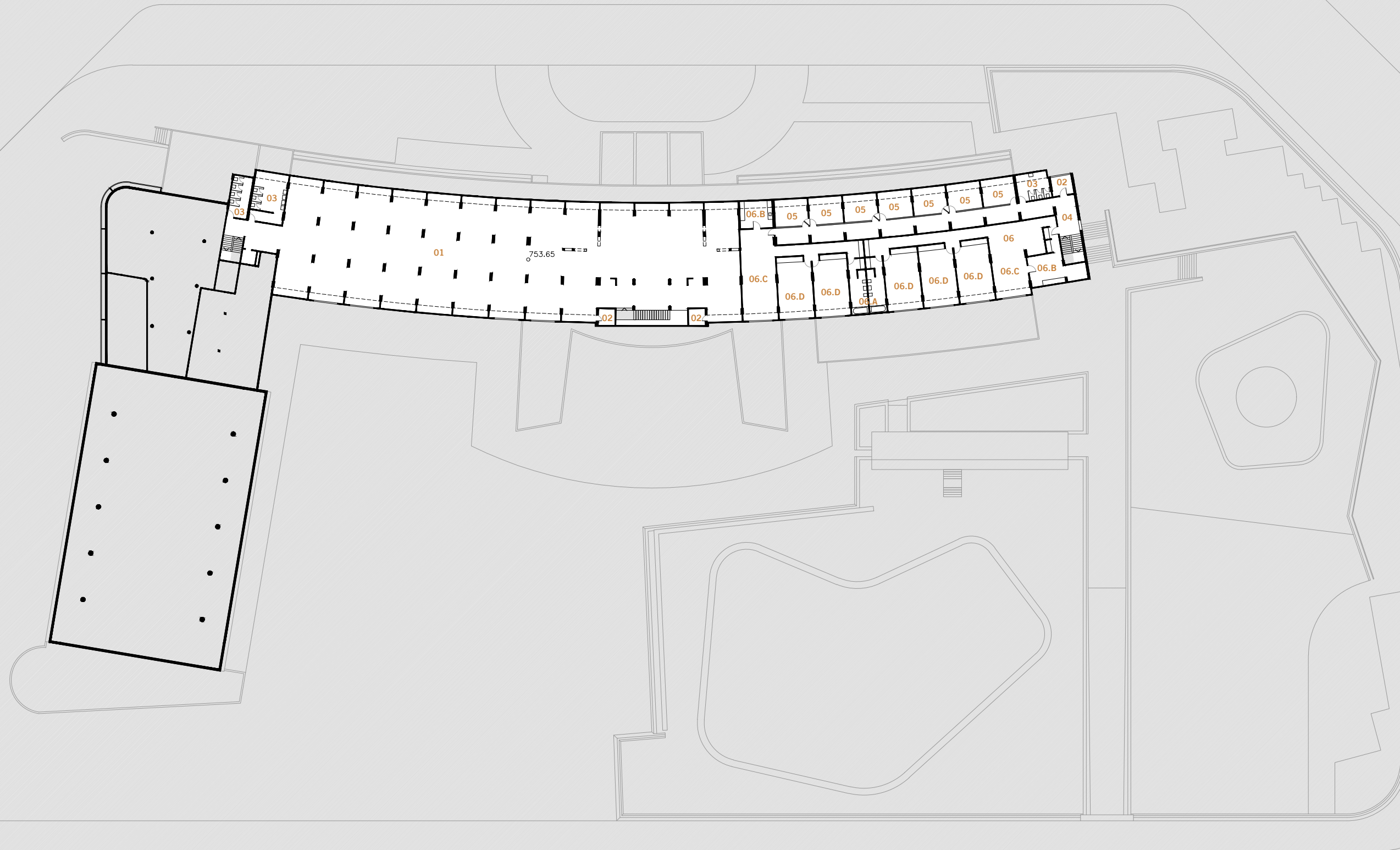
- |                         |                            |                            |                  |                             |
|-------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------|-----------------------------|
| 01 - Terraço            | 05 - Depósito              | 09 - Lavanderia            | 13 - Controle    | 17 - Refeit. - Funcionários |
| 02 - Sala de exames     | 06 - Rouparia              | 10 - Refeitório - Crianças | 14 - Hall        | 18 - Salão /Baile           |
| 03 - Consultório médico | 07 - Sanitário + Vestiário | 11 - Sanitário             | 15 - Cozinha     | 19 - Biblioteca             |
| 04 - Casa de máquinas   | 08 - Caldeiras             | 12 - Entrada de serviço    | 16 - Frigorífico | 20 - Lava-pés               |



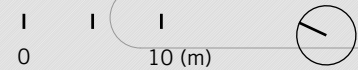
Planta - Nível 750.40



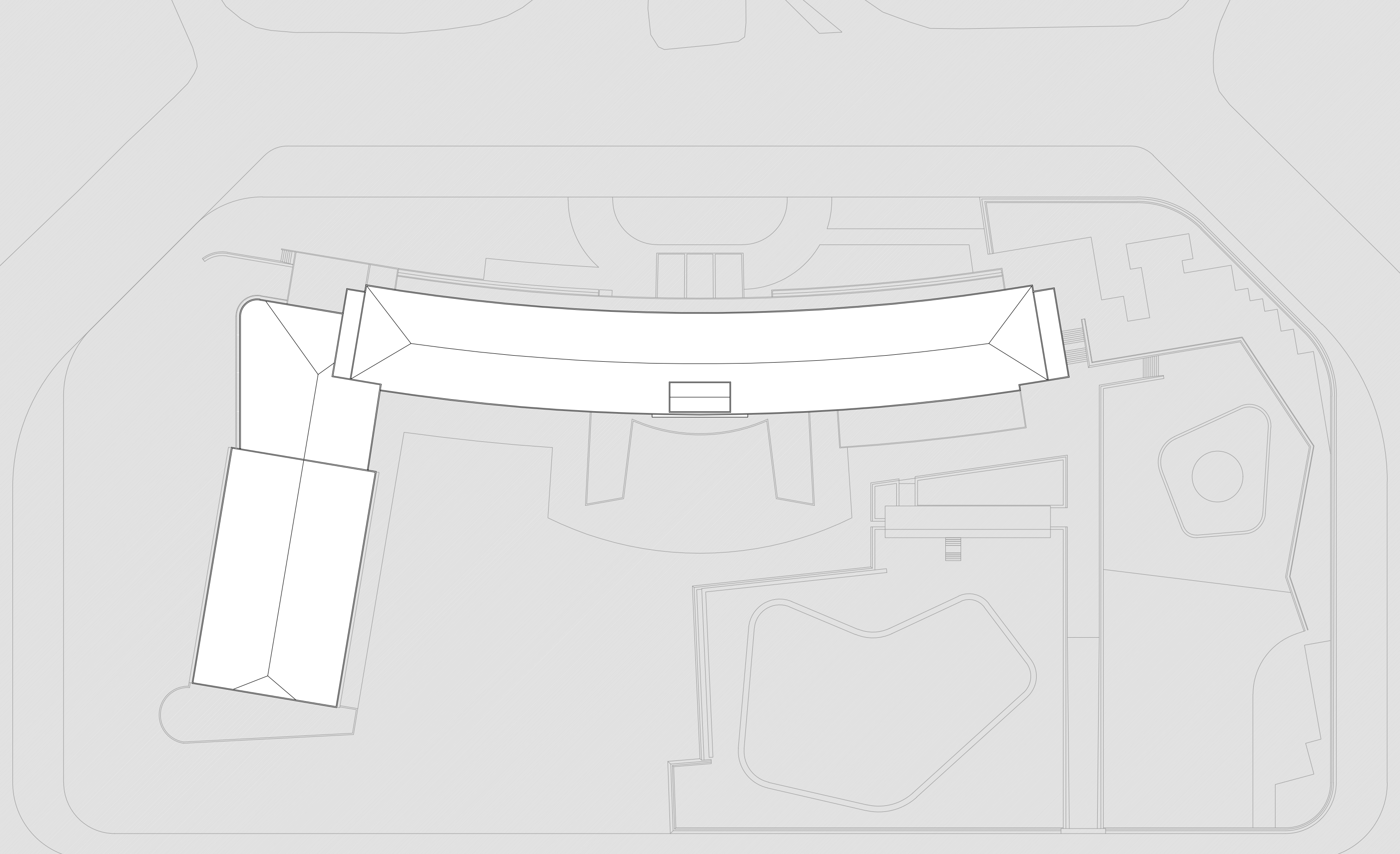
- |                            |                         |                       |                       |
|----------------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 01 - Jogos                 | 05 - Enfermaria         | 09 - Rouparia         | 13 - Banho a vapor    |
| 02 - Depósito              | 06 - Consultório médico | 10 - Sala de Massagem | 14 - Ducha Escocesa   |
| 03 - Barbearia/Cabelereiro | 07 - Estar              | 11 - Sanitários       | 15 - Sala de Máquinas |
| 04 - Hall                  | 08 - Vestiário          | 12 - Sauna            | 16 - Bar              |



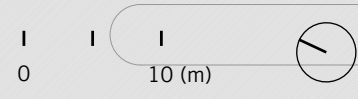
Planta - Nível 753.65

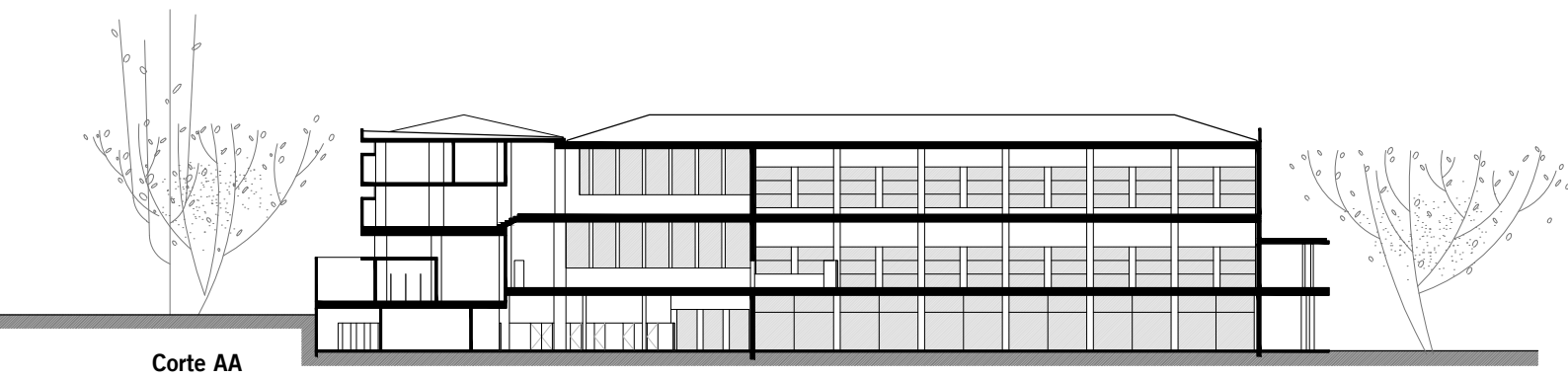


- 01 - Jogos
- 02 - Depósito
- 03 - Sanitário
- 04 - Hall
- 05 - Dormitório
- 06 - Apart. individual
- 06.A - Banheiro
- 06.B - Cozinha
- 06.C - Sala
- 06.D - Dormitório

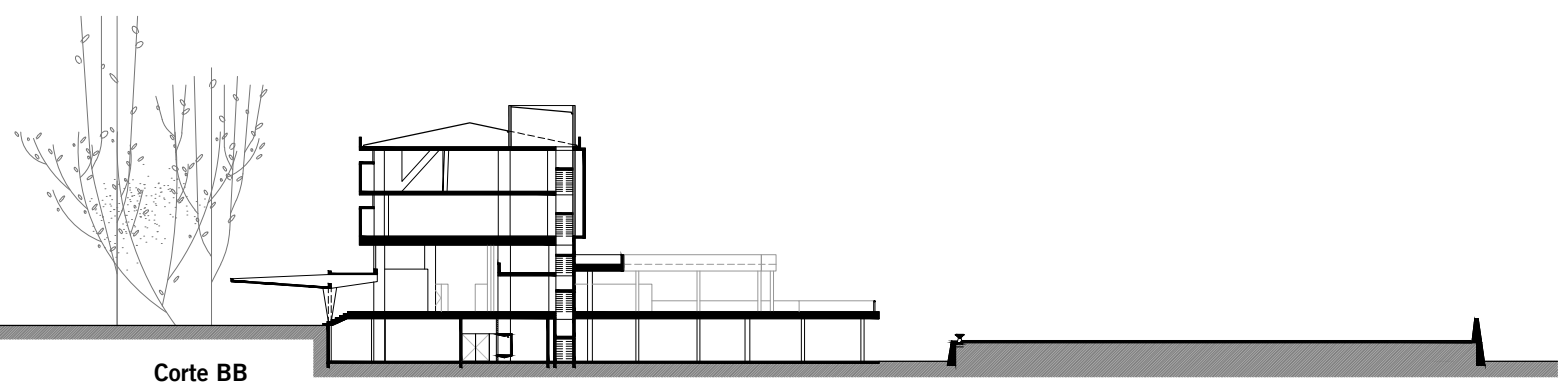
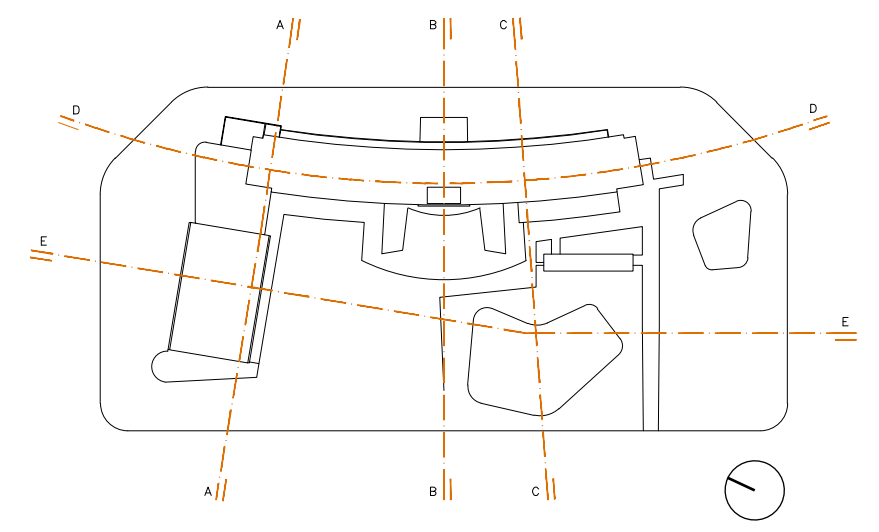


Planta de Cobertura

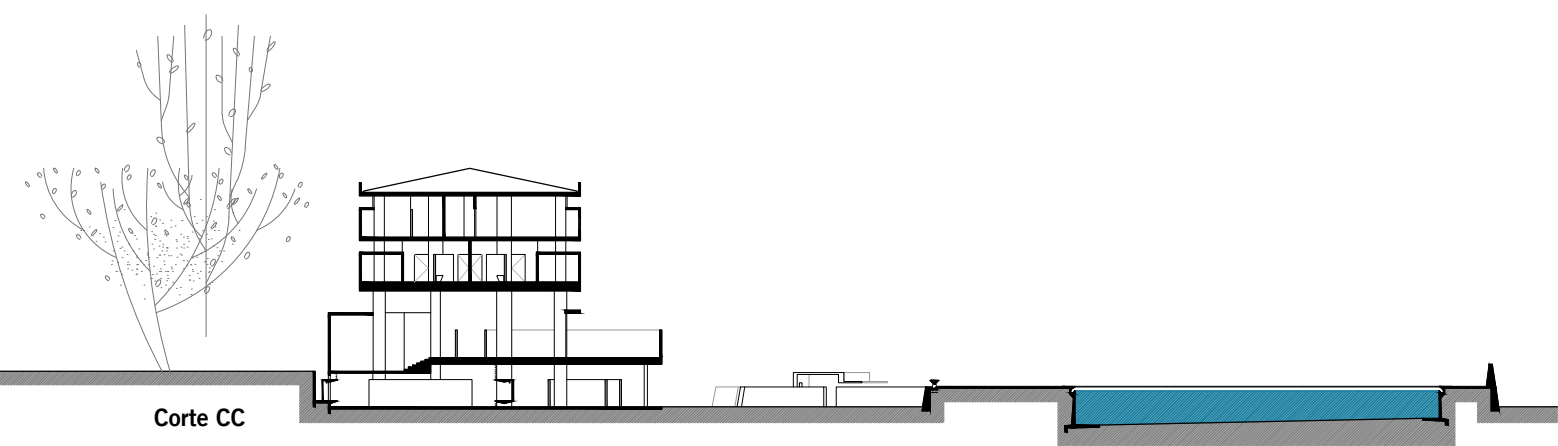




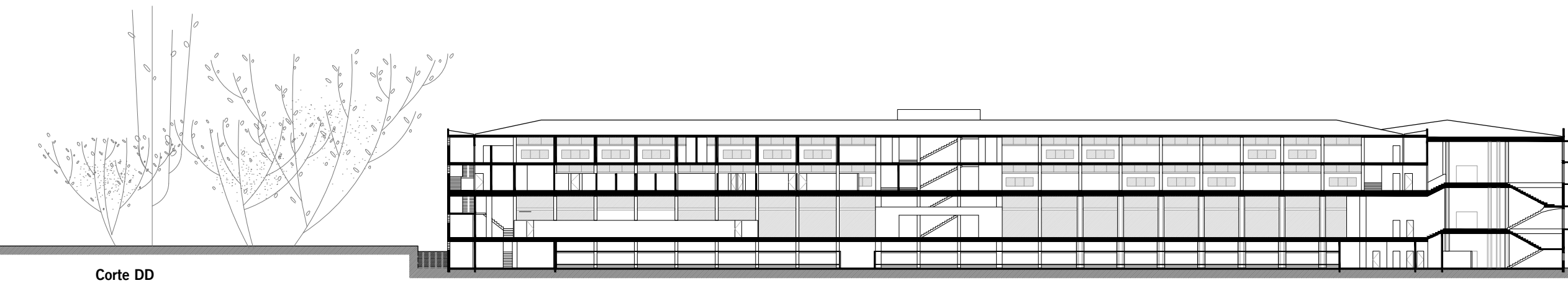
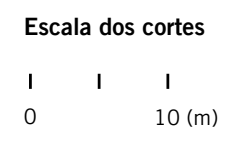
4º piso	753.65
3º piso	751.30
2º piso	745.90
acesso pelo bairro	744.90
1º piso	741.30



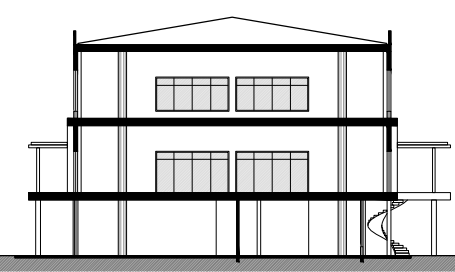
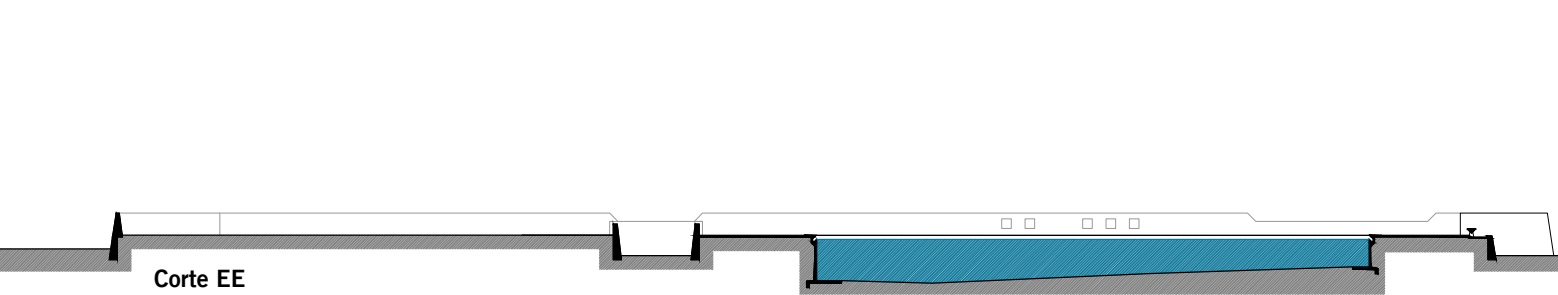
4º piso	753.65
3º piso	750.40
mezanino	747.75
2º piso	744.90
acesso pelo bairro	743.90
nível das piscinas	742.80
1º piso	741.30



4º piso	753.65
3º piso	750.40
2º piso	744.90
acesso pelo bairro	743.90
nível das piscinas	742.80
1º piso	741.30



4º piso	753.65
3º piso	751.30
2º piso	745.90
acesso pelo bairro	744.90
1º piso	741.30



3º piso	751.30
2º piso	745.90
nível das piscinas	742.80
1º piso	741.30

O edifício em “L” tem seu corpo longitudinal com 4 pavimentos, como já comentado, e o transversal com apenas três e em maiores pés-direitos. Os núcleos de circulação vertical que atravessam os 4 pavimentos do trecho longitudinal dividem-se em três unidades, sendo duas alocadas na extremidade e uma centralizada à frente do acesso principal. Próximo ao núcleo de circulação situado no entroncamento entre os dois trechos, há uma outra circulação vertical com patamar arredondado e, na extremidade oposta, uma circulação externa por escada helicoidal.

O pavimento de acesso ao edifício possui uma circulação horizontal centralizada que dá acesso ao programa localizado junto as fachadas nordeste e sudoeste. A ala sudeste basicamente comporta o setor administrativo do clube com salas para recepção, secretaria, diretoria, contabilidade e depósitos. Já a ala noroeste basicamente abriga algumas lojas, deixando todo o resto do corpo principal mais livre e com acesso a um grande terraço de frente para a represa.

O entroncamento entre os dois trechos do edifício quase sempre abriga núcleos hidráulicos e de serviço da sede. Nesse andar foram alocados sanitários e uma área dedicada ao preparo de alimentos e bebidas (cozinha, copa e cambuza) para servirem o

restaurante que ocupa o salão principal do trecho transversal nesse andar. À noroeste, situa-se uma cabine de força com acesso externo e independente.

O pavimento acima, o terceiro, não difere muito do que os arquitetos vinham ensaiando nos estudos iniciais. O trecho transversal do “L” e toda ala noroeste do trecho longitudinal fora dedicada à prática de jogos com bar e sanitários no entroncamento. Já a ala sudeste recebera um programa específico de cuidados pessoais contemplando barbearia e cabelereiro, salas para massagem e banho apoiados por vestiários, sanitários, rouparia e, ainda, consultório médico e enfermaria. Nesse setor, o programa situa-se centralizado ao edifício, fazendo com que a circulação ocorra pelas fachadas.

O quarto e último pavimento, existente apenas no trecho longitudinal do edifício, novamente recebe um amplo espaço para jogos na ala noroeste, com sanitários junto a circulação da extremidade. Diferentemente dos estudos anteriores, em que todo o pavimento seria dedicado para jogos, a ala oposta fora cerrada para o salão de jogos, sendo acessada somente pelo núcleo de circulação existente na extremidade sudeste. Muito provavelmente imaginada para abrigar sócios que pudessem vir de outros lugares reservando alguns dias pelo clube, essa ala

fora projetada com 7 cômodos dedicados a dormitórios e sanitários coletivos e 2 apartamentos completos, sendo um com 2 e outro com 3 dormitórios.

Ao retornar e chegar finalmente ao primeiro pavimento, nota-se que, como já mencionado, todo corpo principal do edifício fora dedicado ao apoio das piscinas com vestiários, sanitários, rouparia, salas para exame e consulta médica. No entroncamento com o trecho transversal, há uma área dedicada à cozinha com frigorífico e refeitório para funcionários. Esses acessariam o edifício por uma entrada secundária situada na esquina convexa do “L”, onde também se encontram sanitários e salas técnicas. O salão principal do trecho transversal fora dividido ao meio sendo em parte ocupado por uma biblioteca e parte destinado a área para baile.

Muito expressivas nos estudos preliminares, as rampas externas foram abandonadas na solução final. Para chegar aos vestiários, a principal transposição vertical entre o 2º e o 1º pavimento faz-se pela escada interna situada imediatamente à frente do acesso principal, solução essa bem mais singela do que aquela imaginada inicialmente.

As piscinas ocupam o mesmo setor estudado nos desenhos anteriores e seu nível

de acesso fora definido em cerca de 1.5m acima da cota relacionada à avenida marginal. No limite entre os volumes sobressolo e o passeio público fora projetado um parapeito com mais 1.5m de altura. Isso gerou para a avenida um muro de aproximadamente 3m de altura que diminui à medida em que se caminha lateralmente à quadra rumo ao acesso principal localizado junto ao bairro. A pedra foi o material escolhido para a configurar os muros e os volumes salientes ao solo, material já imaginado nos croquis iniciais e que será melhor abordado na última seção desta parte.

O volume das piscinas foi dividido em duas partes. Uma delas fora dedicada ao uso dos adultos, cuja piscina computa uma área de aproximadamente 1000m<sup>2</sup> e profundidade variável chegando a 3.2m de altura. Nesse volume ainda fora inserida uma sala às máquinas que permitem o funcionamento das piscinas. A outra parte ficara dedicada às crianças, cuja piscina é menor em extensão e profundidade. O acesso a ambos os volumes sobressolo dá-se através de escadas pontuais localizadas próximas da ala sudeste do trecho principal do edifício-sede. Precedendo a subida à área com a piscina para adultos, ainda há um rito de passagem pelo lava-pés.

Essa divisão entre os volumes das piscinas,

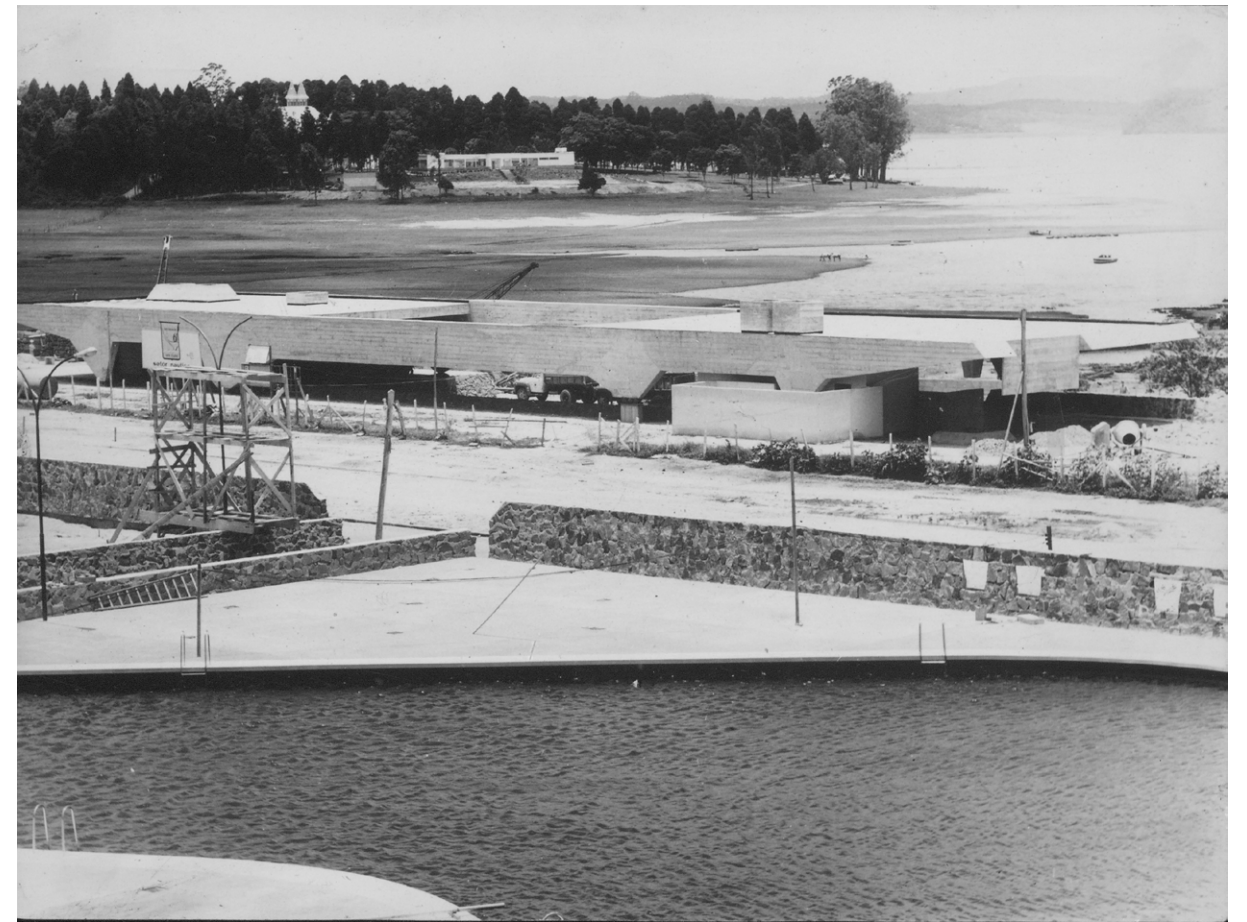
já presente nos dois últimos estudos iniciais, é feita por uma passagem em declive que culmina em uma transposição sob à avenida marginal para chegar ao outro lote de propriedade do clube situado junto à represa. De acordo com Adelino Boralli, a ideia da transposição subterrânea teria vindo de Vilanova Artigas diante da assunção de que a avenida poderia se tornar mais movimentada no futuro, prejudicando a travessia dos associados ao clube (TOURINHO, 2015, p.183).

Mais do que o conforto gerado para a travessia entre os dois lotes de propriedade da Santapaula Melhoramentos, uma vez que os frequentadores não precisariam sair de suas dependências para usufruir da represa, a transposição configura ponto nevrálgico

à intencionalidade em articular as pessoas e as águas, conectar os futuros moradores do bairro-jardim e a Represa Guarapiranga através do clube social.

A reforma da sede social e a passagem subterrânea configuram dois dos três objetos de projeto para o clube Santapaula. Uma última imagem desta seção capta exatamente a área das piscinas ainda em obras.

A lente da câmera voltada para a represa permite observar em destaque no horizonte próximo o último elemento de projeto. As duas próximas seções debruçam-se sobre esse edifício-apêndice projetado para abrigar o programa náutico do clube – e o que lhe deu, inclusive, sobrenome: Santapaula late Clube.



**Vista da piscina de adultos do Santapaula late Clube em obras para a represa**  
Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

# 4

## atravessando à sede náutica: primeiros ensaios

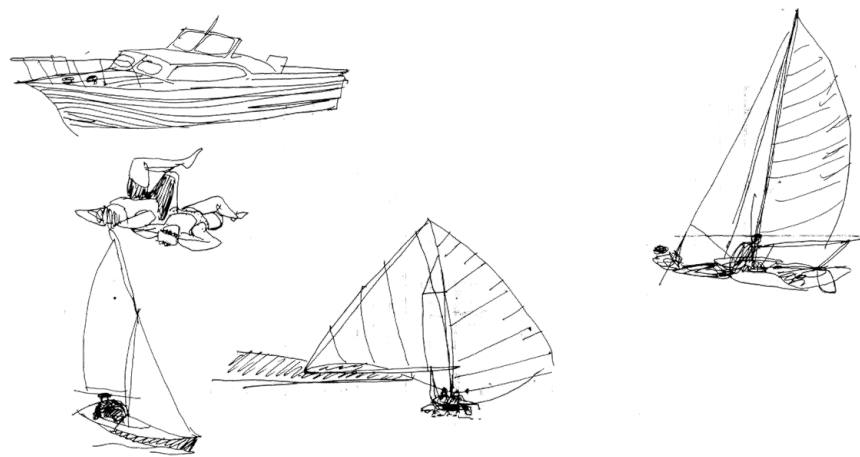
Para oferecer aos seus frequentadores uma experiência que extravasasse o programa e os limites da sede social, foi pensado um edifício-apêndice que estendesse as atividades oferecidas pelo clube sobre a Guarapiranga, tal como já faziam os clubes que se instalaram à beira do reservatório na primeira metade do século XX.

Esta seção dedica-se a uma leitura acerca dos ensaios iniciais ao edifício que abrigou o programa náutico do clube. Para isso, embasa-se novamente em uma análise dos documentos originais acervados pela FAUUSP, dos quais foram selecionados alguns croquis e desenhos de estudo preliminar. Pela ausência de datação junto aos desenhos, não foi possível dispô-los em uma sequência exata, de forma que a leitura se organiza de acordo com o que aparenta ser uma evolução de pensamento e definições

rumo à solução final escolhida.

Os primeiros esboços aqui trazidos são alguns desenhos de embarcações junto a duas pessoas deitadas. Não há nenhum plano de fundo ou cenário, são apenas desenhos soltos que permitem inferir uma aproximação inicial dos arquitetos com o programa específico, o lazer e o descanso à beira da represa e a prática esportiva sobre suas águas.

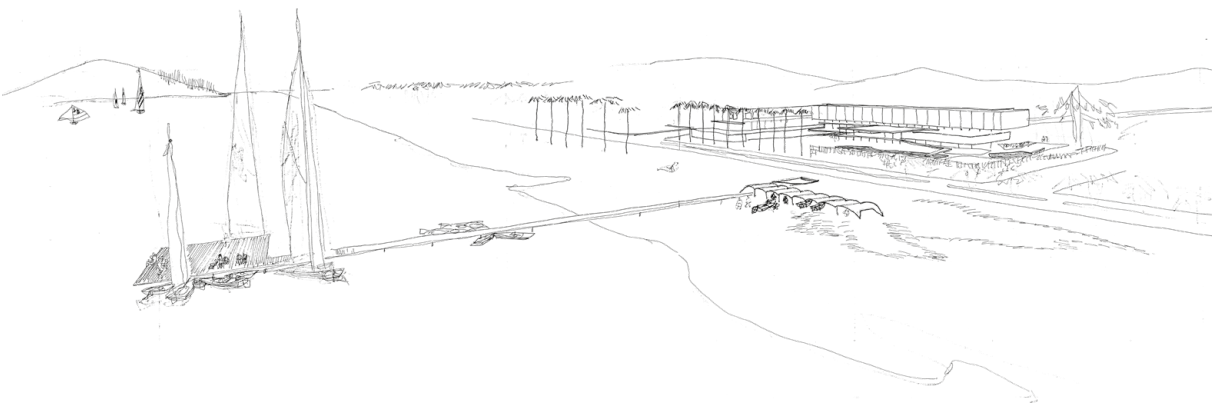
Os três desenhos seguintes apresentam uma visão mais abrangente do conjunto para o Santapaula late Clube. O primeiro deles exibe um plano de fundo com colinas e alguns barcos velejando. A sede social aparece de maneira mais volumétrica e com fechamentos e acabamentos genéricos, mas é possível identificar as rampas externas almejadas inicialmente e que fariam a transposição entre o 1º e o 2º pavimento.



**Croquis de aproximação ao programa**  
 Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP



**Croqui com 1ª perspectiva para o conjunto do Santapaula late Clube**  
 Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP



**Croqui com 2ª perspectiva para o conjunto do Santapaula late Clube**  
 Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

Próximo ao meio-fio, situa-se a chegada da passagem subterrânea sob a avenida. Apesar do muro que envolve as piscinas da sede, não há nenhum fechamento entre essas e o trecho transversal do edifício, tal como ocorre em todo o perímetro do lote situado junto à represa. Isso permite assumir que, mesmo com a intenção de gerar uma travessia mais segura entre os dois lotes do clube, o acesso à represa não estaria restrito, podendo essa também ser acessada de forma independente do clube.

Logo à frente da chegada pelo túnel, encontra-se um volume edificado alinhado à via marginal e composto por 9 abóbadas de berço cuja a extremidade sudeste parece finalizar alinhada à quadra da sede social. Não há nenhuma indicação de fechamento, o que induz a pensar que esse seja um edifício atravessável. Entre o primeiro e segundo vão localizados a noroeste, nasce um píer que se estende bem além da linha d'água demarcada até atingir um cais envolvido por algumas embarcações que nele devem estar atracadas.

Algumas pessoas situam-se sobre o cais, outras atravessam o píer, algumas envolvem dois barcos em terra firme e outras encontram-se à frente do edifício-apêndice e próximas do que aparenta ser uma biruta – instrumento ideal para indicar as condições

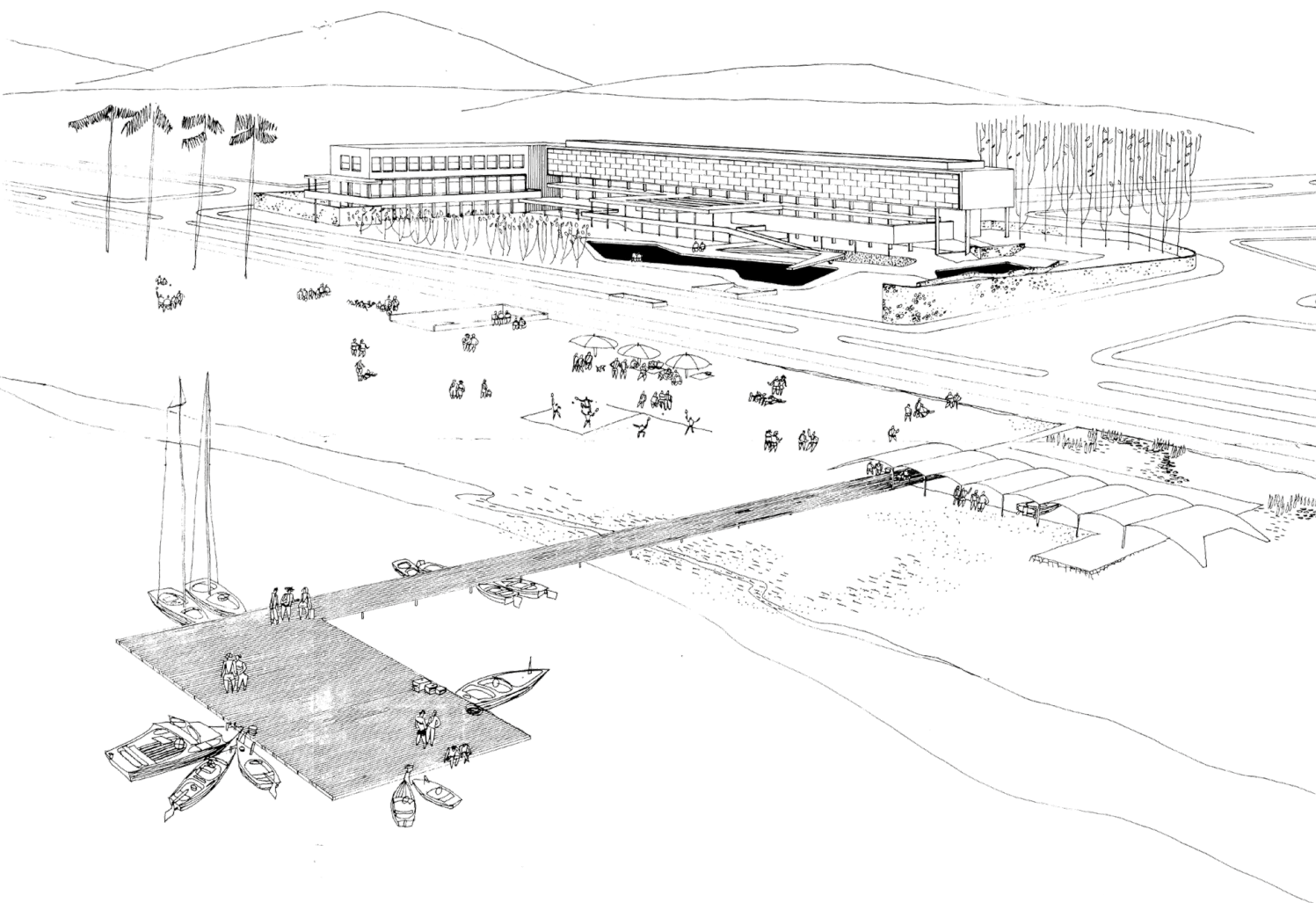
de vento à prática do iatismo.

O segundo croqui geral não parece revelar muito mais elementos do que o anterior. A diferença substancial encontra-se na quantidade de abóbadas que compõe o edifício do setor náutico, diminuindo de 9 para 8 unidades em relação ao desenho anterior. Os barcos, agora, não se encontram somente à frente do edifício, mas, aliviados de suas velas e mastros, abrigados sob a cobertura que não aparenta ter um pé-direito muito elevado.

Já o terceiro esquisso encontra-se mais detalhado e animado que os dois antecedentes. A configuração do edifício da sede social, com as rampas externas paralelas a face longitudinal do terreno e as piscinas alinhadas ao nível da avenida marginal referem-se ao primeiro ensaio para a sede abordada no capítulo anterior.

Por esse desenho, percebe-se um melhor detalhamento das fachadas marcadas pela modulação dos caixilhos. Os muros laterais ganham a textura de pedra e é possível notar os acessos à passagem subterrânea. A pouca profundidade das rampas de acesso em cada lado da avenida sugere um plano inclinado bastante íngreme, demandando futura equalização.

O tempo meteorológico aludido pelo croqui apresenta um dia ensolarado à beira



Croqui com 3ª perspectiva para o conjunto do Santapaula late Clube  
(representação da sede social referente ao 1º ensaio abordado no capítulo anterior)  
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

da Guarapiranga. Sua orla está repleta de pessoas reunidas em duplas ou grupos. Alguns seguram raquetes e praticam o que pode ser frescobol ou peteca sobre uma área delimitada no piso. Outros permanecem sob o sol ou descansam sob guarda-sóis abertos e sobre toalhas estendidas ao solo.

O setor náutico foi consideravelmente deslocado no sentido sudeste, desalinhando-se completamente da rua que circula a sede social e distanciando-se do acesso pela passagem subterrânea. Na sombra proporcionada por sua cobertura, novamente encontram-se algumas pessoas e um barco repousado. O píer surge outra vez entre os dois primeiros módulos da cobertura, mas em menor extensão do que nos desenhos anteriores.

O croqui seguinte apresenta uma visão desse ensaio e lugar sob o ponto de vista de um frequentador à beira das águas, ou sobre uma pequena embarcação.

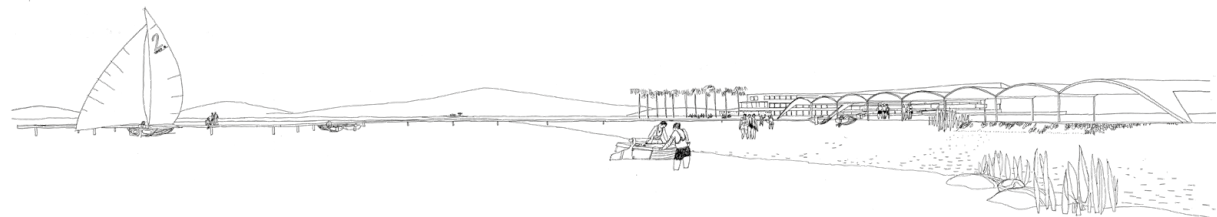
O que essa perspectiva aponta de esclarecedor é o caráter completamente atravessável dessa cobertura voltada ao setor náutico. É possível enxergar a sede social por entre as colunas de apoio das abóbadas. Ao prescindir de qualquer fechamento, até mesmo envidraçado, permite-se a ventilação completa desse espaço sombreado. Do lado externo, nota-se uma pequena variação de

nível que ocorre pela planificação do piso sob essa cobertura em relação ao desnível do terreno em direção às águas da represa.

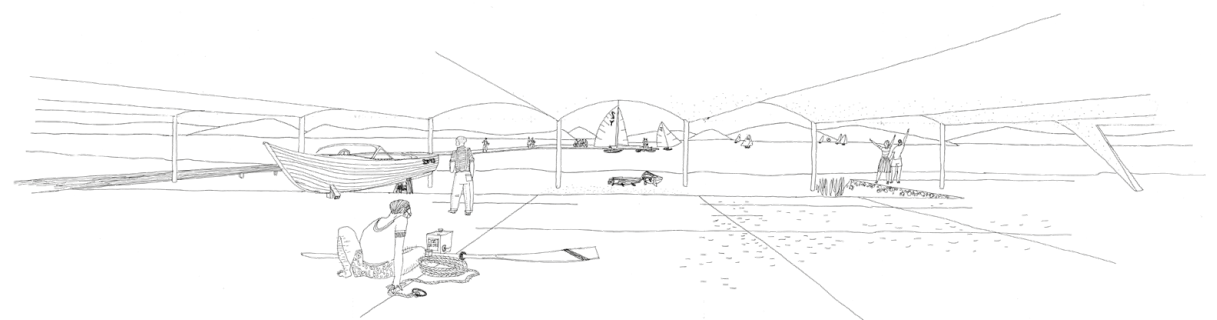
Já o desenho subsequente apresenta uma perspectiva interna a essa cobertura que, apesar da inúmera quantidade de pilares ritmados, sua esbelteza permite visualizar amplamente a represa e a paisagem à sua frente. Por esse croqui, o setor náutico não aparenta ter um programa complexo, valendo-se de um extenso espaço coberto para o abrigo e manutenção de barcos, ou simplesmente para o descanso abrigado na sombra dessa cobertura, o que faz dessa solução algo bastante aberto, fluido e integrado visualmente ao meio circundante.

Todos os últimos desenhos comentados repetem uma mesma solução ao edifício do setor náutico. Uma cobertura dividida em 8 módulos arqueados que em cada encontro entre as abóbadas internas há uma dupla de pilares para apoiarem-se. Já as abóbadas situadas na extremidade sudeste e noroeste estendem-se até o chão por um desenho que as reduz a dois pontos de apoio em cada lado.

Não é possível dissociar a solução estrutural ensaiada à cobertura do apêndice náutico do Santapaula da solução dada pelos arquitetos à área de chegada dos ônibus na Rodoviária de Londrina.



**Croqui com 4ª perspectiva para o conjunto do Santapaula late Clube**  
 Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP



**Croqui interno ao setor náutico com vista para a represa**  
 Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP



**Parada de ônibus da Rodoviária de Londrina**  
 Foto: Francisco de Almeida Lopes, sem data



**Parada de ônibus da Rodoviária de Londrina**  
 Foto: Nelson Kon, 2009

Em Londrina, o acesso dos ônibus exige um pé-direito mais alto do que o ensaiado para o Santapaula, em que os barcos adentram a cobertura expressa nos desenhos sempre aliviados de suas velas e mastros.

Em uma extremidade da cobertura abobadada, a solução é bastante parecida com a ensaiada nos croquis ao setor náutico, entretanto, o arco da abóbada extrema não se estende até o chão, fazendo esse apoio com elementos mais esbeltos – pilares inclinados.

Na outra extremidade do edifício da rodoviária, um corpo edificado contempla o programa que necessita fechamento fazendo um contraponto ao setor mais aberto onde param os ônibus. Uma vez que a sede social do Santapaula já estaria alocada no edifício a ser reformado ao outro lado da via marginal, o setor náutico resumiu-se somente à solução abobadada.

Como já fora abordada na seção anterior, o projeto à Rodoviária de Londrina torna-se, assim, um precedente notável na trajetória dos arquitetos aos estudos para o Santapaula late Clube e demonstra como a experiência vivenciada pelos arquitetos reverberou em suas ações projetuais subsequentes.

Retornando ao último desenho, percebe-se o desnível do piso interno em relação ao terreno original e, diferentemente do

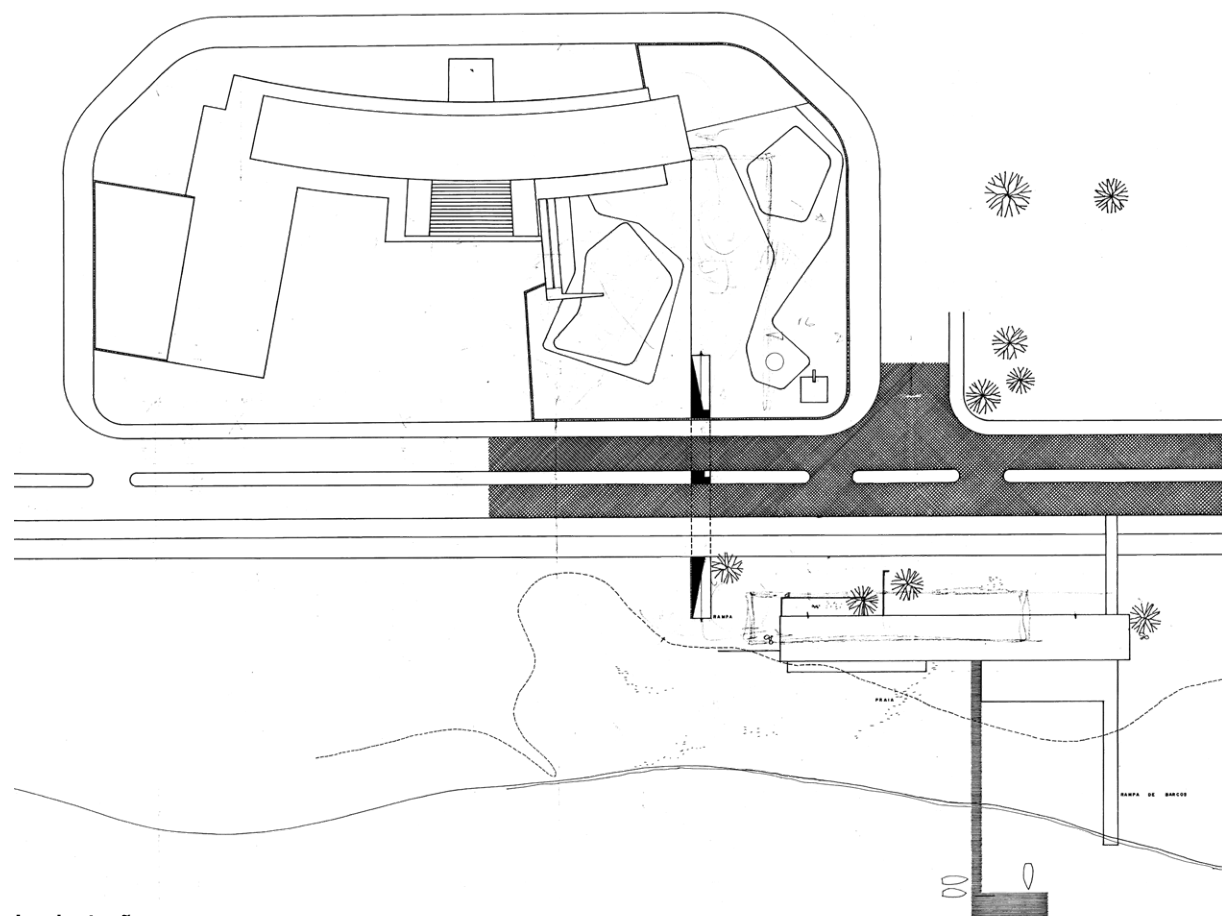
que aparece nas perspectivas externas, o píer surge ao lado esquerdo da cobertura olhando-se para a represa, podendo ser uma variação ensaiada pelos arquitetos ou alguma falha na digitalização que tenha espelhado o documento.

Após os primeiros ensaios com a solução abobadada, os arquitetos partiram para uma outra solução um pouco mais simplificada. Pela implantação, percebe-se que ela estava sendo ensaiada junto à terceira opção preliminar para a sede social.

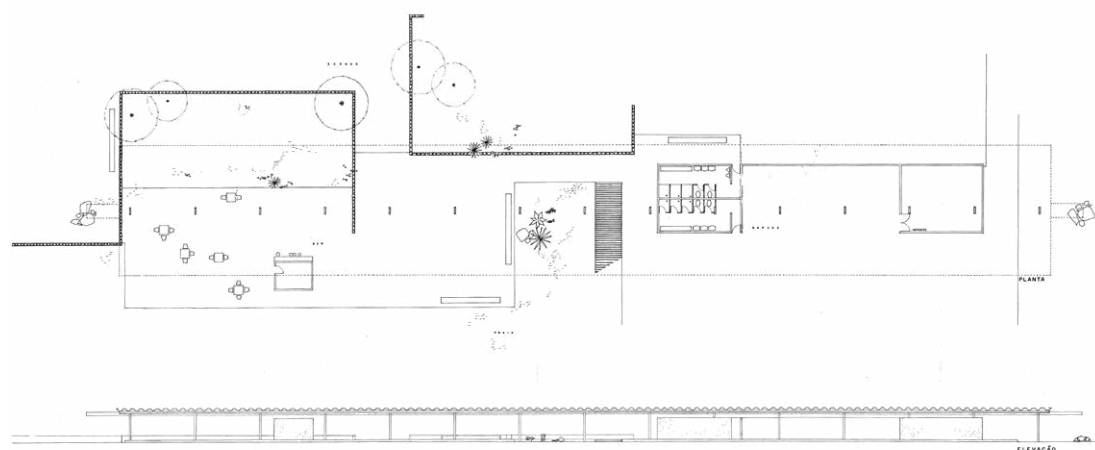
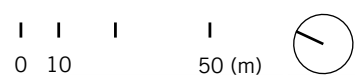
O edifício-apêndice que abriga o setor náutico assume uma posição intermediária entre as duas anteriores experimentadas, situando-se a sudeste do acesso sob a via marginal e mais em frente à rua que circula a quadra da sede – hoje denominada Avenida Berta Waitman.

Ao aproximar-se da planta e da elevação frontal dessa solução, nota-se que, tal como na solução anterior, os arquitetos mantiveram a intenção de gerar um abrigo que permitisse a habitabilidade, o encontro e o descanso aos frequentadores à sombra de uma ampla cobertura. O espaço abrigado mantém-se aberto, atravessável e permitindo contemplar a paisagem e a represa.

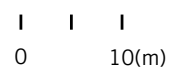
O edifício novamente resume-se a um elemento de cobertura que, nesse caso, adota uma solução mais retilínea e



Implantação



Planta e Elevação Sudoeste



Desenhos da penúltima solução ao setor náutico do Santapaula late Clube  
 Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

simplificada em comparação com a anterior. Uma única linha de pilares central à projeção da cobertura divide-se em 14 módulos de aproximadamente 6.50m de largura.

O plano de cobertura, que aparenta utilizar telhas de fibrocimento do tipo “kaltheta”, balança em mais ou menos 6.50m para cada lado da linha de apoio central. Sobre essa linha, apoia-se uma viga-calha provavelmente em concreto armado que receberia a água pluvial da cobertura conduzindo-a às extremidades do edifício, onde forma uma gárgula para o despejo no jardim.

Diferentemente das soluções anteriores, há uma maior apuração do programa contido pelo setor náutico. O acesso localizado no eixo da calçada da hoje Avenida Berta Waitman chega diretamente na ala noroeste do edifício em que basicamente há uma área de estar servida de bar.

A ala sudeste contém sanitários masculino e feminino, uma área aberta destinada ao abrigo de barcos e um depósito. Pela elevação, percebe-se que os blocos fechados não tocam o plano de cobertura, dando uma maior sensação de um espaço único gerado pela continuidade visual da cobertura. Quase junto à fachada sudeste, nota-se a presença de um elemento ausente nos croquis anteriores, uma rampa destinada à entrada

e saída dos barcos da água.

Entre as duas alas, há um espaço ajardinado por onde o píer adentra sob o plano de cobertura. Mesmo com um cais menor do que os expressos nos croquis anteriores, a presença do píer em todas as soluções lidas denota a expressividade desse elemento projetado, ponto final da articulação entre as pessoas e as águas, articulação essa que se inicia no acesso à sede social voltado para o bairro, e reforça que o edifício do setor náutico não pode ser lido de forma independente do conjunto projetado ao Santapaula late Clube.

# 45

## do executivo ao executado

Nas duas seções anteriores pôde-se abordar a aproximação com o edifício preexistente, aproveitado para acomodar a sede social do Santapaula Iate Clube, e os primeiros ensaios para um edifício-apêndice que complementasse a articulação não somente entre o clube e a represa, mas entre o bairro e a represa através do clube.

Este último segmento da segunda parte deste trabalho dedica-se justamente a uma leitura acerca da solução final dada pelos arquitetos ao setor náutico situado à beira da represa. Nos desenhos para a aprovação da prefeitura o projeto fora denominado como “*abrigo para barcos*” e, posteriormente, reconhecido popularmente como “*garagem de barcos*”.

Para isso, a pesquisa pautou-se no redesenho do edifício articulando os desenhos originais do projeto executivo com

fotos do edifício em construção e recém-inaugurado. Essa sobreposição permitiu confrontar esses dois momentos salientando graficamente algumas diferenças entre eles. A isso somou-se a indicação de algumas informações ausentes nos desenhos originais e a elaboração de outros novos.

Com relação ao programa expresso nos estudos apresentados anteriormente, algumas coisas mantiveram-se como, por exemplo, a área de estar servida de bar, sanitários, depósitos, área destinada ao abrigo de barcos, bem como a rampa para entrada e saída dos mesmos da água. Os depósitos ficaram mais discriminados, sendo um relacionado ao próprio bar, e outros dois destinados à guarda de velas e motores. Talvez a diferença programática mais significativa tenha se dado pelo pter bastante expressivo nos croquis conceptivos e ausente

na solução final. Os arquitetos tiveram à sua frente um programa bastante singular e ao mesmo tempo sucinto, o que lhes deu larga margem à experimentação espacial e formal.

Em face dos desenhos preliminares e de estudo comentados, um ponto curioso a ser ressaltado é a ausência de croquis relacionados à solução final. Mesmo não sendo possível dizer que esses desenhos inexistiram em definitivo, as diferenças expressas entre as soluções ensaiadas e lidas na seção anterior e a seguida pelos arquitetos revelam uma mudança de pensamento e de rumo que faz não somente parte do processo criativo, como também instiga à compreensão acerca do que possivelmente as teria motivado.

