



O tombamento do antigo Santapaula lateclube em Interlagos: memórias de uma modernidade paulistana.

The conservation of Santapaula Yacht Club in Interlagos: memories of a modern São Paulo.

Andréa de Oliveira Tourinho*

*Doutora pela FAU-USP, Mestre pela Universidad Autónoma de Madri, Arquiteta pela Universidade Mackenzie. Docente do Programa de Pós-Graduação e do curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo da USJT. Lidera o grupo de pesquisa Patrimônio Cultural e Urbanismo em São Paulo: constituição, conflitos e perspectivas.

Resumo

O tombamento do antigo Santapaula lateclube, no bairro de Interlagos, enseja uma leitura desta obra que transcende os aspectos técnico-construtivos da consagrada arquitetura brutalista da Garagem de Barcos de João Vilanova Artigas e Carlos Cascaldi, integrante do conjunto tombado. Inaugurado no início dos anos 1960, o clube náutico representa uma faceta particular da modernidade otimista do período do pós-Segunda Guerra Mundial, apostando em novos espaços e programas de uso. O processo de proteção da obra pelo órgão municipal de preservação do patrimônio permite vislumbrar o seu significado como manifestação cultural da construção da moderna metrópole paulistana.

Palavras-chave: Patrimônio Cultural. Metrópole Moderna. João Vilanova Artigas e Carlos Cascaldi.

Abstract

The conservation of the old Santapaula Yacht Club, in Interlagos neighborhood, gives rise to a reading of this work that transcends the technical and constructive aspects of the consecrated brutalist architecture of the Boathouse of João Vilanova Artigas and Carlos Cascaldi. Opened in early 1960s, the yacht club represents a particular facet of optimistic modernity of the post-World War II period, betting in new spaces and programs of use. The work's conservation process by the municipal heritage conservation office enables to envisage its meaning as a cultural manifestation of the construction of São Paulo's modern metropolis.

Keywords: Cultural Heritage. Modern Metropolis. João Vilanova Artigas and Carlos Cascaldi.

São Paulo: metrópole e modernidade

Metrópole e modernidade são experiências indissociáveis, que, no caso de São Paulo, se traduziu na consagrada imagem de moderna cidade brasileira, durante um significativo período do século XX. Nem a construção da própria Brasília, que já nasce moderna em finais dos anos 50, foi capaz de tirar de São Paulo a representatividade das ideias de progresso e inovação.

Por estas razões, construiu-se a ideia de que, se São Paulo tem uma identidade, esta é justamente a de ser moderna - mesmo que de natureza heterodoxa e vinculada a processos precários e incompletos de modernização.

Ainda que seu núcleo inicial tenha sido fundado há cerca de 460 anos atrás, a construção da cidade atual ocorreu, praticamente, nos seus últimos 150 anos. Com efeito, uma grande parte da cidade - que tem na dispersão uma de suas características mais significativas -, era constituída por muitas

áreas e/ou várzeas pouco habitadas até pouco mais de 60 anos atrás. E, embora possamos remontar a conformação do triângulo fundacional da cidade ao século XVI, o traçado urbano em que nos movemos foi fortemente determinado pelo Plano de Avenidas de Prestes Maia, cujas obras, embora tenham se iniciado nos anos 30, se estenderam até os anos 1960.

O núcleo original de ocupação da cidade - o chamado “Centro Velho” para muitos - foi, inclusive, profundamente modificado entre os anos 1930 e 1950, em um período de grandes mudanças urbanas, em que se assistiu a consolidação de seu Centro Novo, do outro lado do Vale do Anhangabaú.

A chamada modernidade não chegou cedo a São Paulo. De fato, a cidade apenas começou seu processo de industrialização após a expansão da produção cafeeira a partir de finais do século XIX. O chamado “acúmulo originário do capital”,

1. A este respeito, afirma o historiador: “o vocábulo ‘moderno’ vai condensando assim conotações que se sobrepõem em camadas sucessivas e cumulativas, as quais lhe dão uma força expressiva ímpar, muito intensificada por esses três amplos contextos: a revolução tecnológica, a passagem do século e o pós-guerra. ‘Moderno’ se torna a palavra-origem, o novo absoluto, a palavra-futuro, a palavra-ação, a palavra-potência, a palavra-libertação, a palavra-alumbramento, a palavra-reencantamento, a palavra-epifania.” (SEVCENKO, 1992, p. 228).

2. Neste sentido, somente em São Paulo poderia ter surgido, naquele momento, o importante marco cultural da Semana de Arte de 1922, que, embora carregada mais de “intenções de modernidade que modernidade propriamente dita” (AMARAL, 1998, p. 32), pretendeu romper com todos “os cânones que até então legitimavam entre nós a criação artística” (AMARAL, 1998, p. 13).

que ocorreu naquele período, permitiu assentar as bases para a constituição de uma poderosa oligarquia regional que, na diversificação dos seus negócios, não só criou, mas também exigiu, para tanto, o desenvolvimento das condições de modernização e de modernidade na cidade e na sociedade paulistana.

O tripé formado pelos processos de metropolização, industrialização - propiciada pelo grande crescimento industrial do período da Primeira Guerra Mundial - e modernização ganharam uma expressão significativa nos anos 1920, com o estabelecimento de uma ordem social mais complexa, apoiada em conceitos de gerenciamento técnico-científicos da sociedade (SEVCENKO, 1992), bem como da busca de uma nova identidade social, que devia se sobrepor à destruição da cidade colonial.

Nesses anos, quando a cidade viveu o seu “primeiro grande pico de metropolização” (SEVCENKO, 1992, p. 110), percebia-se a agitação e nervosa energia que tomavam conta do ambiente urbano naqueles anos, e que eram resultado, segundo Sevcenko (1992), do ineditismo das experiências oferecidas pelas novas tecnologias metropolitanas. Esta experiência moderna se tornava explícita por meio do crescente uso da palavra “moderno” na linguagem cotidiana.¹

Esta situação desconhecida exigiu respostas culturais que deveriam “reorganizar os sistemas simbólicos e perceptivos das coletividades, em

função das demandas do ritmo, da escala e da intensidade da vida metropolitana moderna” (SEVCENKO, 1992, p. 18).²

Outro momento importante no processo de metropolização de São Paulo teve início na década de 1950, a partir da política desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek (1956-60), baseada em uma vigorosa política industrial, que se sustentava na abertura do país à entrada massiva do capital estrangeiro e na intervenção do estado como agente organizador do processo de industrialização, o que produziu uma mudança significativa no padrão de industrialização do país.

São Paulo passa a desempenhar um papel preponderante no âmbito nacional devido ao parque industrial já instalado na metrópole paulistana e sua enorme potencialidade. Configura-se, então, como a porta de entrada de capital e de tecnologia estrangeiros, assim como de mão-de-obra - operária e especializada -, bem como assiste à emergência de uma classe média vinculada às novas funções das empresas multinacionais, e deve responder às exigências que então lhe são impostas.

Para muitos autores, é no período entre as décadas de 1950 e 1960, então, que se consolida uma cultura metropolitana, em que as manifestações de um modo de vida eminentemente urbano - novas formas de cotidiano, de pensamento e de comportamento - implicam na presença de espaços diferenciados, seja pela sua escala ou pela sua

complexidade. A produção destes espaços, tanto erudita - vinculada aos preceitos da arquitetura erudita internacional -, quanto comercial - mais relacionada à aceitação dos padrões do mercado, mas também com intenção de expressar “modernidade” - foi responsável por uma série de edificações que inovaram do ponto de vista da tecnologia, da linguagem ou do programa (MEYER, 1991).

A arquitetura moderna que então se produz desempenha um papel fundamental na produção destes novos espaços, estabelecendo uma ponte entre as representações da metrópole e da modernidade. Obras símbolo da arquitetura moderna daquele período são até hoje utilizadas como imagens ícones da cidade (como o Parque do Ibirapuera, inaugurado em 1954, o MASP –

Museu de Arte de São Paulo e o Edifício Copan, estas já inauguradas no final dos anos 1960).

A Garagem de Barcos, de 1961, de João Vilanova Artigas e Carlos Cascaldi, é um exemplo instigante de arquitetura moderna na construção de novos espaços da metrópole (Figura 1). A maioria dos estudos trata essa obra apenas sob o ponto de vista da própria arquitetura, considerando os seus aspectos técnicos e plásticos, e suas relações com o brutalismo, bem como o seu lugar no conjunto da produção de seus autores.