A implantação do constructo final fez-se de forma semelhante à posição já anunciada nos croquis anteriores: paralela à via marginal e à represa e ao sul do edifício da sede social. A conexão entre a sede e seu apêndice manteve-se subterrânea e situada ao norte da garagem de barcos, fazendo a já comentada transposição entre o bairro e a represa pelas dependências da sede social.

A rampa para entrada e saída de barcos da água, muito tímida nos estudos preliminares, aqui ganhou o protagonismo antes dedicado ao píer. Sua expressividade não se dá somente por seus 30 metros de

largura e 145 metros de comprimento, mas por adentar o vazio coberto pelo edifício em posição levemente deslocada do eixo da Avenida Berta Waitman configurando-se pela intencionalidade em dar continuidade ao tecido urbano existente – ponto mais do que significativo para a implantação.

Dessa maneira, os arquitetos buscaram transformar o encontro em “T” entre as duas avenidas em um cruzamento “+”, estendendo a Avenida Berta Waitman de forma que ela atravessasse o edifício e submergisse nas águas da represa. A rampa, portanto, fora assumida para além de seu caráter programático e necessário ao manejo de barcos, mas representando e reforçando a conexão entre as pessoas – os moradores almejados para o bairro – e as águas – sinônimo de recreio e prática esportiva na região – intermediada pela garagem de barcos.

Ao redesenhar o declive topográfico original, os arquitetos abrigaram esse cruzamento e articulação em um extenso plano horizontal de cobertura. Retornando aos esboços precedentes, tanto a solução abobadada quanto a retilínea de apoios centralizados já denotavam a intenção dos arquitetos em explorar um abrigo que, para além de amparar o enxuto programa, pudesse proporcionar a habitabilidade de um espaço



**Vista aérea do Santapaula late Clube em obras**  
Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP



**Vista aérea do Santapaula late Clube**  
Foto: Guilherme Pucci, 2019

aberto e fluido, integrado visualmente ao meio circundante – o que fora carregado à solução final.

Os arquitetos optaram pela cota mais alta do terreno marginal, ajustando a elevação e as dimensões dessa cobertura, favorecendo a parte central do campo de visão dos transeuntes à margem da represa. Ao buscarem preservar o contato e a relação visual preexistente com a paisagem, emoldurada pela arquitetura, pôde-se chegar a uma solução de extrema agudeza com relação ao lugar, seja pela simbiose com tecido urbano e represa, seja pela integração das visuais à paisagem.

Em suma, poder-se-ia dizer que a solução dada à garagem de barcos configura-se por um grande plano horizontal associado a um chão qualificado como forma de gerar um espaço abrigado e, concomitantemente, articular a transposição entre o bairro e a represa. Entretanto, isso ainda não seria suficiente para explanar de que maneira os arquitetos configuraram esses elementos.

Assim como nos capítulos antecedentes, buscou-se no panorama sociocultural específico, nas experiências e no “mundo vivenciado” pelos arquitetos uma forma de complementar e clarificar a leitura acerca da solução final adotada.

Como já comentado anteriormente, a

crescente industrialização no país desde os anos 30 somou-se, em meados dos anos 50, à política nacional-desenvolvimentista que visou impulsionar e internalizar essa produção. Dentre os diversos setores impactados estava o de indústria de base, englobando a produção siderúrgica e cimentícia, segmentos relacionados à área da construção civil e, mais diretamente, ao uso do concreto armado – técnica construtiva preponderante na garagem de barcos.

Desde o segundo quarto do século XX, a construção em concreto armado vinha passando por melhorias e inovações tecnológicas consecutivas que, por sua vez, foram assimiladas e incorporadas às experiências arquitetônicas.

A criação do concreto protendido, por exemplo, pelo aumento da resistência à tração, possibilitou vencer vãos mais extensos e com menor número de apoios. A diminuição da espessura transversal dos elementos estruturais possibilitou trabalhar com suas seções plenas, com vigas e pilares desenhados para a melhor performance estrutural e lajes mais esbeltas, o que gerou economia no uso de aço e concreto, além do alívio de carga às fundações. Essas condições permitiram experimentos inovativos, pesquisas técnicas e formais que explorassem o limite de suas possibilidades.



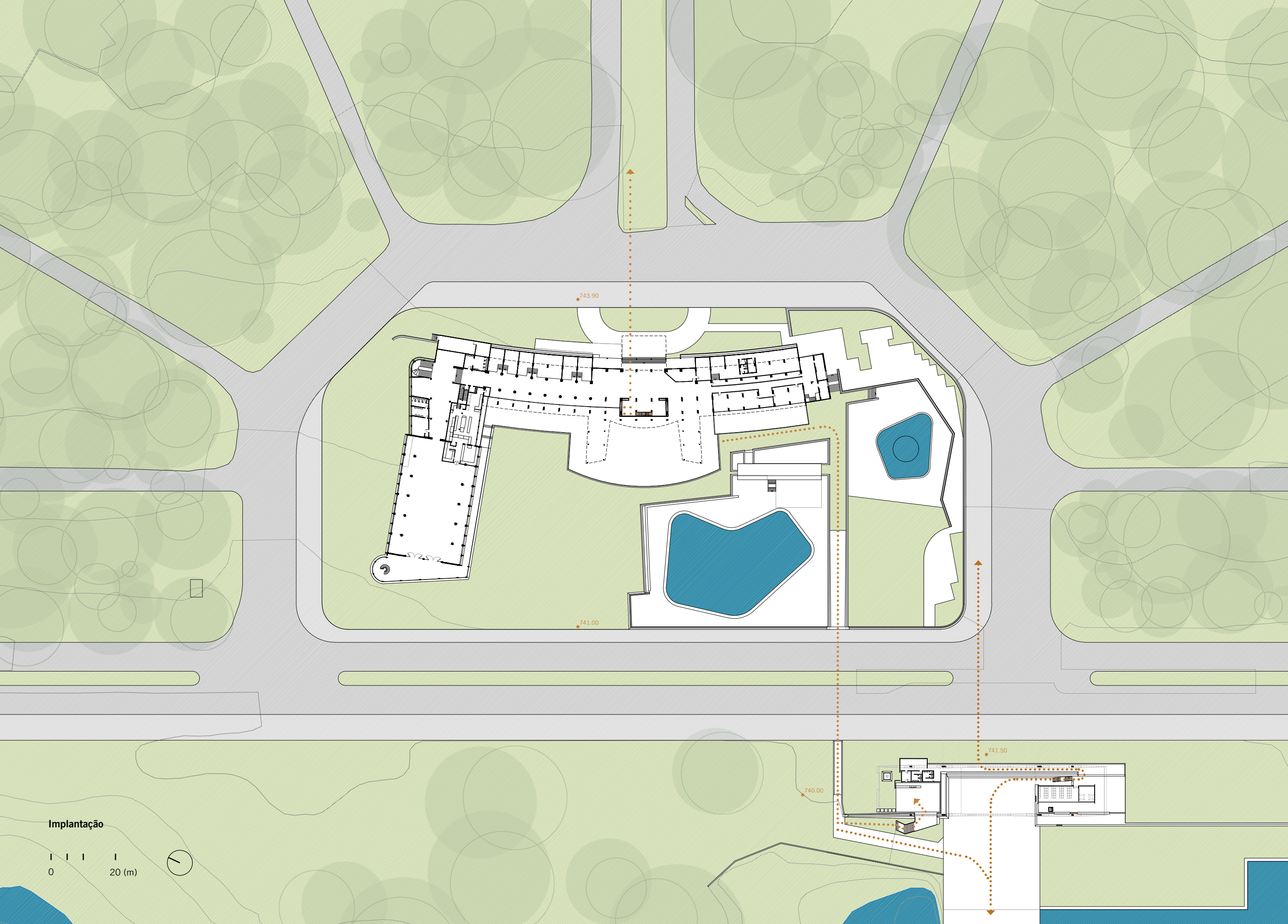
**Vista aérea da garagem de barcos do Santapaula Iate Clube em obras**  
Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP



**Rampa e vista sudoeste da garagem de barcos do Santapaula Iate Clube nos anos 60**  
Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP



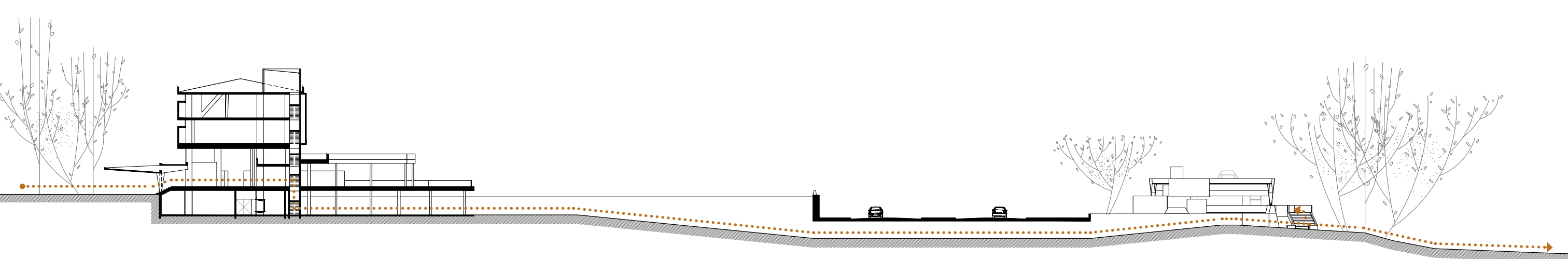
**Vista nordeste da garagem de barcos do Santapaula Iate Clube emoldurando a paisagem**  
Foto: Bruno Manso, 2020



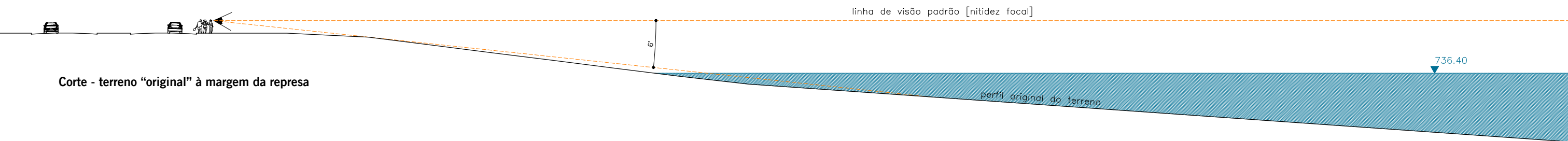
Implantação

0 20 (m)

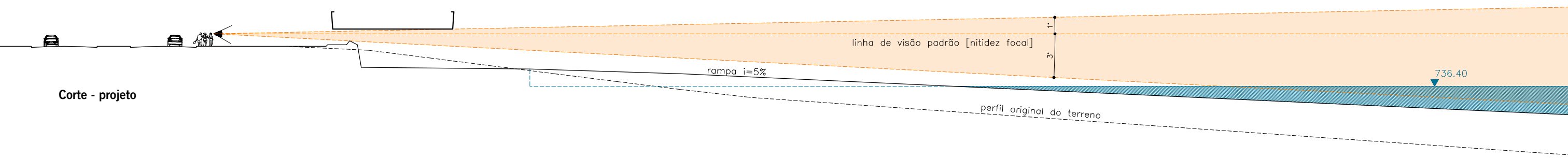




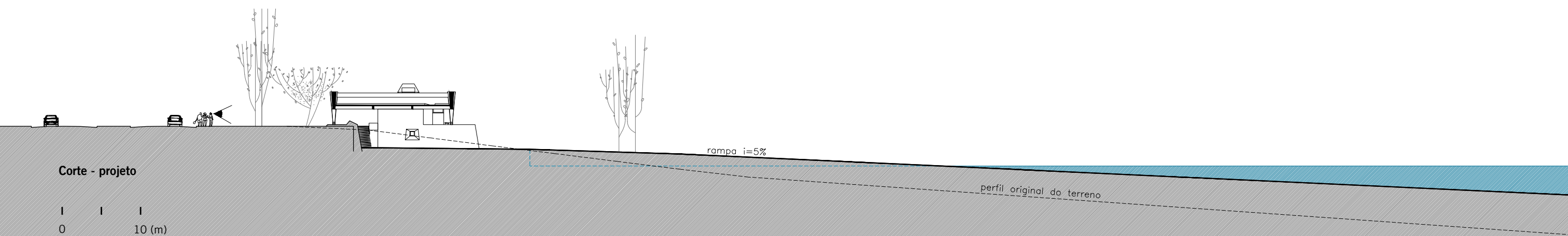
Corte - conjunto



Corte - terreno "original" à margem da represa



Corte - projeto



Corte - projeto

0 10 (m)

Ao lançarem mão do concreto armado em sua variante protendida como solução técnica ao grande plano de cobertura para a garagem de barcos, os arquitetos buscaram conciliar a realidade produtiva local (impulso à industrialização interna, disponibilidade de aço e concreto e uso mais econômico do primeiro quando atrelado ao segundo, bem como mão-de-obra e fôrmas mais acessíveis à época) às inovações tecnológicas (melhoria na qualidade do aço, capacidade de protensão e aperfeiçoamento das normas de cálculo estrutural) (ZEIN, 2005, p.18).

Quando de sua passagem por São Paulo em 1953, o polivalente arquiteto suíço Max Bill teceu críticas contundentes à arquitetura brasileira – ou ao que entendeu como tal por sua vertente carioca – e dirigidas sobretudo a Oscar Niemeyer. Sua produção fora compreendida pelo “*amor ao inútil*”, barroca e decorativa, desviada dos valores da modernidade. Para Bill, esses valores deveriam passar pela função social da arquitetura, resultando em uma estética derivada do estritamente inevitável (BASTOS; ZEIN, 2010, p.41-44)

O olhar estrangeiro do arquiteto suíço acerca da produção brasileira veio contaminado por sua direção na Escola de Ulm, conhecida pelos princípios funcionalistas, mas também, e principalmente, por um período

marcado pela reconstrução das cidades europeias devastadas pela segunda grande guerra e, conseqüentemente, pela escassez de recursos.

Nesse período, deu-se início a uma série de realizações arquitetônicas concomitantes em diversos países – não afiliadas entre si – que exploraram o uso do concreto armado não somente como elemento estrutural, o que não seria nenhuma novidade, mas experimentando sua materialidade aparente (ZEIN, 2007), ou seja, sem revestimento, prezando por uma estética pautada pela economia e valorização do necessário.

O exemplo manancial e primoroso a essas investigações deu-se pelo projeto do arquiteto franco-suíço Le Corbusier para a Unidade de Habitação de Marselha, em 1947, cuja construção foi finalizada em 1952. O uso do concreto aparente transbordado da estrutura, sendo aplicado, por exemplo, em elementos como gárgulas/calhas, para-sóis, peitoris, etc. deu origem ao termo que posteriormente foi cunhado a essas experiências: Brutalismo.

O termo deriva da expressão francesa *béton brut* (concreto bruto) e *brut* pode ser compreendido como algo natural ou cru, mas também como algo ainda “*não lapidado*” (SANTOS, 2014). Embora diga respeito essencialmente ao aspecto das



Unidade de Habitação de Marselha  
Foto: Cemal Emden, 2012



Unidade de Habitação de Marselha  
Foto: Paul Kozlowski, 1997

superfícies – brutas – e não ao material em si, o concreto foi massivamente explorado. Sua plasticidade associada aos avanços tecnológicos mencionados, que permitiram a elaboração de grandes estruturas, proporcionou essa nova estética em que as formas arquitetônicas se definiram pelo partido estrutural e a franca exposição dos materiais utilizados.

Essa exposição não se deu forma aleatória, pelo contrário, o aspecto das superfícies era marcado pelo controle dos moldes, ou das fôrmas, como estratégia à manipulação do desenho, da textura e do ritmo expresso nessas superfícies – o que pode ser observado na imagem relativa ao térreo da unidade de Marselha.

Ao questionar a produção da escola carioca, Max Bill colocou em xeque, na verdade, a ideia de brasilidade tão almejada por Lúcio Costa e Niemeyer desde o período entreguerras, quando do contato, assimilação e adaptação dos postulados iniciais corbusianos ao território brasileiro. Nos anos 50, assumindo posições políticas semelhantes às de Niemeyer e justamente em um momento político marcado pela ideologia nacionalista, Artigas buscou reconhecer nas explorações formais do arquiteto carioca um modo de defender uma identidade arquitetônica nacional (BASTOS;

ZEIN, 2010, p.76-77 / BUZZAR, p.282-283,290).

Em tese, já havia em território brasileiro uma personagem a explorar a síntese entre o funcionalismo provocado por Bill e a autonomia formal conquistada por Niemeyer: Affonso Eduardo Reidy.

O arquiteto francês radicado no Brasil dedicou boa parte de sua trajetória ao projeto de edifícios públicos e, tal como Costa e Niemeyer, também teve contato com Corbusier quando de sua vinda para os primeiros estudos ao edifício do Ministério da Educação, no Rio de Janeiro. O projeto de Reidy para o conjunto habitacional do Pedregulho, em 1950, em que a formulação do programa pautou-se em pesquisas sociais, pode já ser compreendida como uma síntese entre o racionalismo corbusiano e o vocabulário plástico nimeyeriano (BRUAND, 2008, p.225).

Em 1953, um ano após a conclusão da obra de Marselha, Reidy projetou o Colegio Experimental Paraguay Brasil, que fatalmente decorreu de sua sensibilidade à evolução na obra do arquiteto franco-suíço e da assimilação dos projetos de Niemeyer para a Escola Júlia Kubitschek e o Hotel Tijuco, dois anos antes em Diamantina. Desses, Reidy tomou emprestado os pilares em “V” para a formação dos semipórticos

transversais em concreto armado. Com braços desiguais, esses estruturam parte da laje do primeiro andar e parte da cobertura do colégio, ao mesmo tempo em que recebem os elementos horizontais de sombreamento.

O Colegio Paraguay Brasil pode ser considerado um preâmbulo à *magnum opus* de Reidy: o Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro, projetado em 1954. No MAM-RJ, a forma em “V” desigual foi espelhada para formar um pórtico transversal que fora replicado longitudinalmente. Ao proporcionar um imenso espaço interno flexível, o ritmo equilibrado ditado pela estrutura perimetral também definiu a forma final de uma arquitetura marcada pela aparência bruta do concreto armado. Escapado das críticas de Bill, o racionalismo plástico de Reidy despertou a atenção e o interesse dos arquitetos radicados em São Paulo (BASTOS; ZEIN, 2010, p.58-60 / ZEIN, 2005, p.343).

Em dois projetos realizados em um período imediatamente anterior ao Santapaula late Clube, a Escola Estadual de Itanhaém (1959) e o Ginásio Estadual de Guarulhos (1960), Artigas e Cascaldi lançaram mão do uso de pórticos transversais em concreto armado. Como em Reidy, os pórticos foram replicados à conformação de um monobloco de volume retangular que gerou um amplo espaço interno setorizado funcionalmente.



**Escola Júlia Kubitschek, em Diamantina**  
Foto: sem autor e data / Fonte: Revista Projeto



**Hotel Tijuco, em Diamantina**  
Foto: sem autor e data / Fonte: Hotel Tijuco



**Colegio Experimental Paraguay Brasil**  
Foto: Leonardo Finotti, s/ data



**Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro**

Foto: sem autor e data / Fonte: Centro de Documentação e Pesquisa do MAM



**Escola Estadual de Itanhaém**

Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo Vilanova Artigas



**Ginásio Estadual de Guarulhos**

Foto: José Moscardi, s/ data

Em ambas as obras, os arquitetos exploraram a continuidade espacial entre o exterior e o interior e o jogo de níveis pelo desenho do chão.

Esse vocabulário foi novamente explorado e potencializado no projeto para o Anhembi Tênis Clube, de 1961, contemporâneo ao projeto da garagem de barcos. Nele, os arquitetos avançaram no desenho dos pórticos a uma tridimensionalidade variável que expressasse não só as exigências estruturais, como também atendessem à condução das águas pluviais, gerando maior complexidade formal.

A atenção dada ao desenho dos elementos estruturais, que também pode ser percebida no projeto da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, elaborado no mesmo ano, permite traçar uma conexão com os edifícios projetados por Frank Lloyd Wright para o Florida Southern College, em Lakeland, construídos entre 1939 e 1958. Ao visitar esse conjunto entre 1946 e 1947, quando de sua passagem pelos Estados Unidos através da bolsa de estudos adquirida pela Fundação Gulgenheim, Vilanova Artigas registrou fotograficamente seu interesse pelas soluções dadas por Wright, o que demonstra a reverberação das vivências e experiências do arquiteto em suas próprias ações projetuais.



**Detalhe dos pórticos do Anhembi Tênis Clube**

Foto: Tumblr Kureator, s/ data / Fonte: Archdaily BR



**Detalhe de um dos pilares FUA USP**

Foto: Nelson Kon, sem data

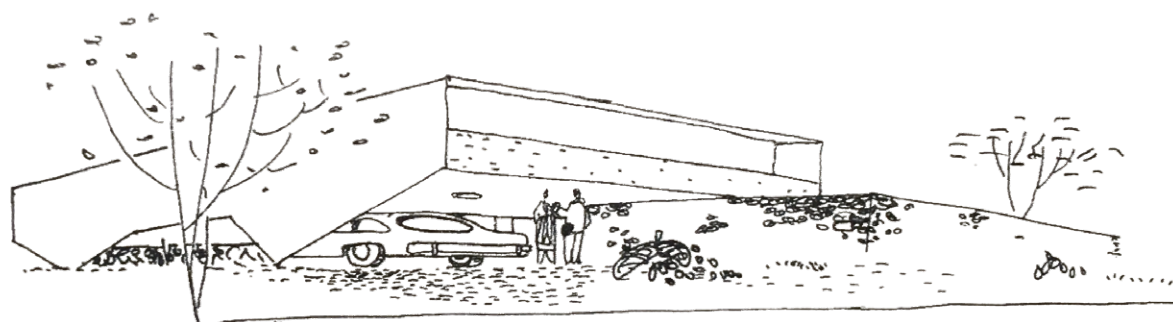


**Detalhe dos pilares edifício Seminar projetado por Wright em 1941 para o Florida Southern College**

Foto: Jackie Craven, 2019



**Vista para a fachada frontal da segunda residência a José Mário Taques Bittencourt**  
Foto: Nelson Kon, sem data



**Croqui para a segunda residência a José Mário Taques Bittencourt**  
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

Mas o precedente direto mais notável da garagem de barcos foi a segunda residência para José Mário Taques Bittencourt, projetada por Artigas e Cascaldi em 1959 e finalizada somente em 1962, ou seja, em pleno processo construtivo quando do projeto ao Santapaula Iate Clube.

Situada em um lote urbano de miolo de quadra e cuja largura faz-se menor do que sua profundidade, os arquitetos novamente lançaram mão do uso do pórtico em concreto armado aparente, mas, diferentemente das soluções anteriores, abdicaram de sua posição transversal replicada longitudinalmente em favor justamente da configuração das faces mais extensas da casa – como se a residência fosse resolvida somente em um módulo, ou entre dois pórticos, das soluções anteriores.

Vigas e pilares fundem-se em um só elemento desenhado de acordo às cargas que recebem, configurando duas empenas qualificadas que afunilam em direção ao solo reforçando os pontos de contato com a fundação, resumidos a dois apoios em cada face.

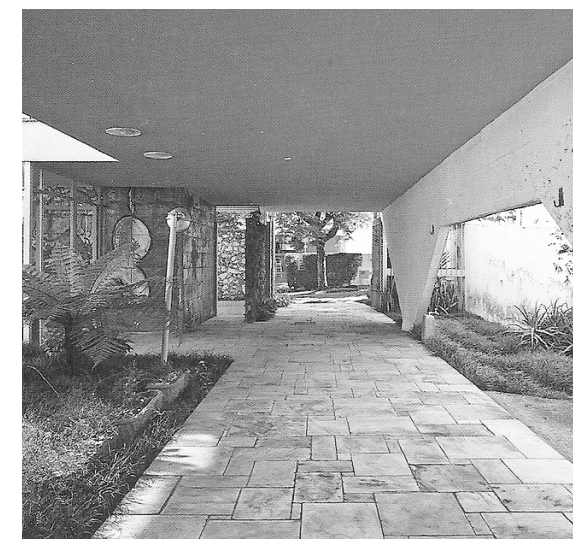
As duas faces longitudinais dispostas paralelamente são travadas no sentido transversal por lajes nelas engastadas e dispostas de modo intercalado, o que permitiu o desdobramento do espaço interno em meios-níveis acessados por rampas.



**Segunda residência a Taques Bittencourt**  
Foto: Nelson Kon, sem data



**Segunda residência a Taques Bittencourt**  
Foto: Nelson Kon, sem data



**Segunda residência a Taques Bittencourt**  
Foto: Nelson Kon, sem data

Essa solução pode ser compreendida por uma forma geométrica bem definida - o retângulo - cujas faces verticais longitudinais e o plano da cobertura configuram um invólucro que estabelece a imagem final do edifício e, conjuntamente, o espaço nela contido. Esse invólucro sobrepõe espaços abertos e fechados, externos e internos e sua aparência é determinada pelas exigências estruturais e exposição do concreto armado.

A mudança da posição porticada, sua quantidade reduzida ao par de empenas e sua configuração como invólucro é significativa para explicar a solução dada à garagem de barcos e, a partir do arco traçado até este ponto, poder voltar ao objeto principal.

Calculado pelo engenheiro estrutural Augusto Carlos de Vasconcelos (TOURINHO, 2015, p.189), especialista no uso de concreto armado e protendido, o grande plano de cobertura da garagem de barcos apresenta uma radicalização do invólucro geométrico estrutural ensaiado para a segunda residência à José Mário Taques Bittencourt, mas, diferente dessa, sua face longitudinal foi posicionada paralela à rua, potencializando sua expressividade.

Essa caixa autoportante em concreto aparente tem suas laterais definidas por duas grandes vigas idênticas e paralelas com aproximadamente 70 metros de comprimento

(quase quatro vezes maior do que as faces longitudinais da residência referida).

Seu desenho varia de acordo com a necessidade estrutural, explorando o limite das seções possíveis: sua altura varia entre 2.20m e 1.80m, chegando a 0.60m na extremidade dos balanços; sua espessura superior varia entre 1.00m e 0.60m, chegando a 0.30m na ponta dos balanços; já sua espessura inferior é afunilada chegando a dimensões variáveis entre 0.50m e 0.30m, atingindo 0.21m na extremidade dos balanços.

Distantes entre si em 15.00m, essas vigas são travadas transversalmente por três lajes nervuradas de cobertura com 0.50m de altura, nervuras unidirecionais a cada 1.00m e duas nervuras longitudinais de transição em cada laje. As lajes da extremidade sobrepõem-se em 1.60m em relação à laje central que, por sua vez, se desloca 1.50m abaixo daquelas, faceada justamente pela parte inferior das vigas laterais quando essas atingem a altura de 2.20m. Esse deslocamento entre as lajes gera um vão horizontal sem qualquer fechamento, permitindo iluminação e ventilação natural.

Tal como na residência mencionada, as vigas alongam-se para formação dos apoios, fundindo-se formalmente a esses, insinuando o esforço em chegar próximo ao



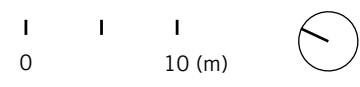
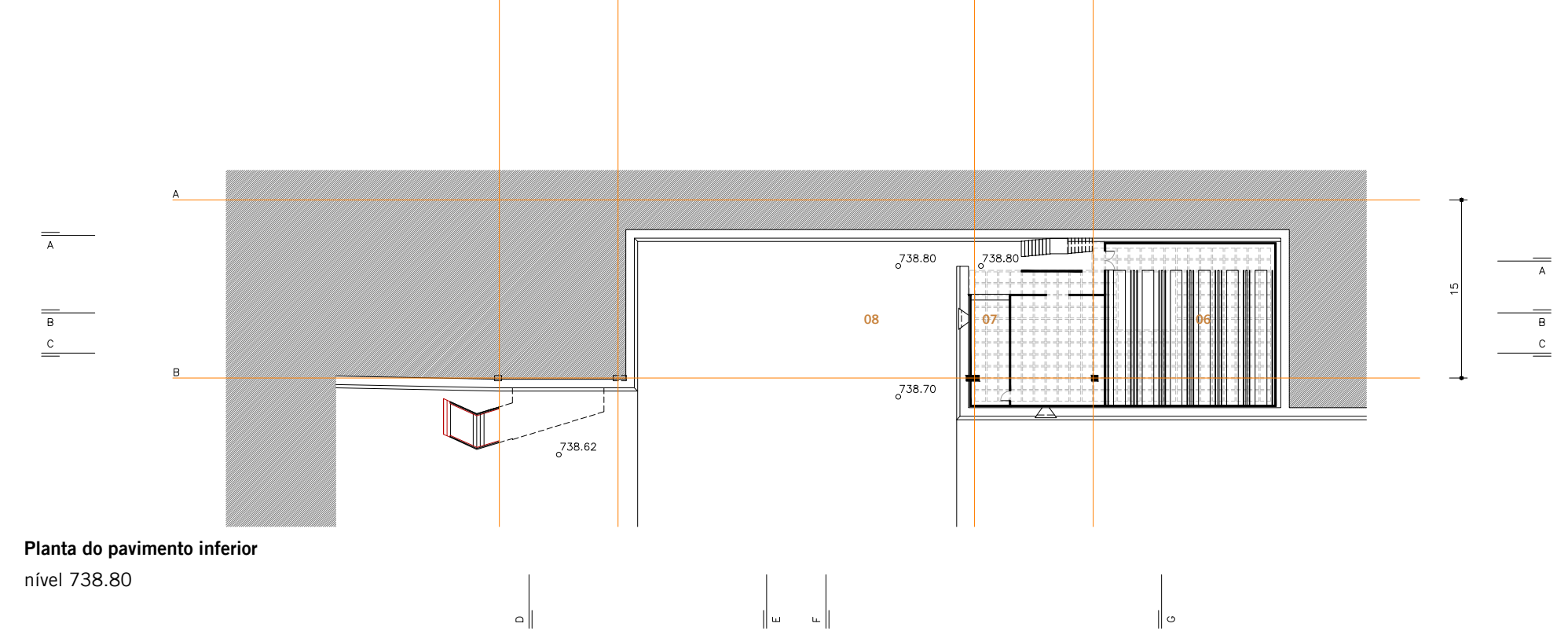
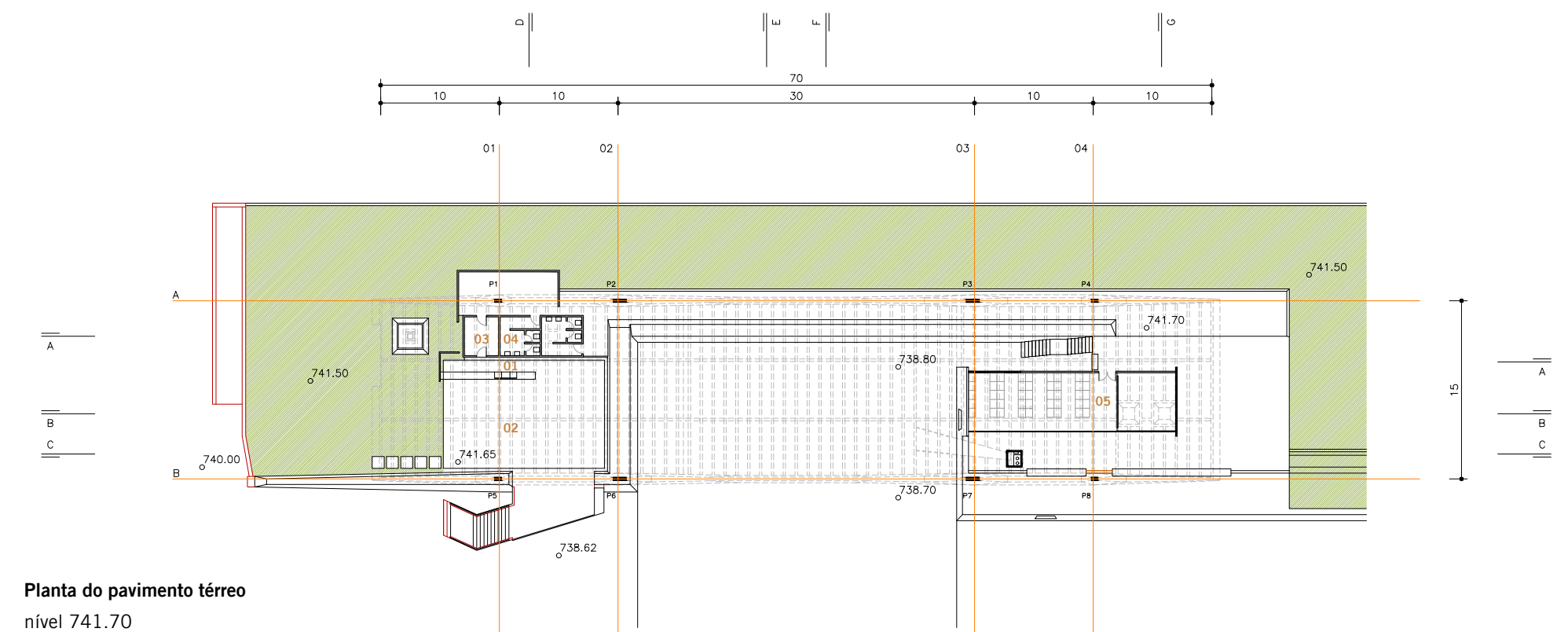
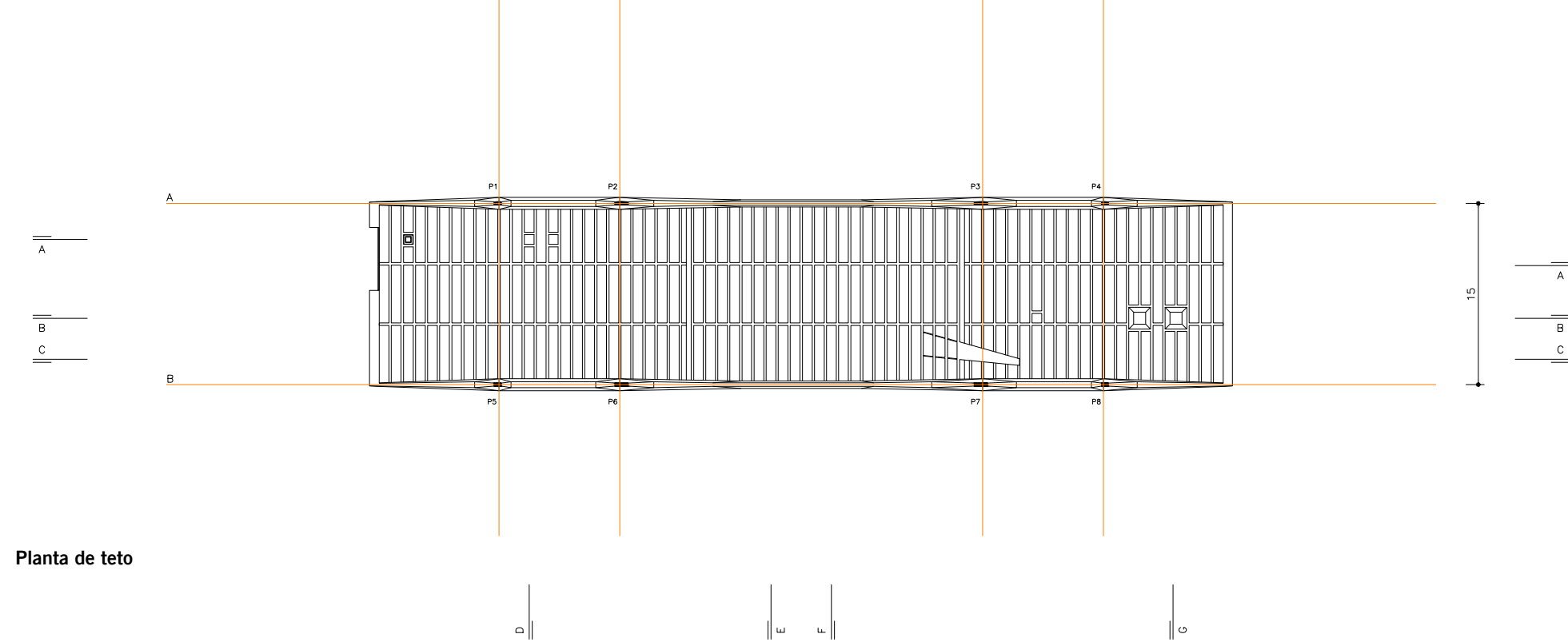
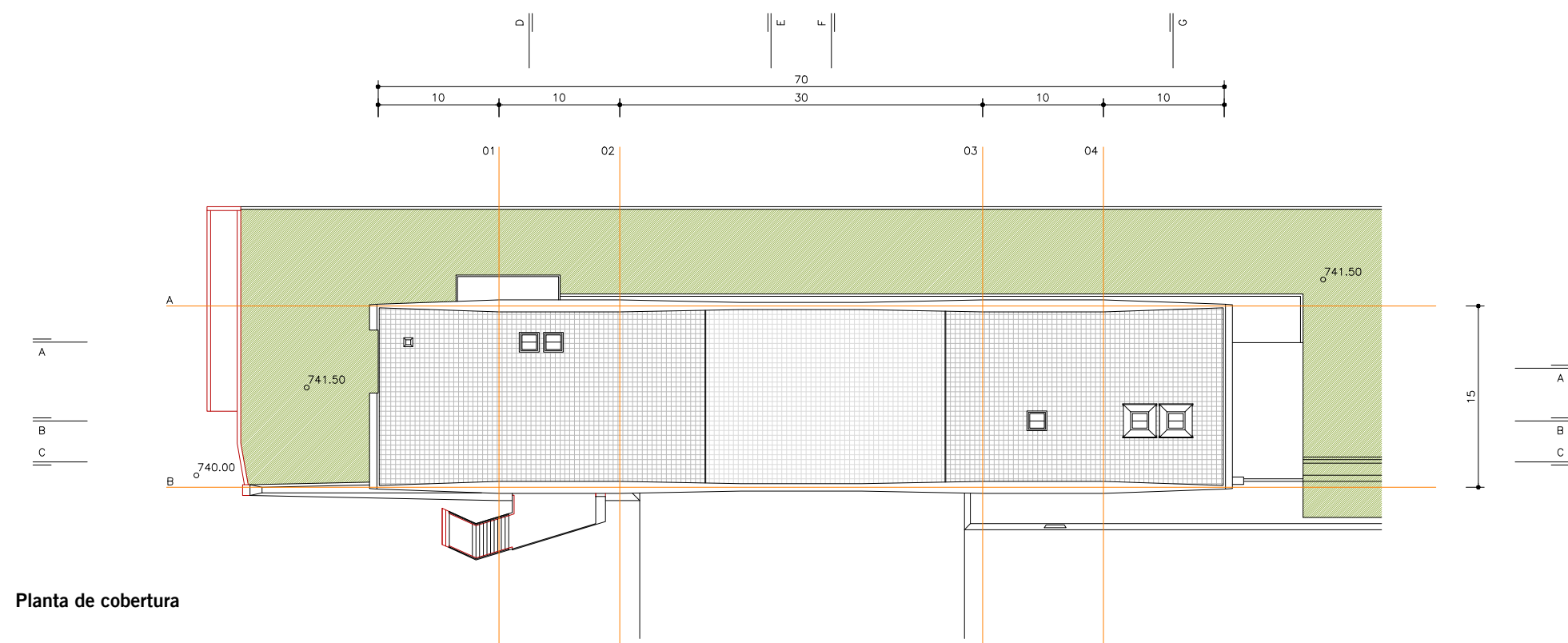
**Vista da fachada sudoeste da garagem de barcos em obras no início dos anos 60**  
Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP



**Vista da fachada nordeste da garagem de barcos em obras no início dos anos 60**  
Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

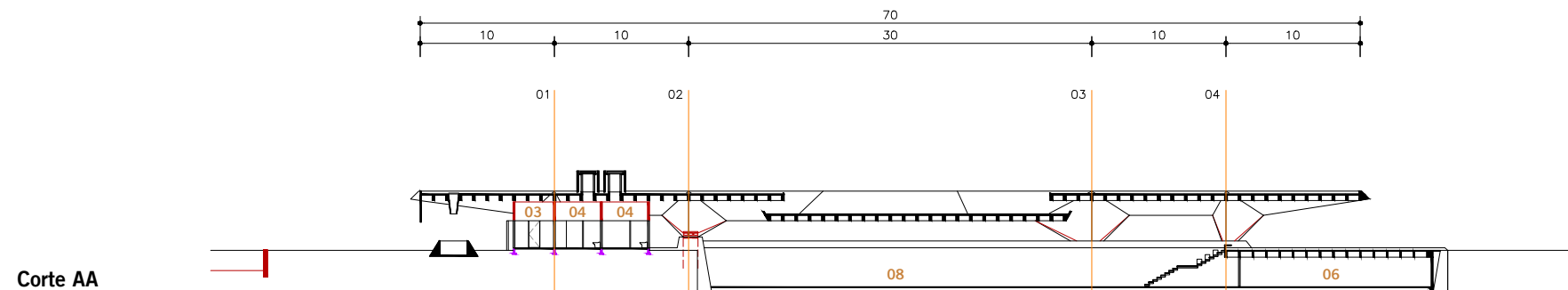


**Vista interna para o vazio central da garagem de barcos em obras no início dos anos 60**  
Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

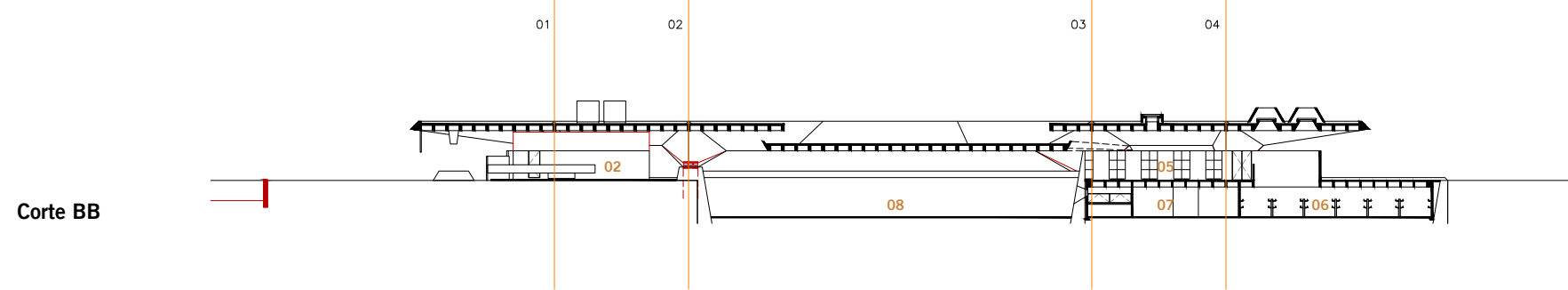
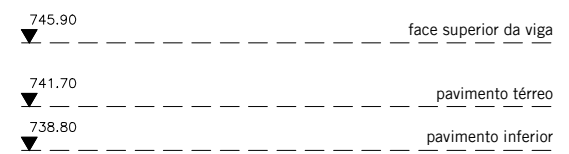


— executado — sugerido

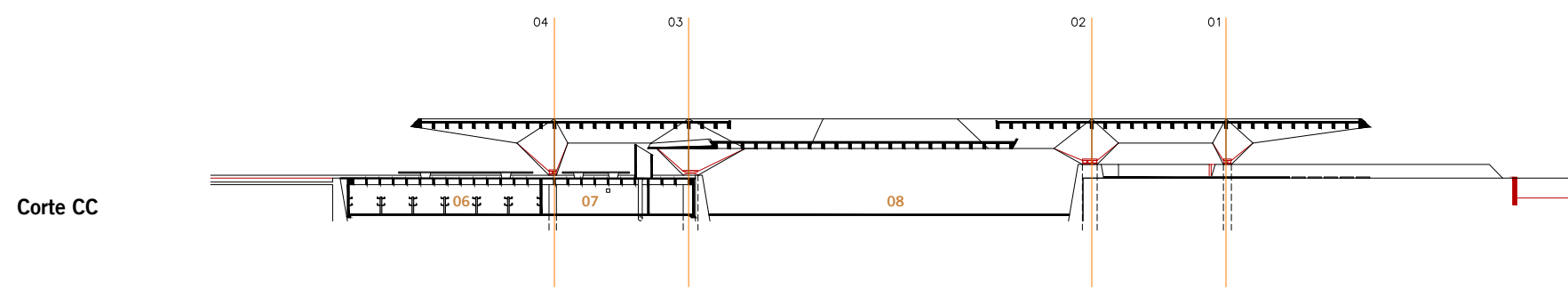
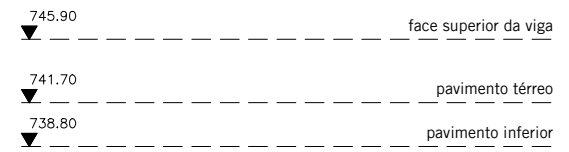
- 01 - Bar
- 02 - Salão do Bar
- 03 - Depósito do Bar
- 04 - Sanitários
- 05 - Abrigo de velas
- 06 - Abrigo de motores
- 07 - Abastecimento
- 08 - Abrigo de barcos



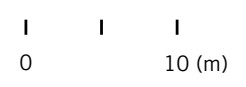
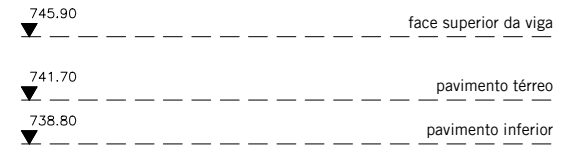
Corte AA



Corte BB



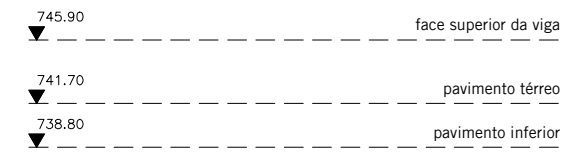
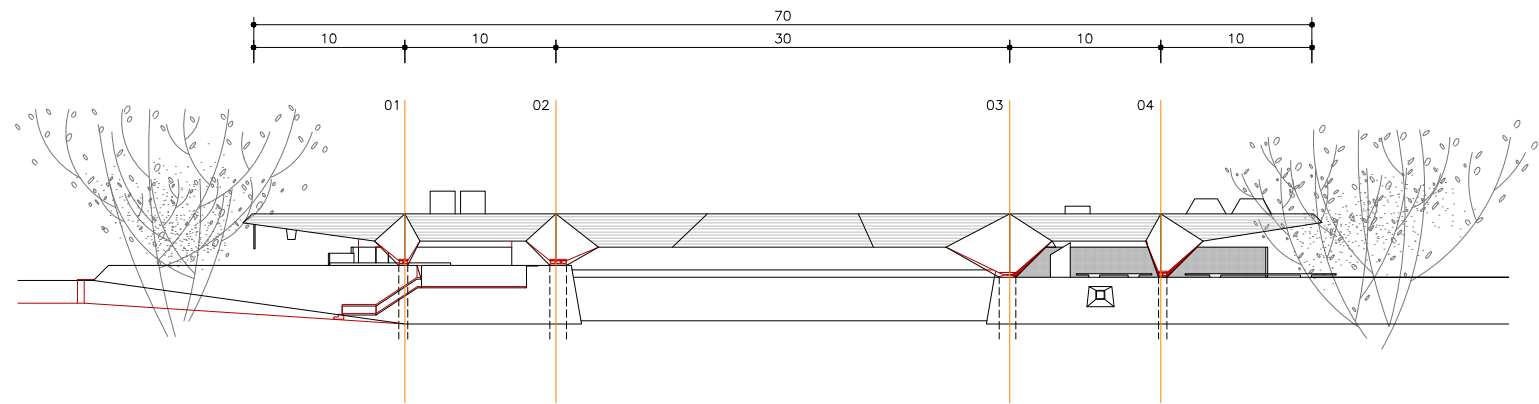
Corte CC



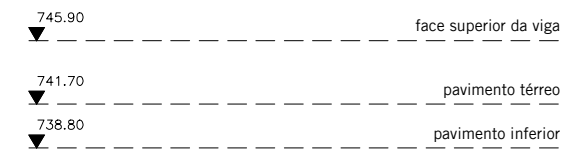
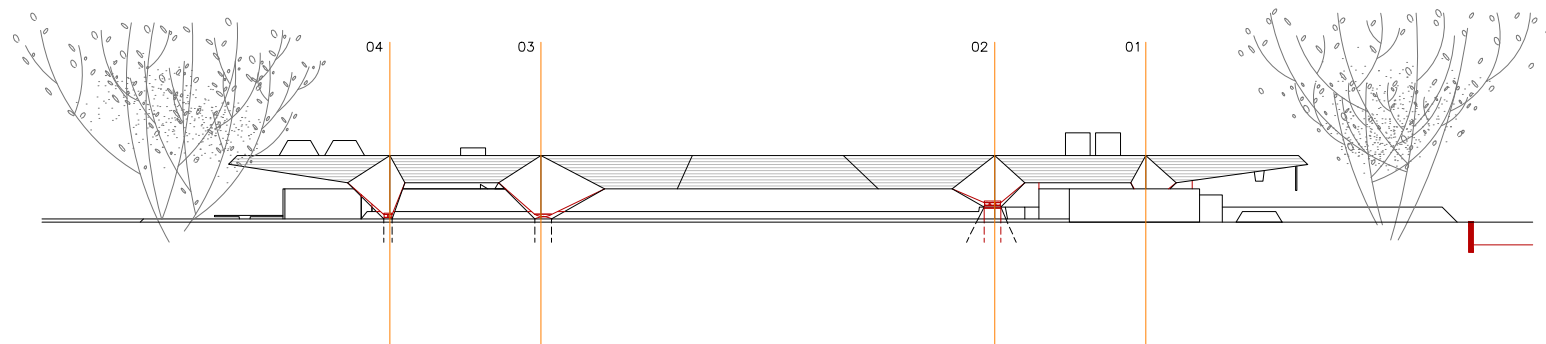
— executado — sugerido

- 01 - Bar
- 02 - Salão do Bar
- 03 - Depósito do Bar
- 04 - Sanitários
- 05 - Abrigo de velas
- 06 - Abrigo de motores
- 07 - Abastecimento
- 08 - Abrigo de barcos

Elevação Sudoeste



Elevação Nordeste

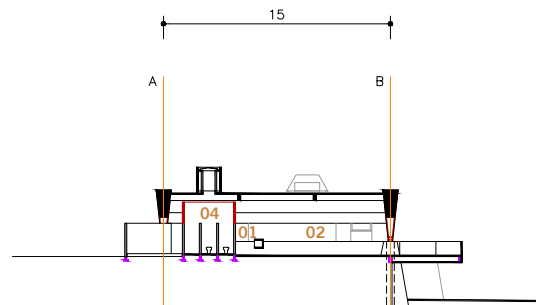


0 10 (m)

executado sugerido

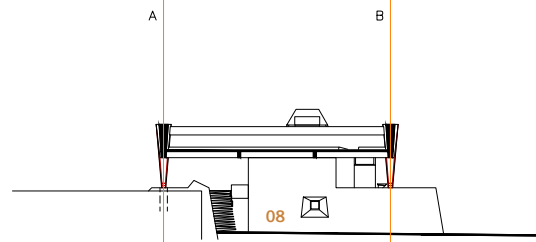
obs: as cotas de nível marcadas nos desenhos foram compatibilizadas com o Mapa Digital da Cidade e variam em 1.20m das marcações em projeto, já considerando a variação de 0.20m entre o executivo e o executado

Corte DD



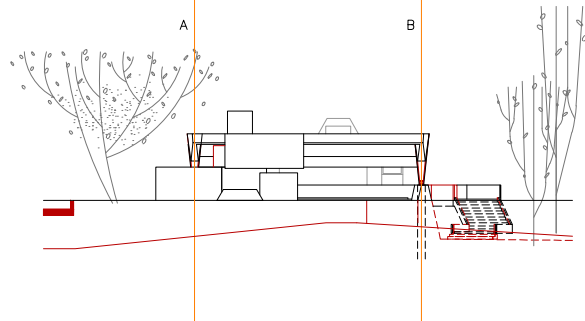
745.90 face superior da viga  
 741.70 pavimento térreo  
 738.80 pavimento inferior

Corte FF



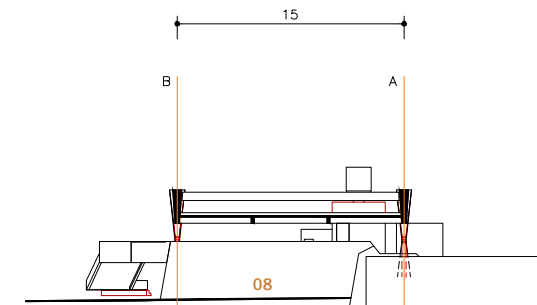
745.90 face superior da viga  
 741.70 pavimento térreo  
 738.80 pavimento inferior

Elevação Noroeste



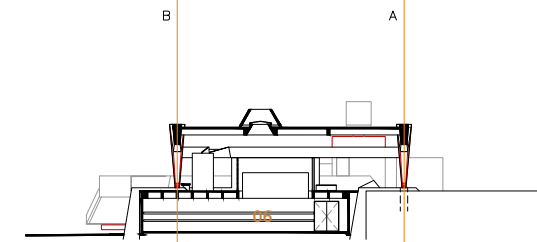
745.90 face superior da viga  
 741.70 pavimento térreo  
 738.80 pavimento inferior

Corte EE



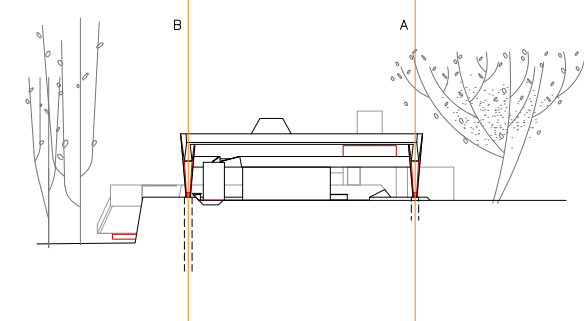
745.90 face superior da viga  
 741.70 pavimento térreo  
 738.80 pavimento inferior

Corte GG



745.90 face superior da viga  
 741.70 pavimento térreo  
 738.80 pavimento inferior

Elevação Sudeste



745.90 face superior da viga  
 741.70 pavimento térreo  
 738.80 pavimento inferior

0 10 (m)

executado sugerido

- 01 - Bar
- 02 - Salão do Bar
- 03 - Depósito do Bar
- 04 - Sanitários
- 05 - Abrigo de velas
- 06 - Abrigo de motores
- 07 - Abastecimento
- 08 - Abrigo de barcos

solo e dramatizando o ponto de contato com as fundações.

Cada uma delas sustentam-se em quatro apoios diferentes entre si, todos assumindo formas análogas às cargas neles atuantes. Dois desses apoios distanciam-se formando um vão central com longos 30.00m de extensão, praticamente no eixo da Avenida Berta Waitman, os outros dois distanciam-se em 10.00m de cada um dos anteriores, fazendo com que a própria viga vença em balanço os 10.00m restantes em cada extremidade.

Um dos pontos cruciais à diferença entre o projeto executivo e a obra executada dá-se justamente nos pontos de contato entre os pórticos as fundações, uma vez que nos desenhos dos arquitetos não há nenhuma indicação a qualquer elemento de articulação. Isso sugere que, inicialmente, esses pórticos podem ter sido pensados para trabalharem de maneira hiperestática.

Já a solução executada buscou considerar possíveis variações de temperatura que exigissem do sistema uma resposta mais adequada à dilatação da estrutura em concreto armado, tendo em vista principalmente o longo comprimento dos pórticos.

As articulações entre os pilares e as fundações, algumas mais afloradas, foram

solucionadas com aparelhos maciços de aço semelhantes aos utilizados em obras de grande porte, como pontes e viadutos.

Em três dos quatro apoios de cada viga, os aparelhos configuram-se por roletes que permitem a movimentação horizontal dos pórticos (o apoio nº02 recebeu algumas chapas para regulagem do prumo devido ao recalque da fundação). Já os aparelhos restantes (P3 e P7) formam um pêndulo que, ao mesmo tempo em que permite uma eventual rotação do conjunto, o impossibilita de sair do lugar. Dessa forma, os pontos de contato ganharam ainda mais dramaticidade, como se negassem o peso que carregam.

Uma solução extremamente ousada e inventiva que explorou o limite das técnicas existentes para tornar o sistema isostático, fazendo com que o grande plano horizontal de cobertura, com dimensões de 70.00m por 15.00m, simplesmente repousasse sobre as fundações permitindo sua articulação no sentido longitudinal.