Contudo, além destes aspectos, a garagem de barcos e o conjunto para o qual foi construída, o Santapaula lateclube (Figura 2), revelam uma faceta particular da modernidade otimista do período do pós-Segunda Guerra Mundial: um espírito de otimismo e inovação em relação à metrópole que crescia, entre os anos 1940 e início dos anos 1960, apostando-se em novos programas de uso situados em espaços distantes do centro, cujo acesso só era permitido devido ao aumento das taxas de motorização naqueles anos.

Um espírito empreendedor de otimista modernidade que, em realidade, já tinha começado a se manifestar na década de 1920, mas que se viu interrompido por várias questões, como a crise econômica de 1929.

Com efeito, no final dos anos 1930, um balneário em bairro de perfil moderno, Interlagos - planeja-

Figura 1. Vista da garagem de barcos, à época da construção.
Fonte: Marcelo C. Ferraz, 1997, p. 99.

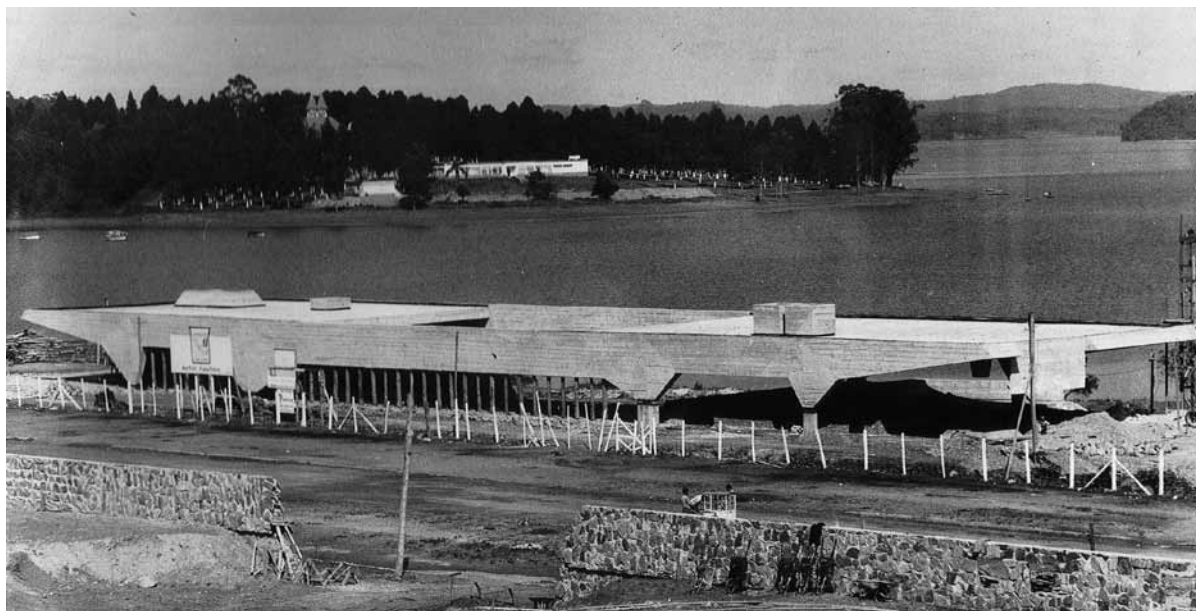




Figura 2. Vista aérea do conjunto do antigo Santapaula lateclube, na década de 1960, mostrando a sede social do clube e as piscinas, de um lado da Av. Robert Kennedy, e a garagem de barcos e sua rampa, do outro lado, entre a avenida e a represa de Guarapiranga. Fonte: São Paulo Skyline.

3. Sanson, engenheiro graduado em Caracas, nascido em Trinidad-Tobago e cidadão britânico (DPH, 2000), era acionista majoritário da companhia S/A Auto-Estradas, empreendedora e proprietária de glebas em Interlagos, que apostava em negócios vinculados à abertura de uma estrada de rodagem ligando São Paulo a Santo Amaro e à valorização dos imóveis ao longo desta (FRANÇA, 2000).

4. A proximidade do aeroporto de Congonhas era ressaltada por Sanson para vender o novo bairro de Interlagos, cuja distância podia ser percorrida, em 1950,

segundo ele, em 10 minutos (DPH, 2004).

5. Adelino Boralli se define como um “colonizador”, que teria desbravado o interior do Paraná, Rio Grande do Sul e Mato Grosso, dedicando-se, posteriormente, à abertura de clubes recreativos em várias partes (Boralli, 2004). De acordo com Cascaldi (2000), Boralli tinha sido cobrador de ônibus em Londrina e enriquecido rapidamente.

6. O nome Santapaula era uma marca que a empresa Santapaula Melhoramentos S/A vinha utilizando em seus vários empreendimentos, tendo sido adotada também no clube do bairro de Interlagos.

do nos moldes de uma cidade-jardim, com base em projeto do urbanista francês Alfred Agache -, foi uma ideia audaciosa do visionário empreendedor capitalista Louis Romero Sanson³, conforme os estudos de tombamento do Departamento do Patrimônio Histórico (DPH), da Prefeitura de São Paulo (2000, p. 38):

Além do loteamento de Interlagos e da construção de um autódromo - um chamariz para a venda dos terrenos para uma classe social mais abastada -, Sanson também projetou e construiu o Aeroporto de Congonhas. Na verdade, o novo bairro fora planejado como uma cidade satélite. Mas os planos de Sanson não paravam aí. Acreditando no potencial turístico da região, sobretudo pela presença da represa, criou um balneário ao longo da margem leste da Represa de Guarapiranga, na altura da Avenida Atlântica, atual Robert Kennedy. Para formar a praia dos paulistanos, no início dos anos 40, Sanson mandou trazer diversos caminhões de areia de Santos.

Metrópole e modernidade são os alicerces deste projeto, em que a ideia de velocidade, tão cara aos modernos da primeira metade do século XX, era fundamental na construção de uma cultura metropolitana: avião, automóveis e corridas de carro, e seus respectivos espaços, o aeroporto, a estrada de rodagem (avenida) e o autódromo⁴. (Figura 3)

O conjunto do Santapaula lateclube: um projeto de modernidade



Figura 3. Vista aérea do bairro de Interlagos, com o autódromo à direita, e o conjunto do antigo Santapaula lateclube (círculo vermelho) e a represa à esquerda, em 2014. Fonte: Google Earth.

O conjunto do Santapaula lateclube originou-se das obras de construção do Grande Hotel de Interlagos, projeto concebido por Sanson, em 1948, nos moldes de hotéis norte-americanos da época, como atrativo para o loteamento do bairro de Interlagos, que não teve inicialmente o sucesso previsto.

Posteriormente, tendo fracassado o empreendimento hoteleiro, a empresa Santapaula Melhoramentos S/A, de propriedade de Adelino Boralli⁵, adquiriu a área, no início de 1960, com a intenção de aproveitar a estrutura da edificação já existente e construir o clube náutico, que recebeu o nome de Santapaula lateclube⁶.

Conforme Boralli (2003) e Carlos Cascaldi (2000), a escolha dos arquitetos para a realização do projeto deveu-se ao fato de que o irmão de Cascaldi, o engenheiro Rubens Cascaldi, trabalhava, à época, na Santapaula Melhoramentos S/A.

O projeto de adaptação consistiu na reforma das estruturas existentes, reorganizando seus espaços internos para a sede social e adicionando um conjunto de piscinas, bem como na construção da garagem de barcos.

A garagem de barcos veio complementar a sede social de um iate-clube que, por sua vez, tinha apostado no nicho de lazer e dos esportes náuticos na Represa de Guarapiranga. À velocidade do carro e do avião, somava-se a das lanchas⁷.

A sede social e a garagem se ligam por meio de um túnel, consistente em passagem subterrânea sob a Avenida Robert Kennedy. Os dois conjuntos de piscinas estão separados por um espaço de circulação que termina na passagem subterrânea sob a Avenida Robert Kennedy.

Quanto à garagem de barcos (Figuras 4 e 5), esta é assim descrita no processo de tombamento

(DPH, 2000, p. 4):

O edifício é constituído por 3 lajes nervuradas, sendo a laje central rebaixada em relação às outras, permitindo assim vãos horizontais na cobertura, cujo efeito de claridade é notável. As lajes sustentam-se apoiadas em 2 longas vigas longitudinais que se comportam como pórticos. Cada viga possui 4 apoios diferentes entre si. Toda a estrutura pousa sobre pesados e maciços muros de pedra.

Os elementos de ligação entre os pórticos e os muros são articulações de ferro maciço que conferem ao projeto peculiaridade ímpar de solução estrutural. A estrutura de concreto não possui juntas de dilatação, e de acordo com a temperatura, insolação, os pequenos movimentos são absorvidos pelas articulações que permitem deslizes de acordo com as dilatações.

O grande pórtico flutua sobre os muros de pedra.

7. “Os negócios de Luís Romero Sanson não foram bem sucedidos, mas o seu sonho de transformar a região de Interlagos em pólo turístico foi, lentamente, se tornando realidade: ‘Procurando novos divertimentos, alguns abastados sócios de clubes paulistanos importaram, em 1956, as primeiras lanchas de competição, responsáveis por verdadeiros ‘rachas aquáticos’ na represa de Guarapiranga, em São Paulo. (Duarte, 1996:447)” (DPH, 2000, p. 39).

Figura 4. Vista da garagem de barcos, à época da construção. Fonte: Marcelo C. Ferraz, 1997, p. 98.





Figura 5. Vista dos celebrados apoios do pórtico sobre muro de pedra, 2014. Fonte: Acervo do autor.

O clube, inaugurado nos anos 1960, encerrou suas atividades mais de uma vez, tendo sido transferido, em 1988, pela Santapaula, para a empresa Montecarlo Comércio e Participações Ltda.

Em 2000, o conjunto encontrava-se abandonado e a garagem em estado de acelerada degradação: “concreto rompendo-se em vários pontos com a armadura exposta e muito enferrujada. Os elementos de ferro das articulações estão corroídos pelo ferrugem” (DPH, 2000, p. 4).

O conjunto formado pela sede do Santapaula lateclube e a garagem de barcos - manifestações de um espírito moderno e de uma modernidade incompletos e já quase esquecidos - seria reconhecido, posteriormente, pelo órgão municipal de preservação, como patrimônio cultural da cidade de São Paulo, como veremos adiante.

A preservação do patrimônio moderno

Desde a década de 1970, o conceito de patrimônio tem se expandido, refletindo-se no tombamento, pelos órgãos oficiais de preservação, de bens de construção mais recente, fato este que, embora muitas vezes comemorado por especialistas, também tem recebido críticas por parte de autores como Choay (2001, p. 209):

A preocupação em conservar o patrimônio arquitetônico e industrial do século XX (até mesmo as últimas décadas), quase sempre

ameaçado de demolição em vista de seu mau estado, gerou nos dias de hoje um complexo de Noé, que tende a abrigar na arca patrimonial o conjunto completo dos novos tipos de construção que surgiram nesse período.

No âmbito internacional, a segunda metade dos anos 1980 assiste ao início dos encontros de entidades que defendiam a necessidade de preservação da produção cultural mais recente, tais como International Council of Monuments and Sites - Icomos (Paris, 1985), Ministério da Cultura e de Comunicações da França (Éveux, 1987), Conselho de Europa (Viena, 1989 e Barcelona, 1990), além das discussões suscitadas pelo Documentation and Conservation of Building, Sites and Neighbourhoods of the Modern Movement (Docomomo Internacional), criado em 1988, bem como pelas suas seções nacionais e regionais. Ressalte-se que a preocupação com a proteção do patrimônio recente teve início na França e na Grã-Bretanha já nos anos 1950.

É interessante notar que a denominação dessa produção cultural não é igual para as entidades que se preocupam com o tema, o que indica que, embora haja o interesse comum pela preservação de um passado mais recente, o objeto de que tratam não é o mesmo. Com efeito, as distintas denominações utilizadas para definir esses objetos, por meio de expressões como “patrimônio do século XX” (Icomos e Comitê

dos Ministros do Conselho da Europa), “herança do Movimento Moderno” (Docomomo), “patrimônio moderno” (Unesco), “patrimônio recente” (Parques Nacionais dos Estados Unidos), entre outros, implicam a definição de um universo diferenciado de critérios quanto à identificação dos bens culturais de interesse de preservação e seus instrumentos de proteção.

Enquanto os trabalhos e ação do Docomomo se sustentam na ideia de que o Movimento Moderno compreende a mais importante produção de arquitetura e urbanismo do Século XX, o Centro do Patrimônio Mundial da Unesco define o patrimônio moderno como a expressão da cultura material dos séculos XIX e XX em suas diversas manifestações, tais como as do Movimento Moderno, patrimônio industrial, expressionismo, art-nouveau, art-déco, ecletismo, racionalismo, construtivismo (VAN OERS, 2003).

No Brasil, nas palavras de Rubino (1996, 103-104), certas obras modernas já nasceram tombadas: a igreja de Pampulha foi concluída em 1943 e inscrita no Livro de Tombo em 1947; o Ministério de Educação e Saúde foi construído entre 1937 e 1944 e tombado em 1948; o Parque do Flamengo, inaugurado em 1965, foi tombado no mesmo ano.

Em São Paulo, no âmbito estadual, os primeiros tombamentos de exemplares de arquitetura moderna pelo Conselho de Defesa do Patrimônio

Histórico Arqueológico, Artístico e Turístico (Condephaat), criado em 1968, foram realizados no começo dos anos 80: o edifício da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP), de Vilanova Artigas, e o Museu de Arte de São Paulo (MASP), de Lina Bo Bardi, foram tombados, respectivamente, em 1981 e 1982, sendo seguidos pelos tombamentos da residência de Flávio de Carvalho, em Valinhos, em 1982, e a Casa de Vidro, de Lina Bo Bardi, na cidade de São Paulo, em 1986 (RODRIGUES, 2000, p. 149).

No município, os tombamentos começaram em 1988, ainda que o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (Conpresp) tivesse sido criado em 1985 e o DPH já existisse desde 1975.⁸

Desde o final dos anos 1970, o DPH defende o inventário como instrumento de identificação e análise do patrimônio da cidade⁹. Na década seguinte, propôs o IGEPAC-SP - Inventário Geral do Patrimônio Ambiental, Cultural e Urbano de São Paulo, cuja metodologia foi estabelecida entre 1982 e 1983. O critério dos inventários seria geográfico, tendo como unidade o bairro. Este trabalho deveria ter, em princípio, um caráter contínuo e sistemático, começando dos bairros mais centrais em direção às porções mais periféricas da cidade, o que acabou não ocorrendo¹⁰. Os inventários realizados foram, em

8. O DPH, além de outras funções relacionadas à proteção do patrimônio cultural da cidade de São Paulo, é também o órgão técnico de apoio do Conpresp.

9. Para um balanço dos inventários realizados pelo DPH, ver Baffi (2006).

10. Relaciona-se, em geral, a dificuldade da inventariação sistemática a fatores internos de organização do trabalho frente ao aumento de demandas várias, como as aprovações de intervenções nos imóveis protegidos por legislação de tombamento, reformas, regularizações, entre outras.

grande parte, base de tombamentos já realizados ou aberturas de processo de tombamento.

A maioria dos tombamentos ou processos de abertura de tombamento, pelo Conpresp, no entanto, tiveram - e ainda tem - outras origens, tais como pedidos de munícipes, estudos técnicos do próprio DPH, tombamentos “ex-officio”, pela municipalidade, dos bens já tombados na esfera estadual. A Resolução nº05/Conpresp/91, por exemplo, reconheceu 76 itens, referentes a bens já tombados pelo Condephaat, entre os quais se incluem alguns exemplares de arquitetura moderna - como a FAU-USP, de Vilanova Artigas, a Casa de Vidro, de Lina Bo Bardi, e a Casa Modernista da Rua Santa Cruz, de Gregori Warchavchik.

Dentro do universo do patrimônio moderno, o DPH iniciou, em 1995, o Inventário da Arquitetura Moderna Paulistana¹¹, por solicitação do Docomomo Brasil, até hoje inconcluso. Este trabalho foi direcionado para a pesquisa específica sobre a produção arquitetônica do segundo Convênio Escolar estabelecido, no período de 1948 a 1956, entre a Prefeitura e o Estado de São Paulo, em que a primeira se comprometia a construir os edifícios e o segundo era o responsável pela implantação do ensino fundamental. Esta produção inclui mais de 100 edifícios projetados e construídos pelos arquitetos Hélio Duarte, Eduardo Corona, Roberto Tibau, Robert Mange, Oswaldo Correia Gonçalves, entre outros. Este inventário foi interrompido em 2001 e não existe previsão para sua retomada.