Ao lançarem mão de um invólucro com apoios periféricos, os arquitetos liberaram completamente seu espaço interno para qualquer arranjo espacial e programático, o que poderia ser elaborado de forma independente da estrutura utilizada para a cobertura. Foi aqui que o desenho do chão adquiriu um protagonismo, tal qual e



**Detalhe do pilar nº03 da garagem de barcos**

Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP



**Detalhe do pilar nº05 da garagem de barcos**

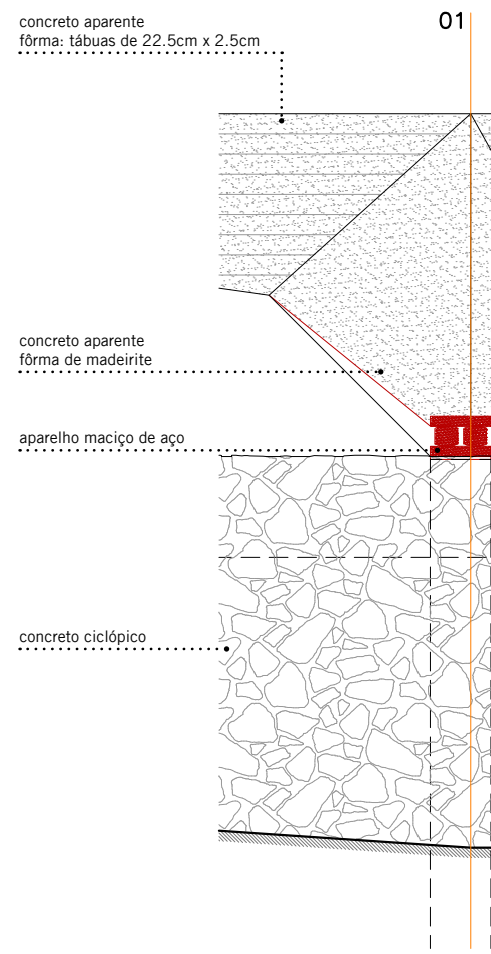
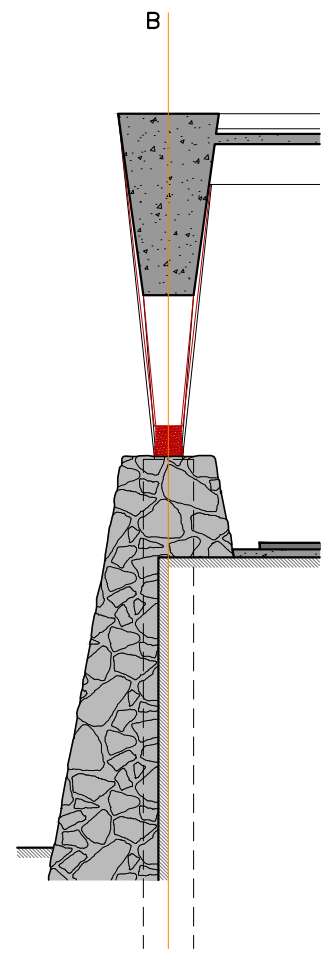
Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP



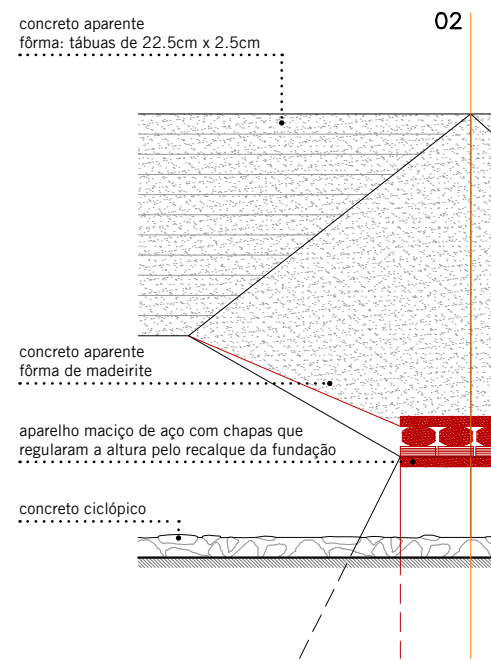
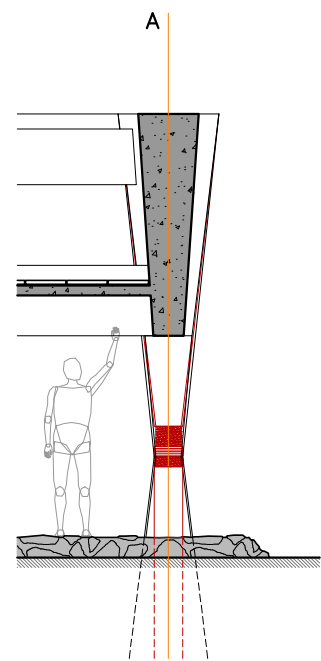
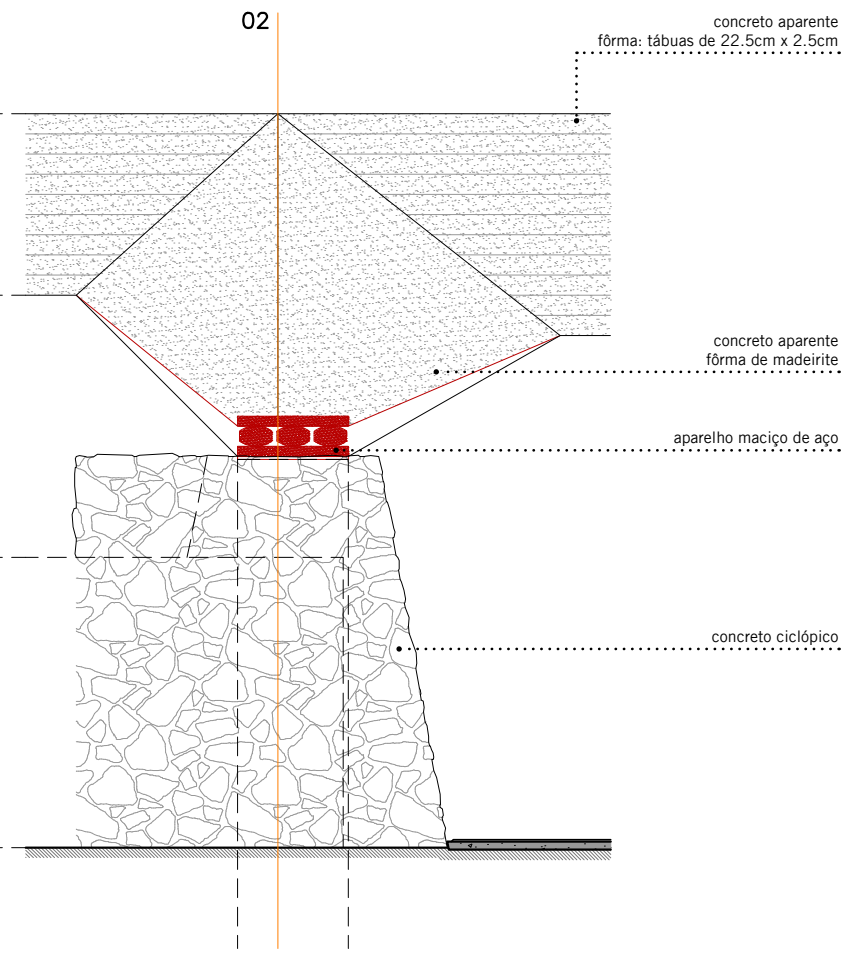
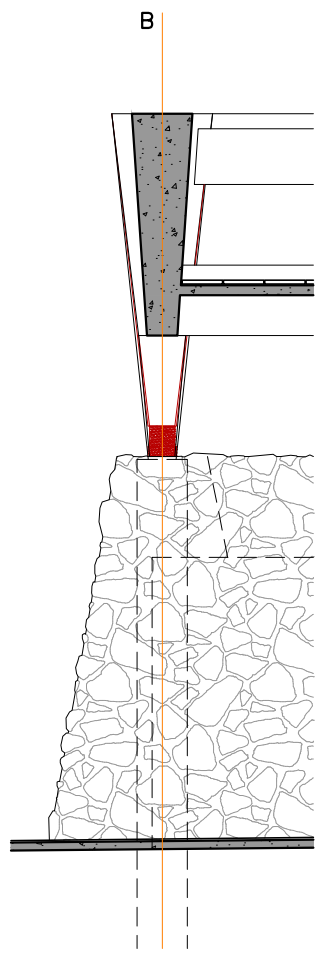
**Detalhe do pilar nº06 da garagem de barcos**

Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

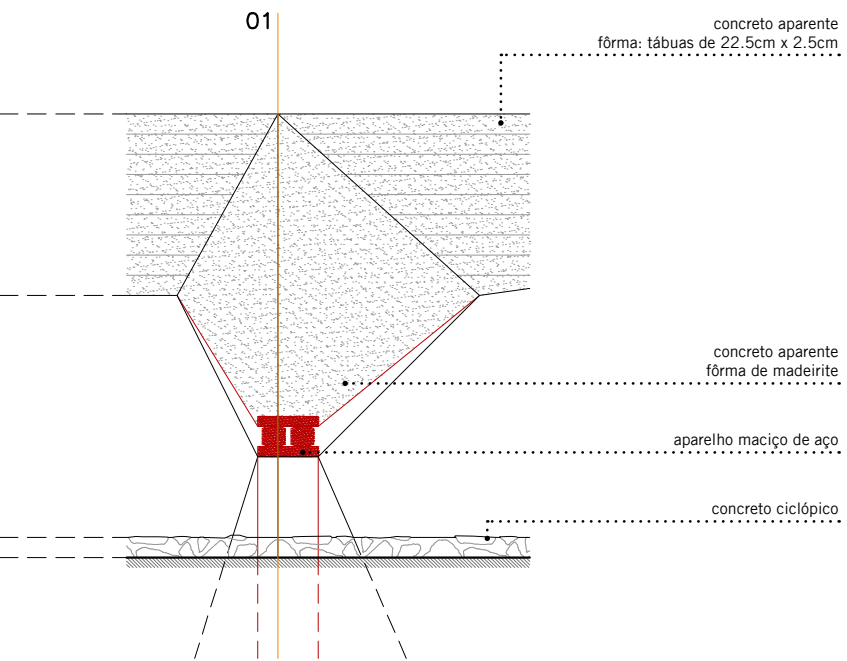
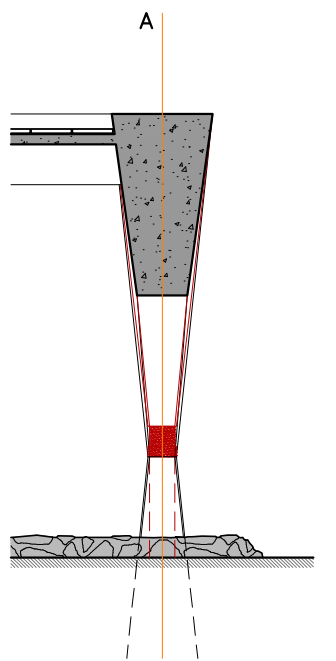
Detalhe do apoio n°05 - Corte / Elevação



Detalhe do apoio n°06 - Elevação / Corte



Detalhe do apoio n°01 - Elevação / Corte

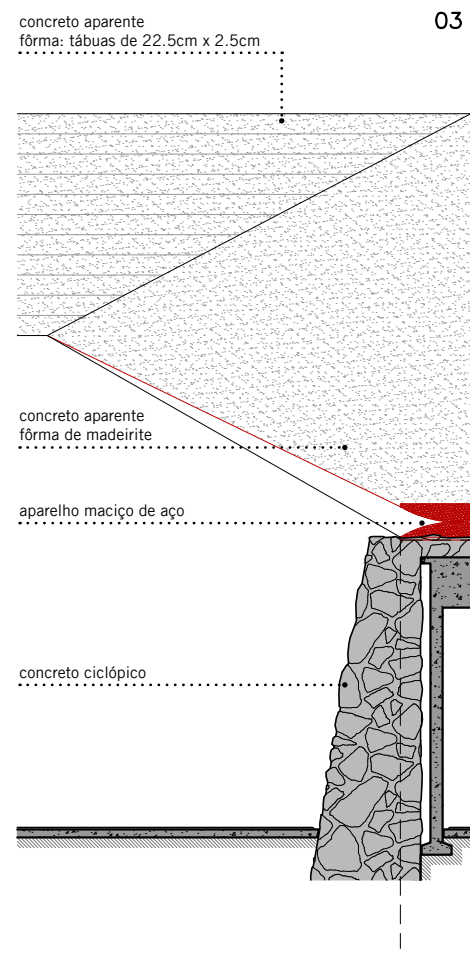
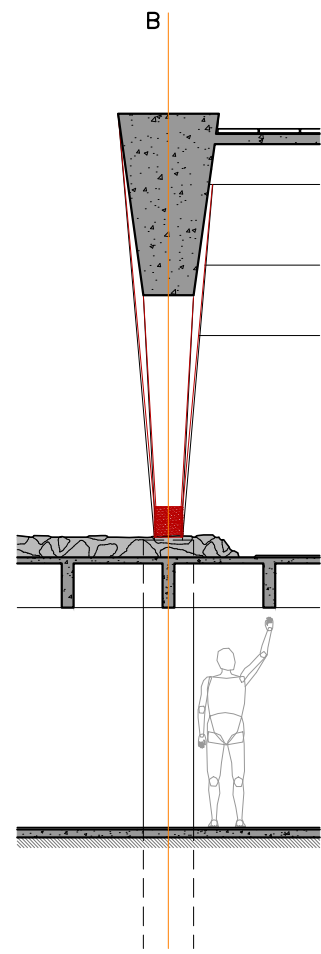


Detalhe do apoio n°02 - Corte / Elevação

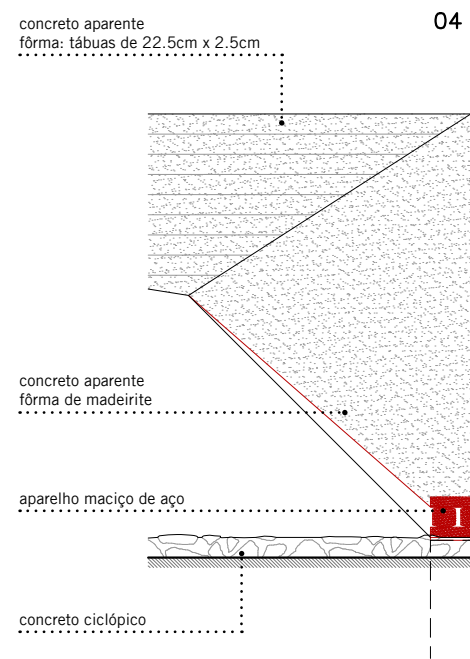
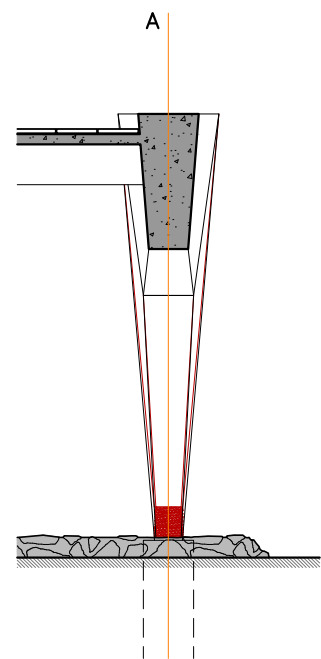
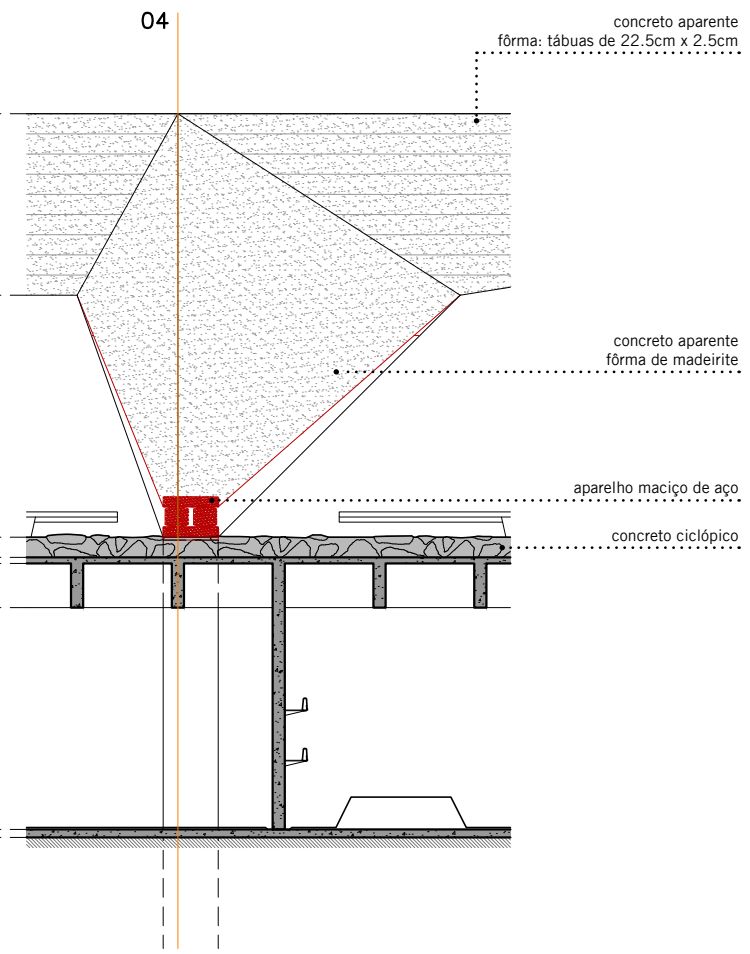
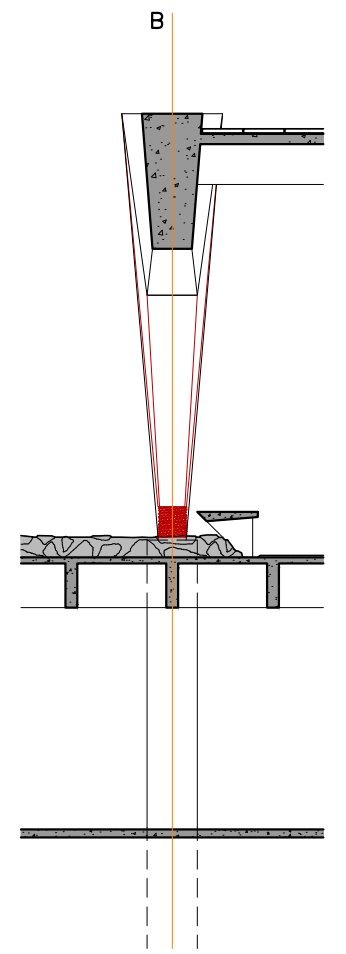
0 1(m)

0 1(m)

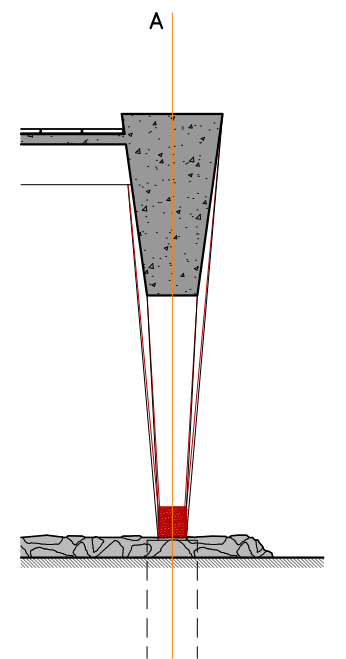
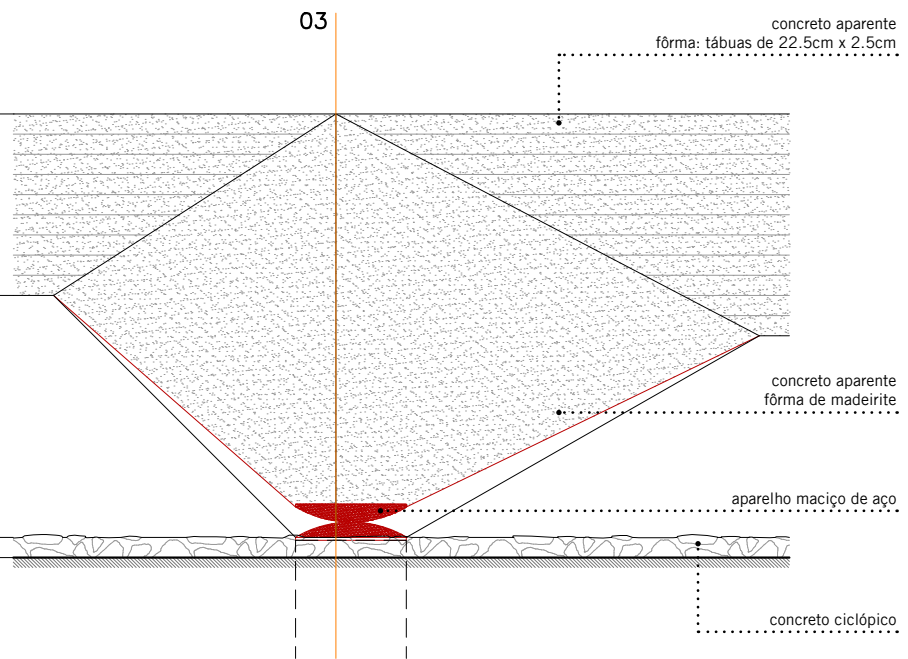
Detalhe do apoio n°07 - Corte / Elevação



Detalhe do apoio n°08 - Elevação / Corte



Detalhe do apoio n°03 - Elevação / Corte



Detalhe do apoio n°04 - Corte / Elevação

0 1(m)

Detalhe do apoio n°03 - Elevação / Corte

0 1(m)

complementar ao expressivo plano horizontal, para a definição da espacialidade interna da garagem de barcos.

Na porção mais ao norte do edifício, sobre 2/7 da cobertura, o piso foi projetado levemente elevado do terreno ajardinado à via marginal (entre 0.15m e 0.20m), configurando um espaço de pé-direito simples com altura de 3.50m até a face inferior da laje. Esse espaço foi destinado ao

bar, conformado basicamente por um balcão em concreto aparente e uma área livre para a disposição de mesas.

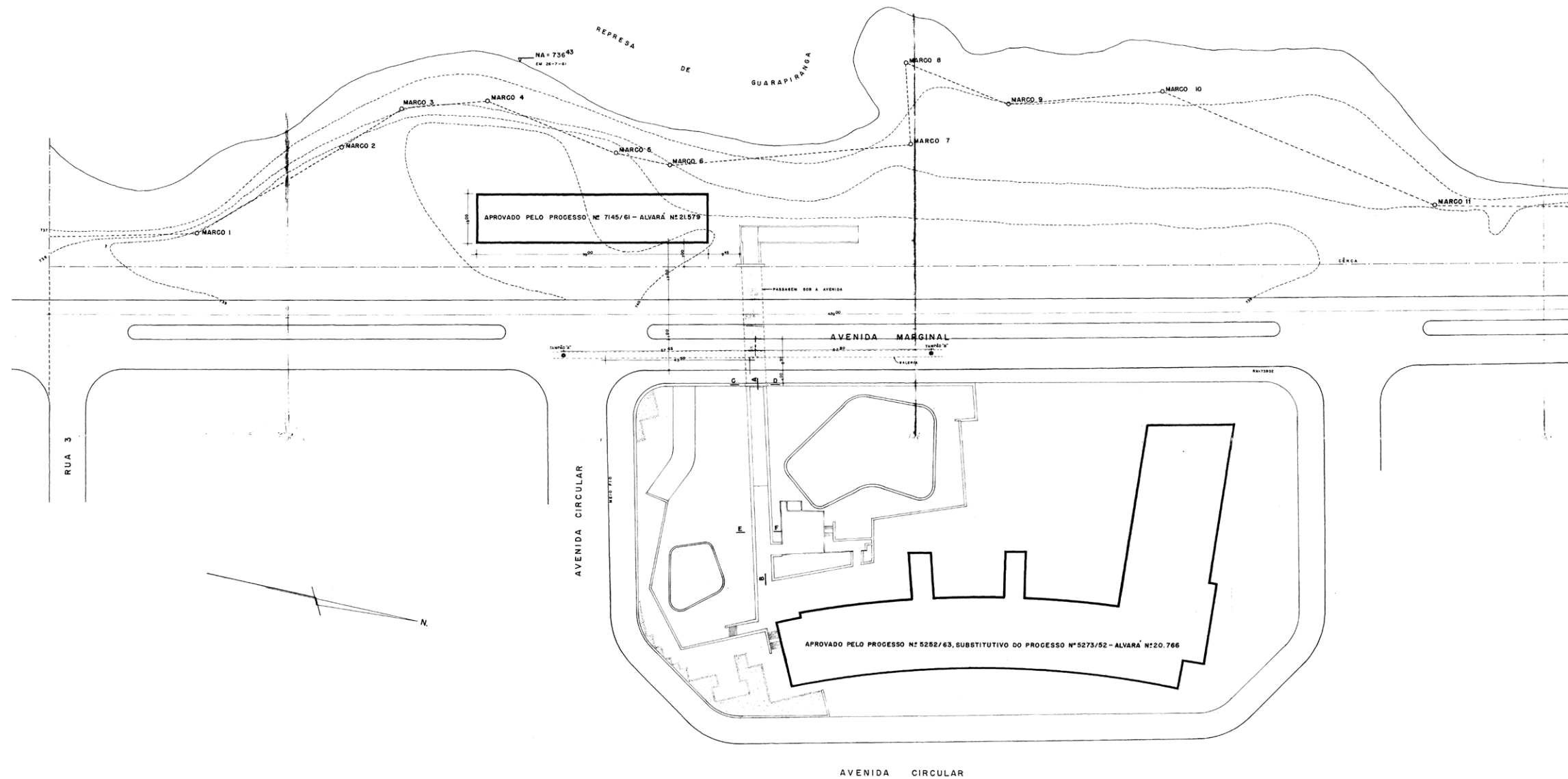
Acoplou-se a ao bar um núcleo de serviços dividido em sanitários e depósito, com uma retaguarda descoberta que envolve o pilar nº1 e outra menor, com altura de 1.60m, que cerra a área do balcão. Inicialmente, esses volumes pintados de branco foram desenhados com cerca de 2.00m de

altura, sem tocarem o plano de cobertura e permitindo, além da ventilação, que se lesse uma maior continuidade espacial. Porém, pelas fotos de obra, é possível perceber que esses volumes foram elevados bem acima do previsto, deixando somente as paredes de retaguarda na altura inicial pretendida.

De acordo com desenhos preliminares, o fim da transposição subterrânea vinda da sede social deveria chegar em nível com a

parte do edifício-apêndice mais próxima à sede social. Ainda conforme o desenho dessa transposição enviado à aprovação da prefeitura, a chegada à margem da represa seria feita com uma inclinação mais suave, um percurso um pouco mais longo e entrincheirado até alcançar o terreno natural.

Ao contrário do que foi previsto, quando executada, sua chegada fez-se de forma mais direta, culminando em um ponto mais baixo



**Implantação da passagem subterrânea para aprovação municipal**  
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

do terreno de forma que, para acessar a área do bar, é preciso utilizar a escada-mirante em frente a ele. Com a inversão do ponto de acesso ao bar e o acerto da topografia, a escada completamente pendurada precisou de mais alguns degraus construídos diretamente no solo.

Sob todo o restante da cobertura, o desenho da topografia foi controlado para permitir o acréscimo de um pavimento rebaixado com relação ao nível anterior. Na parte central da cobertura, correspondente a 3/7 de sua extensão, justamente onde há a defasagem entre as lajes, no maior vão entre pilares e no eixo da Avenida-rampa Berta Waitman, os arquitetos projetaram um espaço vazio com altura de aproximadamente 4.90m.

Mesmo abdicando do jogo de meios-níveis característicos das outras obras mencionadas, o vão central permite acentuar a continuidade espacial e visual interna, tal como fora explorado na própria residência referida a José Mário Taques Bittencourt ou, de forma ainda mais potente, na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP.

Para quem cruza a avenida por cima ou pela passagem subterrânea vindo diretamente da sede social e chegando à área do bar, a transposição à cota inferior faz-se atravessando o vazio por uma passarela simplesmente resultada do desalinhamento

entre a cobertura e o arrimo que conforma o nível inferior. Esse passeio horizontal interno culmina na descida por uma segunda escada engastada no muro que, estando escondida quando vista da represa, gera uma maior surpresa visual à paisagem quando se adentra o espaço vazio pelo nível inferior.

Esse espaço, apesar da altura mais generosa, abrigaria os barcos quando já aliviados de seus mastros. Por outro lado, não sendo muito amplo horizontalmente, dificilmente serviria a uma guarda efetiva, visto que não sobraria muito espaço para a manobra dos mesmos ou a uma confortável transposição pedonal.

O trecho sul do edifício, correspondente a 2/7 da cobertura, configura-se por um espaço com dois pavimentos. O superior foi praticamente alinhado ao nível do bar tendo, portanto, semelhante pé-direito. Nele foi projetada uma sala com armários destinados à guarda das velas quando já dobradas. Tal como no bloco de serviço do bar, suas paredes foram desenhadas para não chegarem até o teto e, enquanto o lado voltado à marginal configura-se mais opaco, a face voltada à represa recebeu fechamento com elementos vazados pré-moldados em argamassa prensada, semelhante aos que os arquitetos utilizaram em uma das fachadas do Ginásio Estadual de Guarulhos.



**Vista interna para o vazio central da garagem de barcos no início dos anos 60**  
Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP



**Vista interna para o vazio central da garagem de barcos no início dos anos 60**  
Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP



**Vazio central da residência a Taques Bittencourt**  
Foto: Nelson Kon, sem data



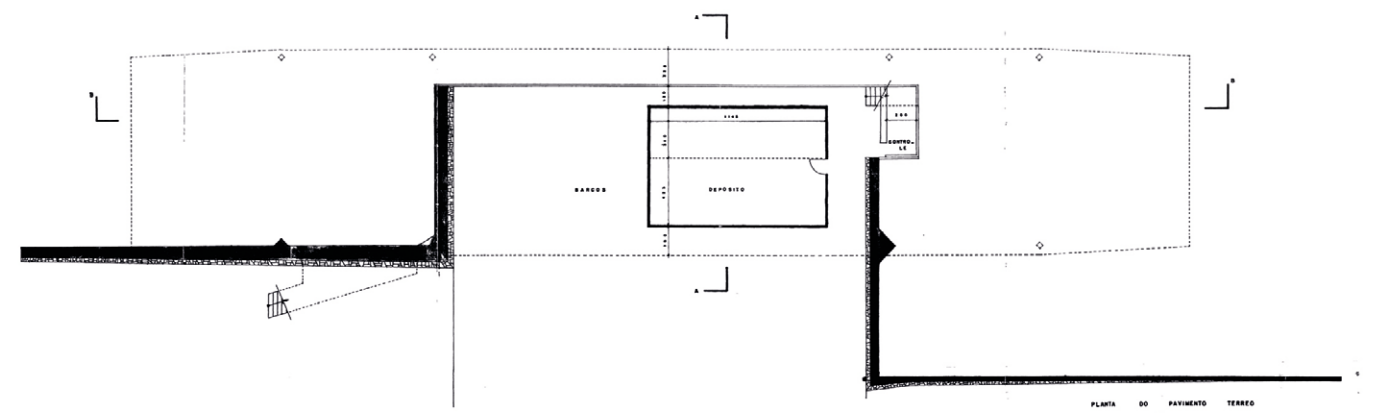
**Vazio central da FAUUSP em obras**  
Foto: s/ autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP



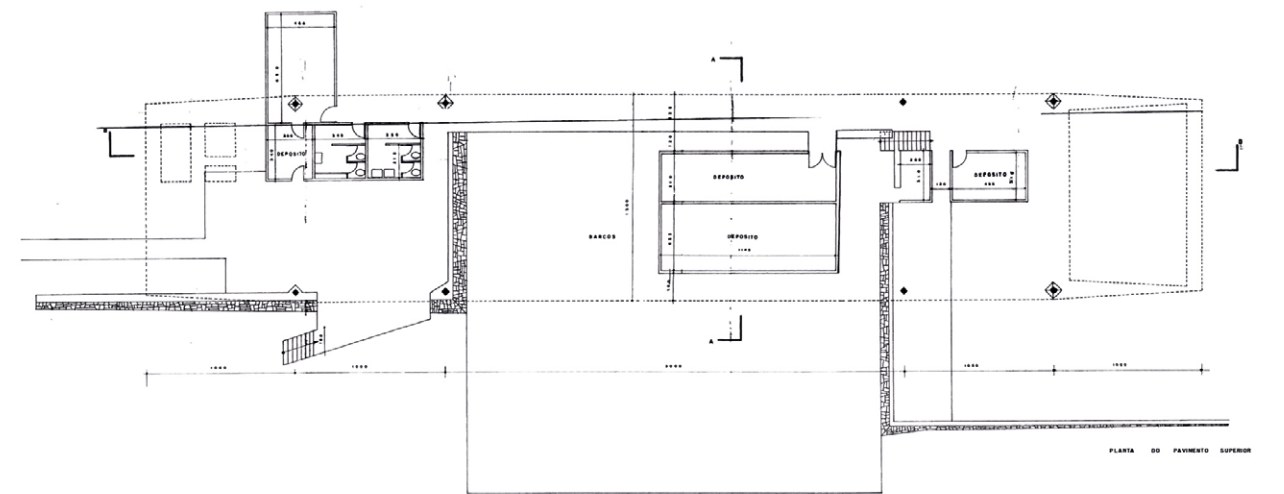
**Vazio central da FAUUSP em obras**  
Foto: s/ autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP



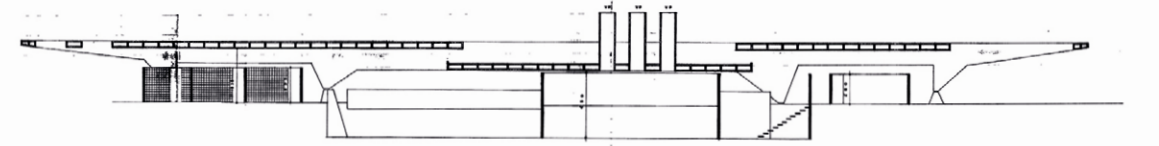
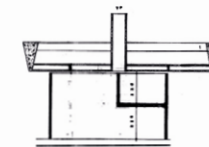
**Detalhe dos elementos vazados pré-moldados em argamassa prensada no Ginásio Estadual de Guarulhos**  
Foto: Nelson Kon, sem data



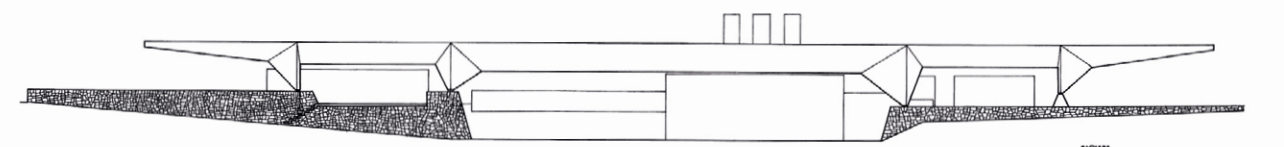
PLANTA DO PAVIMENTO TERREO



PLANTA DO PAVIMENTO SUPERIOR



CORTE 8-8



FACHADA

**Desenhos da garagem de barcos em versão preliminar enviada para aprovação municipal**  
Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

Fora dessa sala, ainda embaixo da grande cobertura e de frente à represa, os arquitetos desenharam dois bancos corridos construídos em concreto armado.

Já o pavimento inferior, situado na mesma cota de chegada ao vazio central, pode ser compreendido por um embasamento semienterrado cuja extensão, inclusive, ultrapassa a área abrigada pela cobertura principal. Esse embasamento, cuja a cobertura nervurada nos dois sentidos tem um rasgo que permite a iluminação e ventilação natural, abriga uma área para abastecimento dos barcos junto a um depósito maior dedicado à guarda de motores.

Essa espacialidade interna teve modificações bastante consideráveis com relação ao projeto que os arquitetos levaram à aprovação da prefeitura. Mesmo que muito da solução final já estivesse ali esboçado, o programa ainda não estava tão bem acomodado, com espaços mais exíguos do que os proporcionados na versão definitiva e, em parte, ocupando um volume solto no vão central cuja presença certamente romperia com as sensações espaço-visuais proporcionadas por esse vazio.

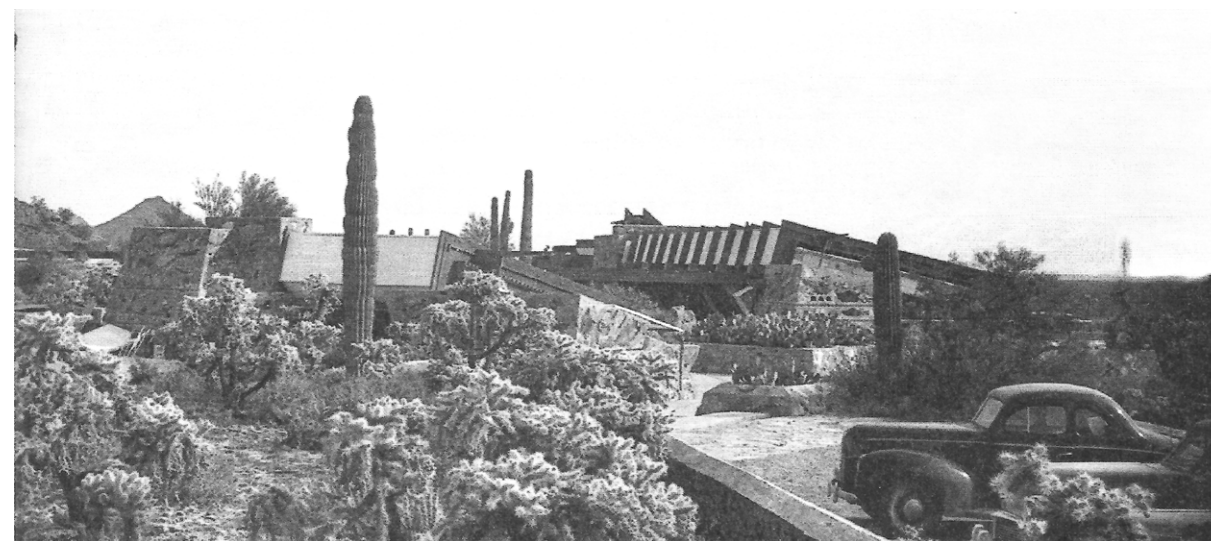
Voltando à solução adotada, embora os pórticos do invólucro sejam razoavelmente semelhantes, o fato de serem paralelos e terem apoios diferentes entre si faz

com que sejam vistos de forma invertida quando mirados de frente. Porém, o papel desempenhado pelo desenho da topografia nesse projeto permitiu que o edifício tivesse elevações ainda mais distintas.

Visto da avenida marginal, sua longa extensão e baixa altura reforça a linha do horizonte que paira sobre as águas da represa. A proporção entre cheios e vazios nos pórticos é bastante equilibrada, com praticamente 50% para cada e, como já comentado, a altura variável da face inferior da viga, com no mínimo 2.00m até a face do piso, permite contemplar a paisagem.

Já quando avistado pela represa, o invólucro formo-estrutural tem sua percepção bastante distinta, não somente pela alternância na sequência dos apoios (com aqueles que estavam à esquerda situando-se à direita nessa face), mas justamente pela diferença dos níveis somada à construção dos arrimos e embasamento que o colocam numa espécie de pódio.

Todo o arrimo foi construído com uma mistura entre concreto e “pedra-de-mão”, assim como algumas superfícies de piso no nível da avenida marginal e toda a frente do embasamento semienterrado. Ao elevar-se para configurar alguns parapeitos, a pedra envolve fundações afloradas fazendo com que o esforço despendido pelos pórticos



**Taliesin West, no Arizona, projetado por Frank Lloyd Wright em 1937 e registrado por Artigas em 1947**  
Foto: João Batista Vilanova Artigas, 1947



**Detalhe dos arrimos de pedra no Taliesin West**  
Foto: Paul Vanderveen, 2017



**Detalhe do apoio sobre o muro de pedra da garagem de barcos**  
Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

rumo ao solo tenha seu correspondente indo também ao seu encontro, acentuando ainda mais o ponto de contato.

A preferência pelo uso da pedra como um material que permite essa alusão ao solo e à natureza não configura nenhuma novidade na obra dos arquitetos, uma vez que já havia sido utilizada em outras situações, sempre associada justamente a elementos de arrimo ou embasamento.

Nas primeiras obras de Artigas, ainda não associado a Cascaldi e quando de sua fase mais wrightiana, o arquiteto já fazia uso desse elemento como quando aplicado, por exemplo, ao embasamento da residência para Luis Antônio Leite Ribeiro, de 1943. A viagem de Artigas aos Estados Unidos novamente revela possíveis relações entre a solução adotada – e o desenho dado ao muro de pedra – e a encontrada e fotografada pelo arquiteto quando de sua visita ao Taliesin West, de Frank Lloyd Wright, de 1937.

Na própria residência a Taques Bittencourt, os arquitetos lançaram mão desse elemento para configurar o bloco que abriga a dependência de serviços junto ao solo, demonstrando mais uma vez o impacto dessa obra que pode já ser assumida como um ensaio à garagem de barcos.

As elevações transversais da garagem são marcadas pelo afunilamento da cobertura

a vencer os longos balanços que protegem essas faces da luminosidade e do excesso solar, sobretudo na face noroeste. A diferença dessa face com relação à oposta dá-se pela presença de um excessivo elemento de proteção solar vertical exatamente na direção do bar, e que também fora utilizado para estampar o nome do empreendimento (“santapaula iateclube”).

Se comparado ao projeto elaborado ao Anhembi Tênis Clube, em que a condução das águas pluviais assume um protagonismo que reverbera no desenho estrutural, a solução dada à garagem de barcos é mais singela, mas não menos expressiva. O trecho da cobertura que envolve a área do bar, é marcado por um prisma trapezoidal vertical, executado em concreto armado, que conduz a água da chuva para uma caixa coletora situada no jardim sobre o balanço da cobertura.

Já os outros dois trechos de cobertura tem as águas conduzidas por uma gárgula localizada na laje central rebaixada. Com quase 5.00m e em balanço, esse elemento culmina em uma caixa mais proeminente cujos dutos pluviais atravessam o pavimento do embasamento para seguirem ao destino final.

O amplo espaço interno e aberto é banhado de iluminação e ventilação natural pelo rasgo



**Detalhe da calha pluvial da garagem de barcos**  
Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

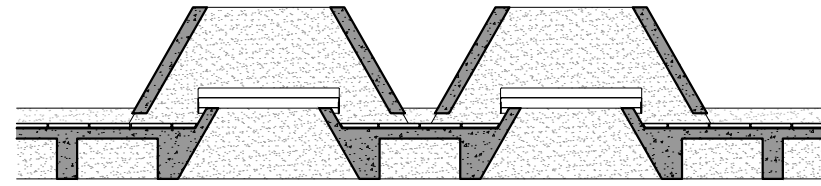


**Vista da fachada noroeste da garagem de barcos**  
Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

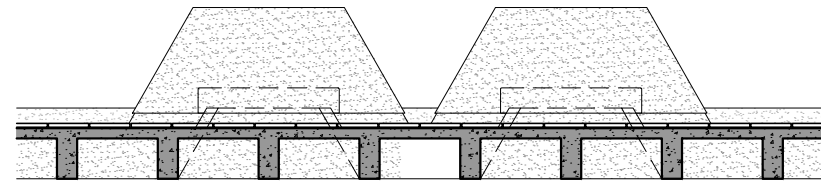


**Detalhe da calha pluvial da garagem de barcos já finalizada nos anos 60**  
Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

Detalhe da claraboia do depósito de motores

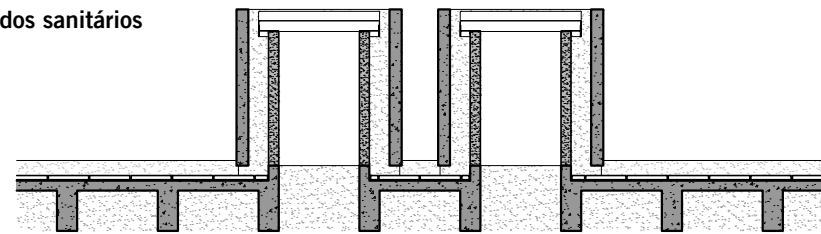


Corte

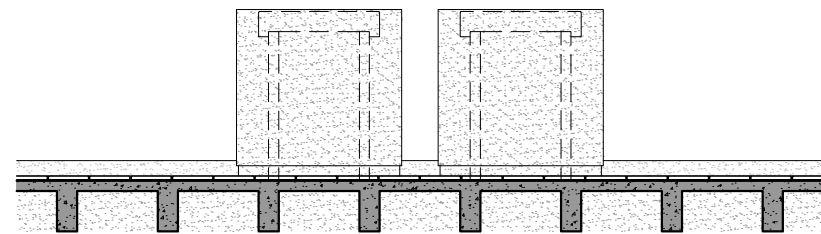


Elevação

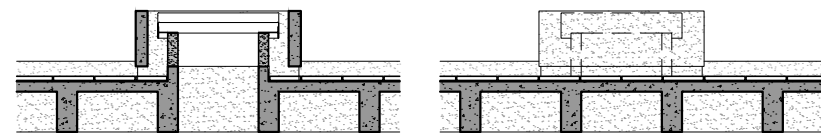
Detalhe da claraboia dos sanitários



Corte



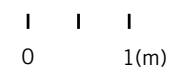
Elevação



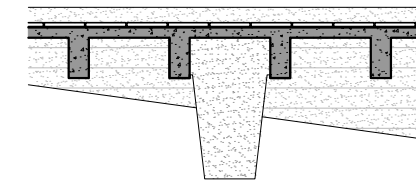
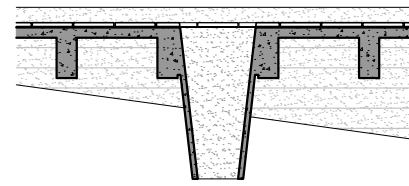
Corte

Elevação

Detalhe da claraboia do depósito de vela

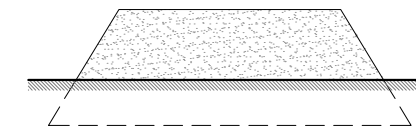
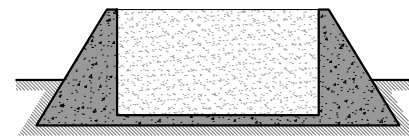


Detalhe da condução pluvial na área do bar



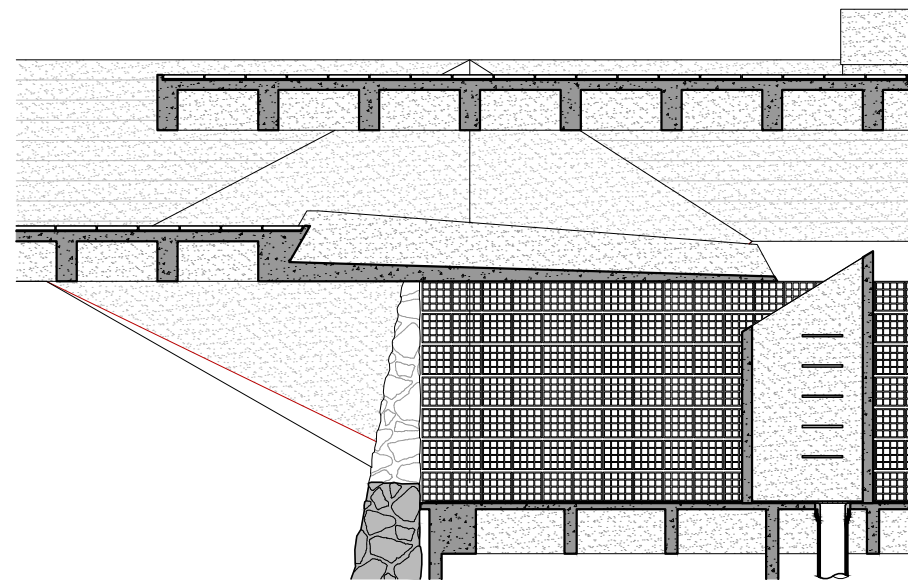
Corte

Elevação



Corte

Detalhe da condução pluvial na laje intermediária



pilares afunilam em direção ao solo reforçando os pontos de contato com a fundação

pórtico longitudinal com vigas e pilares que se fundem formalmente em desenho análogo às cargas estruturais atuantes explorando o limite das seções possíveis

clarabóias executadas em concreto armado para iluminação da sala dos motores, depósito de velas e sanitários

gárgula em concreto armado para condução das águas pluviais do segundo e terceiro trecho de laje da cobertura

laje nervurada unidirecionalmente travando o conjunto no sentido transversal e tripartida para melhor ventilação e iluminação natural do espaço abrigado

aparelhos maciços de aço em forma de roletes e pêndulos que permitem a rotação e movimentação horizontal dos pórticos no sentido longitudinal, tornando o sistema isostático

perspectiva isométrica do invólucro estrutural / cobertura de concreto armado do edifício da garagem de barcos

invólucro formo-estrutural de cobertura executado em concreto armado protendido e deixado em sua superfície bruta, ao mesmo tempo em que define a imagem final do edifício, libera o espaço interno para um arranjo independente da estrutura

bar com balcão em concreto, área livre para mesas e núcleo de serviço com depósito e sanitários em vedações que não tocam a estrutura de cobertura

chegada da transposição subterrânea, em comunicação com o edifício-sede, em cota abaixo do previsto em projeto

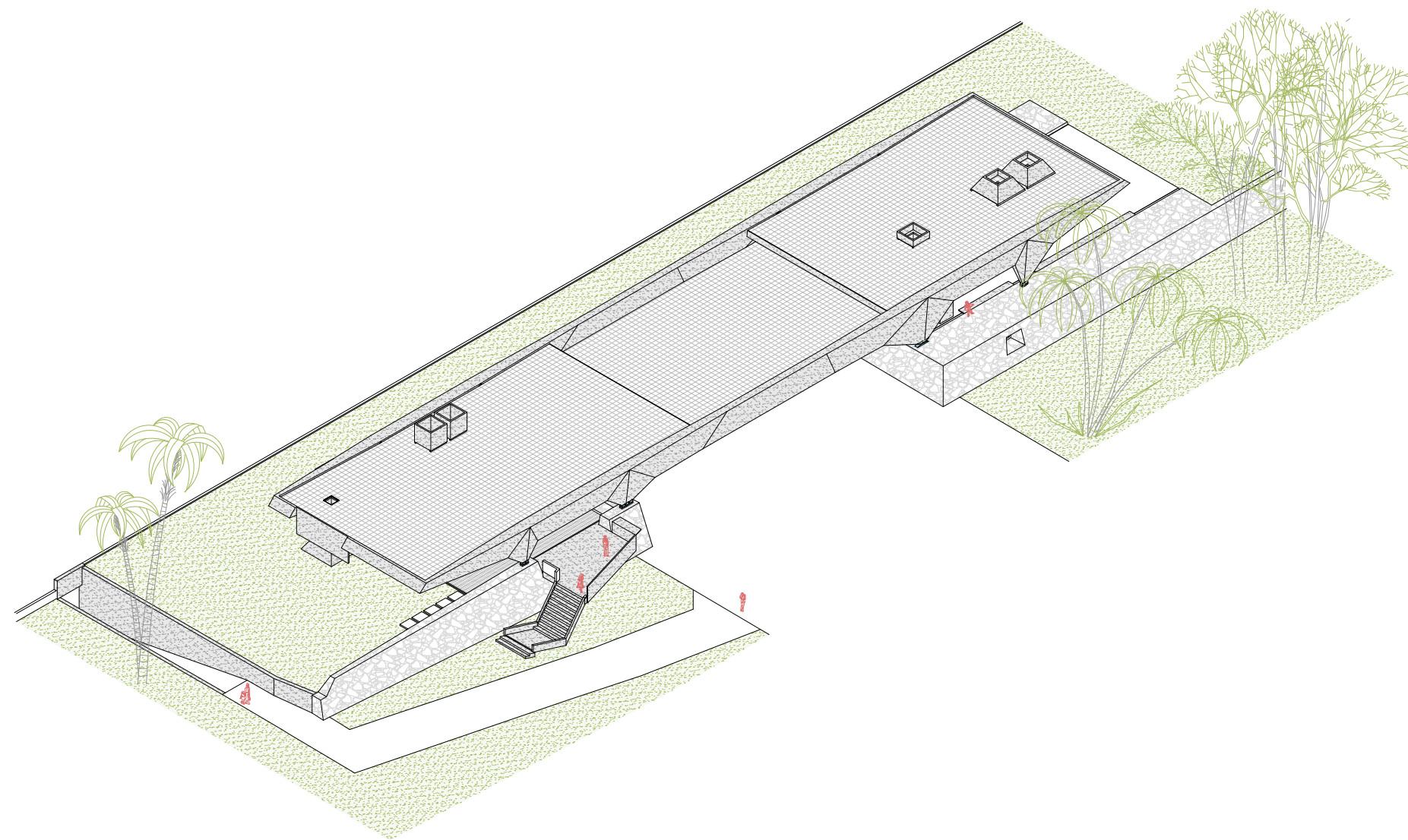
perspectiva isométrica do edifício da garagem de barcos executado

vazio para iluminação e ventilação natural da sala para guarda de motores localizada no embasamento semienterrado

área para depósito de velas fechada com elementos vazados pré-moldados, em argamassa prensada na elevação sudoeste

desenho do chão como definidor da espacialidade interna à cobertura e conformador de um vazio central, com distância de 30.00m entre os apoios centrais, alinhado à Avenida Berta Waitman e por onde segue a rampa em direção à represa

com o acerto da topografia, a escada-mirante suspensa em concreto armado recebeu mais dois degraus junto ao solo para o acesso ao bar



perspectiva isométrica do edifício da garagem de barcos executado

horizontal resultante da defasagem das lajes e por todo o perímetro da cobertura. As áreas mais “fechadas” recebem iluminação natural por meio de claraboias sendo duas destinadas aos sanitários, outras duas sobre o vazio que ilumina o depósito de motores, e uma outra dedicada ao depósito de velas, todas construídas em concreto armado e cobertas com chapa translúcida. Já o muro de pedra que envolve o embasamento dispõe de duas pequenas aberturas que permitem a iluminação e ventilação natural da área onde situa-se o salão de abastecimento.

Com exceção dos volumes interiores, projetados inicialmente soltos da cobertura,

a obra prescinde de qualquer fechamento. Mesmo que os pórticos possam configurar um espaço interno, a ausência até mesmo de um fechamento envidraçado – o que ainda permitiria a transparência e visuais à represa – faz com que esse invólucro seja completamente atravessável.

Somado à mínima atividade interior, essa condição reforça ainda mais o caráter de uma solução que, mais do que uma garagem, pode ser compreendida como um elemento articulador, um intervalo infraestrutural para a conexão entre as pessoas vindas do bairro e o lazer proporcionado pelas águas da represa.



Vista da fachada sudoeste da garagem de barcos nos anos 60  
Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

## compêndio da segunda parte

Nessa seção do trabalho, buscou-se ler um objeto existente, no caso, o Santapaula late Clube projetado por Vilanova Artigas e Carlos Cascaldi em 1961, como resultado de uma atividade intencional dos arquitetos envolvida em um sistema de relações singulares a esse objeto.

Para isso, foi necessário fazer um deslocamento temporal situando a solução adotada em seu panorama específico como forma de reconstituir causas e circunstâncias que a envolveram. Dentre inúmeras perpassadas, é possível resumidamente destacar:

- a crescente industrialização no país e sua internalização por uma política nacional-desenvolvimentista que investiu, entre outros segmentos, nos ramos siderúrgicos e cimentícios impactando a construção civil pelo uso do concreto armado.
- as inovações e melhorias tecnológicas relacionadas ao uso do concreto armado.
- a finalização da Unidade de Habitação de Marselha, em 1952, tornando o projeto de Corbusier um exemplo manancial à exploração do concreto aparente.

- a assimilação das críticas de Max Bill à arquitetura brasileira, sobretudo a Oscar Niemeyer, advogando pela função social da arquitetura.
- a produção de Affonso Eduardo Reidy como uma síntese entre a autonomia formal niemeyeriana e o racionalismo corbusiano, mas também acompanhando a evolução na obra do arquiteto franco-suíço.
- a experiência de Reidy no uso de pórticos transversais em concreto armado e aparente, replicados, definindo a imagem externa do edifício e, ao mesmo tempo, a espacialidade interna.
- a experiência de Artigas e Cascaldi em obras antecedentes como, os colégios de Itanhaém e Guarulhos, bem como em projetos contemporâneos ao Santapaula como, por exemplo, o Anhembi Tênis Clube, a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo e, essencialmente, a segunda residência a José Mário Taques Bittencourt.
- as condições ambientais e paisagísticas que tornaram a Represa Guarapiranga um importante polo ao lazer e à prática

esportiva, atraindo o investimento e estabelecimento de clubes à sua margem.

- o prenúncio de transformação, a partir dos anos 60, do bairro-jardim idealizado por Sanson e Agache em vias de ocupação
- a relação entre Rubens Cascaldi e Adelino Boralli à contratação de Vilanova Artigas e Carlos Cascaldi para projetarem o edifício.
- a assunção de que a via marginal entre o antigo hotel e a represa seria mais movimentada com o desenvolvimento da região.
- a variação de temperatura à beira da represa.

Inserindo o encargo recebido por Artigas e Cascaldi – projetar um novo clube à beira da Represa Guarapiranga – nesse contexto, buscou-se identificar algumas diretrizes entrelaçadas a esse encargo. Dentre essas, é possível elencar:

- explorar uma estética nacional e progressista conciliada à realidade produtiva local e às inovações tecnológicas.
- explorar o limite das possibilidades

estruturais existentes

- proporcionar um espaço aberto, fluido e abrigado que permita o convívio social.
- garantir uma continuidade espacial e visual que valorize a diretriz anterior.
- articular o adensamento previsto para o bairro onde o clube inseriu-se e o usufruto da represa.
- permitir o cruzamento entre os lotes do clube pela avenida de uma maneira mais segura e confortável.
- manter as relações visuais preexistentes com a represa e a paisagem.
- permitir a dilatação do sistema estrutural de acordo com a variação de temperatura

Como resposta a essas diretrizes, os arquitetos idealizaram uma mediação entre o bairro e a represa através do clube. Isso deu-se pela disposição do programa da sede social, voltando seu acesso para o bairro, e por um percurso que a atravessasse culminando em uma passagem subterrânea para a chegada ao lago artificial, uma alternativa à transposição pela avenida sem precisar sair do clube.