Mais recentemente, chama a atenção o fato da Lei de Zoneamento (Lei municipal nº 13.885/2004) - em processo de revisão pelo município -, ter definido como Zonas Especiais de Preservação Cultural (Zepec) uma listagem de imóveis de arquitetura moderna - Quadro nº 06 da referida Lei - que não foi indicada a partir dos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras (PRES), como o foram as outras Zepec, mas sim pela própria Secretaria Municipal do Planejamento (Sempla, atual SMDU). Os imóveis relacionados no quadro de arquitetura moderna não necessitam de análise prévia do órgão de preservação competente para virem a ser enquadrados como Zepec, ao contrário dos imóveis indicados pelas Subprefeituras: os imóveis do quadro de arquitetura moderna já são Zepec. Mesmo assim, o Conpresp abriu processo de tombamento desses imóveis (Resolução nº 26/Conpresp/2004)¹². A referida listagem define 79 itens, de diversas tipologias, incluindo obras isoladas, como a residência de Artigas, e conjuntos, como o Jardim Ana Rosa. Um número bastante significativo, sobretudo se comparado ao universo dos bens de arquitetura moderna tombados pelos órgãos de preservação, e que provavelmente só pode se explicar pelo fato de que o então secretário municipal de planejamento, à época, fosse o arquiteto e urbanista Jorge Wilhelm.

Em grande parte, o tombamento de obras de arquitetura moderna, entre estas as de Artigas (ver Apêndice), tem se justificado por suas caracte-

11. Este inventário insere-se no conjunto dos inventários temáticos iniciados no DPH, tais como o Inventário de Obras Escultóricas e o de cemitérios, que teve início nos anos 1990, sem conclusão (BAFFI, 2006).

12. No Apêndice deste artigo, estão indicadas as obras de Artigas em processo de tombamento pelo Conpresp, que tiveram origem no referido Quadro de Arquitetura Moderna.

rísticas técnico-construtivas e pela importância do seu autor, conforme apontou a arquiteta Silvia Ferreira Santos Wolff (apud OKSMAN, 2011, p. 66) com relação à prática do Condephaat¹³:

As motivações para o tombamento das obras modernas também seguem o mesmo padrão do patrimônio tombado em geral. As justificativas apoiam-se na excepcionalidade da arquitetura moderna paulista, sendo que este destaque funda-se em grande medida nas características técnico-construtivas das obras e, muito mais do que obras de outros períodos, em suas autorias. O outro aspecto a determinar os tombamentos é o risco iminente de sua destruição.

Exemplo disso é o tombamento que foi realizado pelo Condephaat da área do antigo Santapaula lateclube, que contemplou tão somente as obras novas de Artigas (piscina, garagem de barcos e passagem subterrânea), e não a estrutura anterior adaptada para a sede do clube pelo arquiteto, privilegiando o aspecto arquitetônico e a autoria, como se vê da justificativa do tombamento:

Da segunda metade da década de 1950 até o final da de 1960 foi selecionada a Garagem de Barcos. Escolhida para representar programa de lazer, foi projetada para completar as instalações do Santapaula lateclube, e foi ligada a esse através de túnel subterrâneo que atravessa a Avenida Robert Kennedy. O tombamento justificou-se

por este ser projeto de expressão máxima da experimentação estrutural fundamental na obra de Artigas: uma grande cobertura de concreto aparente que se sustenta apenas sobre os apoios, escorados diretamente nos blocos de pedra sobre os muros de arrimo, sem qualquer meio de fixação. (MIURA, 2013, p. 10)

Note-se que referido tombamento foi levado a efeito na proteção do conjunto da obra de Artigas.

Já o tombamento do Santapaula lateclube, na instância municipal, abraçou todas suas instalações, não se limitando aos aspectos arquitetônicos e de autoria da garagem de barcos, apontando, também, os valores histórico, ambiental e paisagístico do conjunto¹⁴.

O tombamento do antigo Santapaula lateclube

Os estudos de tombamento tiveram início em abril de 2000, por solicitação do arquiteto Paulo Cesar Gaioto Fernandes, técnico da Seção Técnica de Crítica e Tombamento da Divisão de Preservação do DPH, resultando em abertura de processo de tombamento em 2001, pelo Conpresp, conforme a Resolução nº 07/2001. O arquiteto tinha escolhido a Garagem de Barcos como objeto de estudo a ser desenvolvido, como representante do DPH, no XI CECRE – Curso de Especialização em Conservação e Restauração de Monumentos e Conjuntos Históricos na Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia.

13. Sobre as obras da arquitetura moderna paulista tombadas pelo Condephaat, ver Silvio Oksman (2011).

14. É evidente que os enfoques das esferas estadual e municipal dos órgãos de preservação são distintos, mas é importante ressaltar como diferentes critérios permitem leituras que podem ser mais ou menos abrangentes, não se limitando aos valores atribuídos à arquitetura.



Figura 6. Mapa do perímetro de tombamento do Conjunto Arquitetônico Santapaula lateclubes. Resolução n° 03/Conpresp/2007. Fonte: CONPRESP.



Figura 8. Mapa de tombamento do bairro de Interlagos. Resolução n° 18/Conpresp/2004. Fonte: CONPRESP.



Figura 7. Vista do conjunto do antigo Santapaula lateclubes, inserido no bairro-jardim de Interlagos, mostrando a sede social do clube e as piscinas, de um lado da Av. Robert Kennedy, e a garagem de barcos e sua rampa, do outro lado, entre a avenida e a represa de Guarapiranga, 2014. Fonte: Google Earth.

Em 2007, o Conpresp, por meio da Resolução n° 03/Conpresp/2007, aprovada por unanimidade por seus conselheiros, efetivou o tombamento. Mais especificamente, foram considerados como elementos deste conjunto a Garagem de Barcos e respectiva rampa de acesso à represa de Guarapiranga, à Avenida Robert Kennedy n° 4308 e n° 4900; a Sede Social do referido clube, à Avenida Berta Waitman n° 315; e, o túnel de ligação entre os dois primeiros. (Figuras 6 e 7)

A Resolução expressamente reconheceu os valores histórico, ambiental e arquitetônico do conjunto, bem como o fato da garagem de barcos constituir “uma das obras mais significativas da fase brutalista do Movimento Moderno em São Paulo”.

O DPH considerou, ainda, de fundamental importância a inserção do conjunto no bairro de Interlagos - cujos valores histórico, ambiental e paisagístico

do loteamento já tinham sido, por sua vez, reconhecidos em 2004 (Resolução n°18/Conpresp/2004) -, e a integração destes à Represa de Guarapiranga, de valor também turístico. (Figura 8)

O valor ambiental também se expressou na definição de um espaço envoltório de proteção ao bem tombado, compreendendo uma ampla extensão da orla da represa, como se pode observar no Mapa da Resolução de Tombamento (Figura 6).

Outro aspecto relevante do tombamento foi o “potencial de utilização” da obra e a possibilidade de usos que se integrem ao valor ambiental da represa (Figuras 9 e 10), pretendendo-se, assim, a revitalização e recuperação do conjunto, “cuja importância reporta-se à região e conseqüentemente à cidade de São Paulo”, conforme a referida Resolução de Tombamento.



Figura 9. Fachada da garagem de barcos à Av. Robert Kennedy, com a represa ao fundo, 2014. Fonte: Acervo do autor.



Figura 10. Permeabilidade e integração: o vazio do térreo da garagem de barcos permite a vista da represa, 2014. Fonte: Acervo do autor.

15. Os sinais gráficos - ..., (...) e (?) - que aparecem a seguir, na citação de trechos das entrevistas, são do origi-

nal, ou seja, da transcrição das entrevistas no processo administrativo do DPH.

Reconstituindo a memória: as lembranças dos entrevistados

Além das pesquisas históricas, do levantamento da documentação existente sobre o tema, e da análise dos edifícios, a memória oral, por meio de entrevistas, foi um instrumento de grande valor nos estudos realizados pelo DPH, revelando memórias que contribuíram para a reconstituição de aspectos pouco claros nos documentos pesquisados.

Nos anos de 2000, 2003 e 2004, os técnicos do DPH, Paulo César Gaioto Fernandes, arquiteto, e Fátima Ferreira Antunes, socióloga, realizaram entrevistas com Carlos Cascaldi (20.4.2000 e 3.9.2003), o arquiteto e urbanista Jorge Wilhem (20.10.2003), então Secretário Municipal de Planejamento Urbano, e Adelino Boralli (02.03.2004).

Interessante realizar um recorte dessas entrevistas, reproduzidas na íntegra nos estudos de tombamento, a fim de enfatizar algumas passagens desses depoimentos, com todas as suas adjetivações e interjeições, que possibilitam reconstituir uma memória a partir de lembranças, muitas vezes permeadas de reticências, devidas, talvez, ao tempo transcorrido desde então¹⁵.

A entrevista com Boralli é particularmente instigante, fornecendo dados sobre a contratação de Artigas e Cascaldi, a obra da garagem de barcos, a sua aprovação pela prefeitura, bem como sobre o funcionamento do clube.

Boralli (2004, p. 244) inicia o relato contando sobre a compra do antigo Grande Hotel e as suas incertezas em relação ao imóvel em estado de abandono:

Nós estávamos naquela época fazendo um desenvolvimento de empreendimentos de caráter social, associativo, então compramos da Auto-Estradas aquele negócio que estava lá, porque a gente nem sabia ao certo o que é que tinha por baixo daquelas coisas cobertas.

Na sequência, descreve o que foi encontrado na obra e o estado das estruturas do hotel, que foram aproveitadas na reforma do edifício, adaptando-o à sede do futuro Santapaula lateclube:

Era uma judiação, porque a ... água infiltrando naquelas instalações prontas, entendeu? Ferra-

gens ... Tudo enferrujado, tudo ... Se nós tivéssemos derrubado e feito de novo, teria saído mais barato. Entende? (...) Tinha o esqueleto, entendeu, e todas aquelas ferragens e tudo ainda não protegido. Quando a coisa parou, eles pararam de gastar também, não é? E nós... iniciamos o levantamento... Aí é que nós fomos conhecer a verdadeira situação do imóvel, e não estava boa. Mas já tínhamos comprado, entendeu? (...) Tinha água ligada lá na área, mas não ligação no prédio, entendeu? (Boralli, 2004, p. 244)

Na entrevista, Boralli (2004, p. 247) esclareceu, também, as funções dos parceiros na obra e as relações entre eles:

O Rubens Cascaldi foi o executor de toda a obra. O Vilanova Artigas fez todo o projeto e a orientação naturalmente. E... o irmão dele também ajudava a dar... também colaborou nesse trabalho.

Além da adaptação das estruturas do antigo hotel para a sede do clube, o projeto incluía a proposta para o seu setor náutico - como denomina o próprio Boralli - a ser construído do outro lado da avenida, junto à represa.

Um momento importante da entrevista é aquele em que Boralli, falando sobre a necessidade de se vencer a distância entre a sede do clube e o setor náutico - onde se insere hoje a garagem de barcos -, contou que a ideia da passagem subterrânea foi proposta, então, por Artigas. E que,

apesar da obra ser muito cara, ele realmente estava disposto a executá-la, pois estava apaixonado pelo projeto:

[...] nós tínhamos um problema. Uma área de quase 700 metros na praia, uma avenida separando a área de 19.000 metros quadrados aqui que era onde estava a sede do hotel. Ficamos estudando, fazendo... Como fazer essa ligação porque ali se previa... Naquela época não tinha movimento nenhum, dava pra passar perfeitamente por aquela avenida. Mas, a gente previa que, no futuro, essa passagem seria perigosa. Normalmente, um clube funcionando, tem crianças, gente descuidada e tal. Então, pensou-se fazer um elevador... pra passar pro outro lado. Aí, o Vilanova Artigas, que nós contratamos para projetar o setor náutico, ele sugeriu a passagem subterrânea. Uma obra que ficou muito cara. Porque... Enquanto se fez o projeto estava tudo bem, apresentamos à Prefeitura, foi aprovado e tudo isso, mas na hora da execução, como se tratava de uma avenida que no futuro teria um tráfego pesado, foi preciso fazer uma obra com uma estrutura muito resistente. E isso onerou muito o empreendimento. Mas ficamos encantados com o projeto daquele monobloco que o...Vilanova Artigas projetou ali apoiado naquele... aço...

[...] Eu fiquei apaixonado pelo projeto e... Tínhamos vários projetos interessantes. Eu fiquei apaixonado pelo projeto e... Então, disse: Va-

mos fazer esse. E... começamos a fazer e... Fizemos um porto lá... (BORALLI, 2004, p. 246)

Além da passagem subterrânea, Boralli (2004, p. 246 e 247) falou também da ideia e da construção da rampa para barcos, junto à garagem:

Um cais. A rampa teve 145 metros de comprimento por 30 de largura. Porque nós pegamos um ano de muita seca, em que a água estava lá embaixo. Então nós fomos avançando com essa rampa, tanto é que nós não terminamos. Faltavam ainda uns dez metros, a água subiu, tivemos que parar. Ela nos alcançou (rindo).

[...] Então, e os barcos... vinham na rampa. Foi uma obra muito bonita, muito importante. Fizemos isso. De parte técnica, foi isso que... A ideia foi do próprio Vilanova Artigas, a... daquele setor.

Comentou que não imaginava a importância que a obra poderia vir a ter, ficando surpreso quando começou a aparecer gente para ver a construção:

Foi uma obra que chamou muito a atenção. Vários... colégios levavam seus alunos para conhecerem a obra, principalmente da área de arquitetura, engenharia, não é? Uma obra que chamou muito a atenção. (BORALLI, 2004, p. 247)

Quanto aos custos, Boralli (2004, p. 247 e 248) afirmou que a obra ficou cinco vezes mais cara do

que o previsto, não ficando claro se ele se referia a todo o conjunto ou apenas ao setor náutico, como parece ser em alguns trechos de sua fala:

[...] O custo que nós imaginávamos de início, daquela parte, custou cinco vezes. Custou cinco vezes o que nós prevíamos. (...) Mais do que o previsto. Porque... A passagem [subterrânea]... foi uma loucura o quanto custou a mais. E como lá daquele lado... também... Quando nós chegamos lá é que nós vimos a qualidade da terra que tinha debaixo da represa. Foi difícil pra retirar e transportar aquele material. Depois, viu-se aqui se não tivesse uma proteção com aquele cimento ciclópico que contorna toda a área, aquilo iria tudo abaixo. E iríamos perder todo o serviço. Aquilo foi uma obra... Fizemos caprichado, entendeu? Também não desanimamos por isso. Porque... já estávamos na chuva... vamos nos molhar. E acabamos fazendo uma coisa que ficou interessante.

Uma informação no mínimo curiosa fornecida por Boralli (2004, p. 248, 250 e 252) é a que se refere às questões climáticas do local do clube e à solução arquitetônica, que ele relacionou com as causas do fracasso do empreendimento:

[...] E funcionou como clube durante... alguns anos, mas... depois foi havendo um certo desânimo, entendeu? Os associados... acabavam se desinteressando.

[...] Seis meses [de uso]. Na época do calor, porque na época do frio, não ia ninguém mesmo. As pessoas que insistissem em frequentar, não passavam bem, principalmente crianças.

[...] O vento da noite. Ventanias assim o ano todo. O ano todo. E um vento frio, gelado. Então, por isso, pras crianças e gente que frequentava sempre, sempre tinha problema de resfriado. Nunca... Não é bom ali pra quem frequenta constante.

[...] É muito úmido. E eles são muito expostos. Ele foi feito intencionalmente exposto, pra aparecer. Mas... não foi bom. Na construção devia ter recebido um outro trato, não é, virar um pouco as costas pra represa e deixar a vista pro lado de cá. Mas ninguém ia imaginar que... o tempo fosse alterar esse interesse nas coisas.

Ainda que não tivesse sido o fator clima o único responsável pelo insucesso do clube, é interessante a relação feita por Boralli, que revela, em sua opinião, um certo descuido no projeto com esta questão. Segundo o empreendedor, em algum momento, o clube chegou a ter cerca de quinze mil associados e depois foi reduzindo. Ele mencionou, também, que as contribuições dos associados não eram suficientes para cobrir as despesas integrais do clube, muito altas. Contudo, o empreendedor, na entrevista, sempre relaciona o desinteresse dos associados às questões climáticas do local, contando que nos meses

frios não ia ninguém ao clube.

Boralli (2004, p. 274-275) relatou, ainda, a aprovação da passagem subterrânea pela prefeitura, que começou, na realidade, com a sua impossibilidade de aprovação:

O túnel... não dava pra aprovar. Impossível. A prefeitura não aprova passagens subterrâneas particulares. Mas, a essa altura, eu já sabia o valor do túnel. E eu já tinha me arrependido. Mas já estava nos impressos e tinha que fazer. E eu reclamando que precisava fazer o túnel, tinha que fazer o túnel. Ai nós já tínhamos pensado em voltar à ideia anterior, por cima, não saía nem um décimo e rapidez também. Porque, aí, tinha muita responsabilidade fazer uma... essa passagem subterrânea, porque... ia ser uma via de... para entrar, precisava ser muito séria. Então... Mas não vinha a aprovação. Não vinha. Não conseguia aprovar, não conseguia aprovar, não conseguia aprovar...