À margem da represa, realizou-se um edifício-anexo que amparou o programa náutico do clube, aproveitando-se das características da própria Represa Guarapiranga para a prática de esportes.

Ao implantar o edifício praticamente alinhado ao eixo da Avenida Berta Waitman e pelo redesenho da topografia, os arquitetos estenderam a avenida para que essa cruzasse a avenida marginal, atravessando o edifício e chegando em declive às águas da represa, evidenciando o caráter concatenador do projeto.

O cruzamento faz-se adentrando um plano horizontal de cobertura por um vão de 30m de extensão entre pilares. Esse grande vão, além de enfatizar o cruzamento, resulta da intenção dos arquitetos em explorar os limites estruturais possíveis pela protensão do concreto – técnica construtiva preponderante no edifício.

O plano horizontal de cobertura, com dimensões de 70m x 15m, junto aos pórticos longitudinais, conformam um invólucro cuja forma, ao fundir vigas e pilares, reflete o esforço despendido pelos elementos estruturais e sua aparência prescinde de revestimento, sendo ditada pela própria materialidade do concreto. O uso desse material foi levado às máximas consequências para formar outros elementos

do edifício como claraboias, calhas, bancos, escadas, etc.

Para responder à dilatação desse extenso invólucro autoportante em seu sentido longitudinal, os arquitetos procuraram uma solução inventiva e desafiadora que emprestou elementos normalmente utilizados em grandes obras de engenharia. Os aparelhos de aço maciço tornam o sistema isostático e, quando comparados ao peso que carregam, suas dimensões dramatizam o encontro entre os pórticos e as fundações – ou entre o edifício e o solo.

Concomitantemente à definição da forma final do edifício, esse invólucro também delimitou um abrigo cuja a espacialidade fora complementada pelo desenho do chão e os poucos volumes internos que abrigam o enxuto programa. Sem que boa parte desses volumes cheguem até a laje e pela presença de um vazio central, por onde faz-se a transposição principal à represa, é possível apreender a ampla espacialidade interna, aberta e habitável.

Ao elevarem do solo todo o perímetro desse invólucro, os arquitetos possibilitaram contemplar a paisagem e a represa emoldurando-as pelo edifício, além de torná-lo completamente atravessável, característica essencial ao que ele foi proposto: conectar as pessoas e as águas.

**S**

**PAR**

**das**

**circunstá**

**âncias**

**às**

**diretrizes**

**R**

**RTF**

# 41

## desfiguração e abandono do conjunto edificado

Se na parte anterior buscou-se compreender o objeto situado em um momento específico, lendo-o como uma solução atrelada a um sistema de referências singulares a esse objeto e as quais intentou-se reconstituir, a partir de agora, busca-se tecer um percurso que encare o objeto em seu estado atual para uma futura intervenção.

Essa estratégia projetual acrescenta uma preposição fundamental que antecede o artigo definido no título da dissertação: projetar o edificado excede a noção de que se projete algo **sobre** o edificado, indo ao encontro de um ato projetual que parta do reconhecimento do objeto, permitindo projetar **com** o edificado, tornando-se necessário que se transponha o objeto lido como solução para o vértice das circunstâncias com as quais se projeta.

Para isso, é preciso superar a solução dada pelos arquitetos no início dos anos 60

conjugando-a no tempo presente a partir de uma leitura da forma como o edifício apresenta-se atualmente. Através de visitas recentes à obra, foi possível observar não somente o abandono do conjunto edificado para o clube Santapaula, mas inúmeras diferenças em comparação ao que foi proposto e executado inicialmente – expresso no último capítulo.

Com relação à sede social, os poucos registros fotográficos da época de sua reforma, os documentos de projeto limitados a estudos preliminares, desenhos de aprovação junto à prefeitura e desenhos executivos pontuais, somados à dificuldade em acessar suas dependências impossibilitam averiguar o nível de transformação ocorrida nos quase 60 anos que separam o projeto de reforma de sua atual situação – que do lado externo aparenta um alto grau de degradação.

Antecedendo a compreensão de causas e circunstâncias à dissolução desse conjunto edificado, este capítulo dedica-se sobretudo a uma leitura da configuração atual do edifício-apêndice destinado à garagem de barcos e, por intermédio de fotos e desenhos, salientar sua desfiguração em relação à solução original.

Através de um registro fotográfico feito ainda nos anos 60 com o clube já em funcionamento é possível perceber que o perímetro do lote voltado à via marginal foi fechado com um muro opaco que interrompeu completamente a relação visual

com a paisagem e a represa aos transeuntes pela avenida. A articulação entre o bairro e a represa pela Avenida Berta Waitman passou a esbarrar nesse elemento de cercamento que é somente vazado em um ponto de acesso levemente deslocado do ponto de travessia pela avenida e construído posteriormente.

Sem que os desenhos dos arquitetos fizessem menção a qualquer restrição, essa articulação passou a ser controlada pelo clube ao restringir o acesso à margem da represa. Esse aconteceria ou pelas dependências da sede social e passagem subterrânea ou, então, por esse novo ponto de controle



**Vista aérea sobre o edifício da garagem barcos entre os anos de 1965 e 1970**  
Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

na face nordeste, próximo à área do bar. Atualmente, já não há a faixa de travessia pedonal, existente somente junto à outra esquina da quadra da sede social, e o muro opaco deu lugar a um fechamento gradeado que permite, ao menos, a permeabilidade visual à represa.

A mesma imagem revela ainda algumas mudanças com relação aos blocos de serviço. Na mesma fachada nordeste, a parede de retaguarda que envolvia o pilar nº01 deu lugar a um anexo coberto que aumentou a área de depósito do bar. Esse volume tem uma porta lateral de acesso e algumas janelas altas na fachada nordeste e noroeste.

Nas imagens registradas atualmente é possível notar que a elaboração desse novo volume se desatentou completamente à forma como os arquitetos pensaram inicialmente o programa abrigado pelos blocos internos à cobertura. Mesmo que o bloco dedicado aos sanitários já tivesse sido executado com pé-direito acima do previsto, mas ainda deslocado do plano inferior da laje de cobertura, esse novo anexo ultrapassa a face inferior das vigas do invólucro estrutural, atravessando-o interseccionado por esse.

Ainda na imagem registrada em meados dos anos 60, é possível perceber na fachada sudeste um elemento de vedação branco na sequência do fechamento em concreto



**Cabine de acesso pela avenida marginal**  
Foto: Bruno Manso, 2020



**Vista interna à área do bar voltada à cabine de acesso**  
Foto: Bruno Manso, 2020



**Anexos da área do bar**  
Foto: Bruno Manso, 2020

que envolve o vazio dedicado à ventilação do depósito de motores. Através do levantamento atual, nota-se que esse setor sob o trecho mais ao sul da cobertura passou por drásticas transformações.

Abdicando do fechamento ventilado com elementos pré-moldados, o volume interno que abrigava o depósito de velas teve sua área ampliada por toda a face sudoeste e na parte da fachada nordeste que antecede a escada de acesso ao pavimento inferior.

A execução desse volume completamente interno ao invólucro, diferentemente do núcleo de sanitários e tal qual o anexo

construído junto ao bar, desatentou-se completamente para o descolamento da estrutura de cobertura de forma que suas paredes ultrapassam a face inferior das nervuras da laje, atingindo a face inferior da capa e envolvendo elementos como, por exemplo, a gárgula engastada na laje central.

Mesmo que o perímetro da estrutura de cobertura ainda se mantenha atravessável, ao tocarem-na, esses novos volumes prejudicam a iluminação e ventilação natural possibilitada pelo fracionamento das lajes de cobertura, sobretudo para os ambientes dedicados à guarda de velas e motores, e



Vista para a elevação sudeste do edifício da garagem de barcos  
Foto: Bruno Manso, 2020

rompem com a continuidade visual interna que permitia ler o espaço contido sob o plano de cobertura como um amplo espaço único abrigado por uma estrutura independente.

Sobre a laje que cobre o setor mencionado anteriormente foi elaborada uma outra cobertura para solucionar de maneira mais econômica problemas de infiltração/impermeabilização que acometem a cobertura de concreto como um todo. Atualmente em ruína, sobraram desse elemento somente as alvenarias perimetrais de sustentação montadas sobre o invólucro estrutural e que formam um volume bastante visível externamente.

A escada-mirante em frente à área do bar, que avança sobre o arrimo de pedra de forma completamente suspensa, perdeu sua leveza ao também receber um volume anexo e abaixo do patamar cuja função destinava-se ao abrigo de vigias.

A partir dos desenhos que atualizam o edifício para seu estado atual é possível perceber as alterações ocasionadas pela execução desses volumes extemporâneos ao projeto executado, sobretudo em relação às elevações externas da garagem de barcos. Apesar de não ter sido possível adentrar os blocos internos para averiguar seu grau de descaracterização, ainda é possível tecer mais algumas considerações.



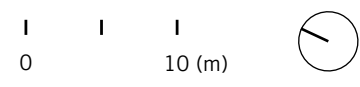
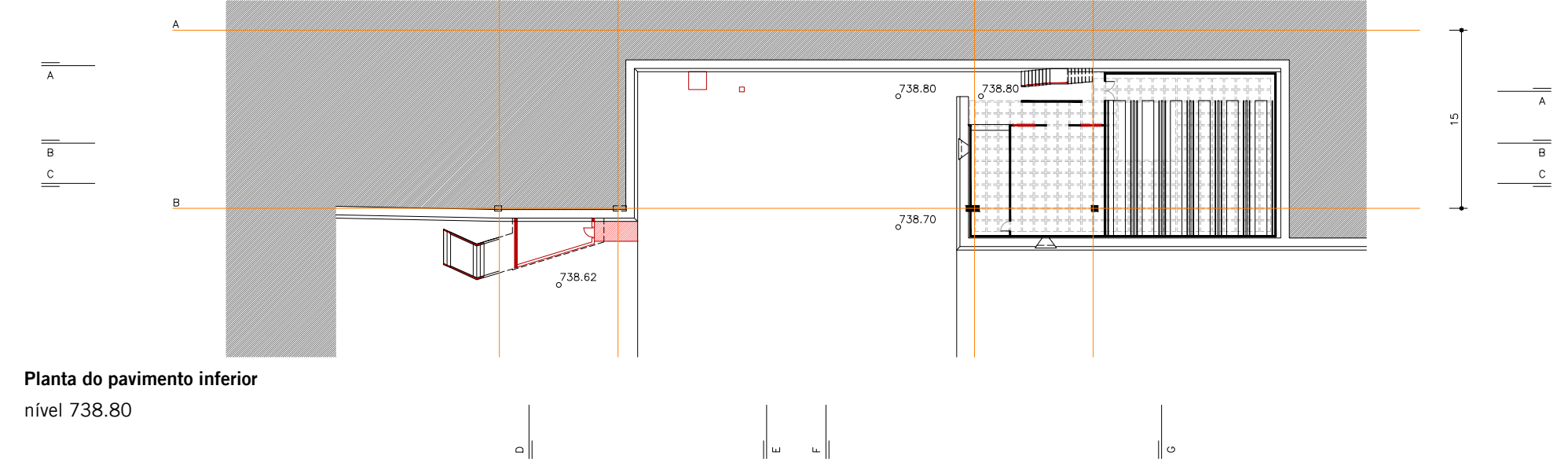
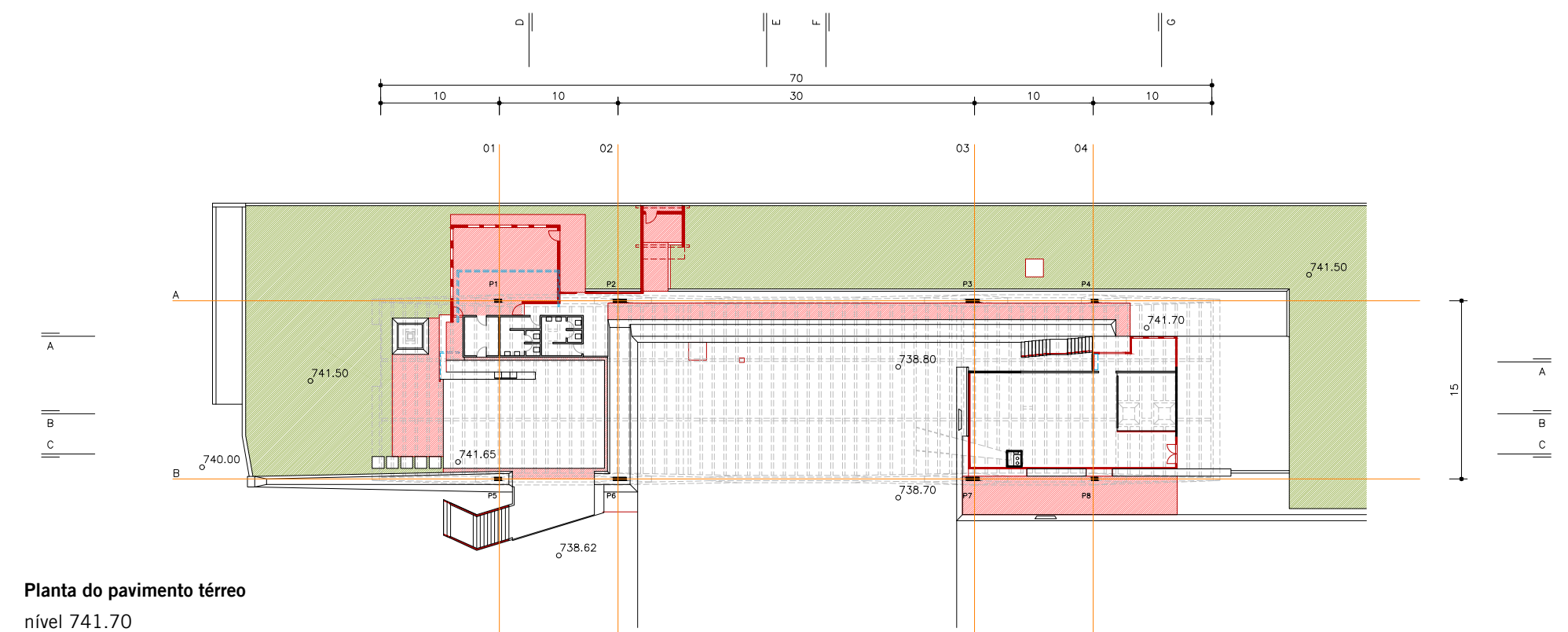
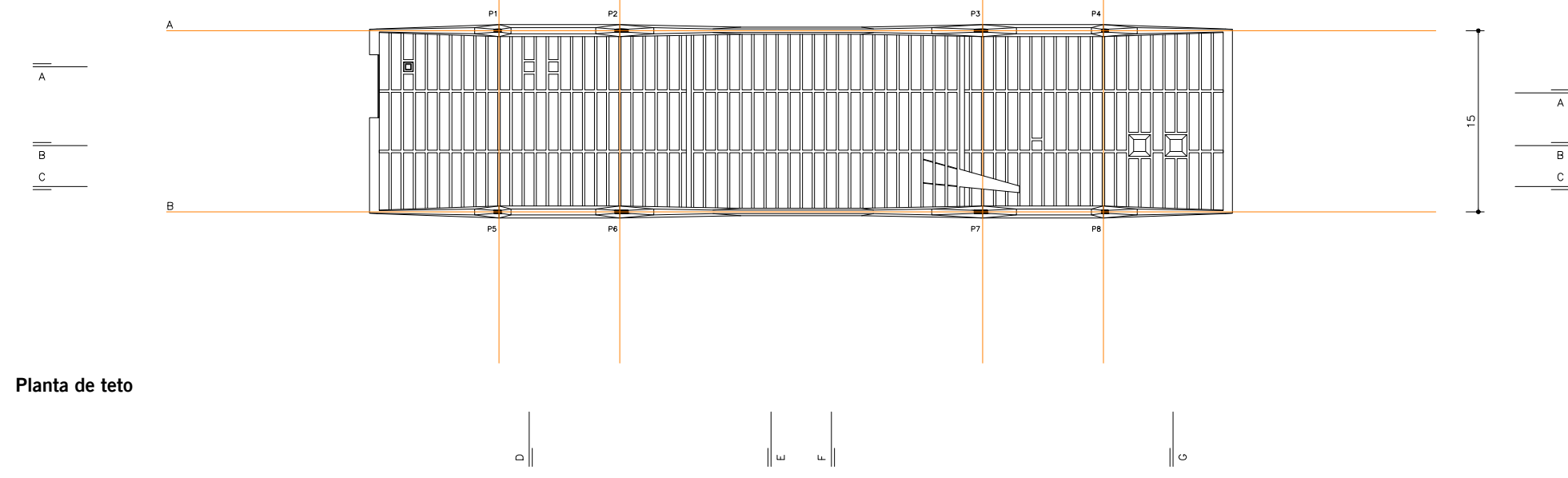
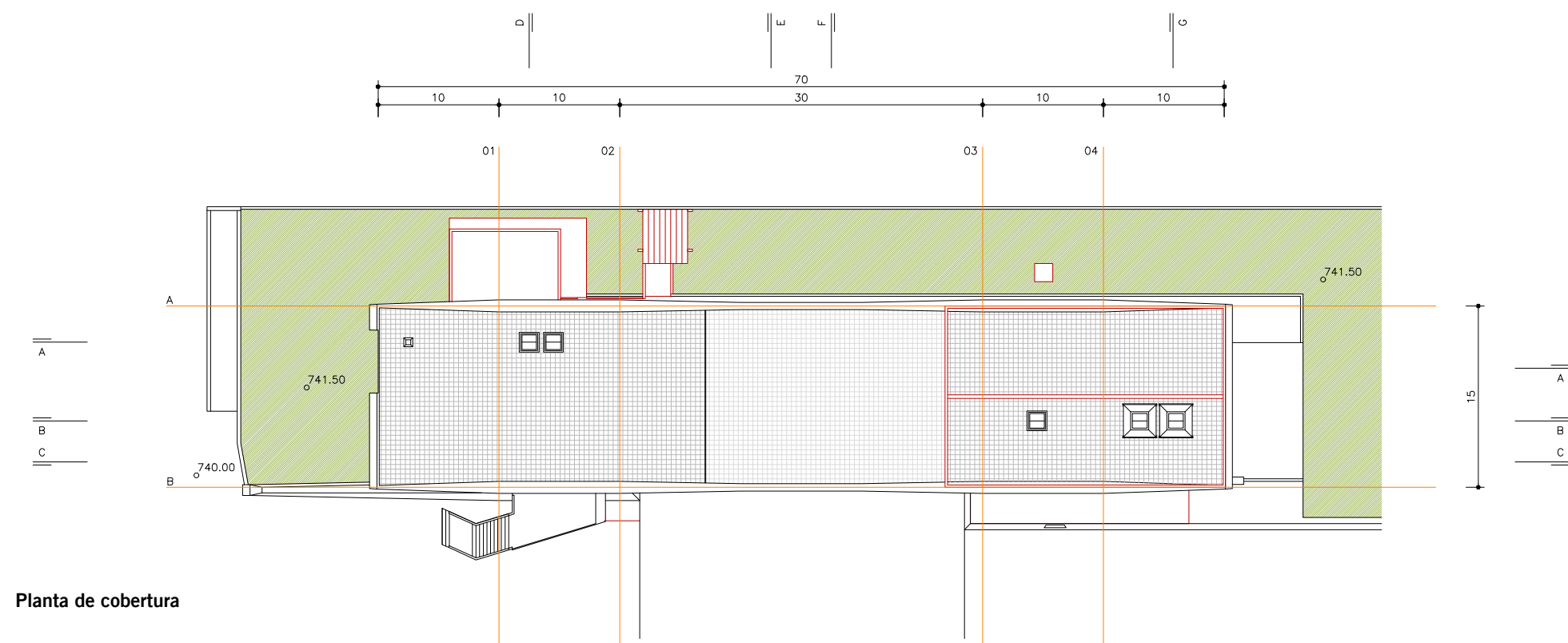
Ampliação extemporânea no trecho ao sul da garagem  
Foto: Bruno Manso, 2020



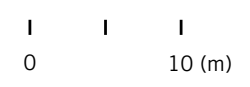
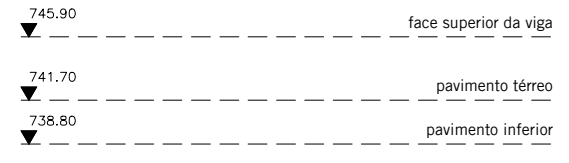
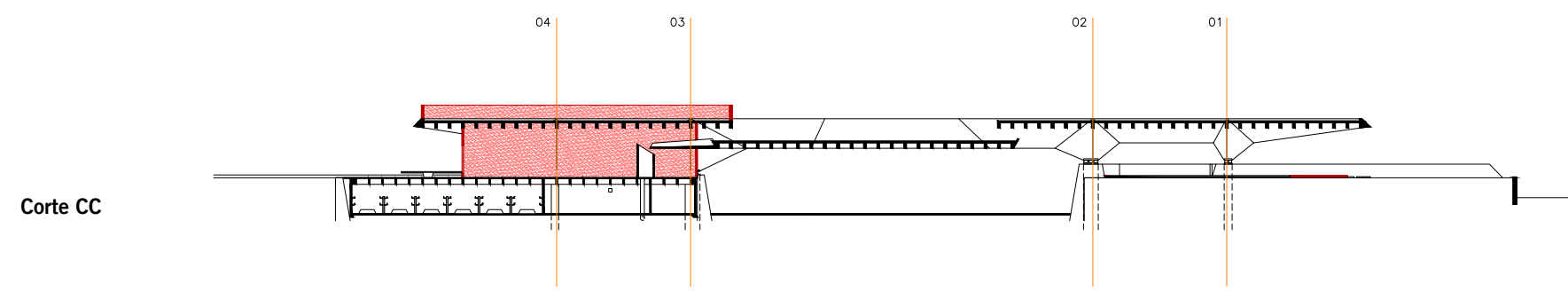
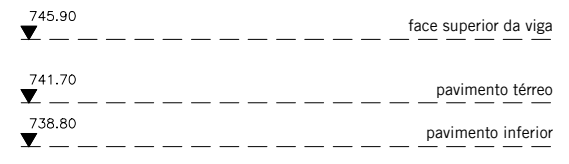
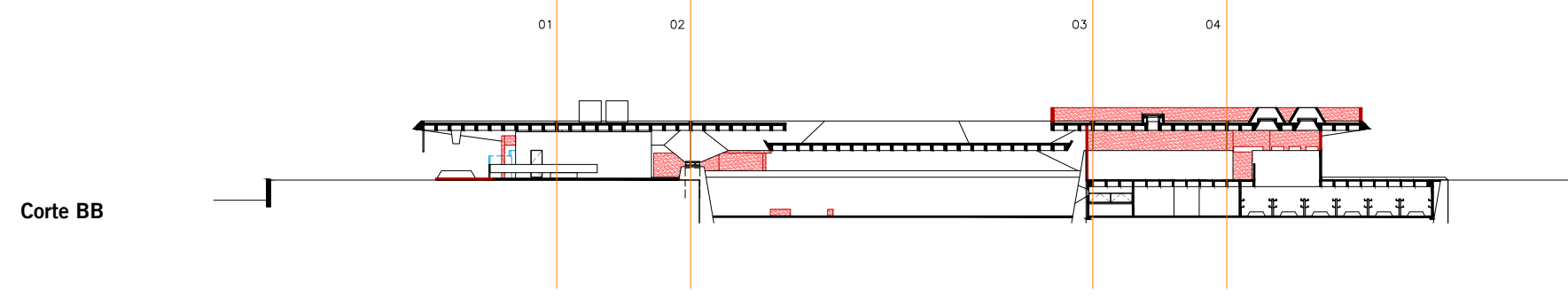
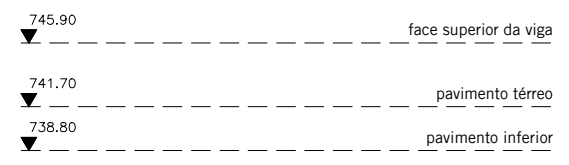
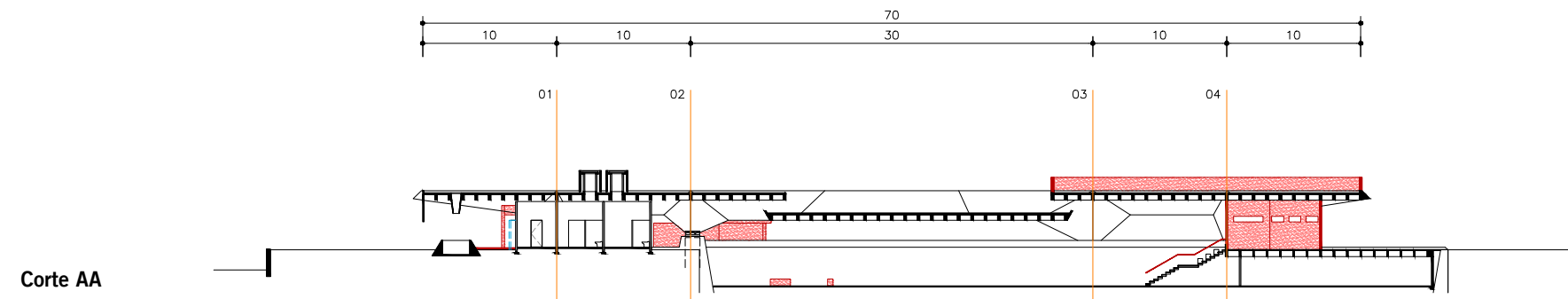
Ampliação extemporânea no trecho ao sul da garagem  
Foto: Bruno Manso, 2020



Ampliação extemporânea no trecho ao sul da garagem  
Foto: Bruno Manso, 2020

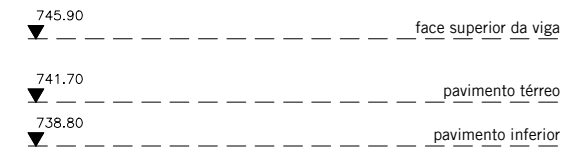
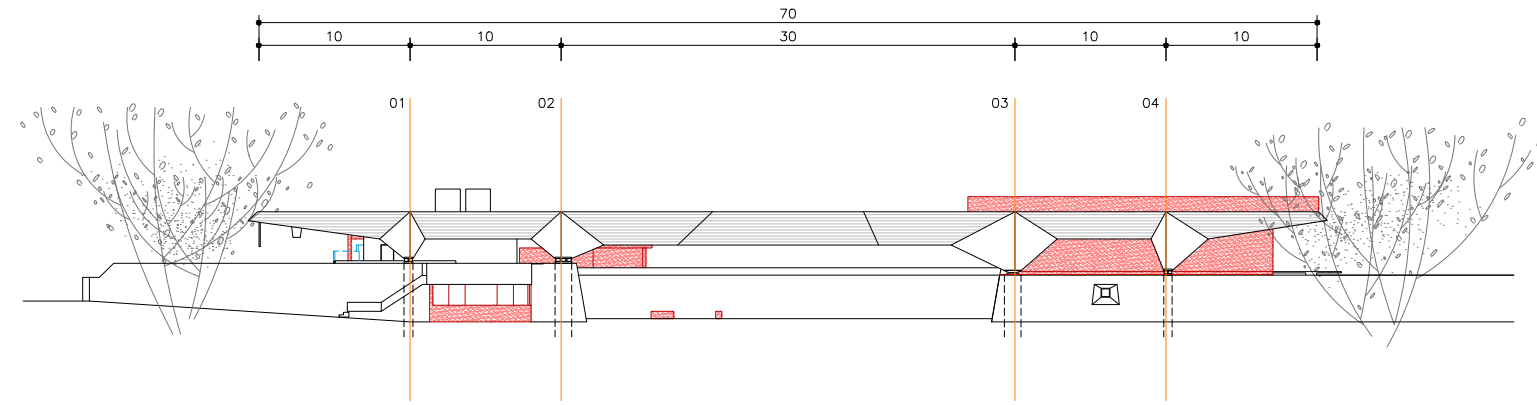


■ desfigurado    
 — demolido    
  áreas com pisos novos

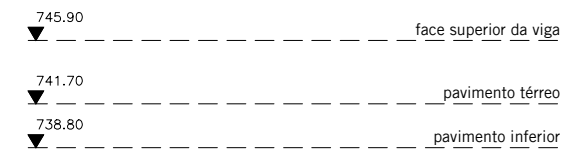
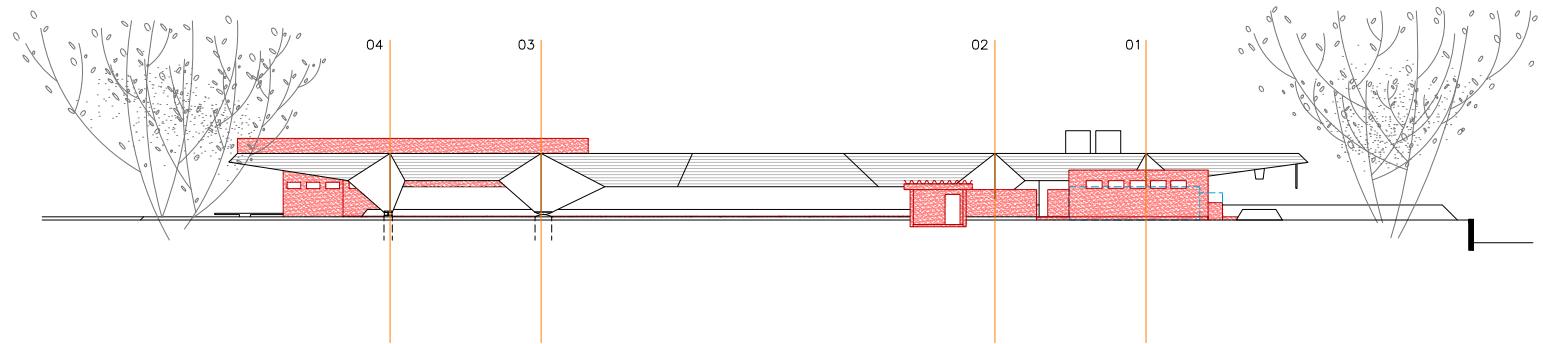


desfigurado demolido

Elevação Sudoeste



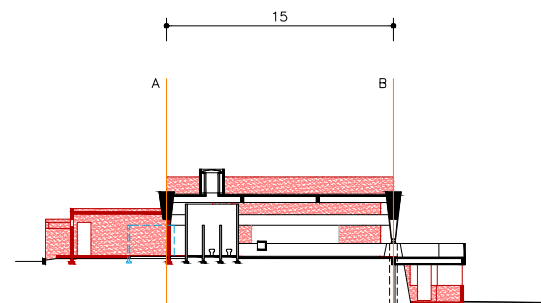
Elevação Nordeste



0 10 (m)

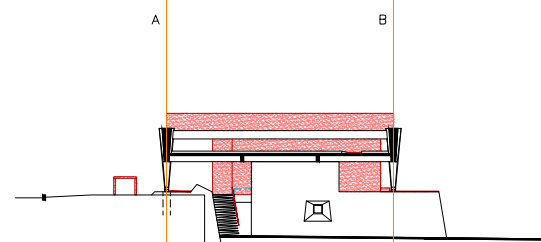
desfigurado demolido

Corte DD



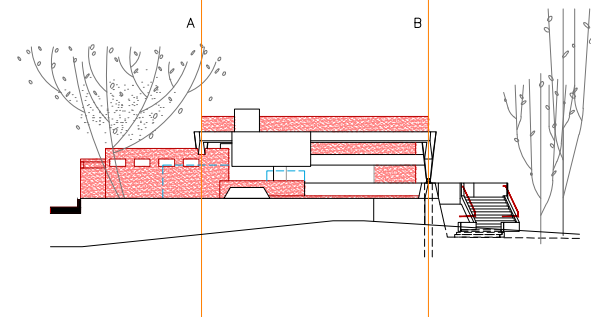
745.90 face superior da viga  
 741.70 pavimento térreo  
 738.80 pavimento inferior

Corte FF



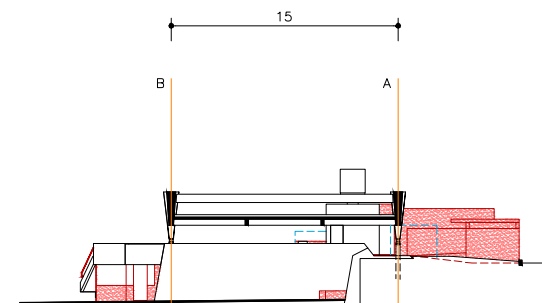
745.90 face superior da viga  
 741.70 pavimento térreo  
 738.80 pavimento inferior

Elevação Noroeste



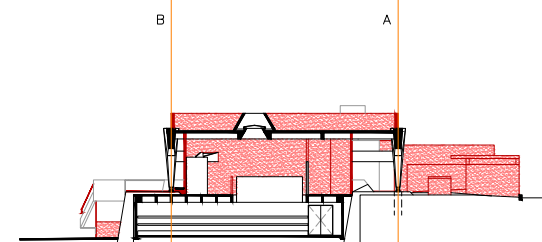
745.90 face superior da viga  
 741.70 pavimento térreo  
 738.80 pavimento inferior

Corte EE



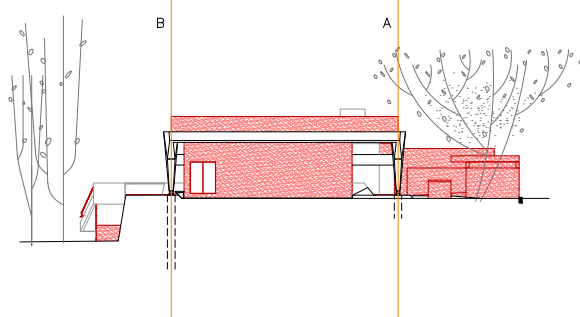
745.90 face superior da viga  
 741.70 pavimento térreo  
 738.80 pavimento inferior

Corte GG



745.90 face superior da viga  
 741.70 pavimento térreo  
 738.80 pavimento inferior

Elevação Sudeste

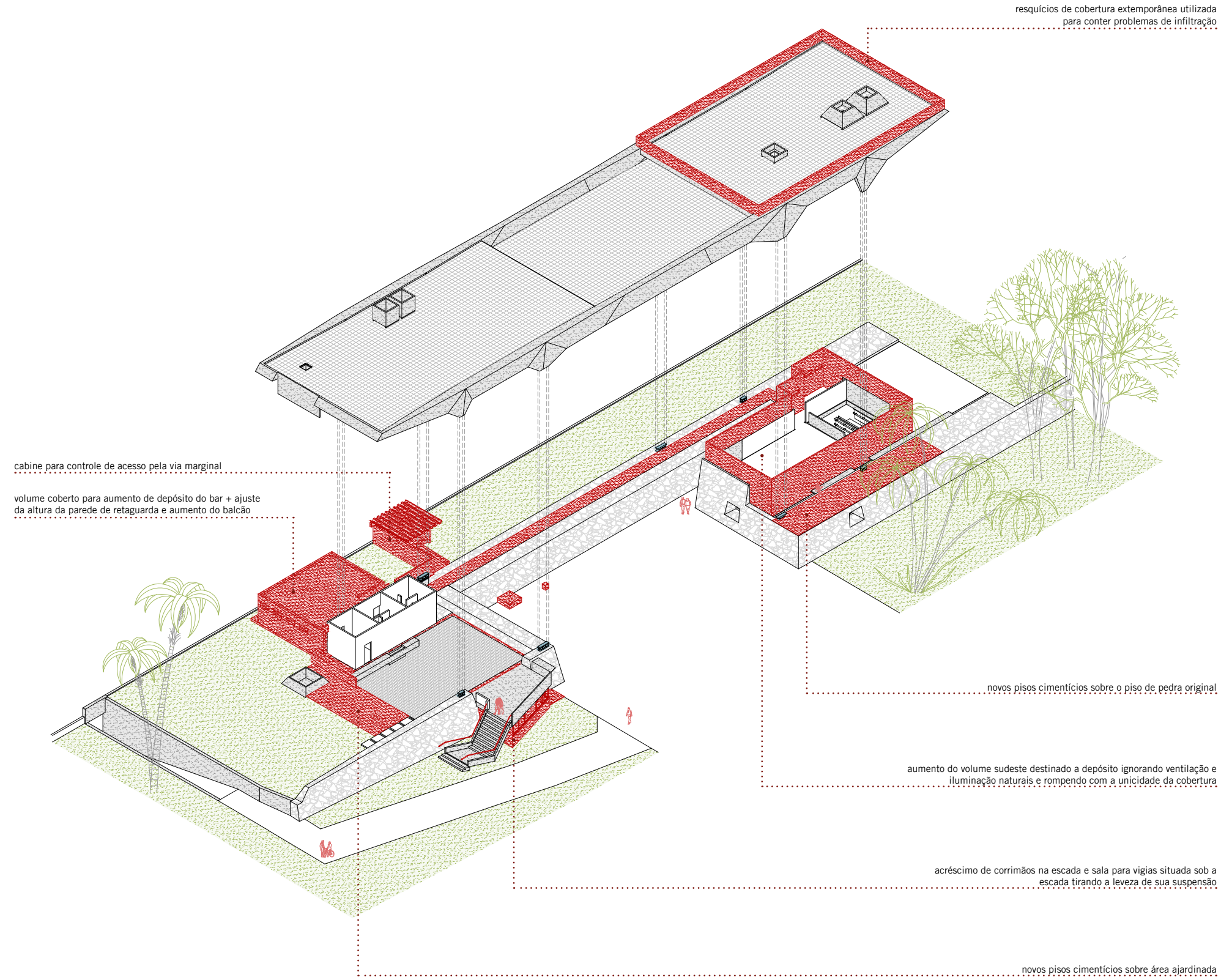


745.90 face superior da viga  
 741.70 pavimento térreo  
 738.80 pavimento inferior

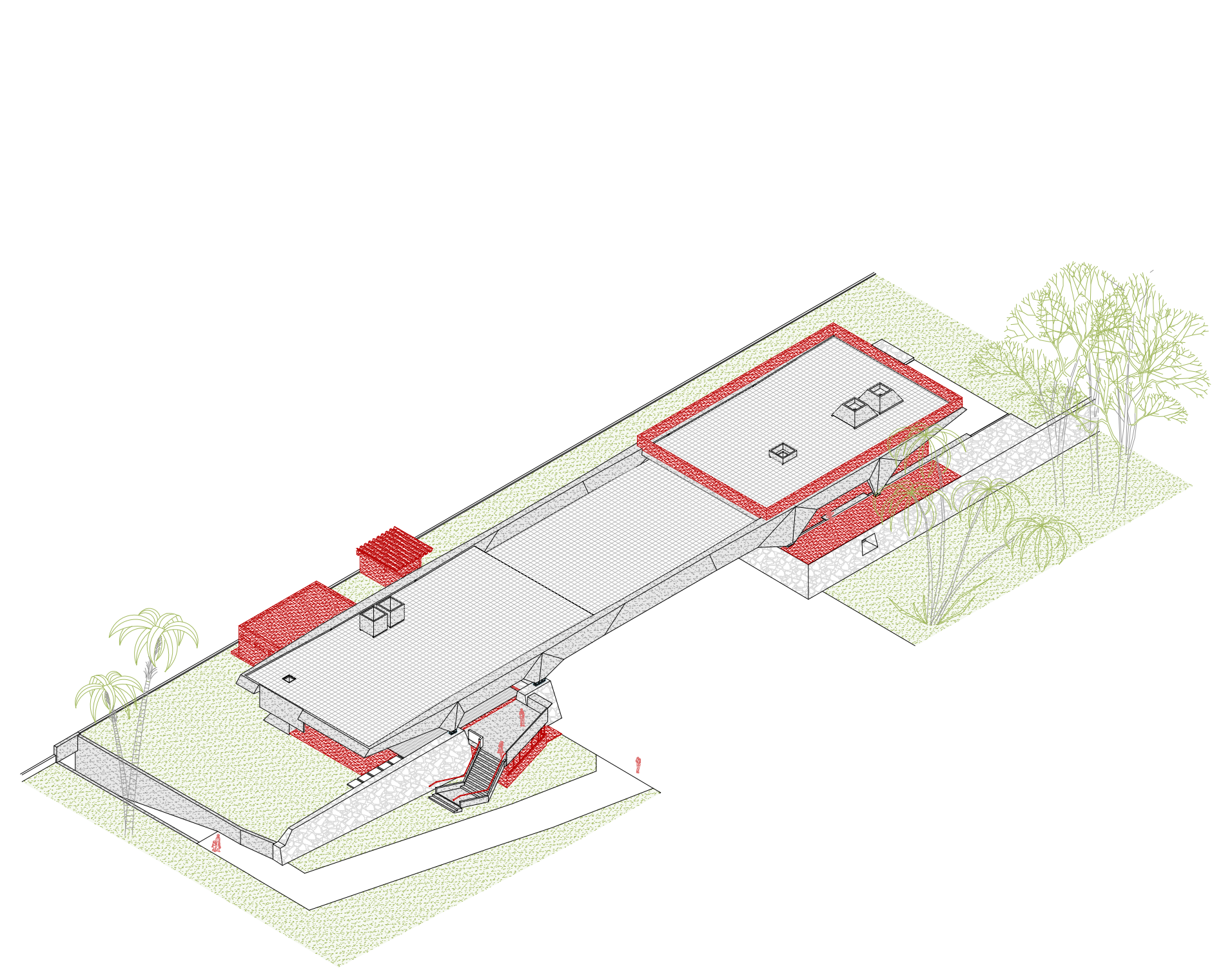
0 10 (m)

desfigurado

demolido



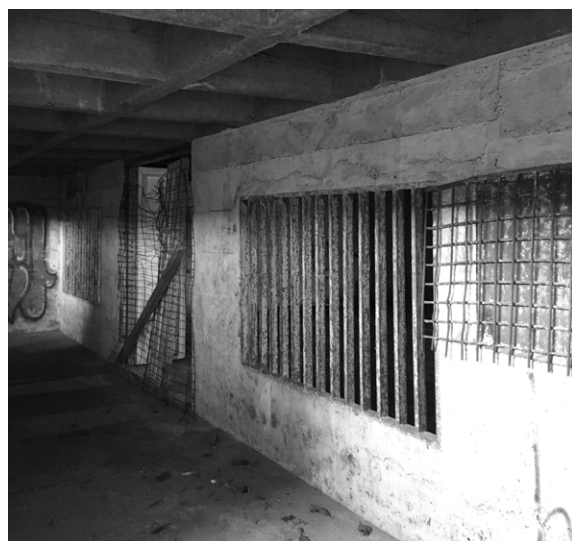
perspectiva isométrica do edifício da garagem de barcos



perspectiva isométrica do edifício da garagem de barcos



**Anexo sob a escada-mirante para o bar**  
Foto: Bruno Manso, 2020



**Novas aberturas nas vedações do embasamento**  
Foto: Bruno Manso, 2020



**Vista para o bar da garagem barcos entre os anos de 1965 e 1970 (de acordo com o acervo da FAUUSP)**  
Foto: Hugo Massaki Segawa / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

No embasamento semienterrado, duas aberturas foram feitas ao lado da porta de entrada à sala de abastecimento dos barcos como forma de melhorar a ventilação desse espaço que basicamente dependia da exígua abertura feita na face sudoeste.

Outro elemento modificado, a parede de retaguarda do bar teve sua altura ajustada à face superior do balcão que, por sua vez, foi estendido rumo à face nordeste do edifício formando um balcão em “L”.

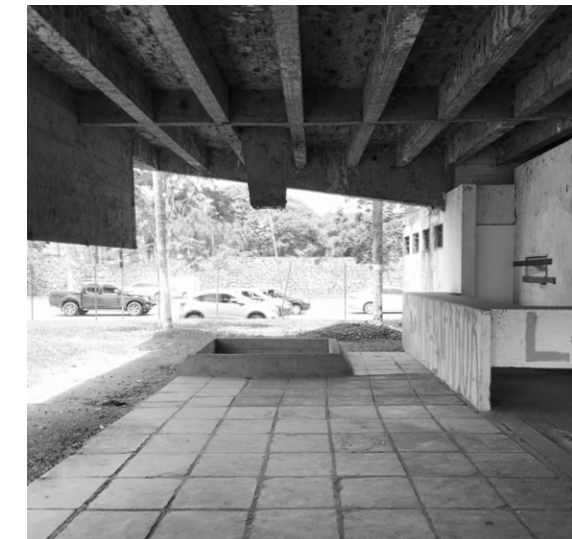
Essa alteração pode já ser percebida em outra fotografia dos anos 60 que capta algumas pessoas sentadas no salão – ao fundo, é possível perceber o fechamento em alvenaria pintada de branco que estendeu a área destinada ao depósito de velas pela face sudoeste.

A fotografia também revela que desde

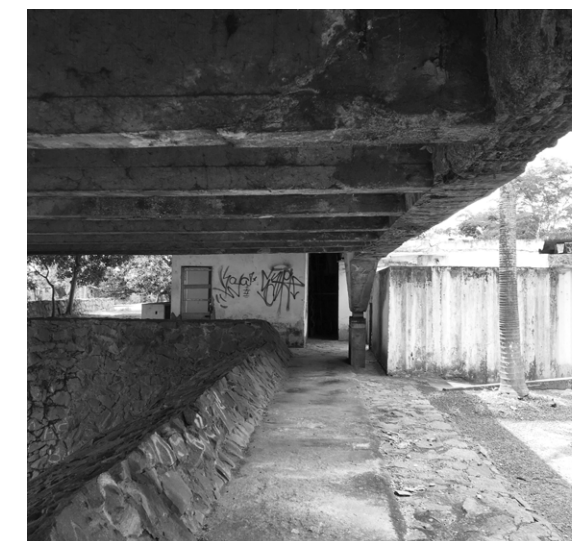
esse período alguns trechos de piso foram cobertos por outros acabamentos – essas áreas estão hachuradas nos desenhos em planta. O jardim que adentrava o balanço noroeste da cobertura, envolvendo a caixa de condução pluvial, deu lugar a um piso cimentado quadriculado. Os anexos da face nordeste também foram acompanhados de alguns pisos externos onde antes predominava o jardim paralelo à via marginal.

A passarela que atravessa o vazio central, cujo acabamento de piso era dado pela continuidade da pedra advinda do arrimo que conforma o vazio, teve metade de sua largura cimentada – a metade coberta sob o invólucro estrutural.

Toda face superior do embasamento semienterrado que ultrapassa o perímetro da cobertura principal na face sudoeste, e



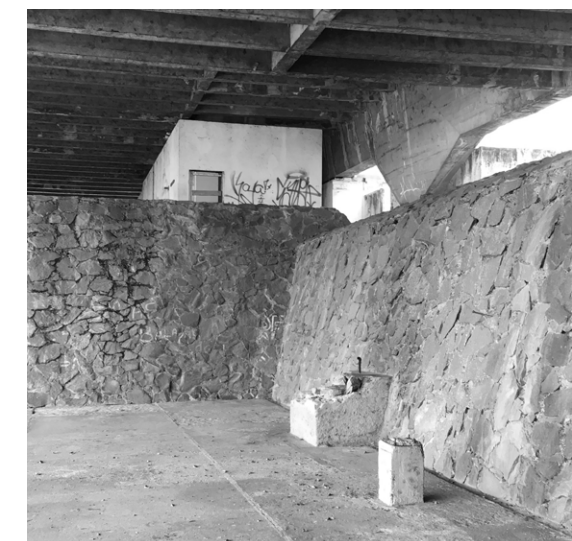
**Piso cimentado sob o balanço noroeste**  
Foto: Bruno Manso, 2020



**Piso cimentado em metade da “passarela”**  
Foto: Bruno Manso, 2020



**Escada do bar com corrimãos extemporâneos**  
Foto: Bruno Manso, 2020



**Pequenos elementos de uso indefinido**  
Foto: Bruno Manso, 2020



**Ferragens expostas sob a laje da cobertura principal**  
Foto: Bruno Manso, 2020



**Ferragens expostas sob a viga do pórtico nordeste**  
Foto: Bruno Manso, 2020



**Detalhe das ferragens expostas no pilar nº05**  
Foto: Bruno Manso, 2020

que também recebia o mesmo acabamento dos arrimos, foi cimentada englobando, inclusive, os bancos de concreto existentes nesse trecho, preenchendo o espaço vazio entre eles.

O recurso que os arquitetos utilizaram para separar o plano horizontal de piso dos elementos verticais, recuando o revestimento das bordas da laje de piso, foi desfigurado por um preenchimento de cimento que envolve o perímetro da área do bar.

Já as escadas, que inicialmente não tinham nenhum corrimão ou guarda-corpo, receberam uma proteção feita com perfil tubular de seção circular cujo desenho certamente abdicou da qualidade aplicada às escadas suspensas de concreto.

A aleatoriedade e estado de algumas outras peças menores impossibilitam a inferência de uso a esses objetos e volumes construídos posteriormente e que podem ser percebidos ao percorrer a garagem de barcos. No piso inferior e ao fundo do vazio destinado à guarda das embarcações, por exemplo, há um elemento construído em tijolos cuja a carbonização aparenta que o mesmo possa ter sido utilizado como forno ou churrasqueira em algum momento.

Para além da descaracterização do projeto e execução originais expressa pelos elementos extemporâneos descritos

nos parágrafos anteriores, mesmo seus remanescentes originais encontram-se em estado precário e avançado de degradação.

O invólucro de cobertura tem seus componentes estruturais deteriorados em diversos pontos. A face inferior da capa e nervura das lajes, vigas e laterais dos apoios perderam boa parte do cobrimento do concreto, tendo suas ferragens expostas e estando, em alguns trechos, em processo avançado de oxidação – processo esse que também acomete os aparelhos maciços de aço que permitem a dilatação do conjunto.

As faces das alvenarias e estrutura pichadas somadas à vegetação que cresce sobre as lajes de cobertura e os pisos externos dramatizam a sucumbência expressa por essa ruína da modernidade.

Através dos inúmeros pontos elencados, é possível perceber que o estado atual do edifício-apêndice destinado à garagem de barcos carece de zeladoria e manutenção, denotando seu completo abandono e urgência de medidas que não só neutralizem e o recuperem de sua degradação, mas que resgatem sua função e apropriação social.

Antes que se avance ao que poderiam ser tais medidas, ainda se faz necessário buscar compreender o que pode ter ocasionado o evidente desuso e total desamparo ao conjunto construído para o Santapaula late Clube. Para isso, a seção subsequente buscará reconstituir possíveis causas e circunstâncias da dissolução do clube e, conseqüentemente, da desfiguração de seu corpo edificado.



**Vegetação que cresce sobre a rampa em vista para elevação sudoeste**  
Foto: Bruno Manso, 2020

# 2

## a dissolução em possíveis causas

Na segunda parte deste trabalho, pontuou-se o surgimento de novos programas e espaços que acompanharam a evolução da metrópole paulistana. Até aqui, não se ancorou o Santapaula ao desenvolvimento simultâneo de outros clubes na cidade de São Paulo naquele mesmo momento.

Entre esses, é possível mencionar projetos voltados ao surgimento, expansão e/ou melhorias de objetos como: o Clube Paineiras do Morumbi, projetado por Carlos Barjas Milan em 1960; o Anhembi Tênis Clube e os Vestiários e Sede Provisória do São Paulo Futebol Clube, projetados por Vilanova Artigas e Carlos Cascaldi em 1961, ou o Conjunto de Piscinas da Associação Portuguesa de Desportos, projetado pelos mesmos arquitetos em 1962; e a Sede Social do Clube Harmonia, projetada por Fabio Penteado, Alfredo Paesani e Teru

Tamaki, em 1964.

Porém, se a pesquisa não buscou tecer relações entre esses objetos, não foi por desatenção e nem por entender que essa seria uma associação indébita, mas simplesmente porque, ao aproximar o Santapaula de um panorama geral de promoção de clubes de lazer em São Paulo, talvez escapassem especificidades inerentes ao lugar em que se assentou – e no qual a presença desse tipo de empreendimento não era nenhuma novidade. Se essa pseudoexplosão sessentista não é suficiente para explicar o surgimento do Santapaula, o é muito menos para explicar o seu insucesso, visto que muitos desses clubes ainda estão em funcionamento.

Portanto, num primeiro momento, buscou-se compreender o que teria originado o Santapaula late Clube, sobre quais circunstâncias e diretrizes específicas

assentou-se para, em sequência, fazer uma leitura acerca da solução que Artigas e Cascaldi deram a esse encargo.

Já na seção anterior, foi possível observar algumas transformações pelas quais passou o conjunto edificado, resultando na desfiguração do projeto e construção originais, acompanhada de seu total abandono.

Nesta seção, almeja-se justamente compreender as causas ou circunstâncias por trás dessa dissolução. Não se visa, aqui, encontrar uma única grande causa ou vilão, nem elencar motivos desconexos, mas tecer uma complexa relação entre possíveis circunstâncias que conformem um quadro específico ao insucesso do clube Santapaula.

Ao chegar na região no início dos anos 60, o Santapaula buscava desfrutar da Guarapiranga junto a outros clubes que se estabeleceram à beira da represa desde, pelo menos, 1917 – caso do São Paulo Yacht Club. Situados em um momento de ocupação bastante rarefeita na região de Santo Amaro, esses clubes aproveitaram, por quase meio século, de uma condição idílica que atraía inúmeras pessoas para recrearem-se em meio à metropolização que acontecia na cidade de São Paulo.

Se na primeira metade do século XX a apropriação social das bordas do lago dava-

se de modo mais irrestrito, com o passar do tempo, os clubes da Guarapiranga foram tornando-se cada vez mais exclusivos, controlando o acesso às margens da represa e proporcionando um lazer privativo aos seus associados.

A escolha de Adelino Boralli por aquela faixa da margem para estabelecer seu clube de iate não foi fortuita. A estratégia de pontuar-se em frente a um bairro em vias de ocupação, como já comentado, buscando atrair futuros moradores ao clube, prescindia à disputa por associados de outros clubes já estabelecidos na região. Para além disso, diante da tal expansão de clubes pela cidade naquele momento, o diferencial do Santapaula estaria em proporcionar uma condição que faltaria a alguns: a possibilidade de extrapolar os limites do lote, beneficiando-se das qualidades ambientais e paisagísticas proporcionadas pela Guarapiranga para desenvolver suas futuras atividades.

Entretanto, é preciso trazer à tona algumas considerações às diferenças na implantação desses clubes à beira da barragem.

O Clube de Campo São Paulo (1937), por exemplo, possui uma área de 1.2 milhão m<sup>2</sup>, inteiramente situados na costa e com quase 200 mil m<sup>2</sup> de vegetação nativa preservada.

Ao longo do tempo, o clube apostou na diversidade de atividades investindo em, por

exemplo, campos de golfe, futebol, quadras de tênis e áreas para prática de hipismo, transbordando a prática do iatismo também encontrada em outros dois principais clubes - o que lhe garantiu singularidade.

Já os clubes mais antigos da Guarapiranga, o São Paulo Yacht Club (1917 – com sede fixa construída em 1929) e o Yacht Club Santo Amaro (1930), clubes vizinhos situados na porção mais ao norte da margem direita, não possuem a abundância territorial encontrada no Clube de Campo São Paulo. Apesar disso, a partir dos anos 50, ambos buscaram explorar mais a condição dos ventos encontrada na represa investindo no iatismo.

Praticado inicialmente como hobby e tornando-se aos poucos um esporte de caráter competitivo, o iatismo demandou melhorias e aperfeiçoamento da estrutura dos clubes à sua prática: variedade de embarcações, garagens náuticas cobertas e descobertas, hangares e oficinas de manutenção e reforma das embarcações, diversidade na articulação com as águas por rampas, píeres e plataformas flutuantes, etc.

Todo esse investimento esteve pautado na formação de velejadores e de escolas de velas que garantiram a esses dois clubes uma ascensão no cenário esportivo internacional, com seus melhores velejadores somando



**Hangar principal do Yacht Clube Santo Amaro**  
Foto: s/ autor / Fonte: Yacht Clube Santo Amaro



**Oficina náutica do Yacht Clube Santo Amaro**  
Foto: s/ autor / Fonte: Yacht Clube Santo Amaro



**Sala de aula / Escola de Vela do YCSA**  
Foto: s/ autor / Fonte: Yacht Clube Santo Amaro

pódios e medalhas já no final dos anos de 1950. Em 1963, a Guarapiranga abrigou as competições de vela - como era chamado o esporte anteriormente - nos Jogos Pan-americanos de São Paulo, com atletas do Yacht Club Santo Amaro conquistando três medalhas de ouro<sup>1</sup>.

Organizado inteiramente no terreno de aproximadamente 19,3 mil m<sup>2</sup> do antigo futuro hotel de Interlagos, o programa da sede social do Santapaula não perdia em nada para os encontrados em seus clubes vizinhos. A fragmentação do clube pela via marginal que beira a represa buscou ser contornada pelos arquitetos por uma passagem subterrânea que conectou os dois trechos de propriedade de Boralli.

Entretanto, essa condição diferia em muito daquela desfrutada por seus clubes vizinhos. Com exceção do São Paulo Athletic Club (1947), que utiliza seu terreno de aproximadamente 54 mil m<sup>2</sup> para a prática de futebol e rugby, os outros três principais clubes antecedentes relacionam-se diretamente com as bordas da represa.

O terreno adquirido pela Santapaula Melhoramentos S.A. configura-se por uma extensa faixa de terra paralela à via marginal e à represa. Por toda essa extensão, a declividade em direção às águas provoca uma variação em sua profundidade de,

aproximadamente, 50% entre os períodos de chuva e estiagem, reduzindo o aproveitamento contínuo desse espaço à área não alagável.

De acordo com dados registrados e disponibilizados pela Sabesp o reservatório costuma atingir níveis mais altos ao final das estações mais quentes do ano, portanto, após os períodos de chuva, deixando alagada boa parte da margem durante as estações mais frias e amenas. Já entre novembro e janeiro, o nível do reservatório tende a atingir taxas mais baixas, liberando a área alagável.

Qualquer destino que se desse às imediações da garagem de barcos, seja para um programa de apoio, seja para seu uso como balneário, deveria considerar essa variação de nível da água da represa.

De acordo com Ruth Verde Zein e Leda Brandão de Oliveira, na condição de frequentadoras do clube, o edifício de Artigas e Cascaldi nunca funcionou muito bem como garagem, abrigando embarcações provisoriamente já aliviadas de seus motores e velas. Quando em funcionamento, o Santapaula chegou a montar alguns galpões “*mais ou menos precários*” de apoio ao norte da Garagem de Barcos (ZEIN; OLIVEIRA, 2003 / ZEIN, 2018, p.23). Com relação à escola de vela, se em algum momento foi prevista pela administração do Santapaula late Clube, isso não se materializou.

Sem ser possível afirmar a efetividade desse apoio ao norte da garagem, em face do desenvolvimento de seus concorrentes à prática de iatismo, e se esse seria o chamariz do empreendimento planejado por Boralli, dando inclusive sobrenome ao clube Santapaula, era preciso superar o enxuto programa abrigado pela garagem de barcos para ampliar o suporte à prática do iatismo.

Mesmo que o Santapaula possa ter abdicado de maiores investimentos no ramo desportivo que o pareasse a seus semelhantes, isso não explicaria por si só o insucesso de um clube que poderia ainda proporcionar outras formas de apropriação do lago como, por exemplo, ressuscitando o balneário previsto pela AESA ao final dos anos de 1930.

Em depoimento do fundador do clube, Adelino Boralli, quando dos processos de tombamento do conjunto – comentados no próximo capítulo –, Boralli declarou algumas dificuldades em estabelecer atividades de lazer nas proximidades da Guarapiranga. A já comentada condição dos ventos somou-se à alta umidade do ar, fazendo com que os sócios ficassem constantemente resfriados (TOURINHO, 2015, p.185).

Essa situação piorava nos meses de baixa temperatura, deixando o clube sem frequentadores por quase metade do ano.

O clube, que chegou a ter cerca de 15 mil associados, foi perdendo constantemente essa quantia a ponto de não cobrir mais as despesas, dificultando sua manutenção.

Junto a isso, é possível tecer mais um fator. Como abordado na segunda parte desta pesquisa, a instalação de polos industriais em regiões mais periféricas conduziu o espraiamento da cidade de São Paulo e atraiu o assentamento da classe trabalhadora em suas proximidades.

Na região de Santo Amaro não foi diferente, mas, se o bairro Cidade Dutra, por exemplo, surgiu como um bairro planejado para atender a essa demanda, ele não pode ser considerado uma regra, mas o oposto disso.

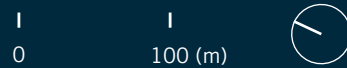
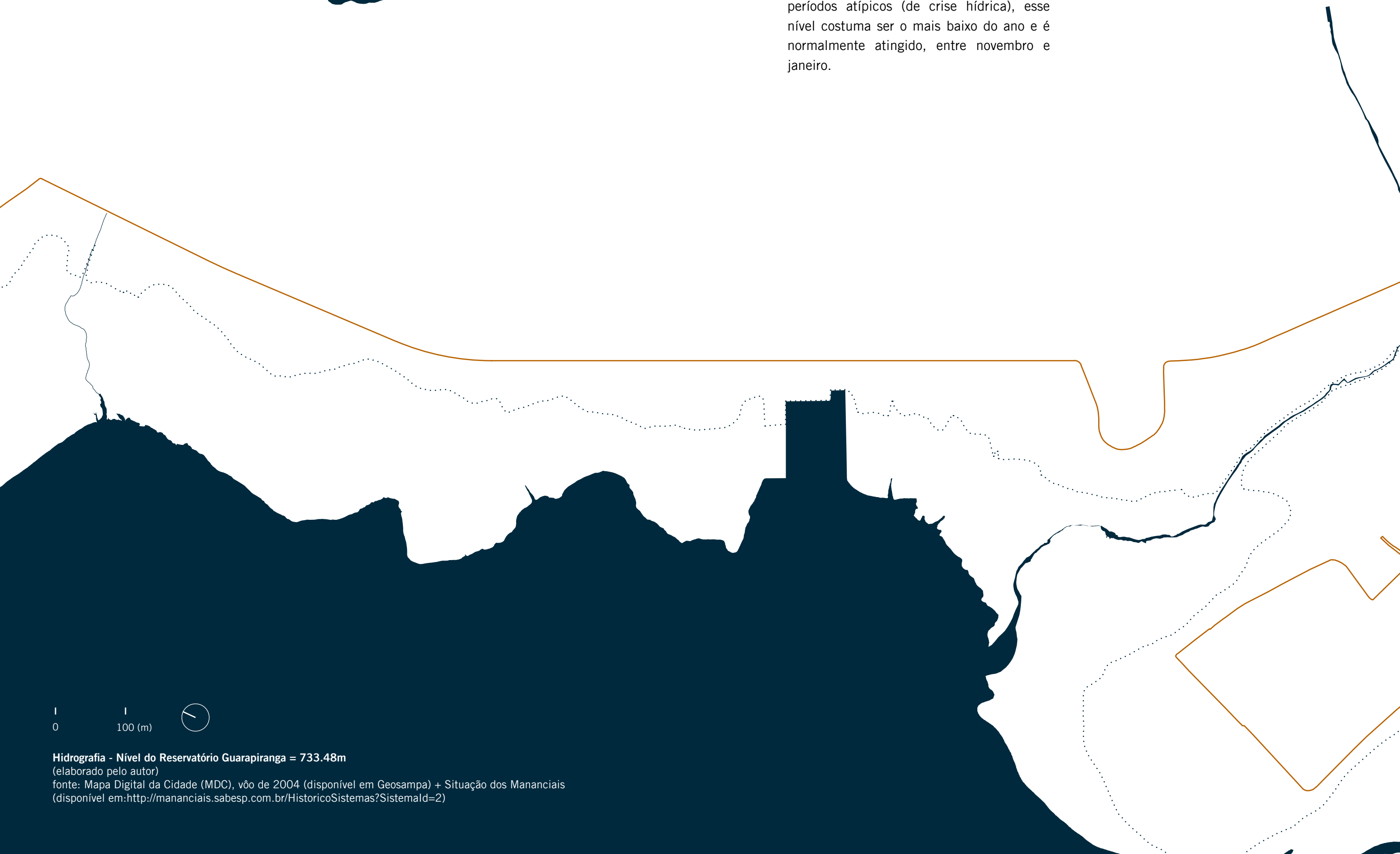
Em meados dos anos de 1970, o Governo do Estado de São Paulo sancionou algumas medidas que visaram preservar a qualidade do abastecimento de água à população, função que a Represa do Guarapiranga já assumia como principal.

Com as leis de nº 898/1975 e nº 1772/1976, o governo objetivou disciplinar o uso do solo e demarcar áreas de proteção nas abrangências de recursos hídricos (mananciais, cursos e reservatórios d'água) e, desse modo, regular o adensamento e atividades permitidas.

Entretanto, o poder público desconsiderou



O nível 733.48m (marcado no MDC) é próximo da média entre o maior nível (736.40m) e menor nível (730.69m) atingido pela represa desde o ano 2000. De acordo com os dados da SABESP, com exceção de períodos atípicos (de crise hídrica), esse nível costuma ser o mais baixo do ano e é normalmente atingido, entre novembro e janeiro.

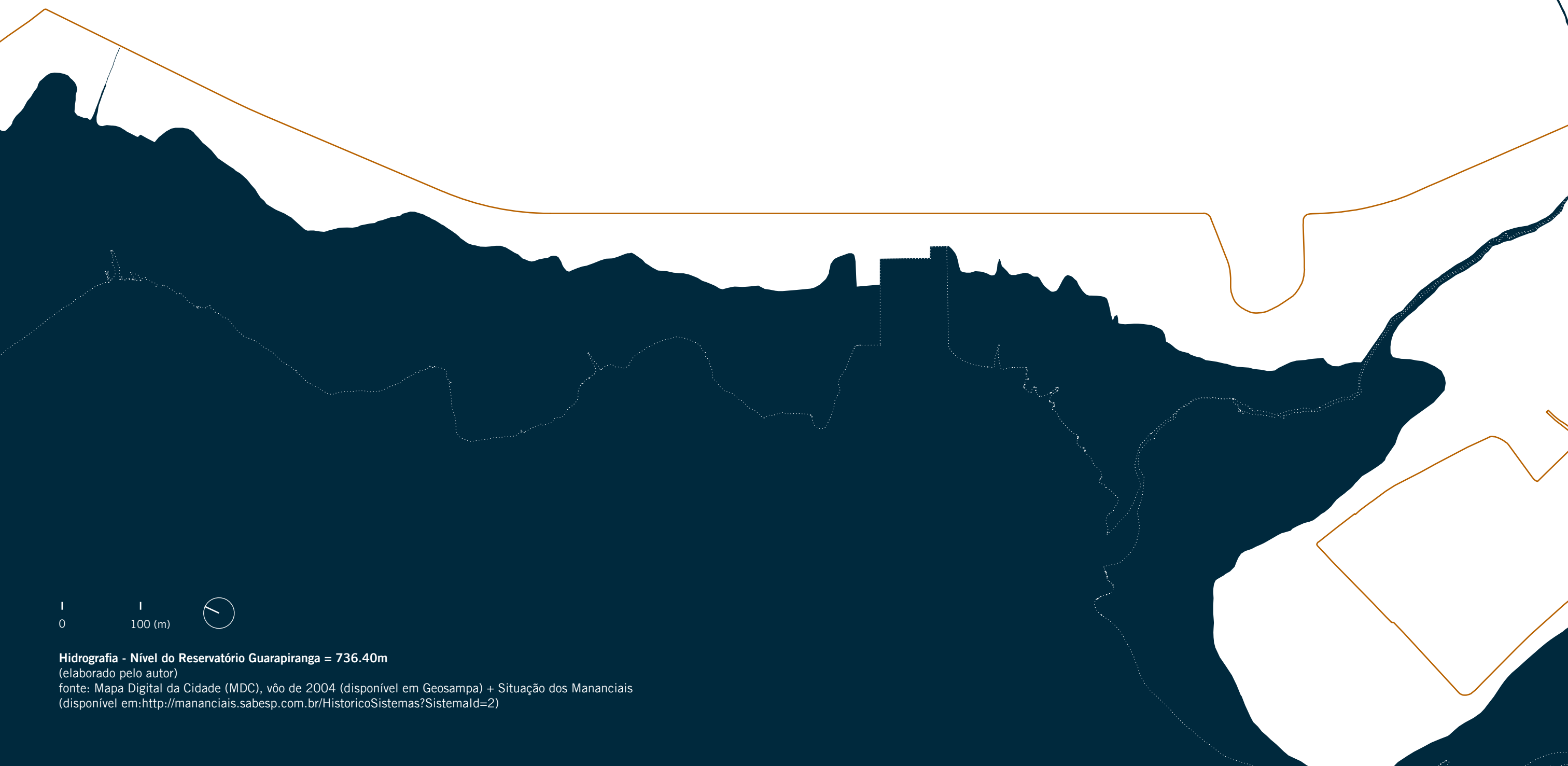


**Hidrografia - Nível do Reservatório Guarapiranga = 733.48m**

(elaborado pelo autor)

fonte: Mapa Digital da Cidade (MDC), voo de 2004 (disponível em Geosampa) + Situação dos Mananciais (disponível em: <http://mananciais.sabesp.com.br/HistoricoSistemas?SistemaId=2>)

O nível 736.40m é o maior nível atingido pela represa desde o ano 2000. De acordo com os dados da SABESP, com exceção de períodos atípicos (de crise hídrica), esse nível costuma ser atingido normalmente ao meio do ano, portanto, após os períodos de chuva.



**Hidrografia - Nível do Reservatório Guarapiranga = 736.40m**

(elaborado pelo autor)

fonte: Mapa Digital da Cidade (MDC), voo de 2004 (disponível em Geosampa) + Situação dos Mananciais (disponível em: <http://mananciais.sabesp.com.br/HistoricoSistemas?SistemaId=2>)

um processo de urbanização periférica em pleno desenvolvimento e nem previu uma contrapartida financeira aos proprietários das terras demarcadas. Assim sendo, a imposição dessas restrições gerou justamente o efeito contrário: proporcionou queda no valor imobiliário e favoreceu o loteamento clandestino das áreas protegidas, com os proprietários e loteadores ofertando pequenos lotes em preços acessíveis e voltados a pessoas com menor poder aquisitivo, acertando em cheio trabalhadores industriais (FRANÇA, 2000, p.166).

De acordo com Elisabete França, o padrão dessas construções periféricas caracterizou-se por: lotes pequenos voltados à população de baixa renda, volumes horizontais autoconstruídos e acesso limitado à infraestrutura básica como, por exemplo, o abastecimento de água potável, coleta de esgotos, sistema de drenagem, sistema viário, equipamentos públicos e áreas de lazer (FRANÇA, 2000, p.159-160).

Se as medidas eram protetivas e rigorosas na teoria, foram muito falhas na fiscalização do que previam regular. O que se viu no entorno da Represa Guarapiranga foi uma brusca mudança da paisagem através de uma ocupação descontrolada, marcada por assentamentos precários, ausentes de infraestruturas e que, ao contrário do que se

previa, deterioraram os recursos hídricos.

Se as condições dos ventos na Guarapiranga impulsionaram outros clubes ao fortalecimento do iatismo, para Boralli, o vento e a umidade do ar seriam desfavoráveis ao estabelecimento de um lazer coletivo e privativo no usufruto das águas da represa, somados agora a outro fator considerável: a piora na qualidade da água.

Diante dessas circunstâncias, pode-se pensar que, então, a população prevista às imediações do Santapaula late Clube poderia, ao menos, aproveitar do programa de sua sede social.

O solavanco do ramo automobilístico e a popularização do automóvel pela produção nacional foram acompanhados de melhorias nos sistemas de circulação. Isso não se limitou aos espaços intraurbanos, passando também a integrar cidades. Se, no início dos anos de 1950, a conexão entre São Paulo e a Baixada Santista foi facilitada com a construção da Rodovia Anchieta, em meados dos anos de 1970 ela foi ampliada pela construção da Rodovia Imigrantes.

Mesmo que o bairro-jardim de Interlagos pudesse ser facilmente alcançado e ocupado, isso não asseguraria que a futura população residente usufruísse da “praia Guarapiranga” ou da estrutura oferecida pelo Santapaula associando-se ao clube de Boralli. Com a

integração facilitada entre as cidades, a costa litorânea, por exemplo, também pôde ser alcançada, ofertando uma forma de lazer sem degradação de recursos hídricos e pela qual não seria preciso ser um associado para recrear-se.

O mapa de ocupação de Interlagos em 1954, feito a partir do levantamento aerofotogramétrico executado pelo consórcio VASP/Cruzeiro do mesmo ano, permite perceber a presença do antigo Grande Hotel, algumas ocupações à margem da represa, mas essencialmente a condição já comentada de uma baixa e rarefeita ocupação, principalmente nas imediações

do hotel, no bairro-jardim planejado por Sanson e Agache.

Os registros fotográficos do Santapaula late Clube ainda em obras corroboram essa condição e mostram que, no início da década de 1960, o bairro não era mais do que um traçado viário a delimitar quadras inteiramente vegetadas.

Um levantamento feito em 1972 pelo mesmo consórcio revela algumas ocupações ao norte da garagem de barcos – provavelmente os galpões comentados por Zein. Entretanto, nesse levantamento somente estão demarcadas “edificações notáveis” resumidas a clubes, escolas,



**Santapaula late Clube em obras, bairro-jardim ainda sem ocupação, início da década de 1960**  
Foto: sem autor e data / Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

fábricas, etc., não sendo possível perceber por esse documento a evolução na ocupação dos lotes planejados pela AESA.

A ausência de outros levantamentos aerofotogramétricos que demarquem os períodos de ocupação na região durante a segunda metade do século XX também dificultam essa leitura. Pelas fotografias de Ivo Justino, quando da reforma do Autódromo de Interlagos entre os anos de 1967 e 1971, é possível perceber uma ocupação mais consolidada na parte superior de imagem, relativa ao bairro Cidade Dutra, e uma ocupação incipiente no bairro de Interlagos, ainda muito rarefeita e com bastantes lotes vazios.

De acordo com Ana Carolina Soldera Galhardo, do terceiro para o último quarto do século XX, a região foi ainda marcada pelo surgimento de um novo padrão de moradia na cidade: o condomínio-clube fechado.

Ao abordar Interlagos inserida em um perímetro de análise um pouco mais abrangente, indo até as mediações da Avenida Washington Luís, Galhardo parte do Residencial Chácara Santa Helena, situado em Santo Amaro e construído em 1983, para elencar algumas características que marcam essa forma de morar voltada a pessoas de padrão econômico elevado.

Segundo a autora, esses condomínios

residenciais configuram-se por bairros privativos que internalizam áreas verdes e elementos de lazer, assemelhando-se às estruturas de clubes, tornando-os de uso exclusivo dos moradores (GALHARDO, 2011, p.168-170).

São fortificações conformadas por muros e controles de acesso que definem a linguagem do medo e proteção de uma população economicamente homogênea. Espaços que se fecham para a cidade desatentando-se para o caráter dos espaços públicos em seu entorno e fortalecendo a segregação social.

Essa forma de morar difere-se, portanto, daquela planejada por Sanson e sua companhia de autoestradas em finais dos anos de 1930. Essa última propunha uma relação menos rígida com a cidade, mesmo intentada à mesma faixa de renda.

A lentidão na ocupação dessa área indica que, em algum momento, seu adensamento tornou-se contemporâneo à outra forma de moradia dedicada à alta classe exemplificada por Galhardo.

A existência da Associação Benfeitores de Interlagos, formada em 1963, corrobora com esse início de assentamento na região expresso pelas lentes de Ivo Justino. Essa zeladoria do bairro teve como meta nos anos seguintes a criação de um bolsão residencial configurado pela colocação de barreiras



**Autódromo de Interlagos passando por reforma**

Foto: Ivo Justino, 1971 / Fonte: Acervo Fotográfico do Museu da Cidade de São Paulo

físicas nas vias locais para impedir a circulação por automóveis de não moradores.

No início dos anos 2000, a associação encabeçou um processo de tombamento do bairro de Interlagos como forma de inibir o que chamam de “distorções urbanas”, que nada mais é do que garantir a hegemonia de seu padrão socioeconômico pela regulação às ocupações e atividades permitidas – o que foi parcialmente conquistado em 2004<sup>2</sup>.

Ao observar a ocupação da área no início dos anos 2000, nota-se o bairro-jardim já bem diferente daquele encontrado por Boralli, Artigas e Cascaldi nos anos 60. Apesar de grande parte dos lotes ainda manterem as dimensões previstas no projeto de Agache, a dificuldade na comercialização dos terrenos pode ter originado o desdobro em lotes menores, com no mínimo 300m<sup>2</sup>, e na flexibilização das regras de ocupação,



0 100 (m)



**Mapa da ocupação em 1954**

(elaborado pelo autor)

fonte: Consórcio VASP/Cruzeiro, voo de 1954 (disponível em Geosampa)



0 100 (m)



**Mapa da ocupação em 2004**

(elaborado pelo autor)

fonte: Mapa Digital da Cidade (MDC), voo de 2004 (disponível em Geosampa)



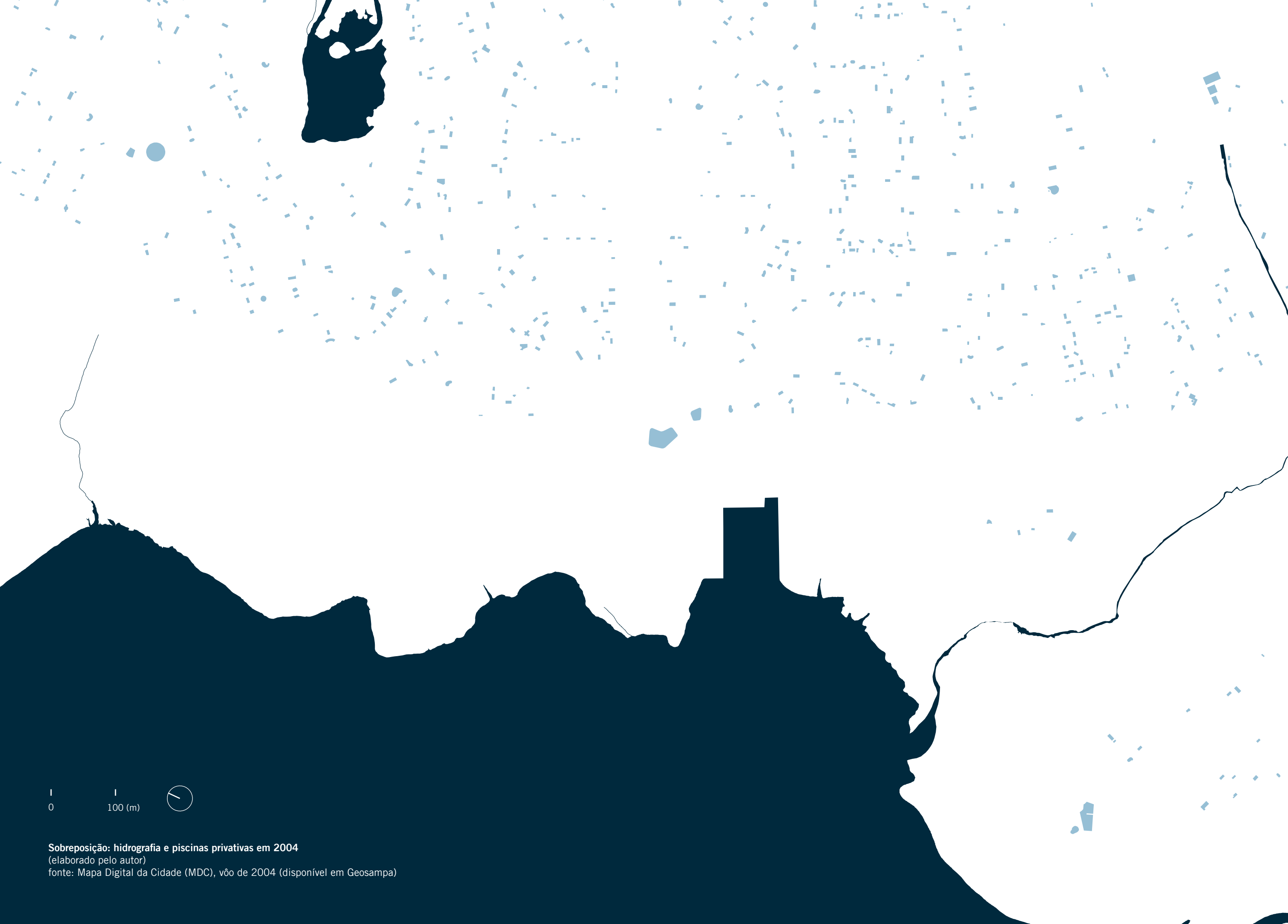
0 100 (m)



**Sobreposição: ocupação e piscinas privadas em 2004**

(elaborado pelo autor)

fonte: Mapa Digital da Cidade (MDC), voo de 2004 (disponível em Geosampa)



**Sobreposição: hidrografia e piscinas privadas em 2004**  
(elaborado pelo autor)  
fonte: Mapa Digital da Cidade (MDC), voo de 2004 (disponível em Geosampa)

facilitando a venda e impulsionando o desenvolvimento dessa área.

As ocupações assentam-se de modo isolado no lote, com recuos em relação à frente e aos fundos dos lotes maiores do que os recuos laterais, mas todos menores do que aqueles definidos inicialmente no contrato de compra e venda estipulado pela AESA<sup>3</sup>.

Ao buscar compreender a qualidade dos espaços livres internos aos lotes das edificações, é possível registrar um fenômeno interessante: quase todos os lotes do bairro-jardim de Interlagos constituíram uma forma de lazer interna configurada por piscinas privativas.

Com o engessamento dos padrões construtivos, restrição da circulação nas vias locais, fechamentos murados ou cercados dos lotes e a internalização e privatização do lazer, a ocupação do bairro-jardim de Interlagos assemelhou-se àquela dos condomínios fechados surgidos entre os anos de 1970 e 1980.

Se o Santapaula apostou em atrair futuros moradores de seu entorno imediato, essa estratégia foi desmantelada pela internalização do lazer às moradias, o que nessa região não se limitou a condomínios fechados, mas também a lotes individuais – ponto nevrálgico à desestabilização dos clubes sociais.

A partir dessa leitura, é possível perceber algumas transformações no caráter do lazer estabelecido nas proximidades da Represa Guarapiranga. Se no primeiro quarto do século XX, suas margens tinham acesso menos controlado e o lazer sobre elas configurava-se coletivo e público, com o surgimento dos clubes e a privatização gradual das bordas da represa, sua utilização manteve-se coletiva, mas controlada pelos clubes e, posteriormente, restrita a seus associados. Com o surgimento dos condomínios residenciais fechados, as atividades de lazer mantiveram seu caráter coletivo e privativo, mas agora associadas à moradia e desassociadas da represa e dos clubes, limitando sua procura à prática esportiva. Já o que se vê nas imediações do conjunto do Santapaula late Clube vai além da privatização das atividades de lazer, mas sua individualização.

Essa seção iniciou-se com o objetivo de tecer relações entre algumas causas que pudessem estar associadas à degradação e abandono do conjunto do Santapaula late Clube, as quais se pode, agora, resumidamente elencar:

- Apropriação tardia das margens da represa em comparação aos clubes situados em sua margem direita.

- Implantação fragmentada entre a sede social e a represa, o que não acontece aos clubes vizinhos – com exceção do São Paulo Athletic Club, que utiliza sua estrutura exclusivamente para a prática de esportes como futebol e *rugby*.
- Falta de investimentos que o pareasse a seus concorrentes na prática do latismo como esporte competitivo internacional – visto que esse seria o chamariz do Santapaula, dando-lhe, inclusive, sobrenome.
- Condições de vento e umidade à beira da represa que, para Boralli, inviabilizava sua utilização como balneário, reduzindo sua frequência nos meses mais frios.
- Piora na qualidade dos recursos hídricos advinda da ocupação urbana descontrolada nas periferias e carente de infraestrutura básica.
- Facilitação do acesso ao litoral e uso das praias para recrear-se.
- Lentidão na ocupação do bairro onde situou-se o clube Santapaula e de onde poder-se-ia atrair futuros sócios.
- Internalização e privatização das práticas de lazer às moradias individuais e coletivas.

- Inadimplência das mensalidades, perda de associados e, conseqüentemente, problemas financeiros à manutenção do clube.

Em decadência e tendo encerrado suas atividades por mais de uma vez (TOURINHO, 2015, p.177), o Santapaula late Clube foi repassado para a empresa Montecarlo Comércio e Participações LTDA. em 1988, sem resultar em nenhuma medida reversiva e efetiva do quadro apresentado desde então.

Parece difícil prever qualquer solução que vise desengessar esse conjunto a partir da relação com sua população imediata. Movimentos catequéticos de conscientização da sociedade para com a preservação desse objeto talvez esbarrem não só na falta de sua apropriação social, mas em uma população local que deu de ombros à represa.

Não será preciso que ele mude de mãos? Ou melhor, que ele definitivamente vá para alguma mão?

#### notas

1. Informações encontradas no site do Yacht Club Santo Amaro, nas seções “Vela: Nossos Campões” e “O Clube: História”. Disponíveis em: <https://lycsa.com.br/>

2. O lote mínimo projetado por Agache para ter 600m<sup>2</sup> não foi mantido na resolução de tombamento, que permitiu o desdobro em lotes mínimos de 300m<sup>2</sup>, por exemplo.

3. As restrições impostas em um contrato de compra e venda trazido por Galhardo tinham recuos mínimos de 8 metros para frente/fundo e recuos mínimos de 3 metros para as laterais dos lotes. Esses parâmetros de certo não se mantiveram e ainda foram flexibilizados na resolução de tombamento, considerado 6 metros no primeiro caso e 1.5 metros no segundo (GALHARDO, 2011, p.78 / SÃO PAULO (Município), 2004-b).

# 3

## uma leitura sobre o campo de forças

No geral, as seções deste trabalho caracterizam-se por leituras que se aproximam (“*zoom in*”) e se distanciam (“*zoom out*”) do objeto de estudo atentando-se para não o perder de foco, mas compreendendo-o por um sistema de relações diversas.

A primeira seção desta 3ª Parte, por exemplo, deu-se através de uma aproximação ao objeto buscando ler sua configuração física atual em relação ao que foi projetado e executado inicialmente e às intenções contidas na solução apresentada.

Já na seção anterior, foi necessário distanciar-se do objeto físico rumo a possíveis causas e circunstâncias à sua desfiguração ocorridas e atreladas ao seu período de funcionamento e abandono.

Nesta seção, faz-se um novo distanciamento do objeto inserindo-o na dinâmica da cidade atual. Para isso, a

pesquisa pauta-se na sobreposição de leis, decretos, resoluções e etc. atuantes na cidade como forma de compreender os inúmeros interesses oriundos desse campo de forças que incide sobre o objeto de estudo.

Primeiramente, parte-se da condição de que o Santapaula late Clube se aproveitou de um elemento lacustre cuja função, desde meados do século XX, dá-se por majoritariamente abastecer a população com água potável.

Como visto no capítulo precedente e com o intuito de preservar a qualidade dos recursos hídricos, as leis promulgadas nos anos de 1970 não somente não surtiram efeito como ocasionaram o oposto. Desde os anos de 1990, alguns novos planos, programas e leis foram criados para tentar reverter o processo de deterioração da qualidade das águas.

O reconhecimento das condições

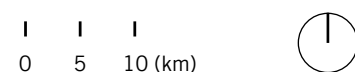
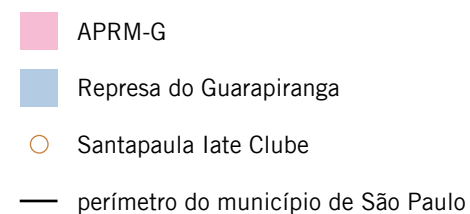
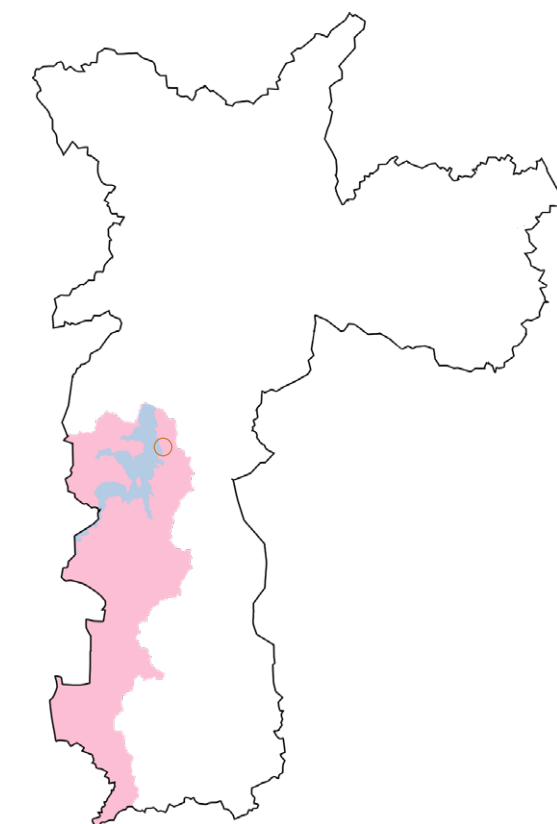
ambientais, ecológicas e sanitárias atreladas à Bacia Hidrográfica do Guarapiranga e sua importância ao abastecimento regional foram expressos na promulgação da lei estadual nº12.233, em 16 de janeiro de 2006. Ao declarar ser de interesse público a melhoria de suas condições hidrográficas, a lei definiu uma Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da Bacia Hidrográfica do Guarapiranga (APRM-G) (SÃO PAULO (Estado), 2006).

Para além da proteção, recuperação e conservação dos mananciais de forma a assegurar o abastecimento de água potável, outros objetivos da lei mencionada são, por exemplo, a compatibilização desse objetivo primeiro com um desenvolvimento socioeconômico da região, incentivando a implantação de atividades cujos uso e ocupação do solo sejam adequados ao regime de produção hídrica.

A divisão da área da bacia hidrográfica em outras três áreas menores, com distintos parâmetros de intervenção, fez com que a antiga sede do Santapaula late Clube fosse incorporada à Área de Ocupação Dirigida (AOD). Esta área é marcada pelo interesse na

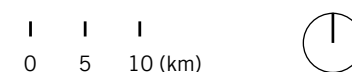
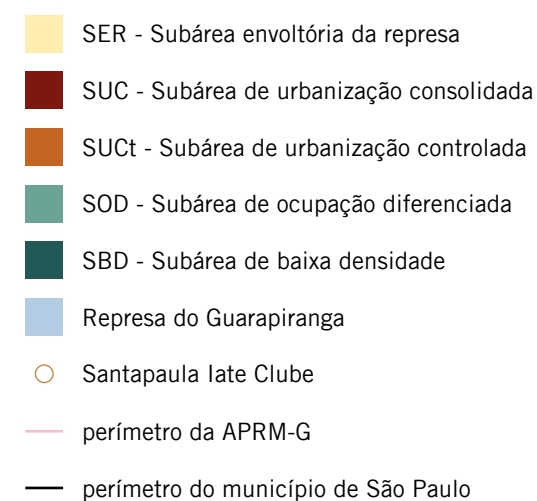
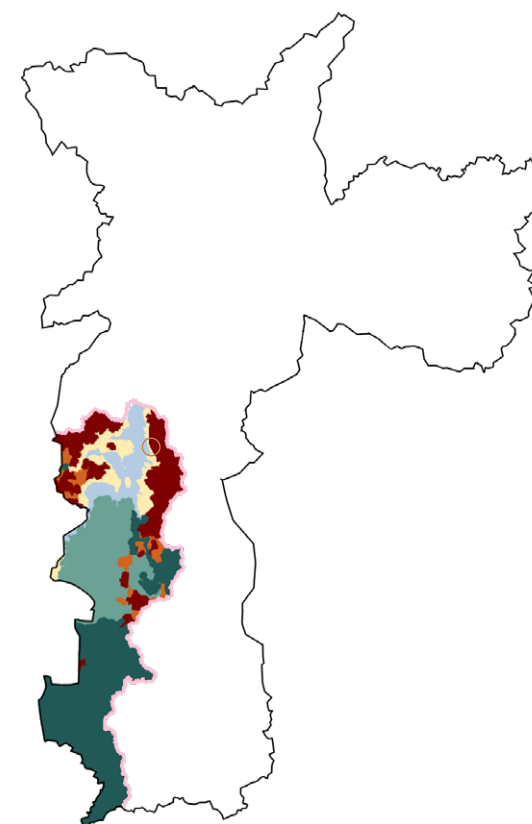
consolidação ou implantação de usos urbanos ou rurais, desde que atendidos os requisitos que assegurem a manutenção das condições

Mapa de localização da área referente à APRM-G interna ao município de São Paulo



Elaboração: Bruno Manso  
Fonte: SP-GOV, Relatório Final do PDPA, 2011

Mapa de localização das subáreas referentes à AOD interna ao município de São Paulo



Elaboração: Bruno Manso  
Fonte: SP-GOV, Relatório Final do PDPA, 2011

ambientais necessárias à produção de água em quantidade e qualidade para o abastecimento público.

(SÃO PAULO (Estado), 2006, p.5)

A AOD foi ainda dividida em outras seis subáreas de forma que o objeto de estudo esteja também separado entre duas delas com diretrizes distintas. O edifício destinado à antiga garagem de barcos situa-se em uma Subárea Envoltória de Represa (SER), localizada ao redor e em contato direto com o reservatório. Essa fora destinada ao lazer, recreação e valorização dos atributos cênicos e paisagísticos. De acordo com a legislação, as diretrizes para a SER são:

- I – Garantir o acesso do público à Represa;
- II – Estimular a implantação de empreendimentos de lazer e turismo, centros recreativos, praias, pesqueiros e mirantes, entre outros.

(SÃO PAULO (Estado), 2006, p.7)

Os parâmetros urbanísticos nas SER configuram-se sumariamente por um coeficiente de aproveitamento máximo (CA máx.) de 40% da área do terreno, de tal modo que a área permeável corresponda a no mínimo 60%.

A antiga sede social do Santapaula late Clube, separada da garagem de barcos pela Avenida Atlântica (antiga Avenida Robert Kennedy), insere-se em uma Subárea de

Urbanização Consolidada (SUC), área servida de sistema público de saneamento (ou a ser implantado). Dentre as diretrizes para a SUC estão a melhoria do sistema viário existente, priorizando o transporte público, e a implantação de equipamentos públicos comunitários.

Os parâmetros urbanísticos nas SUC configuram-se sumariamente por um coeficiente de aproveitamento máximo (CA máx.) de 100% da área do terreno, de tal modo que a área permeável corresponda a no mínimo 20%. Já os usos permitidos para ambas as áreas (SER e SUC) devem ser regulamentados em legislação municipal – como será visto adiante.

Em 2007, o Decreto Estadual nº51686 regulamentou os dispositivos da lei supramencionada. De acordo com o Decreto, algumas atividades reconhecidas como potencialmente poluidoras e com impacto negativo à qualidade da água no reservatório são as exercidas por equipamentos de saúde e laboratoriais, serviços mecânicos e/ou de funilaria, cemitérios, dentre outras indesejáveis e suscetíveis ao licenciamento estadual.

Neste mesmo decreto encontram-se ainda algumas disposições acerca do Plano de Desenvolvimento e Proteção Ambiental (PDPA) da Bacia do Guarapiranga, plano que

deveria ser revisto e atualizado a cada quatro anos elaborando, dentre suas atribuições, diretrizes, programas e metas à conservação e recuperação da qualidade dos mananciais. O relatório final do PDPA mais recente disponibilizado pelo Governo do Estado de São Paulo – elaborado em 2011 – destina toda sua primeira parte à caracterização geral da Bacia do Guarapiranga.

Ao analisar os processos de transformação no uso e ocupação do solo relativos à área da bacia no período entre 1994 e 2002, o PDPA ressalta a diminuição considerável nas áreas de uso rural e de cobertura vegetal, ao passo que os usos urbanos se expandiram consideravelmente pela região. Conduzidos por um “*padrão inferior*” de urbanização, esses usos teriam ocupado áreas de campos e capoeiras, ou anteriormente destinadas a chácaras. Ao projetar tendências futuras no uso e ocupação do solo para a região, o plano propõe um cenário referencial de melhoria no padrão das áreas urbanas existentes e, sobretudo, de decréscimo na expansão de áreas com padrão inferior.

Ao tratar de políticas setoriais, o PDPA aponta para o incentivo do turismo e lazer como uma das diretrizes ao desenvolvimento da bacia. Segundo o plano,

a indústria do turismo tornou-se, nos últimos

anos, uma das atividades econômicas que pode apresentar grandes vantagens para o desenvolvimento regional, incluindo a ampliação da oferta de empregos diretos e indiretos e a implantação de infraestrutura e serviços que contribuem para uma melhoria geral da qualidade de vida da população.

(SÃO PAULO (Estado), 2011, p.160)

Em relação a essas atividades, de acordo com o plano, a Bacia do Guarapiranga não teria ainda assumido uma identidade própria que enaltecesse seus principais atributos ambientais como, por exemplo, o sistema lacustre marcado pelo reservatório artificial e a remanência de exemplares da Mata Atlântica, e atributos locais como, por exemplo, a proximidade da concentração do polo financeiro e de negócios que se expande linearmente no vetor sudoeste da cidade. A apropriação das margens da represa dá-se de forma isolada cujos benefícios estariam restritos a agentes particulares.

O PDPA ressalta a importância das ações desenvolvidas no âmbito do Programa Guarapiranga (1992), formulado em conjunto pelos governos municipal e estadual, como forma de conservar os remanescentes da Mata Atlântica e proteger os recursos hídricos através da implantação de parques e equipamentos de lazer, arborização e repovoamento vegetal, sobretudo em áreas de várzea, a tentar conter os processos de degradação do solo.

Outras medidas adotadas em conjunto pelas governanças estão expressas na Operação Defesa das Águas (2007) no intuito de controlar a ocupação e expansão irregular sobre áreas protegidas ambientalmente. Muitas das intervenções propostas vão ao encontro do programa trazido no parágrafo anterior e às diretrizes previstas no próprio PDPA como, por exemplo, a criação de praias urbanas e a implantação de parques em um sistema interligado por ciclovias e pista de caminhada, além da revitalização da Avenida Atlântica a partir da diminuição das barreiras físicas e visuais à represa.

O plano enfatiza as vantagens econômicas proporcionadas por usos compatíveis ao desenvolvimento sustentável da bacia hidrográfica que possam prover não somente recursos financeiros à sua manutenção, a partir do fluxo de turistas na busca por atividades de recreação e lazer, mas também ofertar empregos relacionados a essas atividades. Soma-se a isso, ainda, a demanda por áreas verdes e equipamentos de lazer destinados ao público de média e baixa renda em locais próximos a suas moradas. Estes seriam configurados justamente por um sistema de parques ecológicos e recreativos, praias urbanas e restaurantes a serem incentivados por toda a região da bacia e, especialmente, às margens do reservatório.

Dando sequência à compreensão das principais deliberações e interesses relacionados à potência ambiental da área que envolve o objeto de estudo, adentra-se agora às diretrizes estabelecidas na esfera municipal.

O Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (PDE), promulgado em 02 de julho de 2014, dividira a região em duas grandes zonas. Devido à necessidade de preservação dos mananciais, da biodiversidade e das áreas geologicamente frágeis, o Santapaula insere-se no que ficara definido como Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental e, ainda dentro desta última, na Macroárea de Controle e Qualificação Urbana e Ambiental. Para sua caracterização, vale acompanhar a descrição do PDE:

existência de vazios intraurbanos com ou sem cobertura vegetal e áreas urbanizadas com distintos padrões de ocupação, predominantemente horizontais, ocorrendo, ainda, reflorestamento, áreas de exploração mineral, e algumas áreas com concentração de atividades industriais, sendo este um território propício para a qualificação urbanística e ambiental e para provisão de habitação, equipamentos e serviços, respeitadas as condicionantes ambientais.

(SÃO PAULO (Município), 2014, Art.19º)

Dentre os objetivos propostos pelo PDE para o meio ambiente, a paisagem, recursos

hídricos e mananciais de abastecimento, repetem-se os substantivos trazidos até aqui – conservação, recuperação e proteção – expressos principalmente pelo Sistema de Áreas Protegidas, Áreas Verdes e Espaços Livres (SAPAVEL). Dentre suas diretrizes, destacam-se:

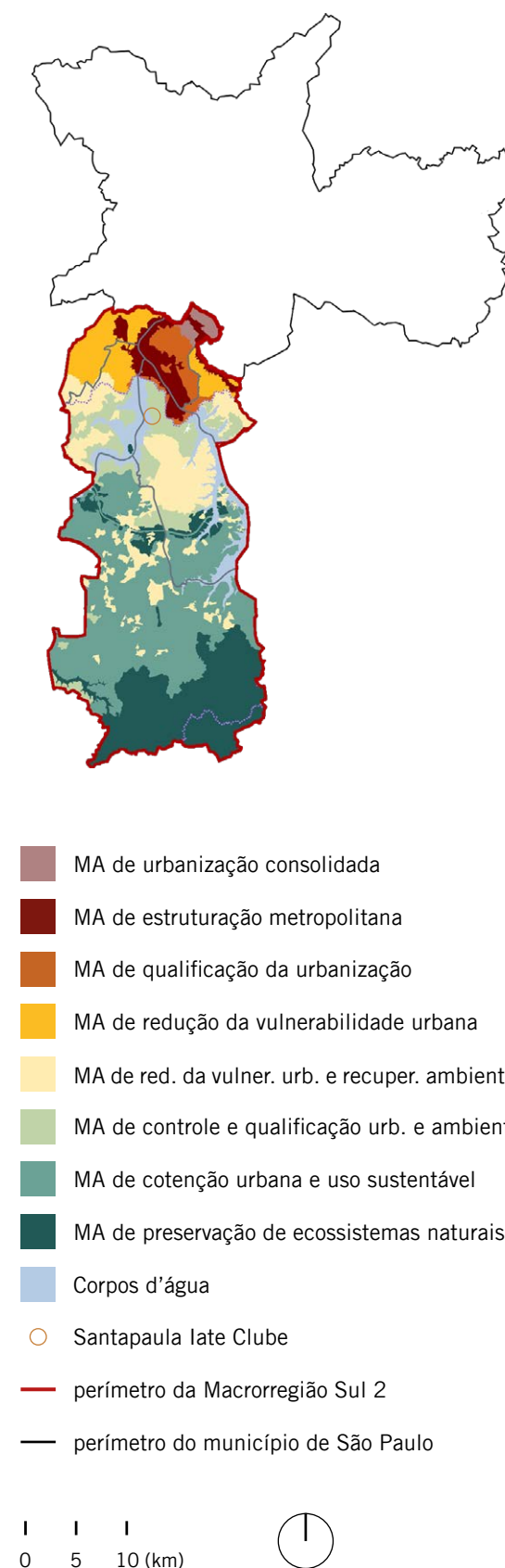
- I – Ampliar a oferta de áreas verdes públicas;
- IV – Implantar ações de recuperação ambiental e de ampliação de áreas permeáveis e vegetadas nas áreas de fundos de vale e em cabeceiras de drenagem e planícies aluviais indicadas na Carta Geotécnica, em consonância com o Programa de Recuperação de Fundos de Vale;
- V – Promover interligações entre os espaços livres e áreas verdes de importância ambiental regional, integrando-os através de caminhos verdes e arborização urbana;
- VII – Estimular parcerias entre os setores público e privado para implantação e manutenção dos espaços livres e áreas verdes;
- X – Utilizar as áreas remanescentes de desapropriação para ampliação de espaços livres e áreas verdes públicas, quando não for viável seu aproveitamento para projetos de interesse social;

(SÃO PAULO (Município), 2014, Art.268)

Dentre os programas previstos pelo PDE, consta a elaboração de um plano direcionado à conservação e recuperação da vegetação nativa e biodiversidade referentes à Mata Atlântica (PMMA), o que aconteceu em novembro de 2017.

Apartirdomapeamentodosremanescentes da Mata Atlântica no município de São

Mapa de localização das Macroáreas (MA) internas à Macrorregião Sul 2



Fonte: PMSP/Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, 2016

Paulo, o trecho da orla do reservatório onde situa-se a garagem de barcos do Santapaula contém algumas manchas isoladas relativas à basicamente duas categorias de vegetação: Bosque Heterogêneo (BOH) e Campos de Várzea e Vegetação Aquática (CVA).

A primeira categoria diz respeito a uma

tipologia heterogênea com predomínio de espécies arbóreas nativas ou exóticas com mais de uma espécie, cujas copas se encontram.

(SÃO PAULO (Município), 2017)

Sua relevância dá-se justamente pela cobertura unificada possibilitar o desenvolvimento de espécies que necessitam de sombreamento para prosperarem, como espécies de sub-bosque, por exemplo. Já a categoria seguinte conforma uma tipologia associada a áreas planas junto a cursos d'água, ou represas, podendo ainda configurar-se como brejo, várzea ou vegetação aquática flutuante. Esse trecho da orla, com vegetação descontínua, conecta outros dois pontos cujas manchas dão-se de forma mais concentrada: a Praia do Sol (ao norte da garagem de barcos) e o Parque Castelo (ao sul).

Mesmo que essas categorias sejam relevantes à manutenção da biodiversidade, ao estabelecer áreas prioritárias à

conservação, o Plano Municipal da Mata Atlântica considera que os fragmentos de vegetação isolados (com até 20% de vegetação) configuram uma paisagem de baixa resiliência, dificultando os processos de recuperação e/ou manutenção da vegetação e biodiversidade, como no setor que envolve o objeto de estudo.

Ao abordar as Áreas de Preservação Permanente, o PMMA enfatiza a complexidade de sua regularização em áreas urbanas, mas aponta para a implementação, por parte do Plano Diretor Estratégico, de um Programa de Recuperação de Fundos de Vales como forma de restaurar as funções socioambientais dessas áreas. O PDE, por sua vez, vincula o programa ao Código Florestal (lei federal nº 12.651/2012) que prevê, por exemplo, a preservação de uma faixa de no mínimo 30 metros no entorno de lagos naturais em áreas urbanas, ou de faixa definida pelo licenciamento ambiental relativo ao entorno de reservatórios artificiais.

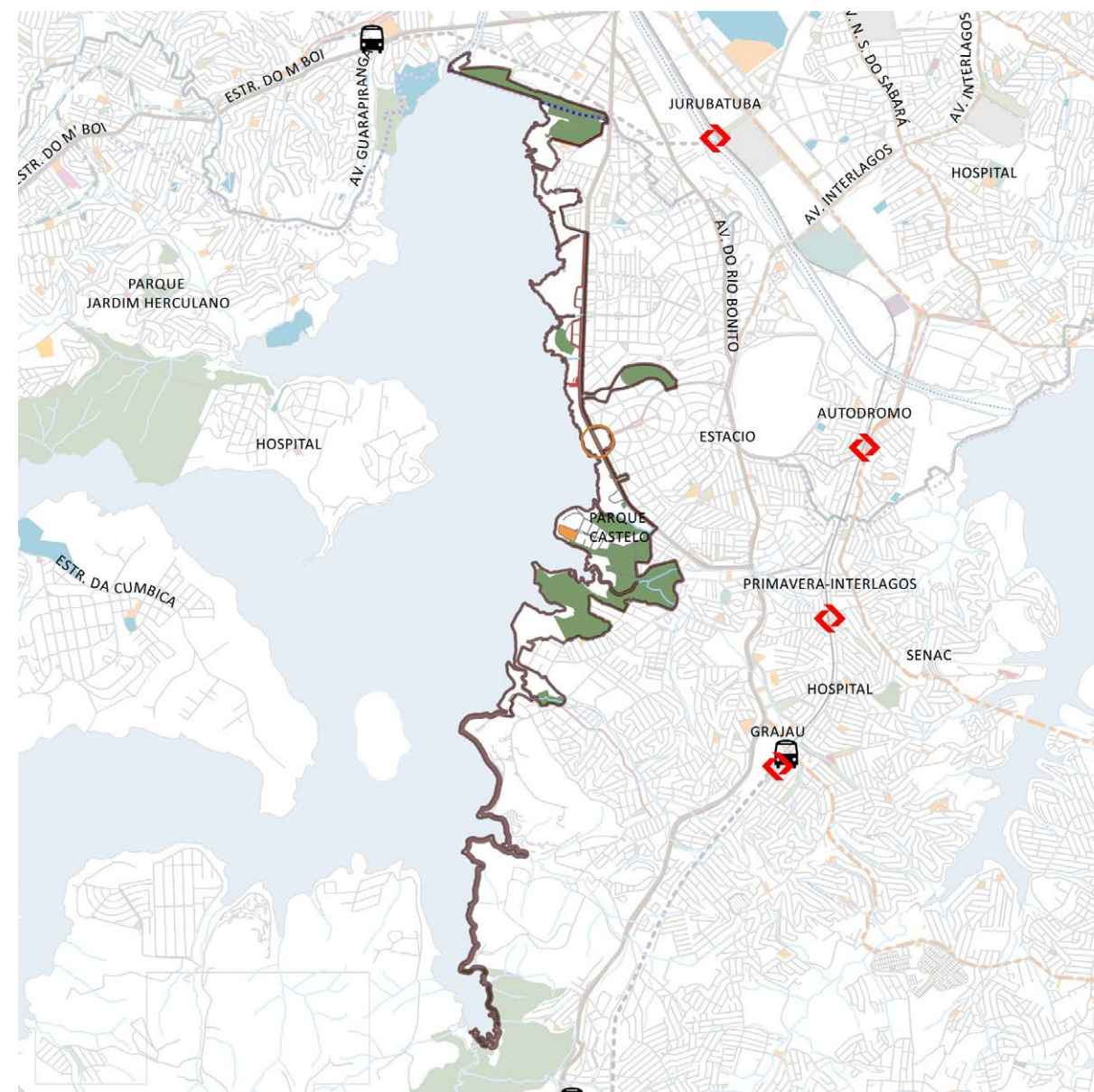
De acordo com o PDE, para a melhoria da qualidade da rede hídrica ambiental seria necessário ampliar as áreas permeáveis junto aos fundos de vales e/ou Áreas de Preservação Permanente priorizando a implantação de parques lineares. Portanto, mesmo desenquadradas como prioritárias à conservação dos fragmentos de Mata

Atlântica pelo PMMA, o trecho da orla estudado torna-se suscetível a outros perímetros de ação como, por exemplo, o sistema de parques previsto para a orla do reservatório, expresso no PDPA estadual e reverberado no PDE municipal.






Em inúmeras seções do Plano Diretor Estratégico ressalta-se a importância da implantação dos parques planejados e descritos no Quadro 7 anexo à lei em questão. Dentre eles encontra-se o Parque Praia de São Paulo (PQ\_CS\_30), relativo a exatamente o trecho da orla onde situa-se a garagem de barcos e seus fragmentos isolados de Mata Atlântica. Categorizado como parque urbano, se implementado, fará justamente a conexão entre os outros dois parques já mencionados: o Praia do Sol (PQ\_CS\_31, existente) e o Parque Castelo (PQ\_CS\_01, existente a ser ampliado, PQ\_CS\_02).

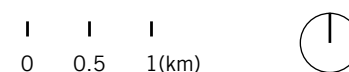
O quadro analítico apresentado para a Macrorregião Sul 2, no que tange aos planos regionais e desenvolvido em dezembro de 2016, enfoca a viabilização dos parques previstos no PDE. Quase como uma síntese do conteúdo explanado até então, estes parques visam a proteção aos fragmentos de Mata Atlântica existentes, e necessários à reabilitação dos corpos d'água, articulados à demanda por espaços de lazer e esportes,

Mapa com perímetro de ação previsto para a configuração dos Parques da Guarapiranga contidos no Caderno de Propostas do Plano Regional para a Subprefeitura da Capela do Socorro



**Principais elementos do mapa**

-  perímetro previsto para os Parques da Guarapiranga
-  Corpos D'água
-  Santapaula Iate Clube
-  Terminal de Ônibus
-  Estação de Trem (CPTM)



Fonte: PMSP / Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, 2016

além de prover um desenvolvimento socioeconômico pautado nos atributos ambientais da região, provendo empregos e reduzindo deslocamentos para outras regiões da cidade.

Entre os perímetros de ação propostos pelo Plano Regional da Subprefeitura da Capela do Socorro, encontra-se um especificamente dedicado aos Parques da Guarapiranga e que abrange toda a margem direita do reservatório. Ao contactar o Departamento de Projeto da Secretaria do Verde e Meio Ambiente, em abril de 2020, o arquiteto responsável pelo setor, Sun Alex, salientou que, apesar do Parque Praia de São Paulo (PQ\_CS\_30) estar em planejamento, boa parte dos lotes da orla são de propriedade privada e que, até aquele momento, não haveria nenhum projeto elaborado ou previsão de obra, nem sequer um perímetro definitivo.

De acordo com o PDE, os parques urbanos e naturais, existentes e em implantação deverão integrar o Sistema Municipal de Áreas Protegidas, Áreas Verdes e Espaços Livres. Aqueles em planejamento deverão integrar o sistema assim que implantados. Prevendo a implantação dos Parques da Guarapiranga, a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS, Lei nº 16402/2016) seguiu a determinação do PDE para que as áreas com remanescentes de Mata Atlântica e com

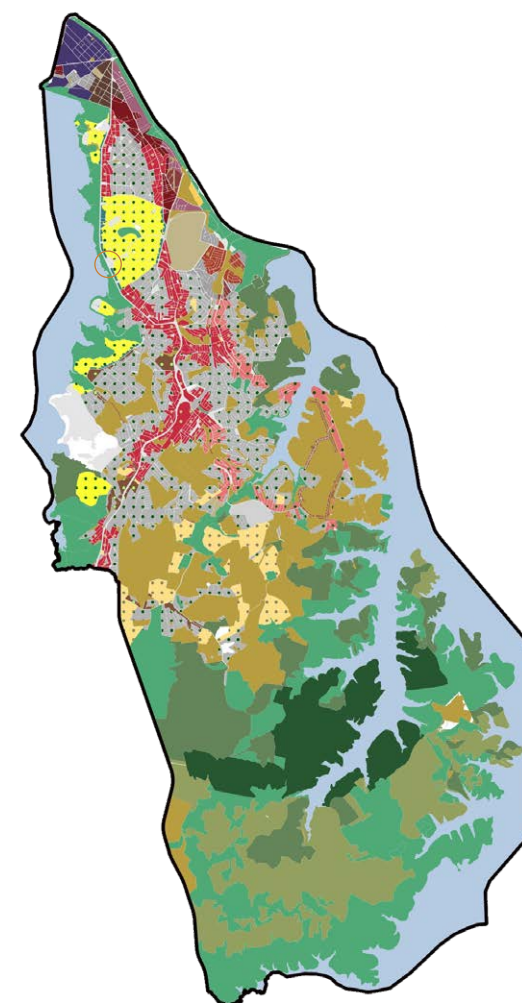
propostas a novos parques urbanos fossem enquadradas como ZEPAM (Zona Especial de Proteção Ambiental).