Mas, segundo, Boralli (2004, p. 275), a solução veio de forma inusitada:

[...] Um dia, eu recebi no meu escritório um cidadão. Com o projeto... (...) Eu já conhecia o cara. Ele era da Prefeitura. Ele me falou: “Você sabe o que é isso aqui?” Eu disse: “Sei. Isso é o meu projeto da passagem subterrânea.” E ele disse assim: “Olha. Está muito difícil. Você não vai aprovar isso. Mas eu vim aqui falar com

“você, porque eu tenho um jeito de fazer isso sair. Mas vai custar tanto.” Eu falei pra ele o seguinte: “Caso contrário não sai?” Ele disse: “Não sai”. Falei: “Então não vai sair. E você está me fazendo um grande favor. Porque isto aqui está custando 80 vezes o que eu planejei e está fora do nosso orçamento. E se a Prefeitura aprovar, eu sou obrigado a fazer. Mas se a Prefeitura não aprovar, eu tenho a desculpa: Bom, não posso fazer! Arranjei outra solução.” Dois dias depois, eu recebi um aviso pra ir retirar o processo, que estava aprovado.

Boralli mencionou pouco Cascaldi em sua entrevista, mostrando, em vários momentos, sua admiração pela engenhosidade de Artigas em suas soluções. Mas, em sua entrevista, Cascaldi contou detalhes da obra, embora tivesse confirmado que era o seu irmão que acompanhava a obra e que ele praticamente não visitava a obra.

Sobre o projeto, Cascaldi (2000, p. 185 e 186) esclareceu algumas questões sobre o estado da obra do antigo hotel e o que foi feito por ele e Artigas:

O projeto [do antigo hotel]... estava na estrutura, estava na estrutura. [...] Quatro pisos. É. O prédio era... um prédio de maior altura, mas para o clube eram necessários apenas os quatro... os quatro andares. E aí projetamos todo o conjunto interno do clube, mais toda a área externa de piscinas, toda a área de lazer, fizemos o projeto do túnel e mais a estação de barcos.

Cujo projeto mais... digamos assim, mais... expressivo, foi o da estação de barcos.

Apesar da importância que a garagem de barcos adquiriu, Cascaldi (2003, p. 211) reconhece que ela foi pensada para ser um apêndice da sede do clube, confirmando a ideia dos técnicos do DPH de considerar as obras da referida sede, da garagem e do túnel como um conjunto:

Cascaldi - Fizemos aquele desenho todo. É isso aí. [...] Porque, na realidade, a estação de barcos devia ser um apêndice daquele prédio. Pelo menos foi a ideia que tivemos inicialmente. E depois é que... agora... pro tombamento, ele [refere-se ao proprietário do antigo Santapaula lateclube em 2003, que queria que apenas a garagem fosse objeto do tombamento] queria fazer, provavelmente, como o principal. Mas está meio errado.

Paulo (DPH) - Eu... Nós entendemos assim o tempo todo. Eu acho que você até acha certo o jeito que a gente está pensando. A gente trata aquilo tudo como um conjunto.

Cascaldi - Como um conjunto.

Ainda sobre o projeto da garagem, Cascaldi (2000, p. 186 e 199) falou sobre as soluções técnicas desenvolvidas para a escolha do partido de pórtico adotado e da audaciosa utilização de uma grande estrutura de concreto sem juntas de dilatação:

A garagem de barcos tem mais ou menos 70 metros de comprimento. E por causa disso nós tivemos de usar... Lá, o projeto é que tem a... a fundação vem até um certo ponto... Você reparou que, num certo ponto, os pilares são continuação da fundação, mas seccionada por elementos de ponte. [...] Alguns são roletes [de metal], articulações de ponte, são roletes pra... pro problema da dilatação do conjunto, porque 70 metros ia dilatar, então... E tinha também o problema de alguns... de alguns apoios serem um ...pêndulo. Um pêndulo. Rodava em cima de um pêndulo. Porque a estrutura, além de dilatar no comprimento... Por ela se dilatar no comprimento, em função da massa de concreto, ela tinha também uma rotação em alguns daqueles pontos.

[...] na última ponta tem um [rolete de metal] que é... é um só, que é um pêndulo. [...] Que faz o movimento de rotação, fixa a laje, pra evitar que a estação ande, não é, digamos assim, e no outro [roletes de metal] absorve... quer dizer, absorve, acompanha a dilatação do prédio.

[...] Tem 70 metros. Hoje em dia, você não pode fazer com menos de 30. Com menos de 30, você não pode fazer sem junta de dilatação. Porque você não tinha onde fazer junta de dilatação sem... pra manter expressão da unidade disso aí. Não tinha condições.

[...] É um pórtico inteiro, um pórtico hiperestático, inclusive. Por isso é que tem esses roletes:

pra variar (?) em função do posicionamento de cada apoio. Como eu disse, alguns rodam e outros andam.

De acordo com Cascaldi (2000, p. 190), a obra foi muito rápida, começando em 1961 e sendo concluída cerca de um ano e meio depois:

Foi rápido. Foi rápido. Porque ela não era... não é tão complexa assim, porque a grande... a parte do clube em si, as paredes já estavam... Algumas demolições, alguma reforma interna, alguma decoração interna e tudo o mais. Piscinas, também, são coisas relativamente rápidas de... de realizar. E a estação de barcos foi que demorou um pouquinho mais, já começou em 61 e já...daí pra frente, não tivemos mais conhecimento do que acontecia lá.

Um dos relatos importantes de Cascaldi (2000, p. 194 e 195) refere-se ao problema, que tiveram durante a obra, do recalque de um pilar, que, segundo ele, ocorreu devido à economia feita por Boralli na sondagem do terreno:

[...] a sondagem... demonstrou um crescimento crescente da resistência do solo. E por economia de efeito (?) de sondagem, que era cobrado por metro, o Boralli, como era muito... muito econômico que ele era... “Então: 12 metros, 15 metros está suficiente”. Julgamos finalmente que fosse suficiente. Mas acontece que esse solo tinha uma resistência crescente até um

16. Sobre este problema técnico, Cascaldi (2000, p. 193-195) detalhou seu relato: “[...] É um pilar [o do recalque] que tem uma série de chapas de... chapas de metal... [...] Várias chapas de metal. Cada chapa de metal daquelas era colocada na medida em que a estrutura era levantada... porque o passo do macaco era tão pequeno, que era... levantava na espessura da chapa. Então era colocada a chapa, depois... era... recolocado o macaco, levantava mais um pouquinho, entendeu? [...] Começava a trincar também a estrutura. Pra evitar a trinca da estrutura, porque isso daqui é um maciço, é uma estrutura inteira, nós tínhamos de repor a estrutura no lugar pra refazer as fundações. [...] Tudo cimbrado. Tudo cimbrado pra ir segurando... evidentemente no cimbramento, evitar que ela continuasse descendo. [...] Então, depois de cimbrado, foi refeita a fundação... Como? Com estaca mega. Quer dizer, a própria estrutura serviu de apoio pra... pra cada estaca e cada estaca daquelas foi prolongada através da estaca mega. [...] Até atingir a resistência necessária calculada com aquela estaca, uma... uma por uma. E trabalhando a nave.”

certo ponto. Abaixo dessa camada resistente do solo, tinha um solo mole, uma camada mole.

O problema ocorreu logo após o cimbramento da obra da garagem (CASCALDI, 2000, p. 193):

[...] depois da obra ser cimbrada, ela começou a ceder... num desses apoios. Ela foi de novo cimbrada. Pra evitar que ela se desmontasse (?), foi colocado um macaco, um macaco lenticular entre a fundação e o pilar em si, porque o pilar se... se aflora aqui... E foi levantada essa estrutura.¹⁶

Além das questões técnicas e de projeto da garagem de barcos, a entrevista com Cascaldi (2000, p. 201) revelou aspectos importantes de sua relação com Artigas, com quem começou a trabalhar antes de se formar:

Eu estava estudando no quinto ano, ele me chamou pra trabalhar com ele. Ele estava estudando essa casinha aqui (mostrando a foto no livro) [mostrando para os entrevistadores imagem da casa Rio Branco Paranhos, no Pacaembu]. Esta casa aqui. Isso aqui é... Esse balanço aqui é só alvenaria, é alvenaria armada. Não tem concreto dentro disso aí.

Cascaldi (2000, p. 201) relatou, então, que trabalharam quase vinte anos juntos, convivendo desde jovens, sendo Artigas apenas quatro anos mais velho do que ele. Contou como era o pro-

cesso de trabalho no escritório que, segundo ele, antes de funcionar no edifício do IAB, ficava na antiga sede do São Paulo Futebol Clube, à rua Bento Freitas:

Ah, nós trabalhávamos na prancheta. Era ele na prancheta, eu na prancheta, dando palpite... Ele... Naturalmente, as ideias básicas ele sempre que dava, naturalmente. Ele era o titular da... Ele foi meu professor na escola, por isso é que eu fui trabalhar com ele logo que eu me formei.

Cascaldi (2003, p. 224, 225 e 227) comentou, também, a briga e a separação passageira dos dois arquitetos:

Depois [do projeto para o São Paulo Futebol Clube], eu briguei com o Artigas também e fui embora pra Londrina. Eu fui embora pra Londrina. Depois, quando eu voltei, continuou o trabalho lá. (...) Sofri um desastre naquele tempo. Ficamos de madrugada desenhando o São Paulo, o anteprojeto do São Paulo, para o concurso do São Paulo. Nós... saímos do escritório pra tomar um café no Largo do Arouche, atravessar ali na Rego Freitas... na Bento Freitas até o Largo do Arouche. Quando chegamos na esquina da Marquês de Itú... um carro... um carro da Polícia passou em cima da calçada, atropelou todo mundo.

[...] Quebrou minha perna... Aí eu fiquei uns dois dias com a perna engessada em casa, não é,

quando eu cheguei no escritório o Artigas chegou e disse: “Por que é que você estava chegando a essa hora aqui no escritório?” Aí eu disse pra ele: “O que há comigo é que eu vou embora!” Aí que me deu o último 51 da última hora, não é? Falei: “Eu vou-me embora. Pode fazer as minhas contas hoje, que eu vou-me embora”.

[...] Aí eu fui embora pra Londrina. Fui embora mesmo.

[...] Aí... passei uns tempos lá e ele me chamou de novo de volta. Que era pra eu voltar. Me chamou de volta.

[...] É isso aí. Veio botar o dedo no meu nariz, eu digo: “Eu vou me embora”. (...) Ele se arrependeu, depois me chamou de novo. Ainda bem. Continuamos fazendo a besteirada.

Sobre a relação entre Artigas e Cascaldi, Wilhelm (2003, p. 240), em sua entrevista aos técnicos do DPH, apontou a complementaridade de suas personalidades tão distintas como elemento essencial no funcionamento do escritório:

O Cascaldi é uma pessoa muito quieta, mas que mantinha a ordem dos projetos do Artigas. O Artigas... era mais genial. E levava as coisas pra frente, inovava. Mas... na elaboração dos projetos e manutenção da ordem do escritório do Artigas, o Cascaldi era fundamental. Agora, ele é uma personali-

dade tranquila e quieta. Ele ficava muito na sombra do Artigas. Porque o Artigas era professor...

Como se pode perceber, além dos aspectos técnicos da obra, as lembranças dos entrevistados ajudam a reconstruir um universo das relações e das intenções que permearam, todo o tempo, a construção de um complexo que revela as ligações entre metrópole e modernidade.

Considerações finais: memórias de uma modernidade paulistana

Enquanto falava sobre sua relação com Artigas, em seu primeiro depoimento aos técnicos do DPH, Cascaldi folheava um livro de fotos, e, ao deparar-se com uma imagem da Estação Rodoviária de Londrina (1948-52), aponta uma inscrição feita com a letra de seu irmão, Rubens Cascaldi, onde se lia: “avisar Vasconcelos que não caiu” (Cascaldi, 2000, p. 201).

A menção a Vasconcelos refere-se ao calculista Augusto Carlos de Vasconcelos - o mesmo da garagem de barcos, segundo relato de Cascaldi -, e é uma expressiva manifestação das ousadas soluções utilizadas nos projetos de Artigas e Cascaldi.

Ousadia que também é evidente na Garagem de Barcos, que mais do que constituir um aspecto técnico-construtivo de uma arquitetura moderna de grande qualidade e inventividade, revela o es-

17. Para autores, como Baudrillard (1985), a experiência da modernidade começa na Europa do século XVI, mas só alcança plenamente seu sentido a partir do século XIX, com as profundas implicações da divisão racional do trabalho industrial e do desenvolvimento contínuo e rápido das ciências e das técnicas. Realidades, estas, que impõem a ideia de mudança e crise constantes, o mito burguês da inovação e do progresso, que passará a marcar ideologicamente a noção de modernidade.

18. Esta sensação guardava relação, segundo os autores, com o fato de que: “Num período relativamente curto de cinquenta anos, de 1930 até o início dos anos 80, e, mais aceleradamente, nos trinta

anos que vão de 1950 ao final da década dos 70, tínhamos sido capazes de construir uma economia moderna, incorporando os padrões de produção e de consumo próprios aos países desenvolvidos” (CARDOSO DE MELLO; NOVAIS, 1998, p. 562).

19. Enquanto a modernização se remete aos fenômenos da industrialização da produção, da especialização do trabalho e de suas estruturas de organização, aos quais se juntaram aqueles relacionados ao crescimento demográfico e à concentração urbana (BAUDRILLARD, 1985), o modernismo é a representação desta experiência e, também, a de sua outra dimensão, a da consciência da modernidade (HARRISON, WOOD, 1997).

pírito de modernidade de parte de uma geração que construiu os espaços e cidades por nós herdados. Uma modernidade que, mais do que real, era desejada e sonhada, para um país que se supunha, então, em construção.

Esta modernidade, entendida como vontade de um específico modo civilizatório, que expressaria o “espírito da época” - tão caro aos modernos -, implicava em certas práticas sociais, pretensamente modernas, ligadas ao culto da velocidade, dos esportes, da cultura vanguardista, que, por sua vez, se vinculavam a experiências de modernização da economia brasileira naquele momento. Com efeito, como vimos no início deste artigo, o avião, o automóvel, as corridas de carro e de lancha só eram possíveis devido às modernizações na consolidação de infraestruturas e equipamentos urbanos como aeroportos, estradas de rodagem (avenidas), autódromos, plataformas e abrigos de barcos, que, no caso em estudo, faziam parte do projeto moderno para Interlagos.

Evidentemente, apenas faz sentido definir alguma coisa como “moderna” quando esta se opõe a outra que não o é, e esta última, na sua relação dialética com a primeira parte do enunciado - “moderno versus antigo” -, apresenta-se como obsoleta e “superável”. Este estratagema, que, poderíamos dizer, é intrínseco à própria modernidade, é um de seus motores mais potentes¹⁷. Não à toa, entre os anos 1950 e 1970, havia uma

sensação de que o Brasil finalmente “superava o seu atraso”:

Os mais velhos lembram-se muito bem, mas os mais moços podem acreditar: entre 1950 e 1979, a sensação dos brasileiros, ou de grande parte dos brasileiros, era a de que faltava dar uns poucos passos para finalmente nos tornarmos uma nação moderna. Esse alegre otimismo, só contrariado em alguns rápidos momentos, foi mudando a sua forma. Na década de 50, alguns imaginavam até que estaríamos assistindo ao nascimento de uma nova civilização nos trópicos, que combinava a incorporação das conquistas materiais do capitalismo com a persistência dos traços de caráter que nos singularizavam como povo: a cordialidade, a criatividade, a tolerância. (CARDOSO DE MELLO; NOVAIS, 1998, p. 560)¹⁸

O conjunto do antigo Santapaula lateclube é, neste sentido, a manifestação material de uma experiência em que se conjugaram - ainda que de forma breve, transitória e precária - modernidade, modernização e modernismo: à ideia de modernidade como vontade de expressão do “espírito da época” vinculava-se à de modernização, sua correspondente dimensão socioeconômica, e, também, à de modernismo, vinculada ao domínio da estética¹⁹.

O processo de tombamento desse conjunto transcende, desta forma, a proteção de um patrimônio arquitetônico para revelar o seu signifi-

cado como manifestação cultural da construção da moderna metrópole paulista.

Lamentavelmente, até o momento, a intenção de revitalização da área e de recuperação do conjunto, que moveu a abertura do processo de tombamento, não se concretizou, sendo evidente o seu estado de abandono e a falta de uso (ou subutilização).

Em 2010, o Conpresp aprovou, com diretrizes, o pedido do então proprietário do imóvel para a construção de um complexo hoteleiro na área do conjunto tombado, com a proposta de um restaurantes na garagem de barcos, tendo, em 2013, aprovado outro pedido que se limitava, especificamente, ao restaurante, projeto este que está longe de conferir à obra o significado que o conjunto e a cidade merecem.

Espera-se que um dia a metrópole contemporânea consiga absorver a experiência de uma modernidade outrora almejada.

Apêndice

Relação das obras de Vilanova Artigas, na cidade de São Paulo, tombadas ou em processo de tombamento, pelo Condephaat e Conpresp²⁰:

1) FAU-USP, Cidade Universitária, Butantã. Resolução Condephaat nº 26/1981 (tombamento). Resolução Conpresp nº 05/1991 (tombamento).

2) Edifício Louveira, Rua Piauí, 1081, Higienópolis. Resolução Condephaat nº 44/1992 (tombamento). Resolução Conpresp nº 09/2002 (tombamento).