As Zonas Especiais de Proteção Ambiental (ZEPAM) são porções do território do Município destinadas a preservação e proteção do patrimônio ambiental, que tem como principais atributos remanescentes de Mata Atlântica e outras formações de vegetação nativa, arborização de relevância ambiental, vegetação significativa, alto índice de permeabilidade e existência de nascentes, entre outros que prestam relevantes serviços ambientais, entre os quais a conservação da biodiversidade, controle de processos erosivos e de inundação, produção de água e regulação microclimática.

(SÃO PAULO (Município), 2014, Art.69º)

Assim sendo, quase todo trecho da orla à margem direita do Reservatório Guarapiranga passou a ser enquadrado como ZEPAM. Sobrepondo às restrições relativas à proteção e recuperação dos mananciais, as regras de parcelamento, uso e ocupação do solo precisam estar de acordo ao estabelecido pela lei estadual nº12.233/06 para a Subárea Envolvente de Represa (SER) – como visto anteriormente. Entretanto, os parâmetros definidos pela LPUOS vigoram por serem mais restritivos: coeficiente máximo de aproveitamento equivalente a 10% da área do terreno (contra 40% definidos pela lei estadual) e área permeável relativa a 90% da

Mapa do zoneamento interno à subprefeitura de Capela do Socorro



Principais zonas no entorno do Santapaula

- ZEPAM (zona de preservação)
- ZERa (zona de preservação)
- ZCORa (zona de qualificação)
- ZEUa (zona de transformação)
- Corpos D'água
- Santapaula late Clube
- perímetro da subprefeitura de Capela do Socorro

0 1 2 (km)



Fonte: PMSP / Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, 2016

área do terreno (contra 60% definidos pela lei estadual).

Conforme os artigos 275º e 276º do Plano Diretor Estratégico e corroborado pelo parágrafo 6º do Art. 28º da LPUOS, uma vez integrados ao SAPAVEL, os parques urbanos e lineares podem receber a implantação de instalações de lazer e recreação de uso coletivo, equipamentos sociais dimensionados à demanda da região, se comprovada a necessidade. Nesses casos, os índices podem ser aumentados gradativamente com relação à área do terreno desde que respeitem o mínimo de 60% de área ajardinada ou arborizada, indo ao encontro do disposto na lei estadual.

Boa parte da orla à direita do reservatório é margeada pela Avenida Atlântica, via de estruturação local. Se os terrenos situados entre a avenida e a represa estão majoritariamente enquadrados como ZEPAM, as quadras opostas e lindeiras à avenida enquadram-se basicamente entre duas outras zonas.

Os trechos mais ao norte e mais ao sul da Avenida Atlântica são classificados pela LPUOS como Zona Eixo de Transformação Urbana e Ambiental (ZEUa), zonas que, apesar da inserção em uma Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental, são tratadas como territórios de transformação:

áreas em que se objetiva a promoção do adensamento construtivo, populacional, atividades econômicas e serviços públicos, a diversificação de atividades e a qualificação paisagística dos espaços públicos de forma a adequar o uso do solo à oferta de transporte público coletivo.

(SÃO PAULO (Município), 2016, inciso I, Art.6º)

Já o trecho que faz justamente frente ao futuro parque previsto e que incorpora o perímetro do bairro-jardim de Interlagos foi enquadrado como Zona Corredora Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental (ZCORa), destinado à diversificação de usos compatíveis à vizinhança residencial, com densidades demográficas e construtivas baixas.

Dentre as quadras desse trecho, somente uma não fora classificada como tal. A quadra onde situa-se antiga sede do Santapaula late Clube integra o SAPAVEL na qualidade de propriedade privada ocupada por clube de campo ou clube náutico (AC-2), obedecendo a parâmetros de uso e ocupação do solo diferenciados. Ainda sobre esse trecho sobrepõe-se uma outra categoria de caráter preventivo e soberana: a Zona Especial de Preservação Cultural (ZEPEC).

Porções do território destinadas a preservação, valorização e salvaguarda dos bens de valor histórico, artístico, arquitetônico, arqueológico

e paisagístico, doravante definidos como patrimônio cultural, podendo se configurar como elementos construídos, edificações e suas respectivas áreas ou lotes; conjuntos arquitetônicos, sítios urbanos ou rurais; sítios arqueológicos, áreas indígenas, espaços públicos; templos religiosos, elementos paisagísticos; conjuntos urbanos, espaços e estruturas que dão suporte ao patrimônio imaterial e/ou a usos de valor socialmente atribuído.

(SÃO PAULO (Município), 2014, Art.61º)

Dentre as categorias pelas quais a ZEPEC é subdividida, as quadras referentes ao trecho mencionado, juntamente com as quadras voltadas para a Avenida Interlagos (sob as mesmas categorias e padrões urbanísticos), formam a borda de um tecido urbano, do qual também fazem parte, classificado como Áreas de Urbanização Especial (AUE).

O Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (CONPRESP), ao analisar o conjunto urbano dessa área do bairro de Interlagos, planejado inicialmente para usufruir o potencial ambiental gerado pela Represa Guarapiranga, considerou-o dotado de inestimável valor ambiental, paisagístico, histórico e turístico, enaltecido pelo clima ameno causado pela baixa densidade construtiva e demográfica, com significativa densidade arbórea e alta porcentagem de solo permeável.

A Resolução nº18/2004 resolveu, em seu artigo 2º, pelo tombamento do *“atual traçado urbano representado pelos logradouros públicos”* e da

vegetação de porte arbóreo e os ajardinamentos públicos e particulares que assim definem e preservam a área permeável dentro do perímetro do tombamento.

(SÃO PAULO (Município), 2004)

Com isso, estabeleceu parâmetros urbanísticos de ocupação e área permeável que possam assegurar as considerações analisadas sobre o padrão preexistente.

Uma outra categoria de ZEPEC sobrepõe-se à quadra onde situa-se a antiga sede do Santapaula, atravessando a Avenida Atlântica e englobando sua garagem de barcos. Ambas compreendidas como Bens Imóveis Representativos (BIR):

elementos construídos, edificações e suas respectivas áreas ou lotes, com valor histórico, arquitetônico, paisagístico, artístico, arqueológico e/ou cultural, inclusive os que tenham valor referencial para a comunidade.

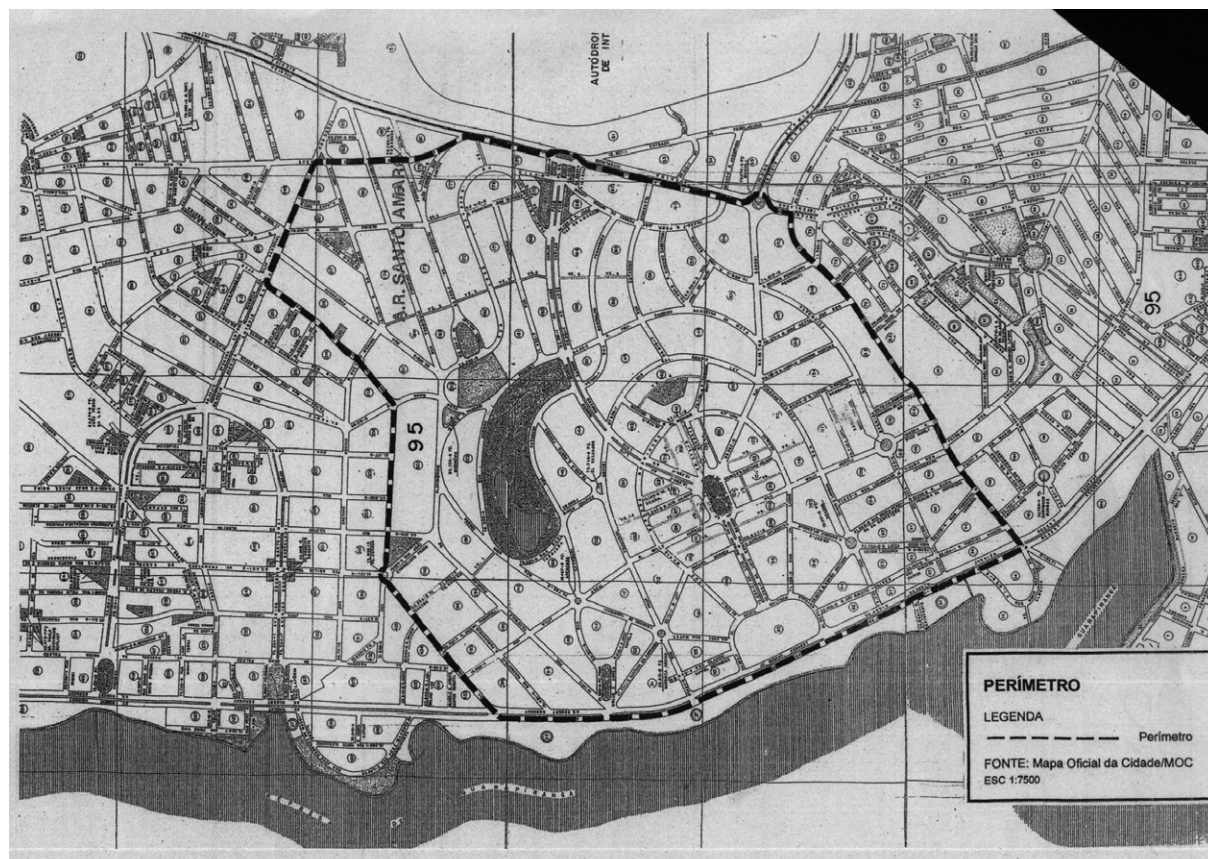
(SÃO PAULO (Município), 2014, inciso I, Art.62º)

Para a aferição da representatividade desses bens imóveis, a LPUOS levou em consideração a resolução patrimonial preexistente relativa ao tombamento, na

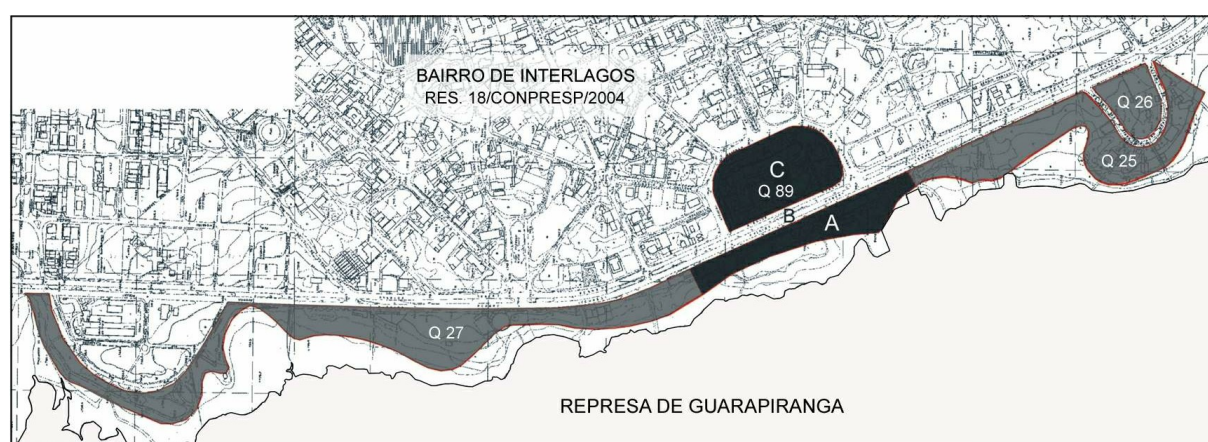
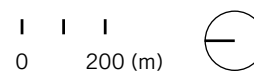
esfera municipal, do conjunto de edifícios do antigo Santapaula late Clube.

A abertura do processo de tombamento ocorreu em 2001 através da Resolução nº07/2001. Este processo encerrou-se somente seis anos mais tarde com a publicação da Resolução nº03/2007. Nessa última, o CONPRESP avaliou as relações do conjunto com as características elencadas na Resolução nº18/2004 relativas à área do bairro de Interlagos. Somaram-se a isso, considerações quanto ao *“valor histórico, ambiental e arquitetônico do conjunto de edifícios do antigo Santapaula late Clube”*, aos serviços de esporte e lazer indissociáveis da Represa Guarapiranga, além de ressaltar a importância da garagem de barcos como *“uma das obras mais significativas da fase brutalista do Movimento Moderno em São Paulo”* (SÃO PAULO (Município), 2007).

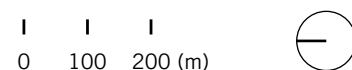
Assim sendo, o tombamento pelo CONPRESP define a garagem de barcos, respectiva rampa de acesso à Represa Guarapiranga e o túnel de ligação entre a antiga sede social e a garagem como Nível de Preservação 1 (NP-1). Esse consiste na *“preservação integral do bem tombado”* de forma que *“todas as características arquitetônicas da edificação, externas e internas, deverão ser preservadas”* (SÃO PAULO (Município), 2008).



**Mapa com o perímetro de tombamento municipal do bairro-jardim de Interlagos**  
 Fonte: PMSP / CONPRESP, Resolução n°18/2004



conjunto arquitetônico do antigo Santapaula late Clube  
 área envoltória



**Mapa com a área de tombamento municipal do Santapaula late Clube**  
 Fonte: PMSP / CONPRESP, Resolução n°03/2007

Já a sede social do antigo Santapaula late Clube, fora tombada como NP-3, um nível de preservação mais brando que abrange as *“características externas, a ambiência e a coerência”* com os imóveis classificados como NP-1, devendo estar *“prevista a possibilidade de recuperação das características arquitetônicas originais”* (SÃO PAULO (Município), 2008). São definidos como lotes de entorno ao bem tombado aqueles na extensão da orla do reservatório, devendo seguir as legislações ambientais supramencionadas.

Sobrepõe-se ainda aos bens imóveis representativos uma outra resolução patrimonial. Em 2012, o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT) deu início à abertura do processo de tombamento do conjunto de edifícios da antiga sede do Santapaula late Clube no âmbito estadual, o que viera a acontecer através da Resolução SC 90/2016.

Nesta resolução, o CONDEPHAAT considerou como parâmetros ao tombamento o

significado da produção de João Batista Vilanova Artigas para a compreensão da história da arquitetura paulista e pela sua interpretação peculiar dos princípios da arquitetura moderna,

bem como a *“audaciosa atitude de experimentação”* – como abordado no capítulo 5° da parte anterior – e a

representatividade do edifício como programa de lazer no período de 1956 a 1985 dentro do panorama da obra do arquiteto.  
 (SÃO PAULO (Estado), 2016)

Para além disso, apesar de desconsiderar o valor do projeto de reforma do edifício que abrigou a sede social, o órgão reconheceu a conexão existente entre três elementos desenhados por Artigas e Cascaldi (piscinas, passagem subterrânea e garagem de barcos) cuja materialidade formada por muros de pedra/concreto ciclópico garante unidade ao conjunto (SÃO PAULO (Estado), 2016).

O perímetro de tombamento estabelecido refere-se ao lote onde situa-se a antiga sede e ao lote da garagem de barcos englobando, assim, o conjunto de piscinas (e seus muros, bancos e acessos), o túnel de ligação e a própria garagem de barcos.

O CONDEPHAAT estabeleceu, ainda, algumas diretrizes à preservação do bem tombado como o respeito às feições originais do conjunto, de forma que a demolição de intervenções posteriores seja permitida para resgatar a integridade das soluções originais. Eventuais novas intervenções devem expressar com clareza as relações com o









antigo Santapaula late Clube e a Represa Guarapiranga. A resolução municipal corrobora essa relação à medida em que define que a revitalização do bem cultural deverá prever usos que refaçam essa conexão.

Diante do quadro aqui exposto, considera-se de suma importância a articulação entre preservação e ordenação com interesses tão distintos – ambientais, sociais, econômicos e culturais. Projetar o futuro do pretérito somente será possível se, antes, o objeto puder ser conjugado no tempo presente, colocando-o em movimento. Essa atitude passa por integrar os valores reconhecidos e atribuídos ao conjunto arquitetônico à dinâmica da cidade atual e prevista e, assim sendo, agregar ao patrimônio cultural um uso cotidiano que supere sua contemplação visual e resgate sua função social.

Diante de uma ocupação iminente àquele trecho à beira da represa nos anos 60, os arquitetos propuseram um conjunto arquitetônico que se articulasse com o bairro de Interlagos. A incipiência da ocupação careceu de características e evidências que respaldassem as intenções arquitetônicas, o que não os impediu de imaginarem uma dinâmica de cidade possível. Pensar o Santapaula late Clube a partir de agora não pode ser diferente, é preciso também pensar a cidade, e vice-versa.

#### Síntese das informações sobrepostas

-  ZEPEC - AUE
-  ZEPEC - BIR
-  Represa do Guarapiranga
-  Ecoportos (localização prevista aproximada)
-  Parques da Guarapiranga (perímetro previsto)

0 200 (m) 

Elaboração: Bruno Manso  
Fotografia aérea: Google Earth



# 4

## o objeto ampliado ao lugar

Abordar a evolução do lugar no período anterior à instalação do clube, ler o objeto pelas relações com o bairro e a represa, ou ainda, buscar causas e circunstâncias nas transformações do lugar à dissolução do conjunto edificado foram formas de observar o objeto em um campo visual mais abrangente e intencionalmente proposto desde as leituras iniciais.

Isso possibilitou, por exemplo, perceber que Artigas e Cascaldi também se atentaram às relações com o lugar preexistente não somente pelo que era, mas pelo que poderia vir a ser e, conseqüentemente, comparar o futuro conjugado no pretérito e o presente que se contrapôs às intenções iniciais.

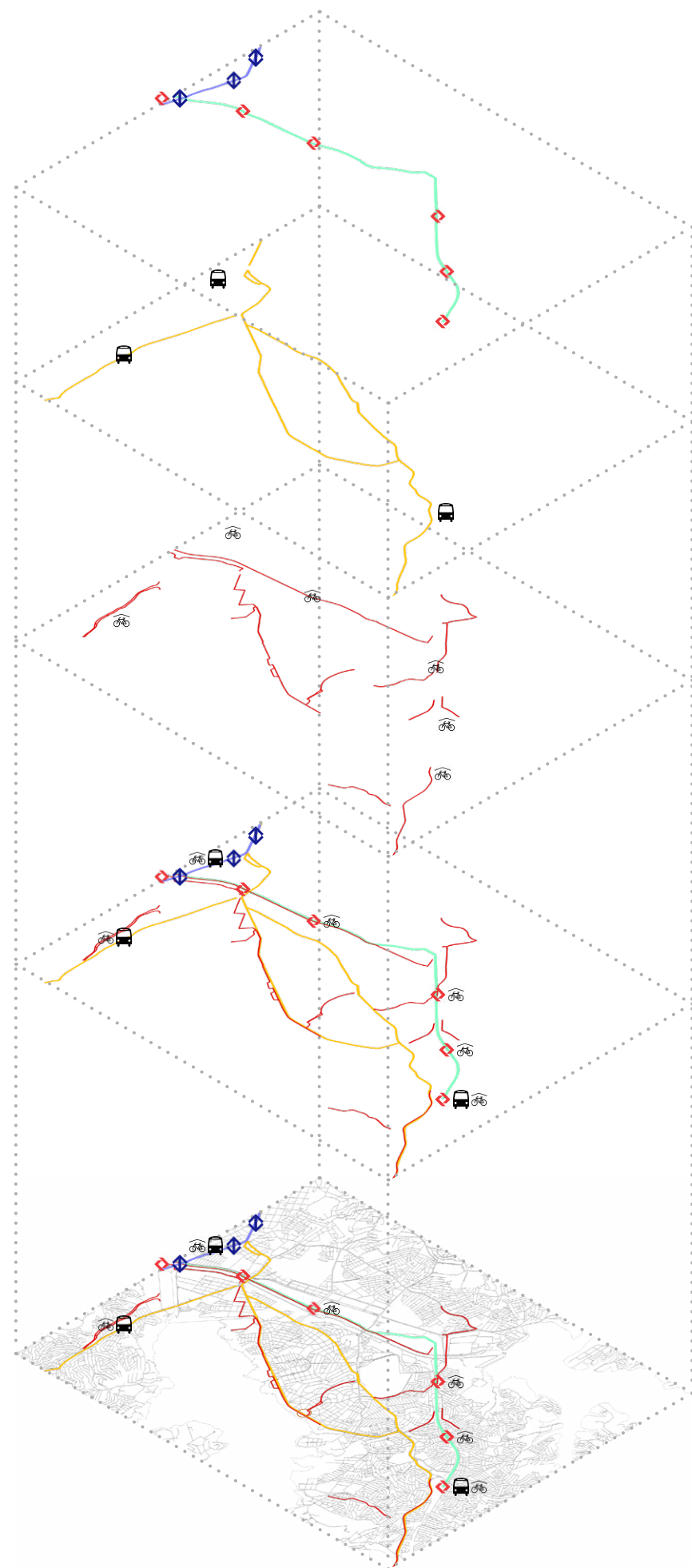
Ler um objeto com o olhar ampliado ao lugar em que se insere passa por assumir que esse objeto pode ser lido como um todo em si, mas também como parte de um todo

maior que compõe e com o qual se articula.

Ampliar o olhar para o lugar possibilita que, ao projetar um objeto, se projete as relações estabelecidas entre ele e seu meio circundante, portanto, projetar um objeto é também projetar um lugar – um objeto em um lugar, um lugar como objeto.

Na seção anterior, fez-se um movimento de distanciamento procurando ler o conjunto edificado para o Santapaula late Clube a partir dos interesses vigentes na cidade atual e prevista expressos em leis, resoluções e planos incidentes. Mesmo que a demanda que as suscitaram permaneça intacta, essas diretrizes e objetivos podem configurar-se pela abstração e descolamento da realidade, fazendo-se necessário voltar-se ao lugar real.

Para conduzir o objeto a uma circunstância com a qual se projeta, esta seção visa colocar em suspensão o campo das ideias



**Diagrama 1**  
Principais modais de transporte

**Transporte coletivo metroriário e ferroviário**

- Linha 9 - Esmeralda (Trem)
- Linha 5 - Lilás (Metrô)
- ◊ Estações de trem (CPTM)
- ◊ Estações de metrô (Via Mobilidade)

**Transporte coletivo motorizado - ônibus**

- Corredores de ônibus
- 🚌 Terminais de ônibus

**Transporte individual não motorizado - bicicleta**

- Ciclovias e ciclofaixas
- 🚲 Bicicletários

**Outras informações**

- Santapaula late Clube
- Quadras viárias

Elaborado pelo autor  
Fonte: GeoSampa, Google Earth e visitas a campo

discutidas no capítulo antecedente e, através de levantamentos a campo, mapeamentos, diagramas e fotografias, aproximar-se das evidências, da imagem real encontrada *in loco*.

Tanto essa aproximação quanto o uso de alguns recursos visuais já foram feitos anteriormente e alguns temas não precisam ser repetidos.

O desenho que destacou os corpos d'água, por exemplo, permitiu conferir a variação de nível no reservatório. Já o que destacou as construções possibilitou relacionar figura e fundo para, em sequência, discorrer sobre o caráter da ocupação que se deu sobre o bairro-jardim de Interlagos, bem como dos espaços vazios intralotes. Além da evidência do uso estritamente residencial no miolo do bairro, também foi abordado o uso esportivo expresso pelos clubes localizados à beira da Represa Guarapiranga.

Ao tratarmos os “Parques da Guarapiranga” como uma opção pública de lazer de abrangência regional, os planos de ação pressupõem melhorias nas conexões da orla com os meios de transporte coletivos.

No primeiro diagrama, pode-se perceber a existência de corredores de ônibus que circundam a área do bairro-jardim de Interlagos. Implantados justamente na Avenida Interlagos e na Avenida Atlântica

(avenida que beira a represa), esses trechos são ramificações do corredor que segue desde o Terminal de Ônibus de Parelheiros, no extremo sul da cidade, ao Largo Treze, no centro comercial de Santo Amaro.

O corredor passa próximo ao Terminal de Ônibus do Grajaú, situado junto à estação de trem de mesmo nome e última parada da Linha-9 Esmeralda, operada pela CPTM. No Largo Treze, também se encontra uma estação metroviária de mesmo nome pertencente à Linha-5 Lilás, operada atualmente pela Via Mobilidade.

Apesar de haver estações de trem mais próximas do Parque Linear Castelo, do Parque Praia do Sol, ou do previsto Parque Praia de São Paulo (área do Santapaula late Clube), as linhas de ônibus que beiram a represa partem somente das estações de trem de Grajaú ou Socorro (CPTM). Para quem vier desses dois pontos, é necessário fazer a baldeação para algum ônibus que percorra o corredor marginal ao reservatório, chegando ao ponto onde localiza-se o clube Santapaula em um tempo médio de 25min.

Partindo da Estação Primavera-Interlagos, subsequente à Grajaú, é possível andar por cerca de 1km (aproximadamente 12 minutos a pé caminhando a uma velocidade média de 5km/h) até chegar ao corredor de onde apanha-se um ônibus que leva, em média,

15 minutos para alcançar o mesmo ponto – atingindo o mesmo tempo levado ao partir diretamente das estações anteriormente mencionadas.

Caso desejasse ir a pé desde a Estação Primavera-Interlagos, a mais próxima, um futuro frequentador do parque percorreria cerca de 3km para chegar em 36 minutos, um tempo elevado que poderia ser encurtado, caso a optasse por locomover-se de bicicleta.

Por toda Avenida Atlântica estão implantadas rotas de bicicleta. A Ciclovía Parque Guarapiranga tem início próximo das quadras ao sul do bairro-jardim e ruma até um pouco depois da Praia do Sol. De lá, ela segue como ciclofaixa até o Largo do Socorro. Em nenhum dos extremos há qualquer interligação com um modal de maior capacidade.

Uma possível ligação intermodal poderia acontecer pela Ciclofaixa Interlagos, que cruza o bairro-jardim conectando a margem da represa e a Estação Autódromo (CPTM). Entretanto, a ciclofaixa está executada em dois trechos que não se interligam nas proximidades do autódromo.

O caminho mais rápido para chegar de bicicleta ao futuro Parque Praia de São Paulo seria justamente pela Estação Primavera-Interlagos utilizando-se do mesmo percurso comentado anteriormente para ser feito a

pé, porém chegando em 12 minutos, 1/3 do tempo. Apesar das diretrizes dispostas no perímetro de ação para os parques mencionarem a conexão entre a Ciclovía Parque Guarapiranga e a Estação Primavera-Interlagos, nada foi executado até o momento (SÃO PAULO (Município), 2016e)

As estações desse trecho da Linha-9 Esmeralda da CPTM são providas de bicicletários, porém, todo percurso à orla da Guarapiranga carece de paraciclos e bicicletários onde as pessoas possam deixar seus equipamentos para aproveitarem dos parques existentes. Por outro lado, para aqueles que não possuem bicicleta, não há nenhum ponto no local em que a população possa alugá-la para percorrer a orla.

Apesar de assumirem que os parques tenham como principal função ampliar a área permeável e conter a degradação do solo à borda da represa, os planos também visam que os mesmos possam estar acompanhados de equipamentos públicos de esporte e lazer que, por sua vez, atraiam a população de baixa renda a desfrutar de um lago que, desde o início do século XX, esteve restrito aos clubes coletivos, privativos e elitistas situados junto ao reservatório.

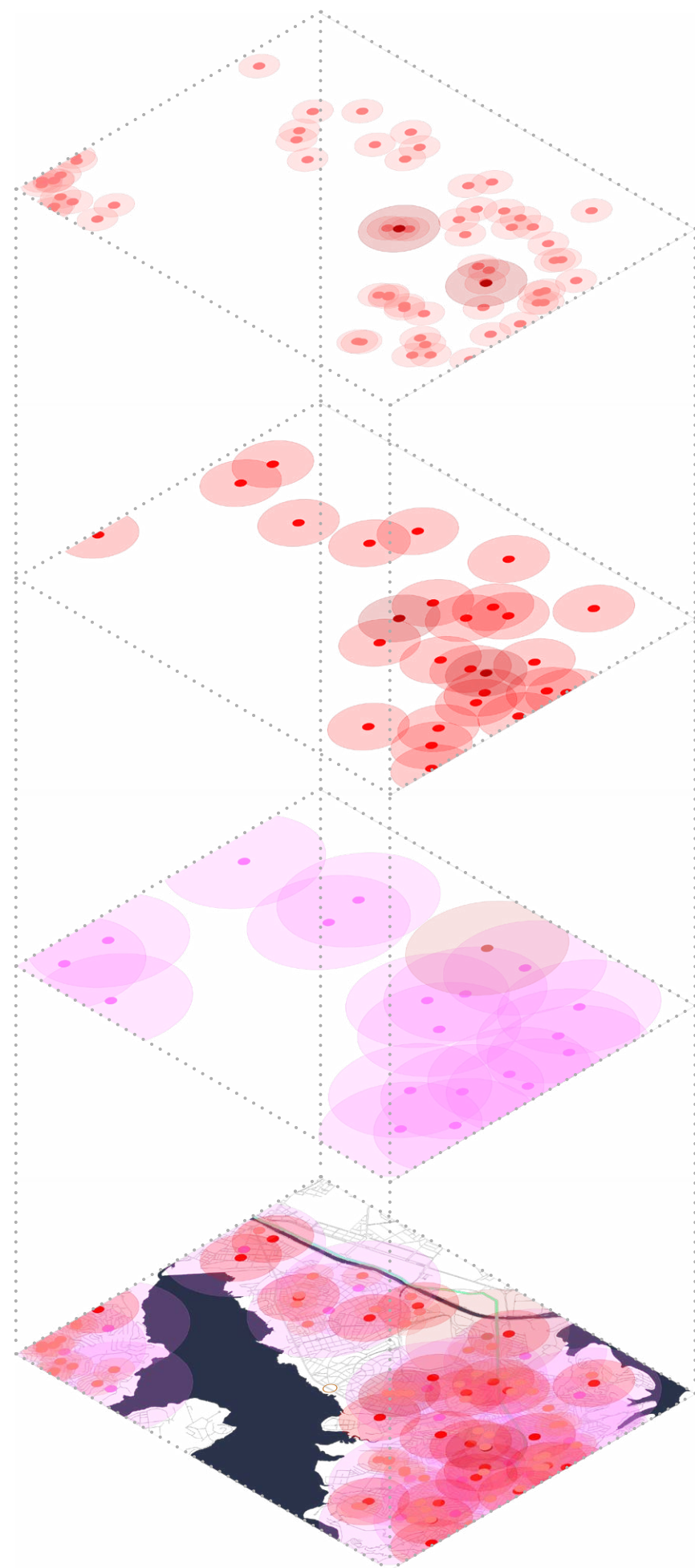
Os dois próximos diagramas aproximam-se um pouco mais e trazem um levantamento acerca dos principais equipamentos

existentes na região. Para o primeiro deles, cujo foco paira sobre os equipamentos educacionais, foram utilizados alguns raios de abrangência que seguem os seguintes parâmetros:

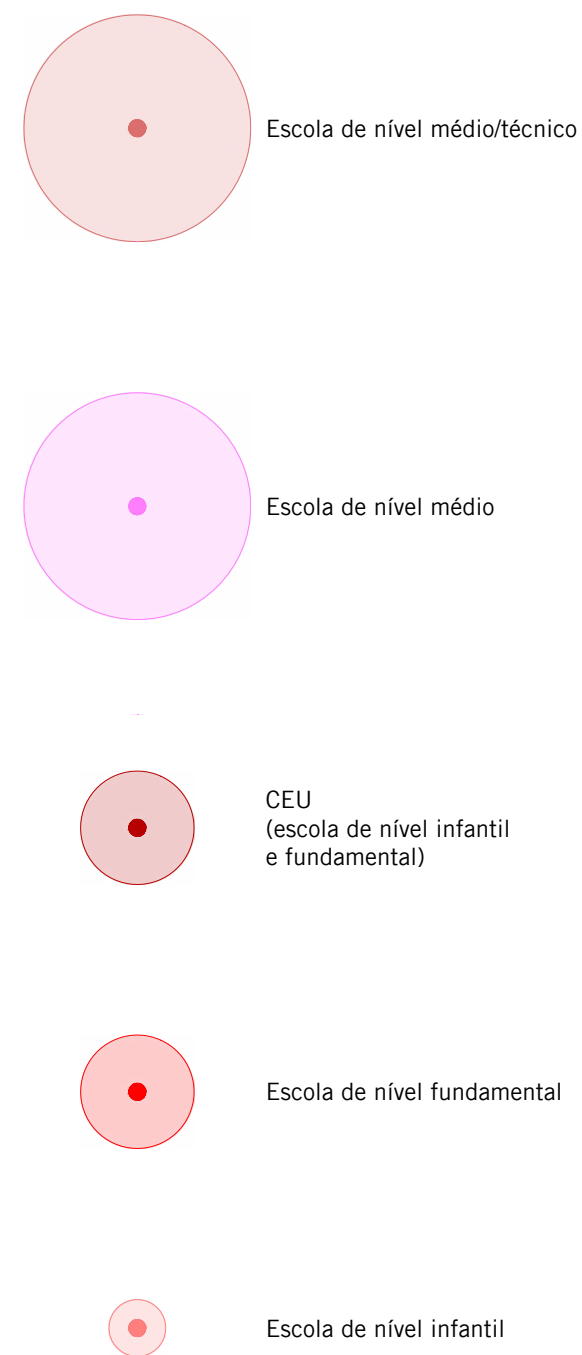
- educação de nível infantil: R=300m, distância percorrida em cerca de 4 minutos a pé, caminhando a uma velocidade média de 5km/h.
- educação de nível fundamental: R=600m, distância percorrida em cerca de 7 minutos a pé, caminhando a uma velocidade média de 5km/h.
- educação de nível médio e técnico: R=1200m, distância percorrida em cerca de 15 minutos a pé, caminhando a uma velocidade média de 5km/h, ou de 5 minutos de bicicleta, pedalando a uma velocidade média de 15km/h.

Pela imagem, pode-se perceber que o bairro-jardim de Interlagos se configura como um divisor dos equipamentos. Uma pequena parcela de escolas de ensino infantil, fundamental e médio localiza-se ao norte do bairro-jardim, no distrito de Socorro, mas a grande maioria situa-se ao sul, no distrito de Cidade Dutra.

Apesar da concentração dos equipamentos ao norte e ao sul, nota-se que nenhum deles localiza-se próximo da represa, poucos abrangem o trecho planejado de Interlagos



**Diagrama 2**  
**Equipamentos educacionais**



**Outras informações**

- Santapaula Iate Clube
- Quadras viárias
- Linha 9 - Esmeralda (trem)
- Corpos d'água

Elaborado pelo autor  
Fonte: GeoSampa, Google Earth e visitas a campo

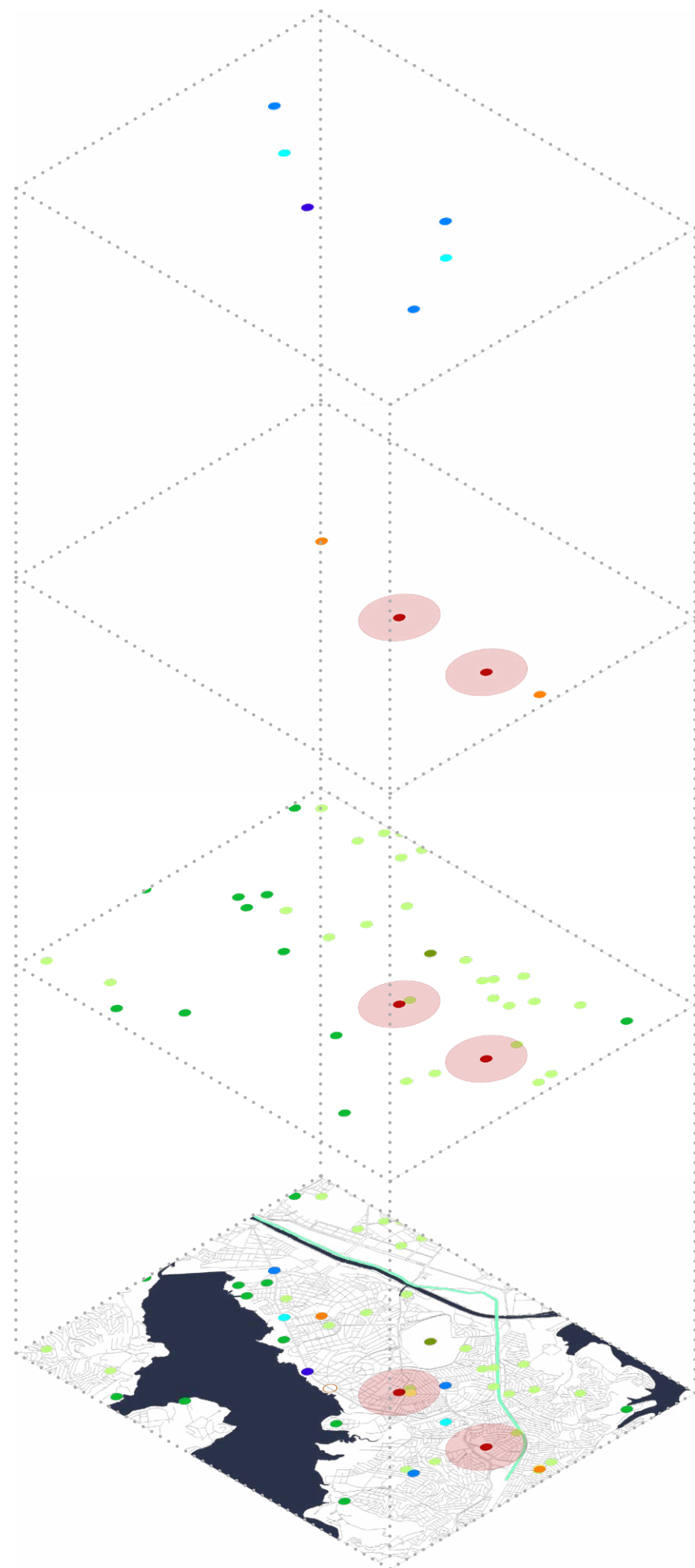
e nenhum abrange a área onde situa-se o antigo clube Santapaula.

A leste do autódromo de Interlagos e próximo da Estação Autódromo, há somente uma única escola, a Escola Técnica Irmã Agostina, que concilia o nível médio com o nível técnico oferecendo quatro cursos: Administração, Desenvolvimento de Sistemas, Nutrição e Dietética e Química.

Em meio à concentração dos equipamentos ao sul, existem dois Centros Educacionais Unificados (CEU). A quatro quadras do bairro-jardim, situa-se o CEU Cidade Dutra que, além de prover educação infantil e fundamental de nível 1, também proporciona atividades culturais, esportivas e de lazer com teatro, biblioteca, piscinas descobertas, ginásio, salas de dança e ginástica.

Já o CEU Vila Rubi, localizado próximo e entre as estações Grajaú e Primavera-Interlagos, proporciona basicamente as mesmas atividades do equipamento anterior acrescidas de estúdio de música, ateliês e salas para artesanato.

O diagrama seguinte destaca equipamentos de três segmentos: segurança, cultura e esporte. Com relação à segurança, nota-se que mais ao sul localizam-se duas bases da Polícia Civil e uma da Guarda Civil Metropolitana. Já ao norte do conjunto do Santapaula, situados junto à avenida



**Diagrama 3**  
**Outros equipamentos**

**Segurança**

- Posto de Bombeiros
- Guarda Civil Metropolitana
- Polícia Civil

**Cultura**

- Biblioteca

**Esporte**

- Autódromo de Interlagos
- Clube da comunidade
- Clube social e esportivo

**Esporte e Cultura**

- CEU

**Outras informações**

- Santapaula Iate Clube
- Quadras viárias
- Linha 9 - Esmeralda (trem)
- Corpos d'água

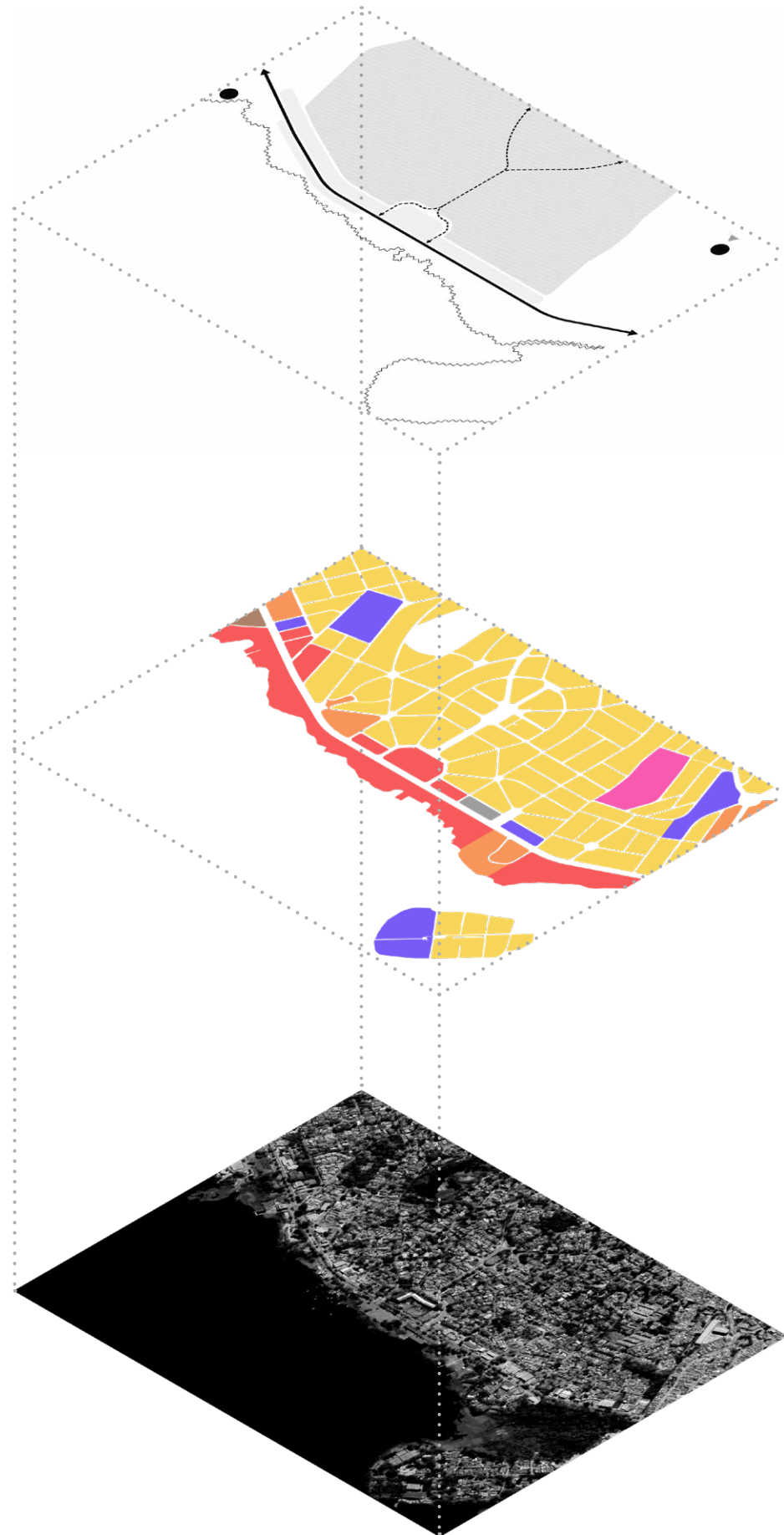
Elaborado pelo autor  
Fonte: GeoSampa, Google Earth e visitas a campo

marginal encontram-se em sequência um Corpo de Bombeiros, uma base da Guarda Civil Metropolitana e uma última da Polícia Civil. O posto dos bombeiros situa-se na orla da represa, justamente na área prevista ao futuro Parque Praia de São Paulo, e possui equipe aquática para socorrer banhistas ou esportistas que utilizem da Guarapiranga.

Em menor quantidade localizam-se alguns equipamentos destinados ao uso cultural, sendo marcados dois pontos onde situam-se a Biblioteca Pública Malba Tahan, mais ao norte, e o Ponto de Leitura Graciliano Ramos, mais ao sul. Os CEUs aparecem novamente tanto em seu caráter cultural quanto esportivo.

Com relação a esse último, para além do já comentado Autódromo de Interlagos, que condensa sobretudo eventos esportivos para um público de maior poder econômico, nota-se uma grande quantidade de Clubes da Comunidade (CDC). Espalhados por quase toda a região, esses clubes concentram suas atenções majoritariamente à prática de futebol.

À margem direita da represa pode-se perceber basicamente os clubes privados já mencionados neste trabalho: São Paulo Yacht Club, Yacht Club Santo Amaro, São Paulo Athletic Club, localizados ao norte da margem, e o Clube de Campo São Paulo,



**Diagrama 4**  
Síntese da imagem + usos predominantes

**Mapa-síntese dos elementos**

Limites

- ~~~~ primários
- secundários

Vias

- ↔ primárias
- ↔ secundárias

Setores

- ◻ primários
- ◻ secundários

Pontos nodais

- primários
- secundários

Pontos nodais

- ★ primários
- ▼ secundários

**Usos predominantes do solo (GeoSampa)**

- Residencial
- Comércio e Serviços
- Institucional
- Misto - Residencial e Comercial
- Misto - Residencial e Industrial
- Terreno Vago
- Sem uso predominante

Elaborado pelo autor  
Fonte: GeoSampa, Google Earth e visitas a campo

localizado mais ao sul. Além desses, situam-se outros dois clubes nas imediações do antigo Santapaula: Clube ADC Eletropaulo de São Paulo, ao norte da Praia do Sol, e o Clube de Campo Castelo, logo abaixo do Parque Linear Castelo.

O que se pode ler a partir desses dois últimos diagramas comentados é que, mesmo com as intenções vigentes à democratização do acesso e uso da Represa do Guarapiranga, suas águas continuam sendo basicamente aproveitadas à prática de esportes por clubes privados e, com exceção do edifício que abriga o posto de bombeiros, suas margens carecem de equipamentos públicos.

O diagrama seguinte propõe uma nova aproximação que busque explorar melhor a fisionomia deste espaço na cidade. Para isso, recorre-se a alguns conceitos abordados por Kevin Lynch em seu livro *“A imagem da cidade”* – publicado originalmente em 1960 – e para quem as coisas são vivenciadas *“sempre em relação aos arredores, as sequências de elementos que a ele conduzem”* (LYNCH, 2011, p.1), indo ao encontro da ampliação do objeto tentada neste trabalho.

No mapa-síntese lynchniano, no topo do diagrama, foram destacados alguns elementos que estruturam, organizam e dão maior legibilidade ao ambiente, tornando-o

visível e imaginável. Reconhecê-los passa a ser ponto nevrálgico a qualquer possibilidade de modificação neste espaço, seja para revelar ou realçar sua poesia e suas qualidades, seja para sanar suas deficiências.

O primeiro elemento a ser abordado é o que Lynch entende por “limites”, elementos lineares que configuram uma espécie de barreira, que pode ou não ser penetrável, tornando-se também referência lateral – praças, lagos, muros, paredes, etc. (LYNCH, 2011, p.52).

Mencionado desde o início deste trabalho, o próprio reservatório da Guarapiranga pode, então, ser facilmente lido como uma fronteira contornada por inúmeros bairros da região Sul de São Paulo.

Um segundo elemento elencado pelo urbanista americano são as “vias”. Essas são canais de circulação – ruas, linhas férreas, vias hídricas – pelos quais os habitantes observam a cidade ao se locomoverem de “*modo habitual, ocasional ou potencial*” (LYNCH, 2011, p.52).

Neste recorte mais específico, a avenida marginal à represa por onde circulam automóveis individuais, transportes coletivos e bicicletas, e conecta o distrito de Cidade Dutra ao início da Avenida Washington Luís, ao norte da represa, pode ser considerada uma via estruturadora e, portanto, de caráter

principal. Ao proporem a transposição pedonal subterrânea à avenida, Artigas e Cascaldi já previam o alto fluxo de automóveis e o caráter estruturador dessa via que, inclusive, carece de travessias pedonais pela superfície ao priorizar o transporte automotivo.

Apesar de haver inúmeras vias locais, internas ao bairro e de caráter secundário em relação à anterior, ressalta-se aqui uma via de maior relevância. A via que secciona o bairro-jardim ao meio, na qual os arquitetos ancoraram a implantação da garagem de barcos, atua como uma via coletora que conecta as duas vias primárias que conformam o bairro, a Avenida Atlântica e a Avenida Interlagos.

Outros dois elementos são o que Lynch denomina por pontos nodais e marcos urbanos. Esses últimos são elementos físicos referenciais na paisagem e que simbolizam uma direção constante para aqueles que se locomovem pela região. Apesar de a represa configurar-se como uma referência lateral, nota-se que a área carece de marcos urbanos locais. O elemento marcado no desenho representa as duas torres que elevam as caixas d’água no CEU Cidade Dutra, vistas a partir de uma maior proximidade e que podem ser consideradas como um marco secundário.

Já os primeiros elementos referem-se a focos intensivos de uma região que condensam algum uso e formam pontos de concentração para os quais o habitante se locomove. Neste caso, pode-se entender que o próprio CEU Cidade Dutra, pelo diverso programa que adensa pessoas com distintos interesses, configure um nodal importante na região. Esse soma-se ao Parque Praia do Sol que atrai uma população para além de seu entorno imediato e configura um dos poucos pontos de acesso público à represa neste trecho da margem – abordado ao final desta seção.

Por fim, o último elemento abordado são os setores, áreas da cidade cujas características físicas lhe garantem uma certa unidade temática. Essas características podem ser diversas e abranger tipos de construção, formas, materiais, texturas, cores, usos, atividades, estado de conservação, etc. (LYNCH, 2011, p.74-80). Ao adentrar essas áreas, o habitante percebe cada setor por sua força unitária atrelada a esse conjunto de características, que podem variar de setor para setor.

O mapa ressalta um setor principal relativo justamente ao miolo do bairro-jardim de Interlagos planejado por Sanson e Agache e cujas características atuais já foram amplamente ressaltadas no segundo

capítulo desta parte.

Em suma, ao caminhar por esse setor, percebe-se o baixo fluxo pedonal, frentes dos lotes completamente muradas ou cercadas, lotes estritamente residenciais com área média de 600m<sup>2</sup>, casas unifamiliares isoladas nos lotes e alta densidade arbórea – o caráter dos espaços livres internos aos lotes comentados anteriormente quase não se percebe na perspectiva do pedestre.

Nesse caso, o setor mencionado coincide com as demarcações de uso predominante do solo disponíveis, por exemplo, em plataformas como a GeoSampa, portal virtual que reúne dados georreferenciados sobre a cidade de São Paulo. Entretanto, assumir que o uso predominante defina ou seja de fato a condição dos imóveis encontrados no lugar pode ser uma ação falha à leitura desse espaço, necessitando ser essencialmente complementada com estudo de campo.

De acordo com a plataforma, o perímetro do bairro-jardim de Interlagos voltado à via marginal pode ser lido por um uso misto, com quadras predominantemente comerciais, outras que se dividem em uso residencial e comercial, algumas marcadas como institucionais, e uma única apontada como “sem uso predominante”. Porém, quando observadas *in loco*, a realidade mostra-se completamente diferente.



Quadra fiscal F86 - ao sul da antiga sede social do Santapaula / face voltada à via marginal



Quadra fiscal F87 - ao sul da antiga sede social do Santapaula / face voltada à via marginal



Quadra fiscal F88 - ao sul da antiga sede social do Santapaula / face voltada à via marginal



Quadra fiscal F90 - ao norte da antiga sede social do Santapaula / face voltada à via marginal



Quadra fiscal F91 - ao norte da antiga sede social do Santapaula / face voltada à via marginal



Quadra fiscal F184 - ao norte da antiga sede social do Santapaula / face voltada à via marginal



Quadras fiscais F185 e F433 - ao norte da antiga sede social do Santapaula / face voltada à via marginal



Quadras fiscais F431, F430 e F429 - ao norte da antiga sede social do Santapaula / face voltada à via marginal

Basicamente, metade dos lotes estão sem uso, com construções abandonadas, ou subutilizados, como quando destinados somente para estacionamento. A outra metade divide-se em 85% dos lotes destinados a serviços ou comércios e 15% destinados ao uso industrial (cuja atividade configura-se por depósitos de areia a céu aberto).

Grande parte dos lotes com algum uso também funciona como estacionamento. Dos lotes destinados a serviços, em 20% deles funcionam bares ou boates somente às noites dos fins de semana. Em outros 10% funcionam atividades como funilaria, mecânica e pintura, consideradas potencialmente poluidoras de acordo com o decreto de nº 51686/2007 que regulamenta os dispositivos da lei que define a APRM-G – comentada anteriormente.

Apesar de os lotes sem uso ou subutilizados representarem em número 50% do total, em área representam muito mais. Somadas às áreas de estacionamento dos lotes ativos e as utilizadas como depósitos, pode-se dizer que mais de 2/3 da área do trecho referido encontram-se abandonados ou subutilizados.

Essa diferença entre o uso predominante – condição virtual, genérica e abstrata – e o uso evidente – condição específica e real – exemplifica-se ao percorrer a Avenida

Atlântica por esse trecho referente à borda do bairro, aqui representado como um setor secundário. As fotografias que captam a elevação das quadras em sentido sul-norte da avenida revelam as diferenças em relação ao caráter residencial do principal setor do bairro-jardim.

O setor perimetral, portanto, caracteriza-se basicamente por grandes lotes e construções ociosos, abandonados e em precário estado de conservação. Suas frentes, que em uma condição ideal poderiam desfrutar da vista para a paisagem e lago da Guarapiranga, são normalmente configuradas por muros ou grandes portões opacos que formam faces cegas para o passeio público.

Como abordado no capítulo anterior, quase todas quadras lindeiras à avenida marginal situadas junto ao bairro, não à orla, são encaradas pela lei de zoneamento como áreas de influência de um eixo estruturador – como é vista a Avenida Atlântica. Porém, essa área é interrompida no trecho do bairro-jardim sobre o qual incidem as resoluções patrimoniais. Se nas primeiras estimula-se o adensamento demográfico pela proximidade aos corredores de ônibus, nesse setor ele é desestimulado.

A partir dos pontos aqui abordados, pode-se perceber que o cinturão que protege o burgo de Interlagos carece do mesmo cuidado

atribuído ao miolo do bairro, tornando-se necessária alguma saída alternativa para um setor que certamente sofre com o conflito entre ordenação e preservação urbana.

Nas margens da Represa Guarapiranga, ao outro lado da avenida, ocorrem duas situações distintas. O trecho situado ao sul da garagem de barcos, entre ela e o Parque Linear Castelo, não possui um caráter unitário tão bem definido quanto os dois anteriores.

Percorrendo a avenida marginal novamente no sentido sul-norte, nota-se inicialmente uma extensa faixa densamente vegetada que envolve a chegada de um canal a céu aberto nas águas da represa. Logo em seguida, aparecem alguns lotes e construções outra vez sem uso e misturados a poucas unidades de comércio e um pequeno Centro de Convivência e Cooperativa – espaço destinado ao contato entre pacientes psiquiátricos e a população.

Em sequência, em um trecho imediatamente anterior à chegada na garagem de barcos, a represa começa a ser avistada. Essa faixa é atualmente controlada pela Marinha do Brasil que, durante os fins de semana, inspeciona o transporte aquaviário pela Guarapiranga.

O caminho pela calçada que beira a orla é separado dos lotes situados à margem da represa por um gradil que permite mirá-la –

tratamento diferente daquele observado na foto histórica do Santapaula em que a divisão era feita com muros opacos para a represa. Com o passar dos anos, a largura da calçada foi diminuindo e, ao ceder espaço para a ciclovia comentada anteriormente, resultou em uma estreita faixa pedonal ladeada ao gradil.

Já o trecho situado ao norte da garagem de barcos, entre ela e o Parque Praia do Sol, constitui um caráter temático que lhe garante singularidade e o configura como mais um setor.

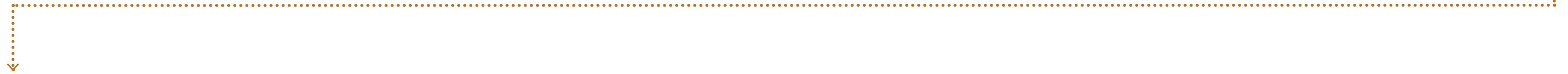
Se, por um lado, há uma carência de equipamentos públicos destinados a esporte e lazer, e que possam usufruir do lago tal qual o aproveitam os clubes particulares, por outro, em todo esse trecho da orla foram implantados alguns bares e restaurantes que buscaram aproveitar das condições paisagísticas proporcionadas pela Guarapiranga.

Nesse trecho há um ritmo intermitente entre cheios e vazios que podem ser acompanhados nas imagens. Os edifícios voltados a essas atividades – infelizmente pacíficas para com a represa, meramente contemplativas – não foram implantados com a mesma qualidade com a qual a cobertura da garagem de barcos pousou sobre a orla.

Apesar do divisor gradeado possibilitar



Orla da Guarapiranga - ao sul da antiga garagem de barcos do Santapaula / elevação vista da via marginal



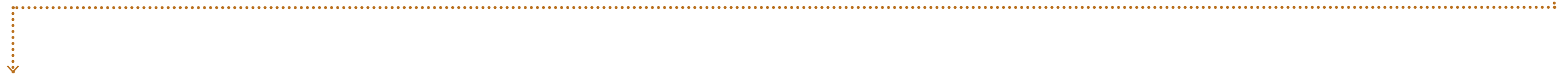
Orla da Guarapiranga - ao sul da antiga garagem de barcos do Santapaula / elevação vista da via marginal



Orla da Guarapiranga - ao norte da antiga garagem de barcos do Santapaula / elevação vista da via marginal



Orla da Guarapiranga - ao norte da antiga garagem de barcos do Santapaula / elevação vista da via marginal



Orla da Guarapiranga - ao norte da antiga garagem de barcos do Santapaula / elevação vista da via marginal

a permeabilidade visual, a longa extensão dessas construções obstrui a vista para o lago e denota a ausência de uma melhor ordenação, fiscalização e projetos arquitetônicos e urbanos para a orla. Como já dito, a ausência desses últimos sente-se desde a inauguração de um reservatório projetado essencialmente pelos pontos de vista técnico e econômico.

Os vazios entre as construções são normalmente utilizados como estacionamento, mas por eles é possível atravessar os pontos comerciais e chegar até o nível da água. O que esse perímetro construído não revela tão facilmente é a existência de alguns elementos constituintes e compositivos do lugar que lhe dão autenticidade e revelam parte de sua poesia e caráter.

Ao caminhar pela borda d'água, é possível deparar-se com diversas embarcações, algumas encalhadas na margem, outras atracadas em píeres mais ou menos precários e não muito extensos.

Notam-se também alguns reboques de madeira que auxiliam a saída de barcos e lanchas da água e, em alguns trechos, há o acúmulo de embarcações sobre o terreno marginal, entre as construções comerciais e a água, que atravancam o passeio pela margem.

Esses agrupamentos são pontos vigiados, alugados por proprietários das embarcações para guarda das mesmas a céu aberto. Junto a esses pontos, alguns barqueiros oferecem passeios pelo lago ou o traslado para algum outro local do reservatório como, por exemplo, para as “ilhas” da Guarapiranga – porções de terra acumulada no interior da represa e preferidas por alguns banhistas que consideram a qualidade da água melhor do que na borda do reservatório.

O perímetro de ação regional para criação dos Parques da Guarapiranga resulta de inúmeros planos na esfera estadual e municipal com diversas diretrizes e objetivos para a Represa Guarapiranga e, neste caso específico, sua margem direita. Os planos apontam que a requalificação das margens e do próprio lago da Guarapiranga pode atender demandas distintas.

A primeira – idealizada – está relacionada à possibilidade de tornar a represa um objeto de lazer e turismo – com parques temáticos, campos de golfe, etc. – que atraia trabalhadores do setor econômico que se expande pelo vetor sudoeste da cidade, criando um fluxo diário de pessoas com maior poder aquisitivo para recrearem-se em lugares dentro da própria cidade. Já a segunda volta-se à demanda por áreas verdes e equipamentos de lazer, recreação



**Trecho norte: passeio lindeiro aos lotes da orla**  
Foto: Bruno Manso, 2020



**Trecho norte: barcos agrupados na margem da represa**  
Foto: Bruno Manso, 2020



**Trecho norte: reboques à beira da represa**  
Foto: Bruno Manso, 2020



**Trecho norte: píer com barcos atracados**  
Foto: Bruno Manso, 2020



**Trecho norte: barcos isolados na margem da represa**  
Foto: Bruno Manso, 2020



**Trecho norte: pessoas pescando**  
Foto: Bruno Manso, 2020

e esportes voltados a um público de mais baixa renda – mencionado anteriormente.

Para finalizar esta seção, e demonstrar a condição real dessa segunda demanda em contraposição à idealização da primeira demanda, é preciso retomar o conceito de “abandono” da Guarapiranga pronunciado por Juste Lores em sua matéria evocada no capítulo introdutório da parte anterior deste trabalho.

A princípio, a ideia de abandono pode ser ancorada em trechos como, por exemplo, o lote marginal onde situa-se a garagem de barcos do antigo Santapaula, um espaço ermo e inabitado, ou o perímetro do bairro-jardim de Interlagos, também aqui retratado, etc. Entretanto, essas referências não podem servir de parâmetro para resumir a grandeza de um lago como a Guarapiranga.

São inúmeras variáveis necessárias para mensurar seu nível de abandono como, por exemplo, época do ano, dia da semana, horário, tempo meteorológico, entre outros que possam incidir sobre o trecho da orla visitado – e, ainda assim, recaem sobre um trecho, não podendo abarcar a represa em sua totalidade.

Neste caso, tratando-se do trecho referente ao futuro e idealizado Parque Praia de São Paulo, ao caminhar pelo setor localizado ao norte da garagem de barcos em um sábado ensolarado, próximo da hora do almoço, é possível notar que os bares e restaurantes comentados e situados à beira do lago começam a encher.

Se há qualquer sensação de abandono para quem caminha pela estreita calçada da orla, entre o gradil e a avenida de alto fluxo,

essa sensação diminui consideravelmente ao atravessar os pontos comerciais e caminhar junto ao corpo d’água.

Para além dos barcos dos clubes que usufruem da represa e das pessoas que a contemplam sentadas nos restaurantes, os barqueiros mencionados anteriormente ficam de prontidão para oferecerem seus serviços, algumas pessoas adentram as águas para pescar, famílias e amigos estendem suas toalhas e abrem seus guarda-sóis sobre o terreno marginal e, conforme a proximidade do Parque Praia do Sol (1.3km e 15 minutos a pé de distância da garagem de barcos), dezenas de pessoas dão vida ao balneário idealizado por Romero Sanson nos anos 30 ao avançarem às águas para se refrescar.

Com origem em regiões que vão muito além de seu entorno imediato, essa população –

que chega a somar quase 5 mil pessoas aos fins de semana (PAULO, 2019) – pode não ser aquela imaginada por Adelino Boralli ou pelos arquitetos inicialmente, mas são essas pessoas, as reais e evidentes, que desfrutam da Guarapiranga junto aos frequentadores dos clubes elitistas remanescentes, dão vida às personagens expressas nos croquis de concepção do Santapaula e que tanto animam o cenário idealizado nos desenhos dos arquitetos.

Qualquer tentativa de requalificação do lago e de suas margens passa por encarar que a oferta ideal mora na demanda evidente, para quem certamente a Guarapiranga não está abandonada.



**Parque Praia do Sol: Banhistas à beira e nas águas da represa**  
Foto: Bruno Manso, 2020



**Parque Praia do Sol: Banhistas à beira e nas águas da represa**  
Foto: Fábio Tito / G1, 2019

# 45

## estabelecendo diretrizes

O movimento que se fez até este momento foi o de ler um objeto como solução no tempo e espaço em que foi concebido originalmente, conduzi-lo para o vértice circunstancial com o qual se opera para, nesta seção, chegar à formulação de algumas diretrizes pautadas nessa leitura do objeto conjugado no tempo presente visando projetá-lo para o futuro. Porém, antes de rumar a essas diretrizes, cabe ainda tecer mais algumas considerações.

Em janeiro de 2021, ano em que o Santapaula comemoraria 60 anos do projeto desenvolvido por Artigas e Cascaldi para o clube, a revista *Veja São Paulo* novamente trouxe à tona a situação da Represa Guarapiranga, dessa vez como capa.

Assinada por Sérgio Quintella, a matéria tem como título *“Desperdício da Guarapiranga: crise da pandemia e águas*

*sujas afetam imóveis, restaurantes e clubes náuticos”* (QUINTELLA, 2021).

Para Quintella, apesar de a Secretaria Estadual do Meio Ambiente afirmar que o volume de tratamento de esgotos tenha dobrado nos últimos quatro anos e que tenha havido um intenso trabalho para remoção de resíduos da água, o reservatório vive um de seus piores momentos.

Um estudo elaborado pela Universidade Municipal de São Caetano, estudo anual praticado desde 2015, apontou pela primeira vez a péssima qualidade da água da Guarapiranga. De acordo com a matéria, são inúmeros fatores que confluem para que a represa chegue nesse estágio, desde os rios que deságuam na represa conduzirem esgoto doméstico não tratado até os loteamentos clandestinos efetuados à margem do reservatório, que desbravam áreas ilegais

para assentamento e são completamente desprovidos de saneamento básico.

Um ponto interessante trazido por Quintella é que, em consonância e tal qual já apontado por este trabalho com relação à população residente no bairro de Interlagos, apesar de quase 1 milhão de pessoas viverem no entorno do lago, *“a maioria vira as costas para o segundo maior reservatório da cidade”* (QUINTELLA, 2021).

Entretanto, ainda há uma parte da população que realiza ações como o reflorestamento das “ilhas” da represa e a limpeza das águas do reservatório, reclamando da carência de atenção por parte

do poder público, seja para realizar essas ações, seja para cooperar com o trabalho por eles desenvolvido como, por exemplo, ao não dispor de pontos na margem da represa para o devido descarte do lixo recolhido.

Outro ponto atentado por Quintella dá-se pela iniciativa de Michael Polmer, um cidadão alemão que mora no entorno da represa, em levantar uma escultura a ser situada em um trecho da orla bem em frente ao bairro-jardim de Interlagos, ao norte da garagem de barcos. Encomendada ao escultor Gilmar Pinna, a escultura de tema religioso seguirá os parâmetros de outros trabalhos já feitos pelo autor, que utiliza basicamente aço



**Pessoas recreando-se nas águas da Guarapiranga ao norte da garagem de barcos, antes do Parque Paraia do Sol**  
Foto: Alexandre Battibugli / Veja SP

inoxidável como acabamento de suas peças.

O projeto para a escultura prevê que essa atinja a altura de 52 metros e utilize cerca de 300 toneladas de aço inox. Sua realização parte do desejo de Polmer em criar um novo marco para a cidade de São Paulo – o que já vem sendo contestado pela população local. Na seção anterior deste trabalho, foi apontada a carência de marcos urbanos referenciais à margem direita da Guarapiranga, porém, talvez não seja esse o tipo de referência carecida.

Um outro projeto previsto para a represa, ainda no caráter de plano, surgiu no final de 2020. Uma das promessas de campanha da chapa de Bruno Covas (PSDB) para manter-se no comando da prefeitura da cidade de São Paulo foi criar o “aquático”, um novo meio de transporte coletivo público a ser



**Cabeça da escultura de Gilmar Pinna**  
Foto: Alexandre Battibugli / Veja SP

implantado nas represas Guarapiranga e Billings, começando por essa última – a ver se não seria essa mais uma promessa eleitoreira, demagógica.

Voltando à qualidade da água na represa, como também foi abordado neste trabalho com relação ao período de alta poluição da represa no último quarto do século XX, a matéria ressalta que, mesmo com sua piora, os clubes náuticos remanescentes em sua orla continuam utilizando a Guarapiranga para prática de seus esportes, bem como indivíduos e empresas que oferecem serviços de passeio pelo lago.

No entanto, para associar-se a um desses clubes, o cidadão pode desembolsar quantias que variam entre R\$5.000,00 a R\$55.000,00, com mensalidades chegando a R\$2500,00. Já os passeios podem chegar a R\$1500,00 para quem deseja pernoitar em uma lancha na represa (QUINTELLA, 2021).

Por outro lado, a reportagem salienta o uso da represa como balneário por pessoas vistas como “de fora”, ou seja, para além de seu entorno imediato, os trata como forasteiros inconscientes da qualidade da água em que nadam, cujos rastros deixados contribuem à poluição da represa e cujos automóveis com som alto causam poluição sonora.

Ao invés forçar a tensão existente entre

o custo elevado nos serviços privados oferecidos pelos clubes estabelecidos na região e a carência de espaços de lazer e recreação dessa magnitude à população de baixa renda, Quintella optou por associar a imagem desses frequentadores à degradação da Guarapiranga – para não dizer que a represa também sofre de uma poluição social.

Mais do que tratar essas pessoas como potenciais à degradação da represa, ou como ilegítimas, é preciso enxergá-las como uma demanda evidente que necessita de melhores condições de recepção e uso como, por exemplo, de algum ponto estratégico onde possam deixar seu veículo, ou de melhores locomoções por transporte coletivo para que não dependam do acesso somente pelo automóvel individual, de pontos de coleta de resíduos suficientemente espalhados pela orla, bem como de trabalhos de limpeza diária e manutenção sazonal.

Não é preciso uma política xenofóbica e gentrificacionista que preserve a Guarapiranga para o uso de poucos com dinheiro ou para a contemplação de alguns que não usam, mas também não aceitam compartilhá-la. Faz-se necessária uma política contrária, que democratize o acesso às águas e traga ao habitante real melhores condições de utilização.

Há inúmeras condições que precisam ser melhoradas – ou continuar melhorando – para um usufruto mais saudável das águas da represa. Essas devem ser providas tanto por parte do poder público quanto da sociedade. Entretanto, a partir da leitura desenvolvida por este trabalho, é possível dizer que o termo “desperdício”, utilizado por Quintella, talvez seja um pouco mais adequado do que o termo “abandono” para tratar da Represa Guarapiranga – esse último utilizado pela reportagem de Raul Juste Lores publicada pela mesma revista em meses antes.

O uso evidente das águas da represa precisa ser reconhecido para compreender que a Guarapiranga não necessita ser revitalizada, ou não totalmente, mas certamente requalificada para que, com isso, ganhe ainda mais vida. A revitalização necessária refere-se a trechos como, por exemplo, o do lote onde encontra-se o, de fato abandonado, conjunto edificado para o antigo Santapaula late Clube.

No início da última década, os atuais proprietários encomendaram ao arquiteto Maurício Xavier um projeto para adaptar os edifícios para abrigar um centro de convenções. Planejado para ser inaugurado em 2014, em concomitância a outros empreendimentos vigentes para a realização da Copa do Mundo de futebol no país,



**Complexo hoteleiro para antiga sede social do clube Santapaula (projeto)**

Fonte: Divulgação disponível no site de Maurício Xavier



**Restaurante para antiga garagem de barcos do clube Santapaula (projeto)**

Fonte: Divulgação disponível no site de Maurício Xavier



**Restaurante para antiga garagem de barcos do clube Santapaula (projeto)**

Fonte: Divulgação disponível no site de Maurício Xavier

o projeto para o complexo comercial e hoteleiro esbarrou na liberação dos órgãos de aprovação.

Em seu projeto, Xavier propôs que a antiga sede social do Santapaula fosse transformada em um centro comercial (um pequeno shopping center). A área das piscinas – posteriormente tombadas pelo CONDEPHAAT – seriam tratadas como área de exposição e, na face oposta ao trecho menor do edifício em “L”, seria construído um novo edifício para abrigar um hotel.

Já a garagem de barcos deveria ser adaptada para receber um restaurante temático (náutico). Para isso, Xavier acrescentaria um novo volume dedicado à comedoria justamente no espaço central e vazio da garagem de barcos, por onde se atravessa em direção à represa, ou por onde essa e a paisagem são avistadas por quem passa pela avenida marginal.

Caso fosse reformado, o edifício, cujo programa anterior detinha função ativa com a represa, sendo um mediador entre a vizinhança e o reservatório, passaria a ser o destino. Sendo assim, sua função para com o lago seria somente passiva e contemplativa, tal como os outros comércios assentados ao norte da garagem de barcos, indo, inclusive, em direção contrária ao recomendado pela resolução de tombamento municipal,

comentada na terceira seção desta parte.

Se, por um lado, o projeto encomendado a Xavier seria uma forma de colocar o Santapaula em movimento, por outro, não está à altura do objeto sobre o qual se assenta, expressando completa inconsciência das intenções projetuais originais presentes no objeto – algumas abordadas neste trabalho. Para além disso, como também mencionado por Juste Lores, o uso hoteleiro e comercial parece não ter sido bem recebido pela população local ou pela associação pseudozeladora do bairro de Interlagos.

O chauvinismo desvelado dessa entidade atravança qualquer perspectiva de recuperação não somente do conjunto construído para o Santapaula, mas, como abordado na seção anterior, de quase todas as quadras que conformam o perímetro tombado do bairro-jardim voltadas à via marginal e à represa.

A Montecarlo Comércio e Participações LTDA, atual empresa proprietária, acumulou no início de 2021 uma dívida em aberto no valor aproximado de R\$30.000.000,00 junto à Prefeitura de São Paulo.

Esse valor é relativo a débitos ajuizados devido à inadimplência do pagamento do Imposto Territorial Urbano (IPTU), às guias de arrecadação de receitas, despesas e honorários. O ajuizamento significa que a

cobrança foi iniciada judicialmente pelo processo de execução fiscal de forma que, na ausência do pagamento, o devedor pode ter seus imóveis penhorados.

O conjunto de edifícios do Santapaula vinha sendo anunciado para venda no portal virtual Viva Real desde, pelo menos, o mês de novembro de 2020. Intermediada por Eduardo da Costa, proprietário da corretora Grupo EC – Business Investments, a venda do complexo de quase 20 mil m<sup>2</sup> construídos está fixada no valor de R\$200.000.000,00, ou seja, R\$10.000,00/m<sup>2</sup>, o dobro do valor do metro quadrado estipulado para região de Interlagos – R\$ 4350,00/m<sup>2</sup> de acordo com o portal ZS Imóvel e R\$ 5047,00 pelo portal Terra.

Sem qualquer medida efetiva que possa colocar os edifícios de volta à ativa, a Montecarlo talvez aguarde por algum comprador interessado assistindo silenciosamente a ruína cada vez mais iminente do conjunto que um dia abrigou o Santapaula late Clube – cujo estado atual foi abordado na primeira seção desta parte.

Este trabalho abarcou inúmeras variáveis que influíram no descompasso entre a intencionalidade original pautada em um futuro ideal e a realidade que se fez contraposta. A leitura da trajetória do objeto no tempo possibilitou situá-lo no momento

presente, cuja decadência e abandono do conjunto edificado deflagram a urgência pela revisão das premissas de um futuro promissor, mas conjugado no pretérito.

Qualquer perspectiva de mudança desse cenário passa pela continuidade tanto de programas e ações que promovam a melhoria da qualidade dos recursos hídricos quanto à democratização do acesso e usufruto das margens e das águas, promovendo espaços de lazer, recreação e esportes que atraiam ainda mais frequentadores para além de seu entorno imediato.

É preciso reconhecer que o plano para desenvolver os Parques da Guarapiranga é uma forma de prover o que deveria ter sido elaborado junto à construção do reservatório inicialmente: fruição pública de suas margens e acesso democrático a um bem que é do direito de todos os cidadãos, não somente para consumo e higienização, mas também para recreação pública e coletiva.

O futuro dos edifícios do Santapaula late Clube precisa ser enxergado nessa chave, conjugado no momento presente e atrelado à dinâmica da cidade atual e prevista.

As intenções, diretrizes e o caráter mediador de um projeto que buscou originalmente articular as pessoas e as águas precisam ser considerados, porém, reavaliados tendo em vista a dificuldade

em manter algumas amarras existentes nas intenções pretéritas como, por exemplo, ao forçar que haja alguma perspectiva de apropriação desse conjunto através de sua população imediata.

O objetivo inicial de projetar (com) o edificado culmina em um encargo que passa por recuperar e revitalizar o conjunto construído para abrigar o antigo Santapaula late Clube.

A partir disso, algumas diretrizes a serem enfrentadas por uma possível solução projetual podem resumir-se em:

- Elaborar intervenções que recuperem a integridade e autenticidade do objeto.
- Recuperar a função ativa dos edifícios do Santapaula com a Represa Guarapiranga.
- Articular a preservação do bem cultural reconhecido com a dinâmica do parque previsto para a orla.
- Prever conexão entre os parques Praia do Sol, ao norte, e Linear Castelo, ao sul da garagem de barcos.
- Superar a represa como barreira lateral de forma que o parque previsto não seja somente um trecho de passagem / explorar a represa como uma *waterfront* permeável.

- Elaborar programas que contribuam para a educação ambiental, para a preservação dos mananciais e melhoria da qualidade da água da Guarapiranga.
- Prever equipamentos públicos que estimulem e promovam o uso esportivo da represa, hoje explorada somente por clubes particulares.
- Criar melhores espaços e condições de permanência e recreação à margem da represa e em suas águas.
- Preservar os biomas remanescentes da Mata Atlântica e recompor a vegetação à margem da represa.
- Considerar a variação de nível do reservatório que permita sua utilização em diferentes períodos do ano.
- Rearranjar / realocar os comércios existentes na orla para a viabilização do parque e fruição visual da represa e paisagem.
- Incorporar as quadras pertencentes à borda do bairro-jardim de Interlagos explorando sua localização privilegiada de frente para a represa e lindeira a um eixo de estruturação urbana.
- Prover melhorias na integração entre essas quadras e a orla considerando o

alto fluxo da via estrutural marginal à represa.

- Priorizar o transporte coletivo motorizado e individual não-motorizado para o acesso à represa.
- Explorar a navegabilidade da represa não somente como esporte ou lazer, mas como transporte público necessário para encurtar o tempo de deslocamento terrestre.

**4**

**PAR**

**das**

**diret**

**trizes**

**à**

**ã**

**solução**

**RTE**

**4**

# 41

## compreendendo o programa

Esta última parte do trabalho visa completar o ciclo iniciado com a leitura de um objeto pelas relações estabelecidas entre solução, causas e problemas em seu tempo e espaço específicos de concepção, posteriormente carregado às circunstâncias e diretrizes atuais com as quais se projeta para, então, culminar em uma nova e possível solução projetual.

Neste primeiro capítulo, optou-se por colocar em suspensão o programa anterior abrigado pelo Santapaula late Clube e, sem se prender à sua condição de suporte e ao que seria possível diante de suas instalações, propor um caminho inverso: compreender as demandas levantadas durante a pesquisa e lançar mão do que pode ser um novo programa para a área.

Tendo em vista as diretrizes lançadas ao final da parte anterior, a partir de agora,

o Santapaula passa a ser encarado como parte integrante de um projeto maior, mais complexo e necessário, cujo nome fora mantido em relação ao disposto nos planos existentes: Parque Praia de São Paulo.

A Praia de São Paulo é aqui compreendida a partir da coexistência de alguns equipamentos.

Para prover, monitorar e garantir um usufruto mais qualificado das águas e margens do reservatório, é proposto um Centro Esportivo, Recreativo e Educacional da Guarapiranga (CEREG). Esse dispõe de áreas propícias para banho, solário, ciclovias, pistas de corrida e caminhada, áreas de piquenique, etc.

Para além disso, o CEREG tem como funções promover e estimular a prática esportiva na Guarapiranga, fazendo frente aos clubes privativos na região, constituindo

um importante centro público de formação profissional desportiva.

O foco dessa formação passa por aliar a leitura das características e história da própria represa à inserção de jovens de baixa renda no impulso à formação de atletas de projeção mundial. Assim sendo, o CEREG contempla modalidades esportivas disputadas em competições nacionais e internacionais. A seleção dessas atividades pauta-se basicamente na relação com as águas para sua prática, sendo essas: vela, canoagem, remo (programa náutico), natação, polo aquático, nado sincronizado e saltos ornamentais (programa aquático).

O programa dialoga com alguns projetos precedentes como, por exemplo, o “De vento em popa”, estabelecido entre 1996 e 2011 e que depois fora integrado ao “Navega São Paulo” – o projeto criado em 2003 pelo velejador Lars Graef, que na época comandava a Secretaria Estadual da Juventude, Esporte e Lazer do Governo de São Paulo, hoje passa por dificuldades financeiras e depende de incentivos para ser realizado.

Tendo em vista que ambos os projetos ofereciam todo material necessário para as aulas, como as embarcações e os materiais de segurança, a pesquisa resgata um equipamento proposto no relatório produzido pelo Grupo Metrópole Fluvial (GMF), o

Estaleiro Escola, adaptando-o às modalidades a serem praticadas na Represa Guarapiranga (GRUPO METRÓPOLE FLUVIAL, 2011, p. 48-50).

Considerando que a região provê de uma única escola de nível técnico, distante e com cursos que em nada se relacionam com o uso esportivo da represa, propõe-se uma formação técnica profissionalizante aliada ao novo Catálogo Nacional de Cursos Técnicos (CNCT) elaborado pelo governo federal no final do ano de 2020.

Dentre os novos cursos aceitos e disponibilizados pelo CNCT para serem ofertados estão o Curso Técnico em Carpintaria e o Curso Técnico em Construção Naval – nenhum deles ofertados no Estado de São Paulo atualmente.

Com enfoques diferentes, o primeiro visa capacitar profissionais para executar estruturas de madeira e fibra de vidro, planejar e coordenar montagem de diversas estruturas e, entre essas, embarcações. Já o segundo tem enfoque específico no desenvolvimento de projetos para construção naval, em inspecionar e coordenar processos de produção das embarcações e estruturas hidroviárias, bem como operar sistemas de navegação (BRASIL, 2021, p.240, 362).

Assim, surge aqui um segundo equipamento, a Escola Técnica Estaleiro

Santapaula (ETEC). Nela, ambos os cursos poderão ser ofertados de forma subsequente, simultânea ou integrada à formação de 2º grau (ensino médio). Para constituir uma cadeia entre os equipamentos públicos, no semestre de conclusão dos cursos técnicos, os estudantes trabalharão de forma supervisionada no projeto e produção de embarcações e equipamentos reais a serem utilizadas pelos atletas náuticos do CEREG.

Diante dos inúmeros problemas ambientais pelos quais a represa passou desde os anos 60, alguns que perduram na atualidade, imaginou-se que a ETEC poderá prover ainda outros dois cursos previstos pelo CNCT: o Curso Técnico em Saneamento, ofertado somente em uma unidade no Estado de São Paulo, em Jundiaí, e o Curso Técnico em Hidrologia, ainda não ofertado.

O primeiro visa capacitar profissionais para, dentre outras ações, supervisionar a reciclagem de resíduos em unidades de compostagem, desenvolver, coordenar e executar projetos para estações de tratamento de águas e esgotos, bem como fiscalizar obras de drenagem urbana. Já o segundo visa formar profissionais para instalar e operar equipamentos de medição de níveis e vazão em rios e lagos, coletar e analisar dados para análise de qualidade da água, realizar ações de controle de erosão,

etc (BRASIL, 2021, p.253, 258).

Com aplicabilidade ao lugar em que serão ministrados, os quatro cursos configuram dois eixos de formação técnica cujos estudantes terão a própria Represa Guarapiranga como maior campo de atuação e experimentação durante seu processo formativo. Ao aproximar os estudantes do reservatório, o equipamento busca despertar a consciência da importância do processo participativo no usufruto, melhoria e preservação do ambiente e dos recursos hídricos.

Perante o intenso trabalho elaborado por alguns cidadãos que adentram a represa para remoção de resíduos sólidos de suas águas, a pesquisa propõe estender a educação e a preservação ambiental através de um terceiro equipamento, o Centro de Educação Ambiental.

O Centro de Educação Ambiental da Guarapiranga (CEAG) tem como intuito aproximar outras faixas etárias da população, sobretudo os pequenos, das questões ambientais latentes na represa promovendo atividades e oficinas educativas com enfoque na cultura da reciclagem, compostagem e consumo hídrico sustentável, bem como organizar passeios educativos pela Guarapiranga.

Da mesma forma que os cursos de Carpintaria e Construção Naval da ETEC estão

associados ao CEREG, o CEAG pode ainda trabalhar em parceria com os estudantes do curso de Saneamento e Hidrologia.

Na Praia de São Paulo é previsto também um porto fluvial para embarque e desembarque de passageiros de embarcações de turismo ou que, principalmente, utilizarão o transporte aquático público como forma de encurtar o tempo de deslocamento por via terrestre.

Entende-se que o posto de bombeiros, equipamento já existente na orla e hoje com quase 7 mil m<sup>2</sup> de área útil, deverá atender tanto os chamados locais via terrestre quanto o salvamento aquático, passando pelas modificações necessárias para tanto.

Por fim, para viabilização da Praia de São Paulo, torna-se imprescindível conciliar a orla com o perímetro do bairro-jardim de Interlagos que faz frente para a represa.

# 2

## um ensaio gráfico

Neste capítulo prévio às considerações finais, busca-se encarar as diretrizes lançadas e aproximar-se do programa esboçado na seção anterior através de um estudo gráfico inicial que é, também e ironicamente, o final deste percurso.

O estágio deste estudo em muito assemelha-se à etapa preliminar desenvolvida por Artigas e Cascaldi à elaboração do Santapaula late Clube expressa no terceiro e quarto capítulo da segunda parte. Os croquis aqui apresentados, tal como ali os dos arquitetos, não necessariamente representam uma solução final, mas arrazoam as intenções e prenunciam aquilo que pode vir a ser.

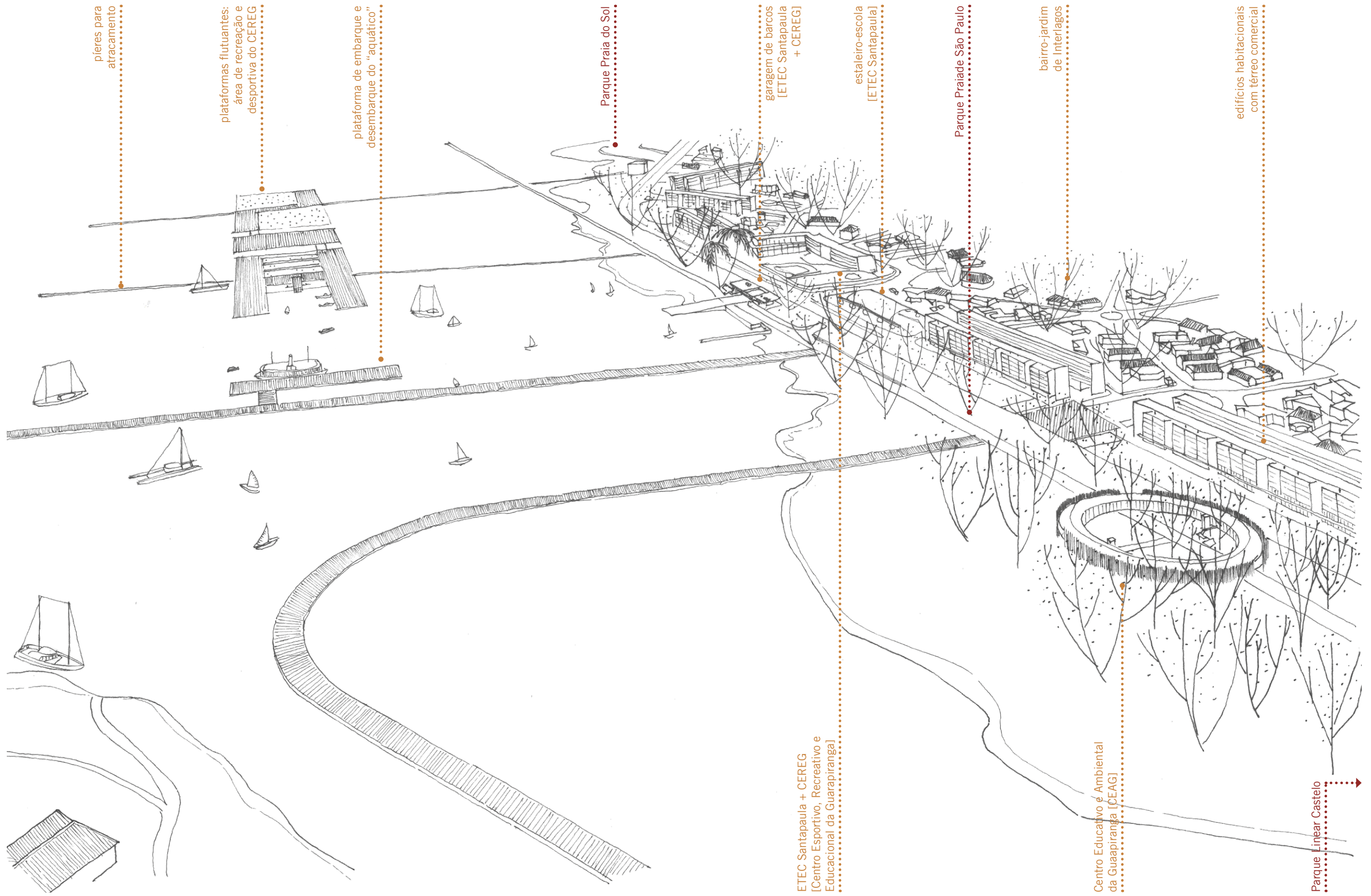
O encargo de recuperar e revitalizar o conjunto para o Santapaula late Clube passa por compreendê-lo em um campo ampliado, articulado à dinâmica daquilo que pode ser

a Praia de São Paulo.

A Praia de São Paulo configura-se por um eixo de aproximadamente 2km de extensão a conectar os parques Praia do Sol, mais ao norte, e Linear Castelo, mais ao sul. Neste eixo, uma faixa relativamente estreita entre o nível da água e a via marginal, dispõem-se um conjunto de intervenções e equipamentos a promoverem a requalificação e melhor fruição das margens da Guarapiranga.

A borda do bairro-jardim de Interlagos foi incorporada ao projeto de forma a explorar a localização privilegiada de suas quadras, atualmente bastante ociosas. Por situarem-se em um eixo de estruturação urbana, nelas são pensados alguns edifícios habitacionais que delineiam o perímetro do bairro tombado, cujo miolo é ocupado essencialmente por residências unifamiliares.

Cada um desses edifícios configura-se por



Perspectiva geral do Parque Praia de São Paulo  
Desenho desenvolvido pelo autor

duas lâminas paralelas cuja baixa estatura e longitudinalidade acentuam o caráter do bairro e a horizontalidade da paisagem.

Uma das lâminas volta-se para o lago e a outra para o bairro-jardim e, entre elas, um pátio por onde ocorrem as circulações horizontais e verticais no edifício. Apesar de estarem voltadas para diferentes frentes, o fracionamento das lâminas no sentido longitudinal permite que das circulações internas ou do bairro-jardim se visualize a represa.

O térreo das habitações é imaginado como de uso comercial, de modo que os

estabelecimentos existentes na orla possam ser ali realocados, ativando a fachada para a via marginal, liberando a orla para melhor fruição visual da paisagem, passeios por ciclovias, pistas de caminhada, áreas de piquenique e, principalmente, para a recomposição das vegetações ciliares.

Como forma de recuperar a função ativa que o conjunto de edifícios do antigo clube Santapaula detinha com a represa, pensou-se que uma porção do Centro Esportivo, Recreativo e Educacional da Guarapiranga (CEREG), em especial seu setor de administração e serviços, pudesse se instalar



**Piscinas e trampolim nas plataformas flutuantes**  
Desenho desenvolvido pelo autor

em parte dos quase 20 mil m<sup>2</sup> da antiga sede social do clube.

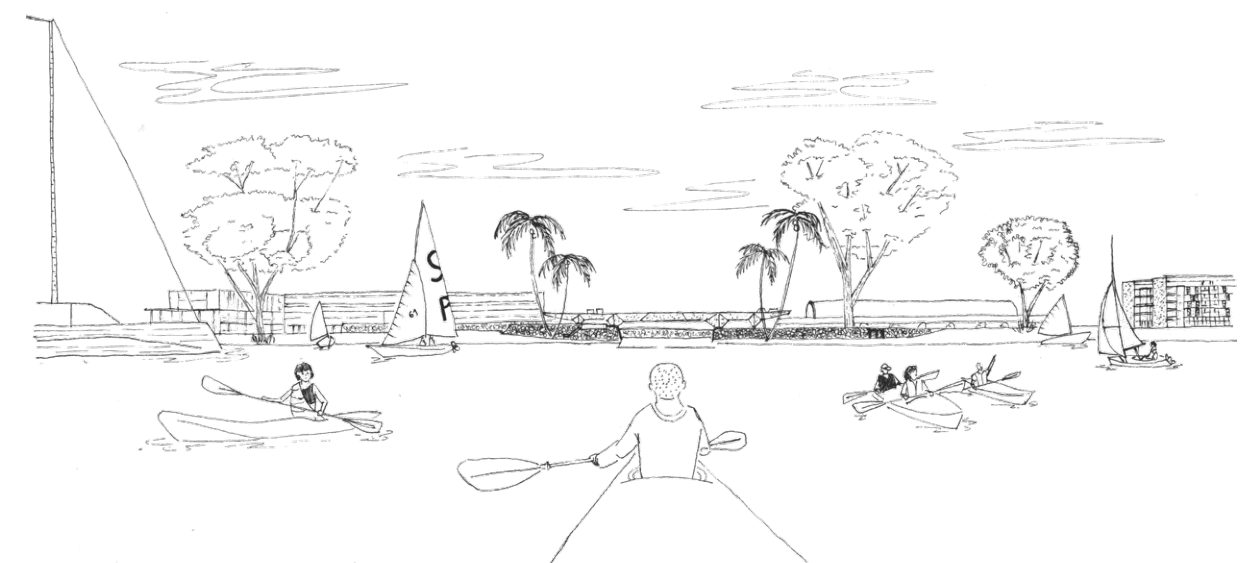
O programa aquático do CEREG passa a ocupar as piscinas projetadas por Artigas e Cascaldi e extravasa-as atravessando a via marginal pelo túnel pedonal e adentrando a represa.

Sobre as águas do lago, píeres flutuantes funcionam como uma extensão do traçado viário existente no bairro-jardim projetado por Alfred Agache.

Além de dialogar com os elementos constituintes do lugar, os píeres evocam as intenções e os objetos presentes nos

primeiros esboços dos arquitetos tecendo, também, relações com a própria solução para a rampa da garagem de barcos como extensão da Avenida Berta Waitman.

Os píeres assumem uma dupla função. Primeiramente, a de possibilitar o atracamento das embarcações que hoje atravancam o passeio pela margem. Conseqüentemente, eles rompem com a ideia da represa como barreira lateral e tornam-se vias de condução a espaços mais generosos sobre a represa que contrabalançam com a estreita faixa de terra marginal utilizada basicamente como travessia.



**Prática de canoagem junto ao iatismo na Guarapiranga**  
Desenho desenvolvido pelo autor

Uma dessas plataformas é utilizada como ponto de embarque e desembarque do transporte público aquático ou embarcações de turismo de maior capacidade.

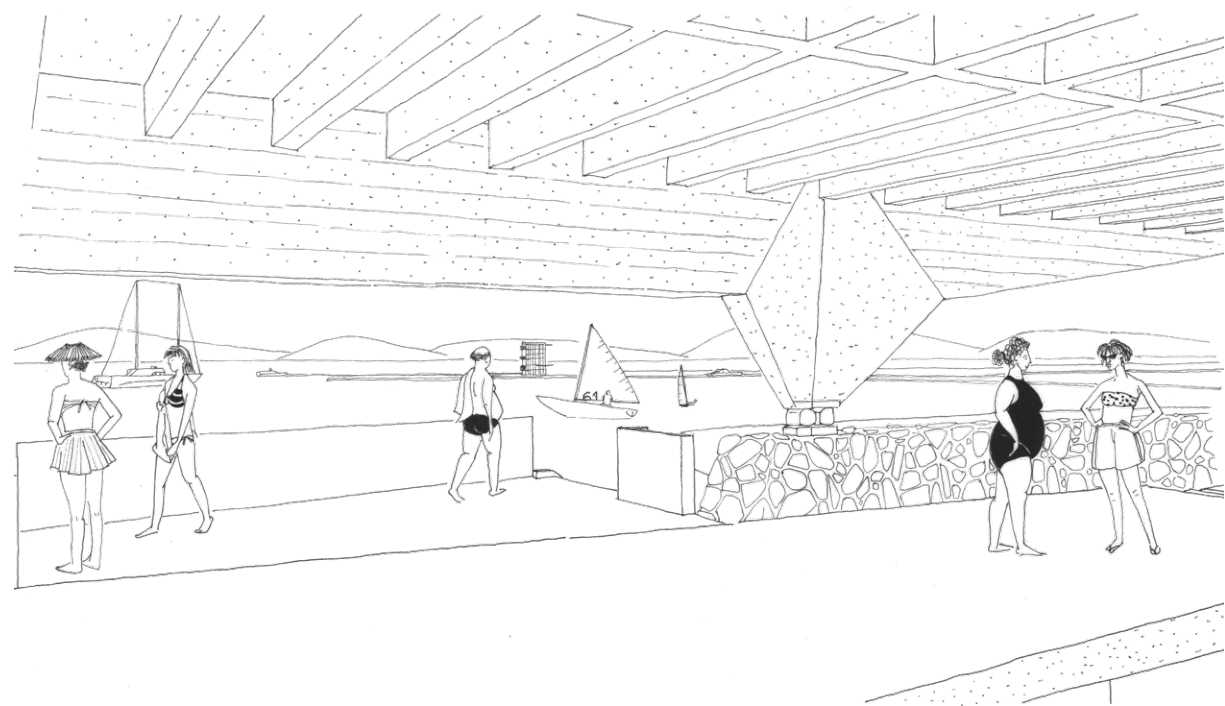
As outras configuram um conjunto potencial para tornar-se um ponto nodal na região. Esse conjunto de plataformas abriga o setor recreativo do CEREG, com área de solário e balneário, e desportivo, com piscinas e plataformas de trampolim pra treino e competições olímpicas.

As piscinas são imaginadas como parte do próprio lago e, devido as condições hidrossanitárias da represa, suas águas

são filtradas através das paredes laterais das piscinas em técnica semelhante a em desenvolvimento pela *PlayLab* para o projeto *+Pool*, em Nova York.

Já os trampolins configuram um marco urbano em uma paisagem carente de pontos verticais referenciais e, diferente do que vem sendo proposto atualmente com esculturas ou qualquer coisa similar, relacionam-se e assumem função direta com a represa.

Apesar de esses elementos sobre as águas formarem uma grande extensão superficial, é possível perceber pelo croqui interno à garagem de barcos que eles, além



**Vista interna à garagem de barcos voltada às plataformas**  
Desenho desenvolvido pelo autor

de contribuir para o caráter recreativo e desportivo do lugar, interferem muito pouco na apreensão da paisagem preexistente, reforçando-a.

A garagem de barcos, que também abriga velas e motores, retoma sua função ativa com a represa tornando-se novamente um apoio para os esportes náuticos oferecidos pelo CEREG. Esses superam o iatismo como atividade isolada e englobam esportes olímpicos como, por exemplo, remo e canoagem. Torna-se possível antever essa confluência esportiva sobre as águas da Guarapiranga através do esquisso em que a garagem aparece como referência central.

O desenho que capta a face noroeste da garagem de barcos revela o princípio das intenções relacionadas à apropriação desse bem cultural. Através de um juízo de valor em que a instância estética prepondera sobre a instância histórica, neste caso específico, o projeto prevê uma intervenção sobre a matéria que buque recuperar a integridade e autenticidade do objeto tal qual foi imaginado pelos arquitetos.

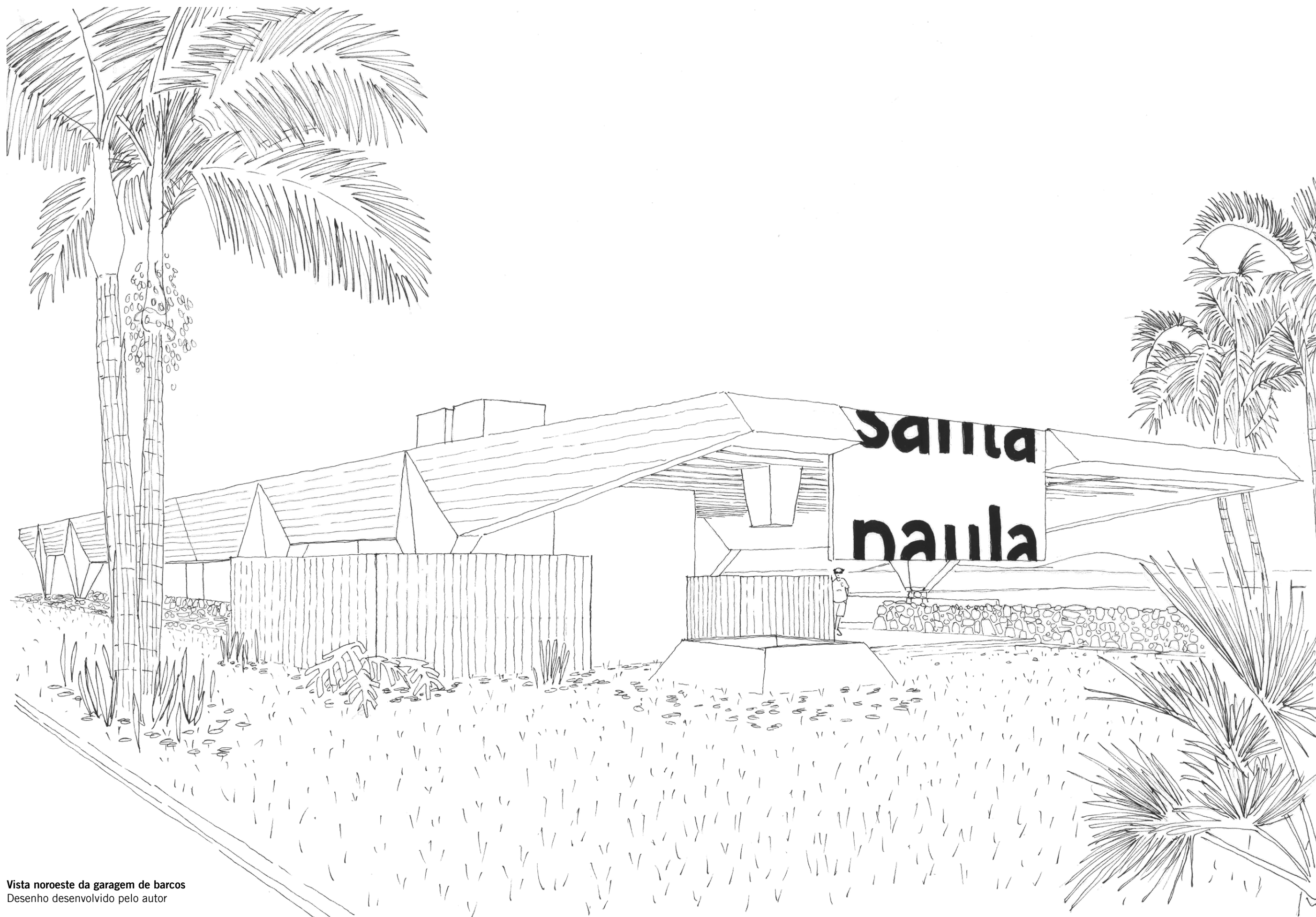
Por perturbarem a apreensão da imagem e compreensão do invólucro formo-estrutural independente, permeável e atravessável, perturbarem também a leitura da espacialidade e unicidade de seu plano de cobertura, além de prejudicarem a iluminação

e ventilação natural dos compartimentos internos à garagem de barcos, os volumes pouco qualificados e extemporâneos ao projeto executado são desfeitos. São desfeitos também os pisos cimentados de forma a recuperar a materialidade da pedra e do jardim sobre os quais foram assentados.

Soma-se a isso a necessidade de ações específicas em relação aos elementos estruturais em estado avançado de deterioração como, por exemplo, recuperar a estanqueidade da cobertura e conter a exposição das ferragens recompondo o cobrimento do concreto.

O croqui revela também que alguns elementos originais demolidos são aqui recuperados. Entretanto, por tratar-se de uma intervenção posterior, há uma acuidade para com a materialidade e técnica desses constructos de forma que não ludibriem em relação ao tempo em que foram executados.

Por exemplo, as paredes de retaguarda que envolviam o pilar nº01 e o bar, que inicialmente foram executadas como alvenaria pintada de branco e cimento liso, respectivamente, aqui aparecem com uma trama listrada vertical, algo que poderia ser executado em concreto armado ripado verticalmente e pigmentado. Assim, permitem rememorar os elementos e compreender estratégias originais adotadas



Vista noroeste da garagem de barcos  
Desenho desenvolvido pelo autor

pelos arquitetos, mas em técnica, matéria e cor que permitem diferenciá-los dos remanescentes originais.

Retornando à antiga sede social do clube, sua maior porção é abrigada pelas áreas de vivência, administração e pedagogia – salas de aula, laboratórios, oficinas, etc. – da Escola Técnica Santapaula que, portanto, compartilha o edifício com o CEREG.

Na quadra a sudeste da antiga sede, leste da garagem de barcos, que hoje basicamente abriga um estacionamento ao ar livre, instala-se um estaleiro, parte da ETEC, para a construção de peças e embarcações

elaboradas pelos alunos dos cursos de Carpintaria e Construção Naval da escola e a serem utilizadas pelos atletas do CEREG.

Permitindo rememorar os primeiros desenhos dos arquitetos para a sede náutica, com a solução abobadada, este edifício é imaginado como um grande plano de cobertura arqueado e cujas cargas são descarregadas em duas longas vigas-calha de concreto armado paralelas à via marginal e às faces maiores da quadra.

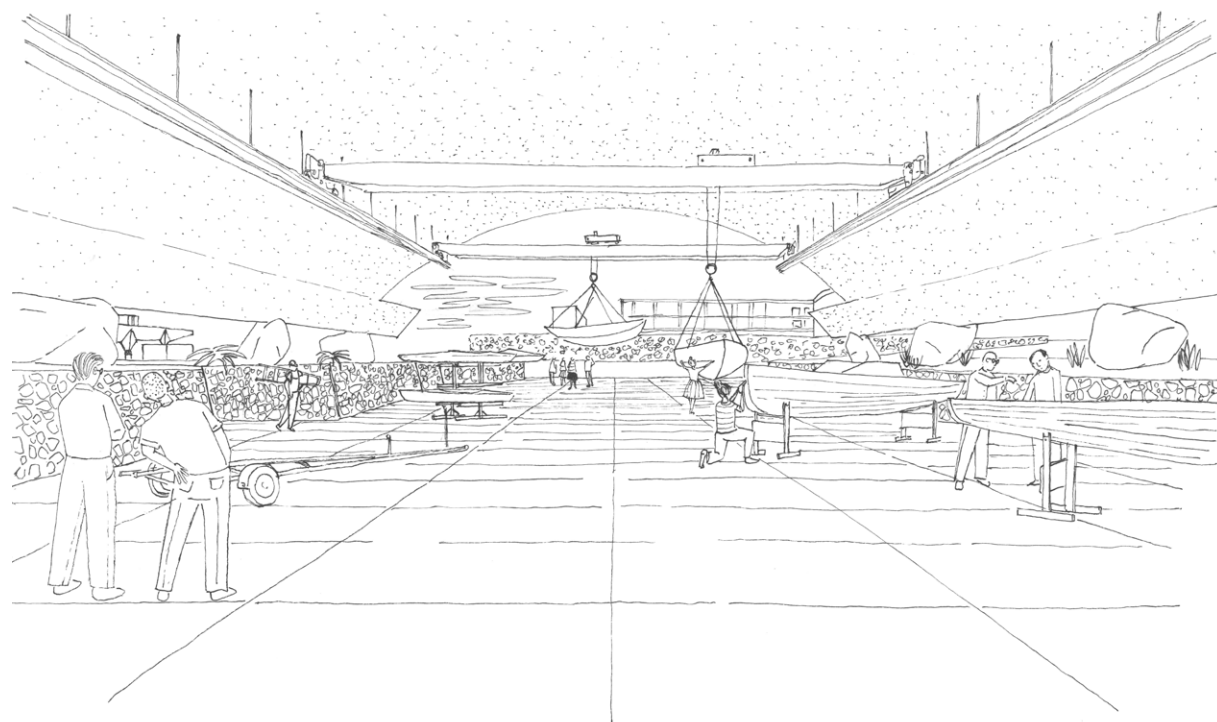
Se nos esboços dos arquitetos os arcos venciam um vão menor conformando um módulo replicado no sentido longitudinal,

aqui a sequência de abóbadas é abandonada em favor de uma única que se prolonga longitudinalmente configurando um invólucro formo-estrutural – dialogando com a estratégia projetual utilizada pelos arquitetos para a garagem de barcos.

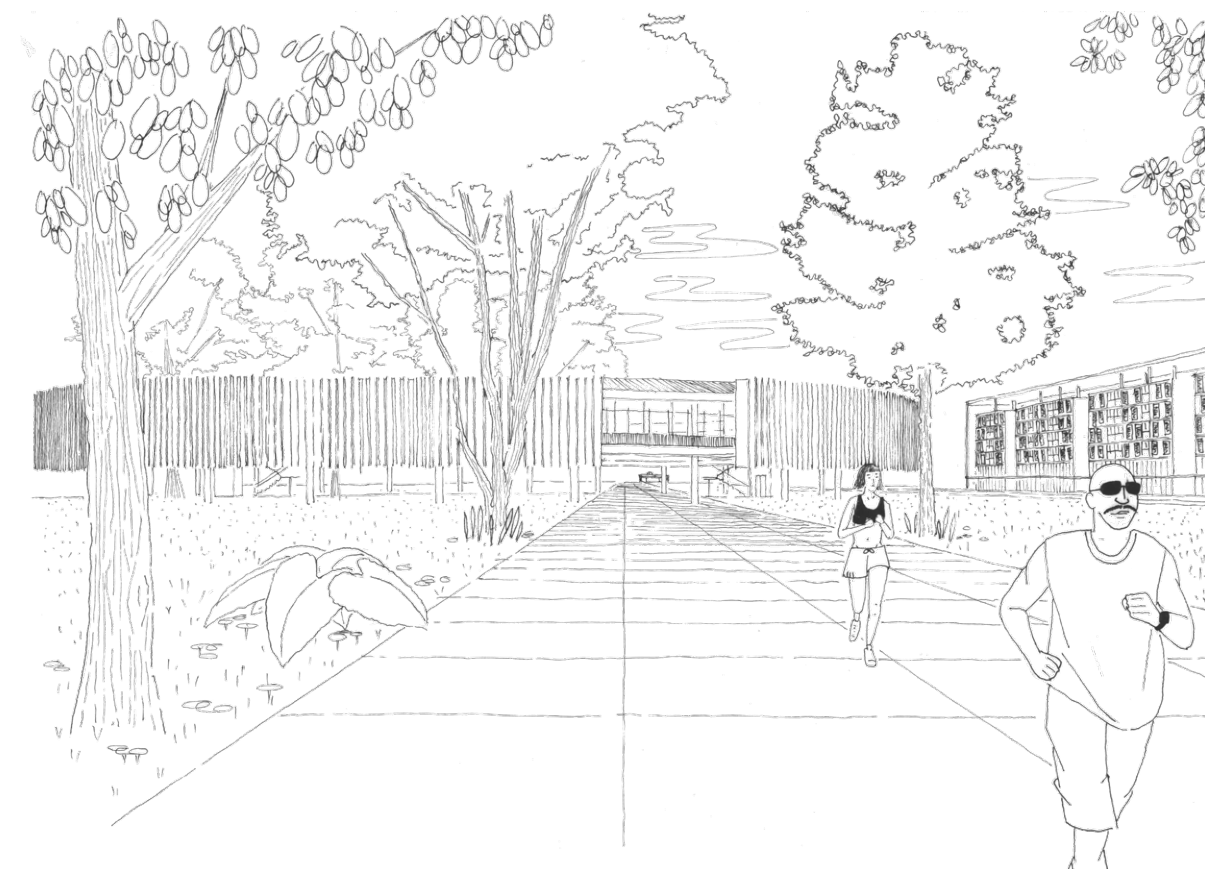
Apropriando-se dos grandes vãos explorados por Artigas e Cascaldi na garagem de barcos, no estaleiro, cada uma das vigas-calha escora-se em apenas 5 pontos de apoio. Se na garagem a materialidade da pedra foi utilizada para configurar o desenho do chão pelos muros de arrimo, aqui ela é alçada à condição elemento estrutural assumindo

a função dos pilares. Se ali a estrutura de concreto armado se afunila rumo ao chão dramatizando o ponto de encontro com a natureza, aqui é a natureza quem se eleva para escorar a arquitetura em grandes maciços de pedra.

O vão criado pela abóboda de berço permite avistar a antiga sede do clube e também o vazio constituído pelos edifícios habitacionais. Ao redesenhar o chão do estaleiro, rebaixado em relação ao nível da rua, torna-se possível mirar o edifício da garagem de barcos e a represa, além de facilitar a transposição entre o estaleiro e a



**Estaleiro da Escola Técnica Santapaula**  
Desenho desenvolvido pelo autor



**Passeio pela orla e vista externa ao Centro de Educação Ambiental da Guarapiranga**  
Desenho desenvolvido pelo autor

garagem por um novo túnel sob a avenida. As peças e embarcações construídas no primeiro são levadas ao segundo para serem montadas e, só então, seguirem à represa.

Por fim, ao final do eixo que culmina no Parque Linear Castelo localiza-se o Centro de Educação Ambiental da Guarapiranga (CEAG). A partida dá-se por elaborar um edifício que dialogue com e envolva a vegetação que cerca a chegada de um dos córregos a desaguar na represa nessas proximidades.

O edifício configura-se por um anel cujo programa se distribui pelo seu perímetro.

O fechamento por brises verticais permite apreender o entorno parcialmente e, quando os brises “falham”, totalmente. A circulação horizontal faz-se pelo perímetro interno deste anel ao redor do vazio que, por sua vez, envolve as árvores e é por onde dão-se as circulações verticais do CEAG.

Solto do chão, o edifício permite a visualização da represa e da paisagem pelo transeunte às margens do lago além de, no eixo do passeio paralelo à via marginal, também permitir avistar o objeto manancial deste ensaio, a garagem de barcos.

Ao entender o objeto de estudo em seu

contexto específico e atualizado, torna-se possível imaginá-lo como parte de algo que deveria ter sido elaborado desde o início, na construção da represa: a fruição pública de suas margens e suas águas.

Se nos anos 60 os arquitetos projetaram o Santapaula como um conjunto de intervenções (reforma da sede social, passagem sob a avenida marginal e garagem de barcos) a mediar o contato entre a vizinhança e a represa, com esses primeiros esboços buscou-se legitimar essa relação para além de seu entorno imediato, democratizando o acesso às águas e margens da Guarapiranga e reverberando o potente eco enunciado pelo projeto do antigo clube: reforçar o encontro entre as pessoas e as águas.



**Vista interna ao Centro de Educação Ambiental da Guarapiranga**  
Desenho desenvolvido pelo autor

# 3

## considerações

### finais

Esta pesquisa iniciou-se com o objetivo geral de poder contribuir à prática do arquiteto em relação às preexistências, indagando acerca do que poderia fundamentar possíveis estratégias projetuais e torná-las mais específicas ao objeto em questão.

Na primeira parte da pesquisa, foi abordada a importância em assumir uma atitude projetual que respondesse à destruição criativa atuante sobre as cidades contemporâneas, responsável pelo desaparecimento de partes da cidade e de suas construções, interferindo diretamente no mundo vivenciado por seus habitantes.

Se as pessoas possuem vínculos memoriais e afetivos com o meio, experiências que moldam sua identidade, e se essas relações interferem em suas ações, propôs-se aqui um trajeto cujo projeto com um objeto edificado partisse do (re)conhecimento desse objeto

trazendo-o para a consciência e tornando-o parte do mundo vivenciado por quem projeta.

Daí a importância em ater-se ao objeto que interfere no tempo presente, valorando a experiência com esse objeto para projetar.

Entretanto, para além de poder ser lido em suas configurações atuais, entendeu-se que o objeto também é constitutivo de história e que cabe ao projeto contemporâneo estabelecer sua continuidade.

A partir de uma leitura estético-histórica, buscou-se primeiramente inserir o objeto em um sistema de referências e fatos particulares de forma que ele fosse lido como o resultado de uma atividade intencional, uma solução que respondeu a determinados problemas e diretrizes envolvidos por um contexto específico.

A escolha do Santapaula Iate Clube, projetado pelos arquitetos Vilanova Artigas e

Carlos Cascaldi no início dos anos 60, como objeto de estudo dessa pesquisa deu-se pela oportunidade de difundir o conhecimento acerca da obra, produção dos arquitetos e período arquitetônico singular, mas também de contribuir a uma efetiva recuperação de seu conjunto edificado, abandonado há mais de 30 anos.

Na segunda parte da pesquisa, partiu-se da solução dada pelos arquitetos para compreender o conjunto de circunstâncias que a suscitaram, em especial os agentes e precedentes que configuraram o encargo recebido: elaborar um novo clube à beira da represa Guarapiranga que pudesse aliar a prática de iatismo sobre as águas do lago e o então adensamento previsto para o entorno imediato dos lotes do clube.

A partir da leitura do material primário existente acerca do projeto e acompanhada de redesenhos, foi possível situar o Santapaula em seu panorama sociocultural específico e compreender inúmeras diretrizes que envolveram o encargo, além também reconstituir objetivos e intenções dos arquitetos.

O compêndio trazido ao final da segunda parte condensa e arrazoas os resultados dessa leitura, dentre os quais é possível salientar alguns pontos.

O primeiro diz respeito à indissociabilidade

do icônico edifício desenhado para abrigar o setor náutico em relação às demais intervenções dos arquitetos para o clube. A leitura do conjunto possibilitou ler um percurso que se inicia no acesso à sede social, junto ao bairro, e é finalizado nas águas da represa, ressaltando o potencial do conjunto em articular os moradores e o lago.

Por conseguinte, o edifício do setor náutico, popularmente conhecido como “garagem de barcos”, reforça essa função. Com mínima atividade interior, os arquitetos lançaram mão de uma solução que se caracteriza por um invólucro formo-estrutural somado a um chão qualificado que permite a habitabilidade em um espaço coberto e aberto, integrado visualmente ao meio circundante e, principalmente, o atravessamento – condição indispensável à intenção de articular as pessoas e as águas.

Já na terceira parte da pesquisa, o objeto anteriormente lido como uma solução em seu tempo e espaço específicos de concepção foi conjugado no tempo presente e assumido como parte das circunstâncias com as quais se projeta, considerando também o intervalo entre o momento de concepção e o de aparição do objeto na consciência atual.

Se na parte anterior, partiu-se da solução que se tinha em busca de compreender suas diretrizes e circunstâncias, na terceira parte

a solução configurou-se como aquilo que se almeja, necessitando para isso compreender o contexto atual e suas novas diretrizes.

Através da experiência com o objeto e o redesenho de seu estado mais recente, pôde-se constatar mudanças significativas que descaracterizaram por completo o projeto e execução originais. Para além da degradação dos elementos remanescentes, observou-se interferências que prejudicam a iluminação e ventilação natural de áreas internas, a intentada condição de atravessamento e o rompimento com a unicidade espacial antes proporcionada pelo amplo plano de cobertura.

Em sequência, buscou-se compreender possíveis causas que levaram ao insucesso do clube e, conseqüentemente, ao abandono e degradação de seu corpo edificado. Dentre os inúmeros pontos levantados, pode-se apontar alguns.

O primeiro diz respeito à ocupação urbana descontrolada nas proximidades do lago e carente de infraestrutura básica, apontada como crucial à piora sentida na qualidade das águas da represa a partir dos anos 60. Conseqüentemente, o surgimento de um novo padrão de moradia, que internalizou e privatizou as práticas de lazer junto às habitações individuais e coletivas, tornou-se ponto nevrálgico à desestruturação dos

clubes sociais, limitando sua procura à prática esportiva. Por fim, ressalta-se a falta de mais investimentos à prática de iatismo que pudessem pará-lo a outros clubes situados à margem da represa.

As duas etapas seguintes dedicaram-se a, primeiramente, ler o objeto inserido na dinâmica da cidade atual e prevista, através de leis, decretos, resoluções, planos e projetos existentes, possibilitando compreender inúmeros interesses que incidem sobre o objeto.

Em seguida, leu-se o conjunto edificado para o Santapaula em um campo visual mais abrangente, de forma que fosse possível pensar o todo para projetar a parte e, ao projetá-la, articulá-la com o todo. Essa etapa caracterizou-se pelo descolamento do plano das ideias dispostas na etapa anterior e pela aproximação ao lugar real.

Ao final da terceira parte pôde-se formular novas diretrizes que nortearam o encargo de recuperar e revitalizar o conjunto projetado nos anos 60 para o Santapaula late Clube. A pesquisa ressaltou dois importantes pontos a serem considerados em qualquer tentativa de mover o Santapaula adiante.

Primeiramente, a impossibilidade de pensar o futuro do conjunto edificado para o clube independente do projeto para a Praia de São Paulo. Isso ocorre pela

necessidade em reverter a degradação dos recursos hídricos, em proteger, conservar e recuperar os mananciais, regulando atividades e ocupações que contribuam para o abastecimento de água em boa qualidade.

Por conseguinte, ao imaginar o Santapaula articulado à dinâmica do parque linear previsto para orla, revelou-se uma forma de prover o que deveria ter sido proposto desde a construção do reservatório: fruição pública de suas margens e acesso mais democrático às suas águas. Isso passa por enxergar a evidente demanda existente próximo ao conjunto edificado para o clube, promovendo espaços de recreação, esporte e lazer voltados para um público de mais baixa renda, carente por espaços da magnitude que esse trecho da orla pode oferecer.

Dessa forma, pensa-se que seja possível resgatar a função social e ativa que o conjunto edificado detinha com o lago, refazendo a imprescindível conexão lida durante o percurso.

Já na última parte da pesquisa, procurou-se compreender as questões e demandas levantadas durante o trajeto para estipular um programa condizente com a área e, principalmente, com o objeto.

A partir disso, foi elaborado um primeiro ensaio projetual que visou encarar esse encargo aproximando-se graficamente dos

ensaios elaborados por Artigas e Cascaldi nos anos 60. O projeto buscou atentar-se às intenções originais dos arquitetos, mas conjugando-as no tempo presente e acrescidas de outras novas, sem perder de vista a importância em ecoar do passado a crucial relação entre as pessoas e as águas.

Os desenhos apresentados revelam intenções projetuais conscientes da necessidade de mudanças e adaptações, mas também de permanências, do respeito aos vínculos históricos, sociais, culturais, afetivos, memoriais, tão específicos.

Entende-se, assim, que o conteúdo levantado pela pesquisa possa contribuir à ampliação do conhecimento acerca do projeto realizado por Artigas e Cascaldi para o Santapaula late Clube, bem como de suas produções e contribuições à arquitetura desenvolvida no país e, em especial, em São Paulo entre os anos de 1955 e 1975. Mas mais do que isso, ao conjugá-lo no tempo presente, a pesquisa revelou inúmeros fatores que envolvem a condução desse objeto para o futuro.

Ao não endossar a ideia de um tempo e progresso linear e amnésico – uma linha iniciada, sem barreiras, rupturas, nem mesmo um destino, em que o espaço se desfaz continuamente – ou de resistência a esse modelo escorada em um eterno retorno,

assumindo uma forma cíclica – como se fosse possível conter o futuro por um resgate cego de algo que não faz sentido nem mesmo no presente –, a pesquisa apresentou uma possibilidade de equilíbrio, uma ideia de progresso espiralado, assumindo o tempo como algo permanentemente contínuo e o espaço como sendo involuntariamente carregado de acúmulos, de camadas que expressam as transformações humanas e o traço da evolução social por esse tempo.

Mostrou-se que o “vir-a-ser” não pode ser imaginado por um método crítico-paranoico que reformule o “ser” com base no que ele deveria ser, independentemente do que seja ou do que tenha sido. Como tentativa de estabelecer continuidade histórica, buscou-se cultivar a continuidade por dentro da mudança, projetando o pretérito no presente e assim por diante para que, por fim, o “ter-sido”, o “ser” e o “vir-a-ser” estejam sempre conectados.

Disso depende que em cada caso se esteja aberto a (re)conhecer no e pelo objeto as próprias possibilidades de projeto.

Em suas memórias inventadas, Manoel de Barros aprendeu de Kierkegaard que cultura é o caminho que o homem percorre para conhecer a si mesmo e que Sócrates, ao percorrer esse caminho, descobriu não saber nada, daí a famigerada frase “só sei

que nada sei”.

Ao valorar essa ignorância como base de uma realidade inesgotável, sempre a se saber, princípio de uma atitude cognoscente, essa pesquisa demonstrou que projetar, mais do que requerer um conhecimento sobre forma, é uma forma de conhecer.

# bibliografia

**ACAYABA, Cíntia; PINHO, Márcio.** “Obra de ícone da arquitetura de SP está degradada na Guarapiranga”. In: *G1 SP*. São Paulo, 13 ago. 2015. In: <[g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/08/obra-de-icone-da-arquitetura-de-sp-esta-degradada-na-guarapiranga.html](http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/08/obra-de-icone-da-arquitetura-de-sp-esta-degradada-na-guarapiranga.html)>

**ALMEIDA, Eneida de.** “Do monumento ao fragmento urbano”. In: *Revista Restauro*, v.3, n.5 São Paulo, jan.-jun. 2019. Disponível também digitalmente em: <<https://web.revistarestauro.com.br/do-monumento-ao-fragmento-urbano-um-enredo-entre-memoria-e-criacao/>>

**ARTIGAS, João Batista Vilanova.** “Garagem de Barcos”. In: *Acrópole*, ano 28, nº 331, São Paulo, 1966.

**ARTIGAS, Rosa.** *Vilanova Artigas*. São Paulo: Terceiro Nome, 2015.

**BARROS, Manoel de.** *O meu quintal é maior que o mundo*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2015.

\_\_\_\_\_. *O livro das ignoranças*. Rio de Janeiro: Alfabeta, 2016.

\_\_\_\_\_. *Memórias inventadas*. Rio de Janeiro: Alfabeta, 2018.

\_\_\_\_\_. *Matéria de poesia*. Rio de Janeiro: Alfabeta, 2019.

**BASTOS, Maria Alice Junqueira; ZEIN, Ruth Verde.** *Brasil: arquiteturas após 1950*. São Paulo: Perspectiva, 2010.

**BAXANDALL, Michael.** *Padrões de intenção: a explicação histórica dos quadros*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

**BRANDALISE, Vitor Hugo.** “Antigo iate clube vai virar centro de convenções e hotel”. In: *O Estado de São Paulo*. São Paulo, 10 ago. 2010. In: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,antigo-iate-clube-vai-virar-centro-de-convencoes-e-hotel-imp-,597160>>

\_\_\_\_\_. “Os guardiões de um patrimônio em ruína”. In: *O Estado de São Paulo*. São Paulo, 30 set. 2011. In: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,os-guardioes-de-um-patrimonio-em-ruinas-imp-,779342>>

**BRANDI, Cesare.** *Teoria da restauração*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2013.

**BRASIL.** *Lei nº 12.651, de 25 de maio de 2012. Dispõe sobre a proteção da vegetação nativa*. Brasília, 2012.

**BRASIL.** *Catálogo Nacional de Cursos Técnicos*. Brasília: Ministério da Educação, 4ª Edição, jan. 2021.

**BRUAND, Yves.** *Arquitetura contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 2008.

**BUZZAR, Miguel Antonio.** *João Batista Vilanova Artigas – Elementos para a compreensão de um caminho da arquitetura brasileira, 1938-1967.* São Paulo: Editora Unesp; Editora Senac São Paulo, 2014.

**COMAS, Carlos Eduardo Dias.** “Teoria acadêmica, arquitetura moderna, corolário brasileiro”. In: GUERRA, Abílio [org.]. *Textos fundamentais sobre a história da arquitetura brasileira – parte 2.* São Paulo: Romano Guerra, 2010.

**COTRIM, Marcio.** *Vilanova Artigas - Casas Paulistas.* São Paulo: Romano Guerra, 2017.

**CZAJKOWSKI, Jorge.** “A arquitetura racionalista e a tradição brasileira”. In: GUERRA, Abílio [org.]. *Textos fundamentais sobre a história da arquitetura brasileira – parte 2.* São Paulo: Romano Guerra, 2010.

**FERRAZ, Marcelo Carvalho (coord.).** *Vilanova Artigas: Brazilian Architects.* São Paulo: Instituto Lina Bo e Pedro M. Bardi, 1997.

**FRANÇA, Elisabete (coord.).** *Guarapiranga - Recuperação Urbana e Ambiental no Município de São Paulo.* São Paulo: M. Carrilho Arquitetos, 2000.

**GALHARDO, Ana Carolina Soldera.** *Formas de morar em Interlagos: do bairro residencial ao condomínio fechado.* Dissertação de Mestrado, PO. SOMEKH, Nadia. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2011.

**GIMENEZ, Luis Espallargas.** “O recuo brutalista”. In: *Arquitextos*, São Paulo, ano 14, n. 166.01 docomomo br, Vitruvius, abr. 2014. In: < <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.166/5041> >

**GRUPO METRÓPOLE FLUVIAL.** *Relatório conceitual – Articulação arquitetônica e urbanística dos estudos de pré-viabilidade técnica, econômica e ambiental do Hidroanel Metropolitano de São Paulo.* São Paulo: Grupo de Pesquisa em Projetos de Arquitetura de Infraestruturas Urbanas Fluviais da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, jun. 2011. In: <<http://www.metropolefluvial.fau.usp.br/downloads.php>>

**HARVEY, David.** *Condição pós-moderna.* São Paulo: Edições Loyola, 26ª edição, 2016.

**HUSSERL, Edmund.** *A ideia da Fenomenologia.* Lisboa: Edições 70, 2008.

**KAMITA, João Masao.** *Vilanova Artigas.* São Paulo: Cosac Naify, 2000.

**LEMOS, Carlos A. C.** *O que é patrimônio histórico.* São Paulo: Brasiliense, 2ª edição, revisada e ampliada, 2010.

**LORES, Raul Juste.** “Centro náutico e turístico”, Guarapiranga vive cenário de abandono”. In: *Cidades.* Veja São Paulo. São Paulo, 13 dez. 2020. In: <<https://vejasp.abril.com.br/blog/sao-paulo-nas-alturas/guarapiranga-cenario-abandono/>>

**LYNCH, Kevin.** *A Imagem da Cidade.* São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 3ª Edição, 2011.

**MAHFUZ, Edson.** “Transparência e sombra: o plano horizontal na arquitetura paulista”. In: *Arquitextos*, São Paulo, ano 07, n. 079.01, Vitruvius, dez. 2007. In: < <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.079/284> >

**MARLEAU-PONTY, Maurice.** *Fenomenologia da Percepção.* São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 5ª edição, 2018.

**MONEO, Rafael.** “Construir sobre lo construido”. In: *AT Architectes de Tarragona*, n.10. Tarragona, 2006.

**PALLASMAA, Juhani.** *Os olhos da pele: a arquitetura dos sentidos.* Porto Alegre: Bookman, 2011.

\_\_\_\_\_. *Habitar.* São Paulo: Gustavo Gili, 2017.

\_\_\_\_\_. *Essências.* São Paulo: Gustavo Gili, 2018.

**PAULO, Paula Paiva.** “Conheça a praia de São Paulo que reúne até 5 mil pessoas aos finais de semana”. In: *G1 SP.* São Paulo, 25 jan. 2019. In: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/01/25/conheca-a-praia-da-cidade-de-sao-paulo-que-reune-ate-5-mil-pessoas-aos-finais-de-semana.ghtml>>

**PEREIRA, Matheus.** Brutalismo e abandono: Santa Paula late Clube pelas lentes de Guilherme Pucci. In: *ArchiDaily Brasil.* In: <<https://www.archdaily.com.br/br/918258/brutalismo-e-abandono-santa-paula-iate-clube-pelas-lentes-de-guilherme-pucci>>

**QUINTELLA, Sérgio.** “Desperdício da Guarapiranga: crise da pandemia e águas sujas afetam imóveis, restaurantes e clubes náuticos”. In: *Cidades.* Veja São Paulo. São Paulo, 16 jan. 2021. In: < <https://vejasp.abril.com.br/cidades/capa-poluicao-lazer-guarapiranga/>>

**RAMOS, Fernando Guillermo Vázquez.** “As cidades como as casas”. In: *RISCO – Revista de pesquisa em arquitetura e urbanismo (online).* São Carlos: Instituto de Arquitetura e Urbanismo, n. 21, p. 60-74, 30 set. 2016.

\_\_\_\_\_. “Observações da Garagem de Barcos de Vilanova Artigas com o lugar”. In: *Thésis*, Rio de Janeiro, v. 2, n. 4, p. 203-220, dez. 2017.

**RAMOS, Fernando Guillermo Vázquez; KOURY, Ana Paula; BISPO, Michelle Duarte.** “Artigas, em revistas”. In: *RISCO - Revista de pesquisa em arquitetura e urbanismo (online).* São Carlos: Instituto de Arquitetura e Urbanismo, v. 15, n. 1, p. 68-82, 2 dez. 2017.

**SÃO PAULO (Estado).** *Lei nº12.233, de 16 de janeiro de 2006. Define a Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da Bacia Hidrográfica do Guarapiranga.* São Paulo, 2006.

**SÃO PAULO (Estado).** *Decreto nº51.686, de 22 de março de 2007. Regulamenta dispositivos da Lei estadual nº 12.233, de 16 de janeiro de 2006.* São Paulo, 2007.

**SÃO PAULO (Estado).** *Plano de Desenvolvimento e Proteção Ambiental (PDPA) da Bacia do Guarapiranga.* São Paulo, 2011.

**SÃO PAULO (Estado).** *Processo SC nº66.688 / 2012 – APT Garagem de barco, passarela subterrânea e conjunto de piscina do Antigo Santa Paula late Clube, localizado às margens da represa Guarapiranga.* São Paulo: Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT), 2012.

**SÃO PAULO (Estado).** *DOE de 18 de janeiro de 2014 - Tombamento do Santa Paula late Clube (conjunto de piscinas, garagem de barcos e passagem subterrânea).* São Paulo: Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT), 2014.

**SÃO PAULO (Estado).** *Lei nº15.599, de 10 dezembro de 2014. Altera a Lei nº 12.233, de 2006, que define a Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da Bacia Hidrográfica do Guarapiranga.* São Paulo, 2014b.

**SÃO PAULO (Estado).** *Resolução SC nº90, de 30 de junho 2016 - Tombamento do conjunto arquitetônico do Santa Paula late Clube.* São Paulo: Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT), 2016.

**SÃO PAULO (Município).** *Resolução nº07 / 2001 - APT Conjunto Arquitetônico do Antigo Santapaula lateclube.* São Paulo: Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (CONPRESP), 2001.

**SÃO PAULO (Município).** *Resolução nº03 / 2004 - APT Bairro de Interlagos.* São Paulo: Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (CONPRESP), 2004.

**SÃO PAULO (Município).** *Resolução nº18 / 2004 - Tombamento do Bairro de Interlagos.* São Paulo: Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (CONPRESP), 2004b.

**SÃO PAULO (Município).** *Resolução nº03 / 2007 - Tombamento Conjunto de edifícios do antigo Santapaula lateclube.* São Paulo: Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (CONPRESP), 2007.

**SÃO PAULO (Município).** *Glossários de termos – Resoluções do CONPRESP.* São Paulo: Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (CONPRESP), 2008. In: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/conpresp/legislacao/resolucoes/index.php?p=3815>>

**SÃO PAULO (Município).** *Lei nº16050, de 31 de julho de 2014. Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo.* São Paulo, 2014.

**SÃO PAULO (Município).** *Lei nº16402, de 22 de março de 2016. Lei de parcelamento, uso e ocupação do solo no Município de São Paulo.* São Paulo, 2016.

**SÃO PAULO (Município).** *Caderno de Propostas dos Planos Regionais das Subprefeituras – Perímetros de Ação: Macrorregião Sul 2.* São Paulo: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU), 2016b.

**SÃO PAULO (Município).** *Caderno de Propostas dos Planos Regionais das Subprefeituras - Quadro Analítico: Macrorregião Sul 2.* São Paulo: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU), 2016c.

**SÃO PAULO (Município).** *Caderno de Propostas dos Planos Regionais das Subprefeituras – Perímetros de Ação: Capela do Socorro.* São Paulo: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU), 2016d.

**SÃO PAULO (Município).** *Caderno de Propostas dos Planos Regionais das Subprefeituras - Quadro Analítico: Capela do Socorro.* São Paulo: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU), 2016e.

**SÃO PAULO (Município).** *Plano Municipal de Recuperação da Mata Atlântica do Município de São Paulo.* São Paulo: Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente, nov. 2017.

**SANTOS, Cecília Rodrigues.** “Preservação da arquitetura brutalista – os brutos também querem ser amados”. In: *Arquitextos*, São Paulo, ano 14, n. 166.06 docomomo br, Vitruvius, abr. 2014. In: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.166/5147>>

**SOLIA, Mariângela.** *Guarapiranga 100 anos.* São Paulo: Fundação Energia e Saneamento, 2014.

**TOLEDO, Benedito Lima de.** *São Paulo: Três Cidades em um Século.* São Paulo: Cosac Naify, 2004

**TOURINHO, Andréa de Oliveira.** “O tombamento do antigo Santapaula lateclube em Interlagos: memórias de uma modernidade paulistana”. In: *Revista Arq-Urb*, nº14. São Paulo: Universidade São Judas Tadeu, 2015.

**XAVIER, Alberto; LEMOS, Carlos; CORONA, Eduardo.** *Arquitetura moderna paulistana.* São Paulo: Romano Guerra Editora, 2ª edição, 2017.

**ZAERA-POLO, Alejandro.** *Arquitetura em diálogo.* São Paulo: Ubu Editora, 2016.

**ZEIN, Ruth Verde; OLIVEIRA, Leda Brandão de.** “Um Caso Exemplar: a Garagem de Barcos do Clube Santapaula. Premissas para a recuperação de seu valor arquitetônico e ambiental”. In: *Anais do 5º Seminário Docomomo Brasil.* São Carlos, 2003.

**ZEIN, Ruth Verde.** *A arquitetura da Escola Paulista Brutalista, 1953-1973.* Tese de Doutorado, PO. COMAS, Carlos Eduardo Dias. Porto Alegre: Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2005.

\_\_\_\_\_. “Brutalismo, sobre sua definição (ou, de como um rótulo superficial é, por isso mesmo, adequado). In: *Arquitextos*, São Paulo, ano 07, n. 084.00, Vitruvius, mai. 2007. In: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.084/243>>

\_\_\_\_\_. “O futuro do passado ou as tendências atuais”. In: GUERRA, Abílio [org.]. *Textos fundamentais sobre a história da arquitetura brasileira – parte 1.* São Paulo: Romano Guerra, 2010.

\_\_\_\_\_. “Modernidade madura, alternativa, brutalista, plural - O patrimônio e legado dos anos 1955-75”. In: *Arquitextos*, São Paulo, ano 14, n. 166.00, Vitruvius, abr. 2014. In: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.166/5120>>

\_\_\_\_\_. “Sombra e água fresca na praia paulistana”. In: *Revista DOCOMOMO Brasil / vol.2, n.3* (2018). São Paulo: Associação de Colaboradores do Docomomo Brasil, 2018.

## sites consultados

**ARQUIGRAFIA.** Acessado em: 22 de dezembro de 2021. Disponível em:  
<[www.arquigrafia.org.br/home](http://www.arquigrafia.org.br/home)>

**ASSOCIAÇÃO BENFEITORES DE INTERLAGOS (SBI).** O que é a SBI? Acessado em: 22 de dezembro de 2021. Disponível em:  
<<https://www.sbinterlagos.org.br/sbi/>>

**TERRA.** Preço do metro quadrado em São Paulo. Acessado em: 22 de dezembro de 2021. Disponível em:  
<<https://www.terra.com.br/economia/infograficos/preco-metro-quadrado-sp/>>

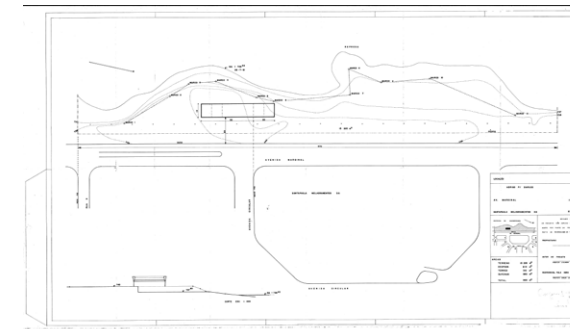
**VILANOVA ARTIGAS.** Cronologia. Acessado em: 22 de dezembro de 2021. Disponível em:  
<<http://www.vilanovaartigas.com/cronologia>>

**VIVA REAL.** Imóvel Comercial e 10 banheiros à Venda, 20000 m<sup>2</sup> por R\$ 200.000.000. Acessado em: 03 de janeiro de 2021. Disponível em:  
<<https://www.vivareal.com.br/imovel/imovel-comercial-interlagos-zona-sul-sao-paulo-com-garagem-20000m2-venda-RS200000000-id-67779922/>>

**ZS IMÓVEL.** Qual o valor do metro quadrado das Casas na Zona Sul, SP? Acessado em: 22 de dezembro de 2021. Disponível em:  
<<https://www.zsimovel.com.br/blog/qual-o-valor-do-metro-quadrado-das-casas-na-zona-sul-sp/2837/>>

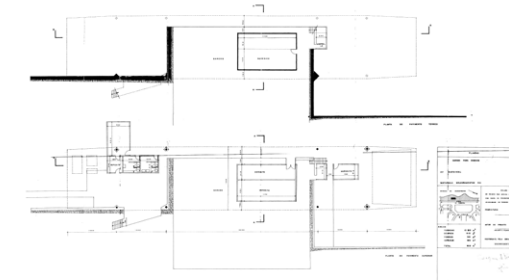
## anexos

### desenhos originais consultados



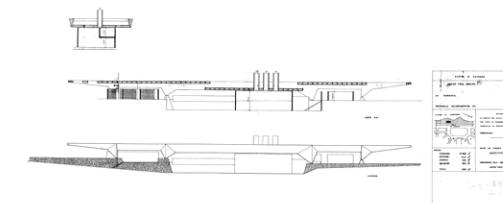
planta de localização - projeto legal  
ref.: garagem de barcos

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_gsp / p.01



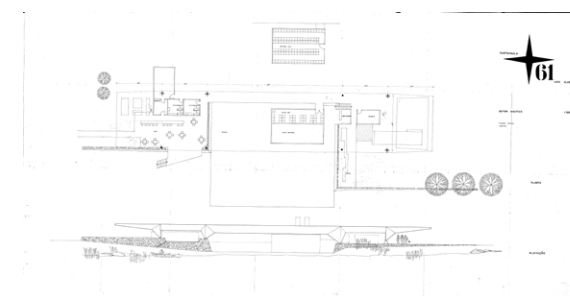
plantas - projeto legal  
ref.: garagem de barcos

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_gsp / p.02



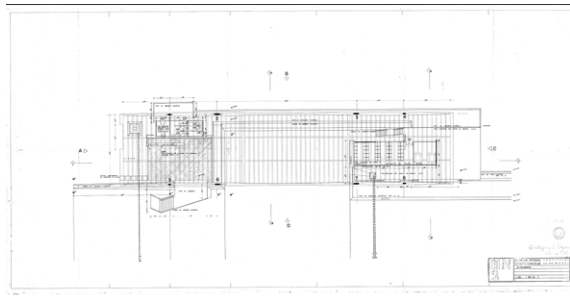
cortes e elevação - projeto legal  
ref.: garagem de barcos

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_gsp / p.03



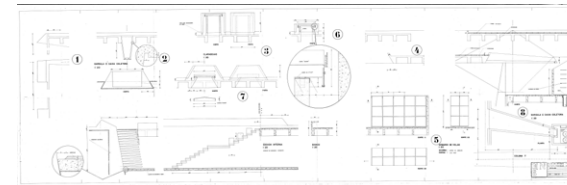
planta e elevação - anteprojeto  
ref.: garagem de barcos

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_gsp / p.04



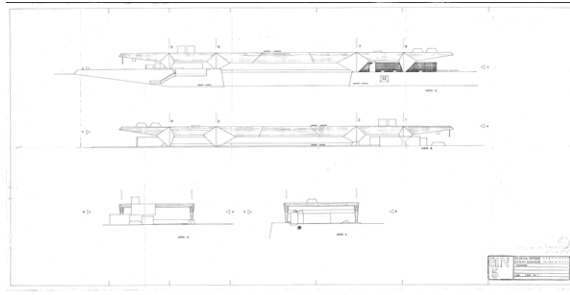
planta do pavimento superior - projeto executivo  
ref.: garagem de barcos

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_gsp / p.05



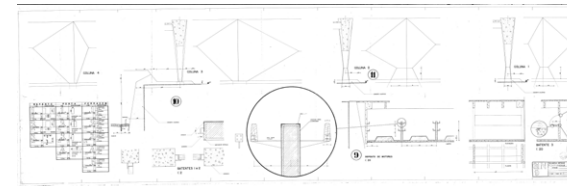
detalhamento - projeto executivo  
ref.: garagem de barcos

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_gsp / p.10



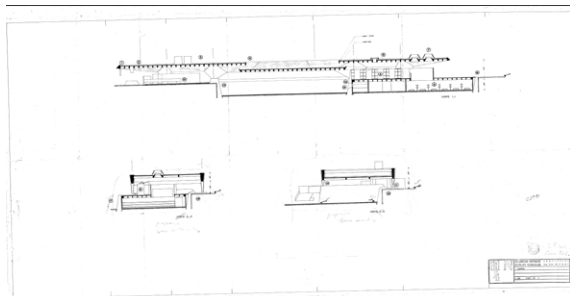
elevações - projeto executivo  
ref.: garagem de barcos

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_gsp / p.06



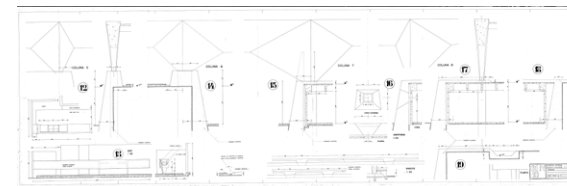
detalhamento - projeto executivo  
ref.: garagem de barcos

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_gsp / p.11



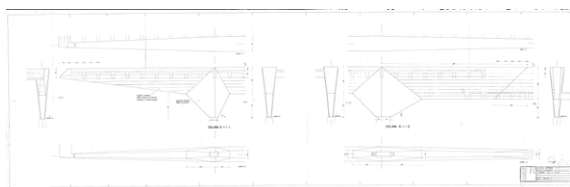
cortes - projeto executivo  
ref.: garagem de barcos

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_gsp / p.07



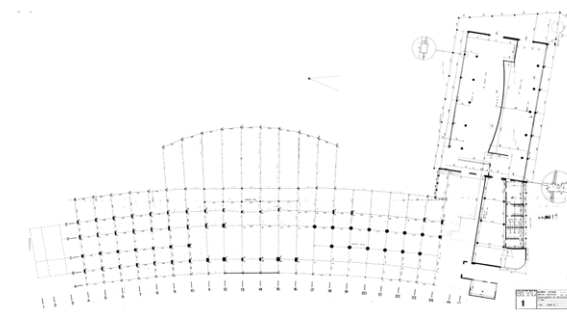
detalhamento - projeto executivo  
ref.: garagem de barcos

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_gsp / p.12



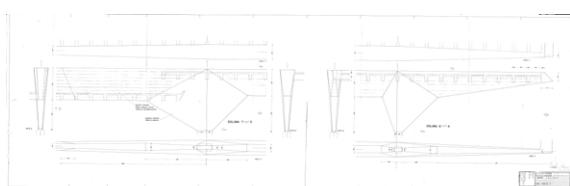
pilares 5 e 1 / 6 e 2 - projeto executivo  
ref.: garagem de barcos

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_gsp / p.08



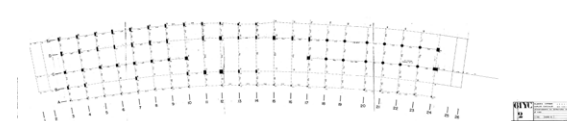
levantamento da estrutura existente  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.04



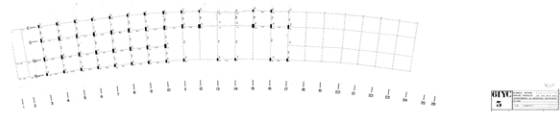
pilares 7 e 3 / 8 e 4 - projeto executivo  
ref.: garagem de barcos

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_gsp / p.09



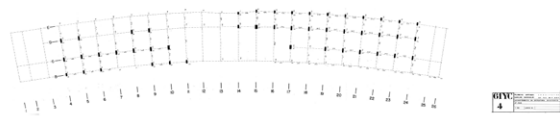
levantamento da estrutura existente  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.05



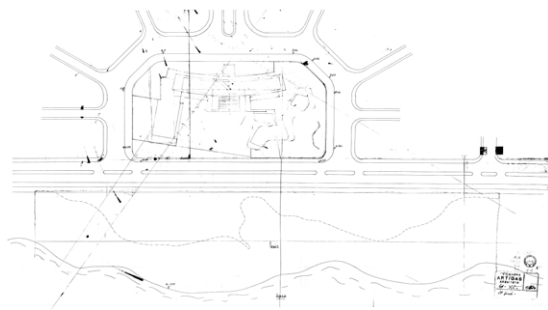
levantamento da estrutura existente  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.06



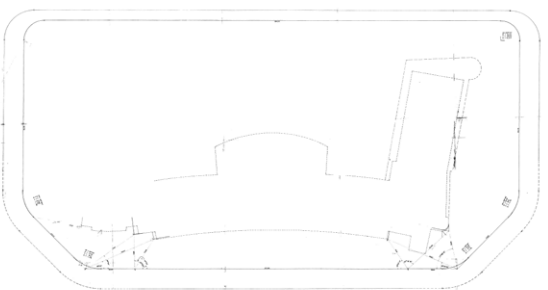
levantamento da estrutura existente  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.07



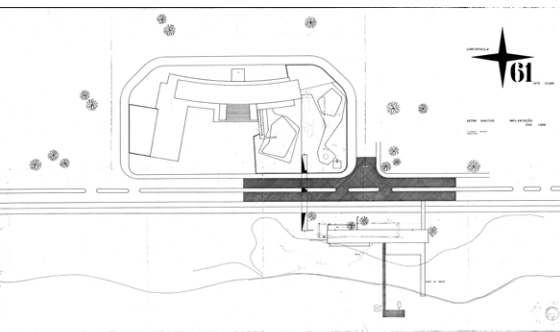
implantação - estudo  
ref.: Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.10



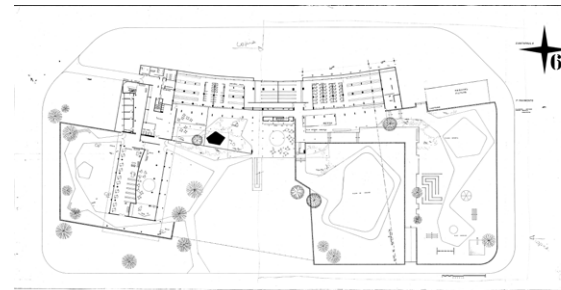
levantamento do edifício existente  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.11



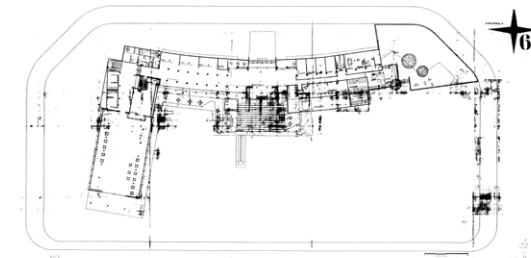
implantação - estudo preliminar  
ref.: Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.12



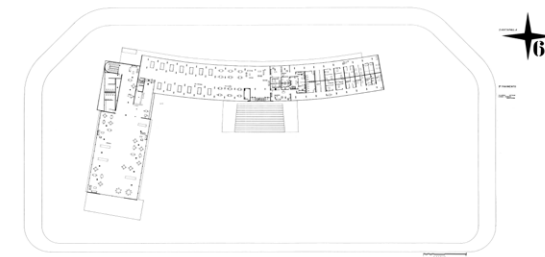
planta - estudo preliminar  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.13



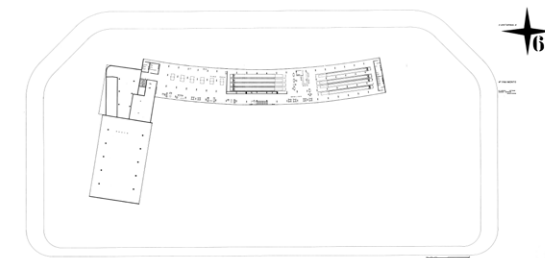
planta - estudo preliminar  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.14



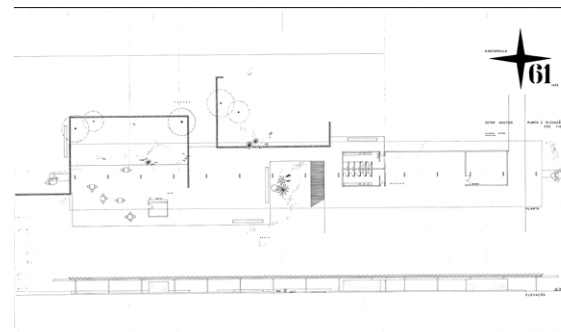
planta - estudo preliminar  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.15



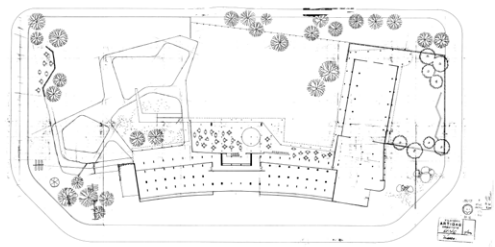
planta - estudo preliminar  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.16



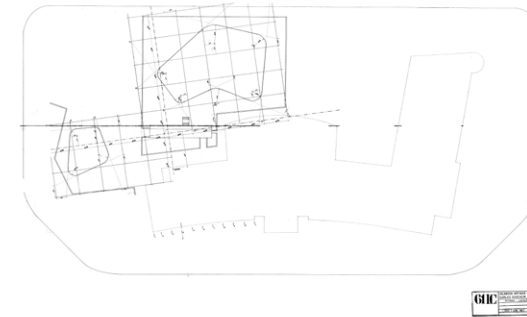
planta e elevação - estudo preliminar  
ref.: garagem de barcos

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.17



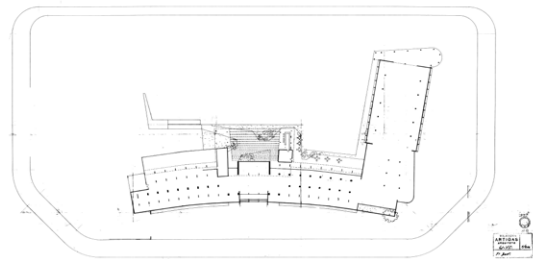
planta - estudo preliminar  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.18



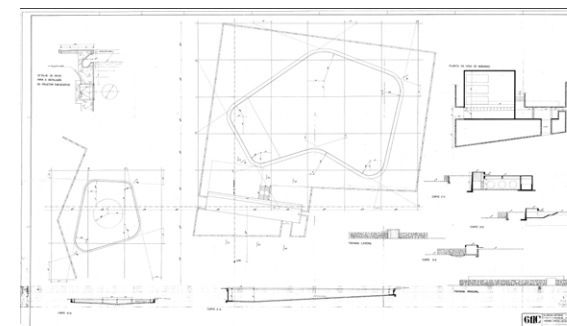
locação das piscinas - projeto executivo  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.36



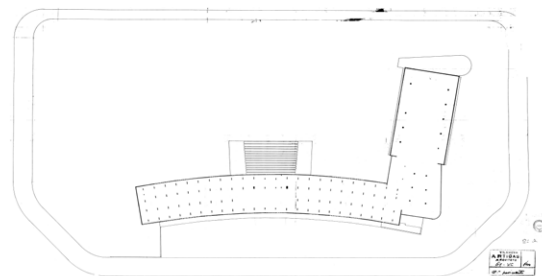
planta - estudo preliminar  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.20



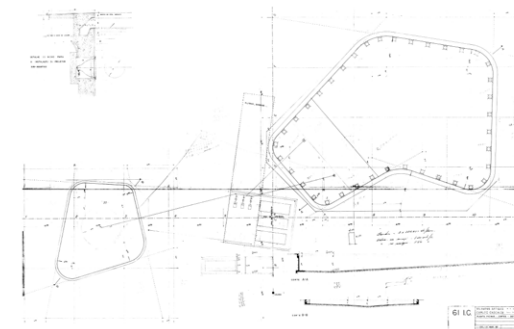
plantas, cortes e detalhes das piscinas - projeto executivo  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.38



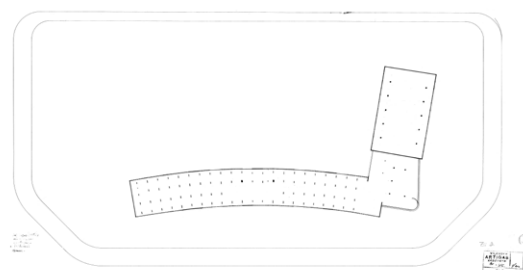
planta - estudo preliminar  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.21



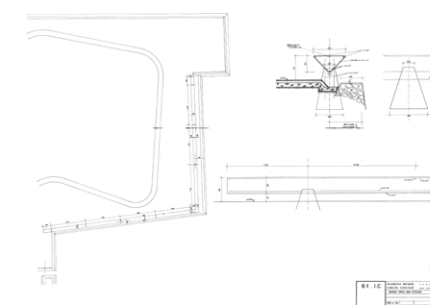
plantas, cortes e detalhes das piscinas - projeto executivo  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.39



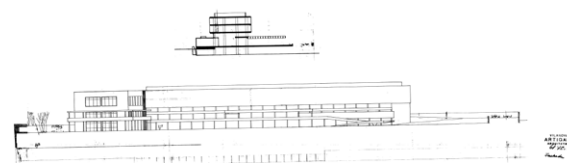
planta - estudo preliminar  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.22



detalhes das piscinas - projeto executivo  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.40



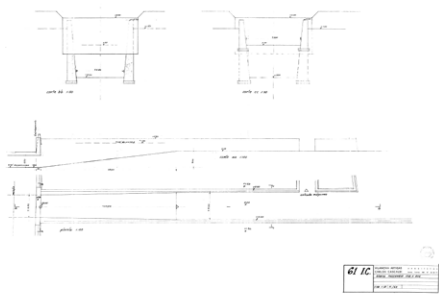
corte e elevação - estudo preliminar  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.29



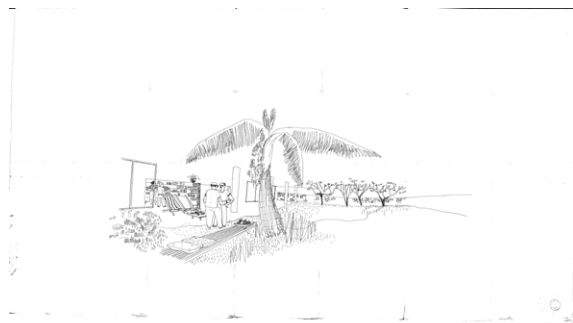
fachada do muro de arrimo - projeto executivo  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.41



rampa para passagem sob a rua - projeto executivo  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.43



croqui  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.48



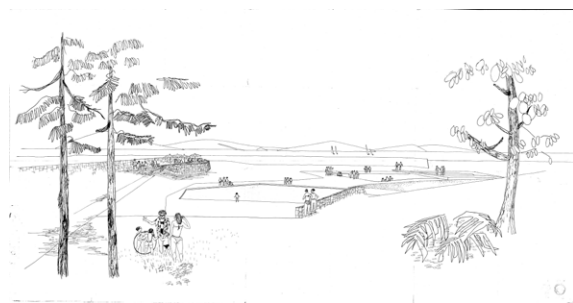
croqui  
ref.: Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.49



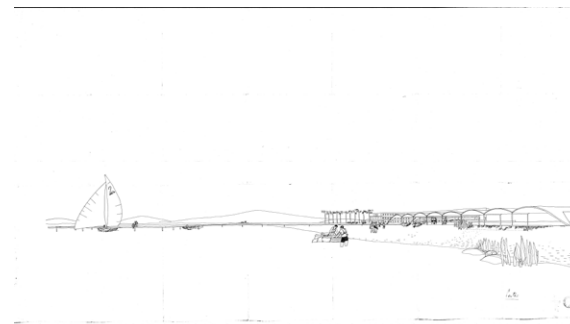
croqui  
ref.: Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.50



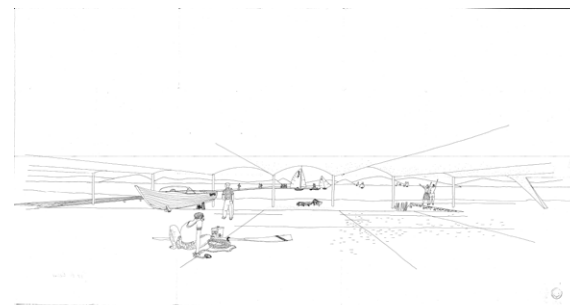
croqui  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.51



croqui  
ref.: Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.52



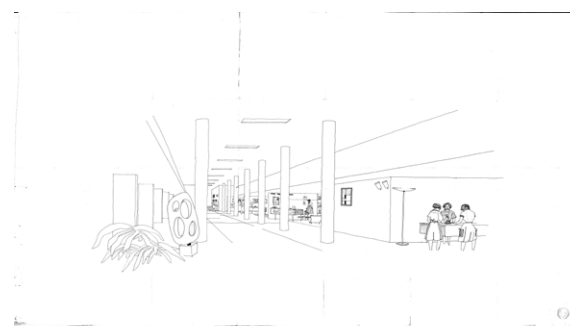
croqui  
ref.: garagem de barcos

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.53



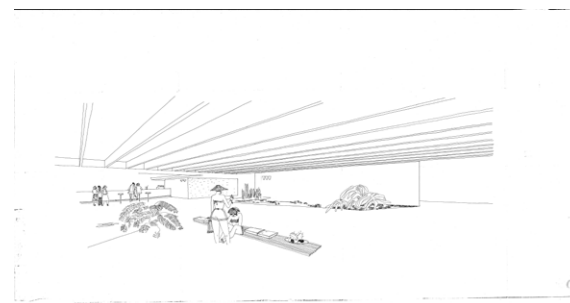
croqui  
ref.: Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.54



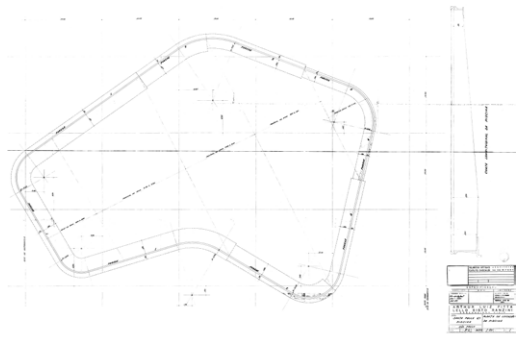
croqui  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.55



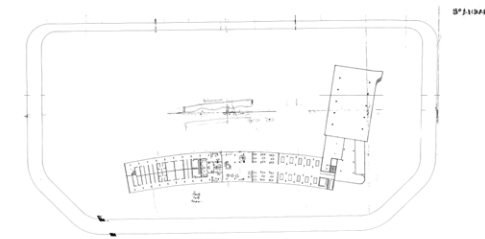
croqui  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.56



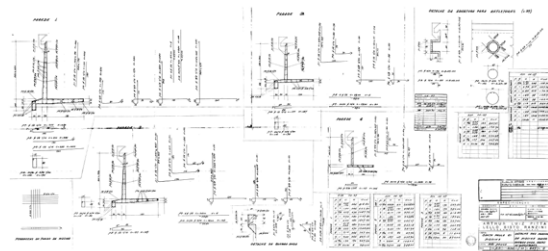
planta de locação das piscinas - projeto executivo  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.60



planta - estudo preliminar  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.67



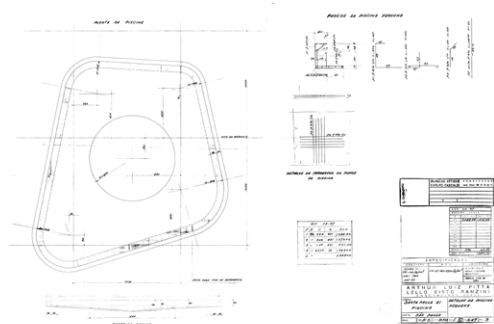
detalhes da piscina maior - projeto executivo  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.61



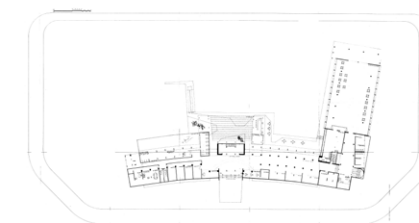
planta - estudo preliminar  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.68



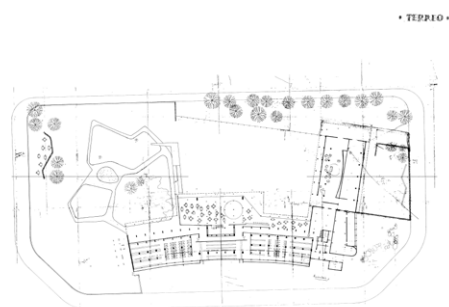
planta de locação das piscinas - projeto executivo  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.62



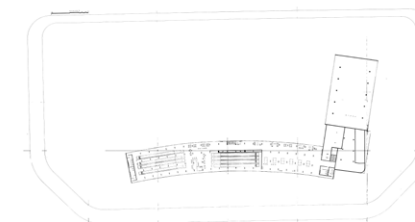
planta - estudo preliminar  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

2  
fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.70



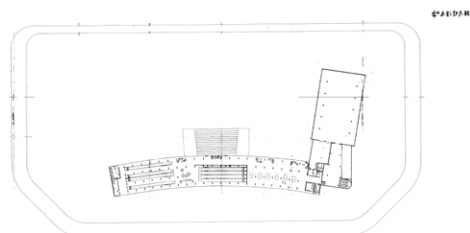
planta - estudo preliminar  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.65



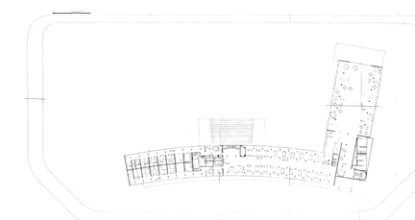
planta - estudo preliminar  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.71



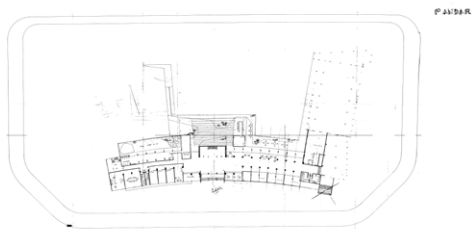
planta - estudo preliminar  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.66



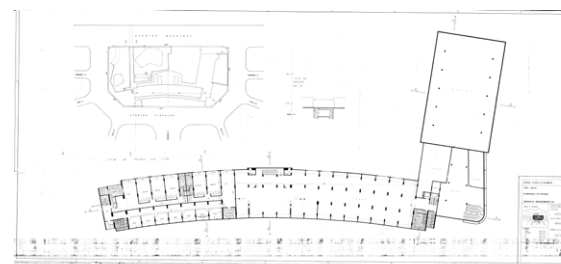
planta - estudo preliminar  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

3  
fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.72



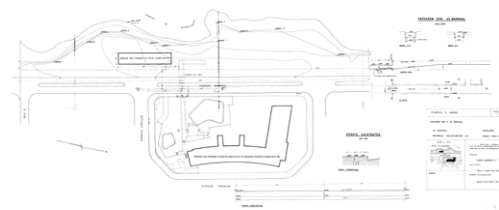
planta - estudo preliminar  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.75



planta - projeto legal  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.79



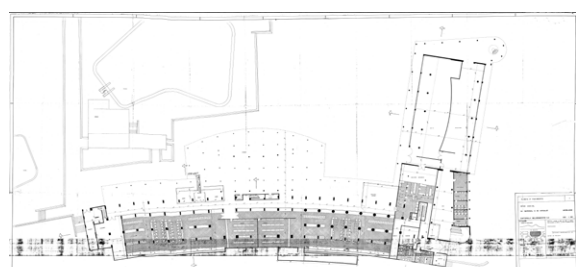
passagem sob a avenida - projeto legal  
ref.: Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.76



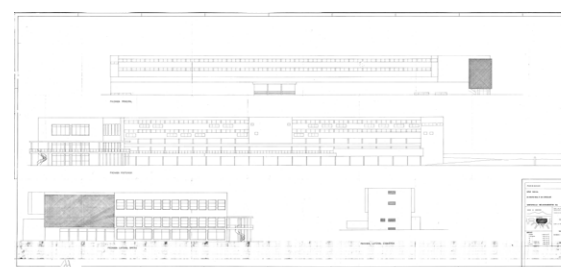
cortes - projeto legal  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.80



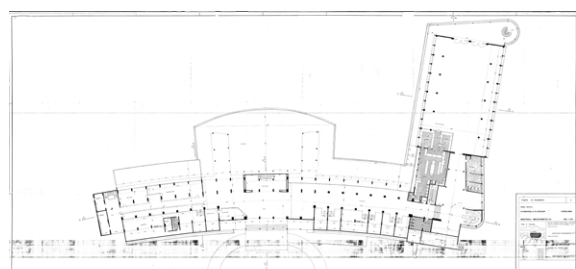
planta - projeto legal  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.77



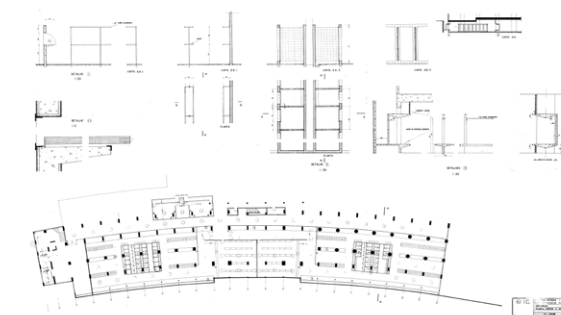
elevações - projeto legal  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.81



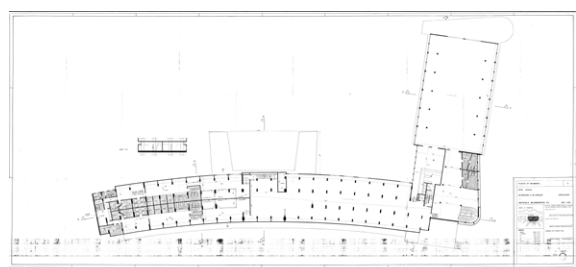
planta - projeto legal  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.78



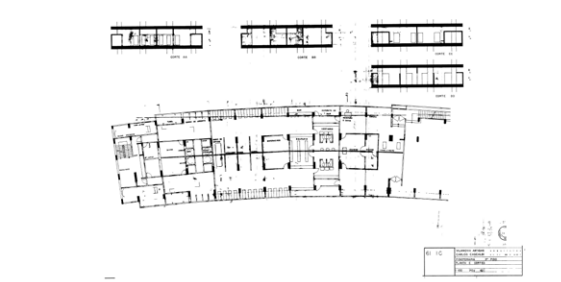
plantas, cortes e detalhes - projeto executivo  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.89



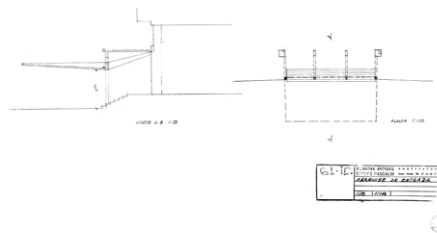
planta - projeto legal  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.79



plantas, cortes e detalhes - projeto executivo  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

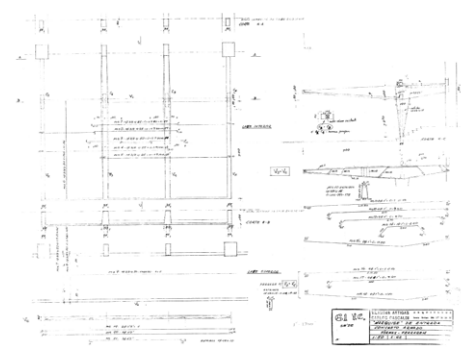
fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.90



planta e corte  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.92

---



planta, cortes e detalhes - projeto executivo  
ref.: sede social do Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.93

---



croqui  
ref.: Santapaula late Clube

fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP  
código de identificação: p\_ar78\_725\_85\_csp / p.103

---

Programa de Pós-graduação da  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo  
da Universidade de São Paulo