3) Residência Elza Salvatore Berquó, Rua Paulo Roberto Paes de Almeida, nº 51, Santo Amaro. Resolução Conpresp nº 26/2004 (abertura). Quadro de Arquitetura Moderna.

4) Colégio 12 de Outubro, Rua Comendador Elias Zarzur, 301, Santo Amaro. Resolução Conpresp nº 26/2004 (abertura). Quadro de Arquitetura Moderna²¹.

5) Estádio Cícero Pompeu de Toledo (São Paulo Futebol Clube), Praça Roberto Gomes Pedrosa, nº 1, Morumbi. Resolução Conpresp nº 26/2004 (abertura). Quadro de Arquitetura Moderna.

6) Sobrados modernistas do arquiteto João Villanova Artigas, Rua Sampaio Vidal, nº 558, 564, 570 e 578, Jardim Paulistano. Resolução Conpresp nº 26/2004 (abertura). Quadro de Arquitetura Moderna.

7) Santapaula lateclube, Avenida Robert Kennedy nº 4308 e nº 4900 (sede) e à Avenida Berta Waitman nº 315 (garagem de barcos), Interlagos. Sessão Ordinária Condephaat de 09-12-2013 (tombamento do conjunto de piscinas, garagem de barcos e passagem subterrânea). Resolução Conpresp nº 03/2007 (tombamento

20. Até o momento, não foram tombadas, pelo órgão federal de preservação do patrimônio, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan, obras de Artigas na cidade de São Paulo.

21. A respeito desta indicação, ver *A preservação do patrimônio moderno*, neste artigo.

da antiga sede do clube, garagem de barcos e passagem subterrânea).

8) Residências I e II do Arquiteto, Rua Barão de Jaceguai, 1151, Campo Belo.

Resolução Condephaat nº 112/2014 (tombamento).

Resolução Conpresp nº 26/2004 (abertura). Quadro de Arquitetura Moderna.

9) Residência Rio Branco Paranhos, Rua Heitor de Moraes, 120, Pacaembu.

Resolução Condephaat nº 80/2015 (tombamento).

Resolução Conpresp nº 08/2001 (abertura).

10) Residência Taques Bittencourt II, Rua Votupuranga 275, Sumaré.

Sessão Ordinária Condephaat de 09-12-2013 (tombamento).

Resolução Conpresp nº 22/2015 (abertura).

11) Casa dos Triângulos, Rua Guaçú, 176, Sumaré. Resolução Conpresp nº 22/2015 (abertura). Revisão da Lei de Zoneamento.

12) Casa Mendes André, Rua Coronel Artur de Godói, 185, Vila Mariana.

Resolução Conpresp nº 22/2015 (abertura). Revisão da Lei de Zoneamento.

Contudo, também existem obras de Artigas, na cidade de São Paulo, que foram objeto de estudos de tombamento posteriormente arquivados pelo Condephaat: a) passarelas de pedestres sobre a Av. Nove de Julho (INSS e Fundação Ge-

túlio Vargas); Av. Rubem Berta (Av. Miruna, Av. Arantãs e Aeroporto de Congonhas); e Largo Padre Péricles. b) Colégio XII de Outubro; (c) EEPG Sete Praias; (d) EEPG Parque Boa Esperança; e, (e) Escola Industrial de Vila Alpina.

Referências

AMARAL, Aracy A. **Artes Plásticas na Semana de 22**. São Paulo: Editora 34, 1998.

BAFFI, Mirthes Ivany Soares. O IGEPAC-SP e outros inventários da Divisão de Preservação. **Revista do Arquivo Municipal**, São Paulo, v. 204, Ano 1, n. 1, p. 169-191, 2006.

Baudrillard, Jean. Modernité. In: **Encyclopaedia Universalis**. Paris: Encyclopaedia Universalis, 1985, Vol. XII, p. 424-426.

Cardoso de Mello, João Manuel; NOVAIS, Fernando A. Capitalismo tardio e sociabilidade moderna. In: NOVAIS, F. A. (Coord-geral da coleção); SCHWARCZ, L. M. (Org. do volume); **História da Vida Privada no Brasil**: contrastes da intimidade contemporânea. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 559-658. (História da vida privada no Brasil, 4).

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade, Unesp, 2001.

CUNHA, Marcio Cotrim. Entre protagonistas e es-

quecidos: a arquitetura dos irmãos Cascaldi. **Arquitextos**, São Paulo, 063.09, ano 06, set. 2005. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.063/439>>. Acesso em: 02 out. 2015.

FERRAZ, Marcelo Carvalho (Coord.). **Vilanova Artigas**: arquitetos brasileiros. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, Fundação Vilanova Artigas, 1997.

FRANÇA, Elisabete (Coord.). **Guarapiranga – Recuperação Urbana e Ambiental no Município de São Paulo**. São Paulo: M. Carrilho Arquitetos, 2000.

HARRISON, Charles; WOOD, Paul. L'idée du monde moderne. In: Harrison & Wood (dir). **Art en théorie**. Paris: Hazan, 1997, p. 158-162.

MASSERAN, Paulo Roberto. Artigas e Cascaldi. Unidos pelos ideais, separados pela arquitetura. Duas obras da década de 1970 em Jahu, SP. **Arquitextos**, São Paulo, 086.04, ano 08, jul. 2007. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.086/231>>. Acesso em: 02 out. 2015.

MEYER, Regina M. Prosperi. **Metrópole e Urbanismo**: São Paulo anos 50. São Paulo: 1991. Tese de Doutorado, FAUUSP.

MIURA, Priscila Miyuki. O reconhecimento das

obras de Artigas pelo CONDEPHAAT. In: SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL. Arquitetura moderna e internacional: conexões brutalistas 1955-75, 10., 2013, Curitiba. **Anais eletrônicos...** Curitiba: DOCOMOMO BRASIL, 2013. Apresentação de Trabalhos. Disponível em: <http://www.docomomo.org.br/seminario%2010%20pdfs/OBR_67.pdf>. Acesso em: 20 out. 2015.

OKSMAN, Silvio. **Preservação do patrimônio arquitetônico moderno**: a FAU de Vilanova Artigas. 2011. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16136/tde-18012012-144727/>>. Acesso em 20 out. 2015.

RODRIGUES, Marly. **Imagens do Passado**. A instituição do patrimônio em São Paulo. 1969-1987. São Paulo: Unesp, Imprensa Oficial do Estado, Condephaat, Fapesp, 2000.

RUBINO, Silvana. O mapa do Brasil passado. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. Brasília: Iphan, n° 24, p. 97-105, 1996. Edição temática "Cidadania".

SÃO PAULO (Cidade). Lei Municipal n°13.885, de 25 de agosto de 2004. Estabelece Normas Complementares ao Plano Diretor Estratégico, Institui os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, Dispõe sobre o Parcelamento, Disciplina e

Ordena o Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo. **Diário Oficial do Município**, São Paulo, 06 out. 2004.

SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole**. São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

VAN OERS, Ron. Introduction to the Programme on Modern Heritage. In: UNESCO. **Identification and Documentation of Modern Heritage**, Series, 5, p. 7-13, 2003. <http://whc.unesco.org/documents/publi_wh_papers_05_en.pdf>. Acesso em: 18 out. 2015.

SUZUKI, Juliana Harumi. **Artigas e Cascaldi**: arquitetura em Londrina. Cotia: Ateliê Editorial, 2003.

VÁZQUEZ RAMOS, Fernando G. Vilanova Artigas: terra, água e ar na concepção da Garagem de Barcos. In: Seminário Internacional da ACADEMIA DE ESCOLAS DE ARQUITETURA E URBANISMO DE LÍNGUA PORTUGUESA, 3., 2014, Lisboa. **Anais...** Lisboa: AEAULP/CIAUD/FCT, v. I., p. 36-44, 2014.

ZEIN, Ruth Verde; OLIVEIRA, Lêda Brandão de. Um Caso Exemplar: a Garagem de Barcos do Clube Santapaula. Premissas para a recuperação de seu valor arquitetônico e ambiental. In: SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL. **Arquitetura e Urbanismo Modernos: Projeto e Preservação**, 5., 2003, São Carlos. **Anais eletrônicos...** São Car-

los: DOCOMOMO BRASIL, 2003. Apresentação de Trabalhos. Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br/seminario%205%20pdfs/144R.pdf>>. Acesso em: 18 out. 2015.

Fontes primárias

BORALLI, Adelino. Entrevista. In: DPH. DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO. **Processo de Abertura de Tombamento da Garagem de Barcos do Santapaula lateclube**. Processo Administrativo nº 2000-0.101.744-2. Entrevista concedida em 2.3.2004. São Paulo: DPH, p. 242-276.

CASCALDI, Carlos. Entrevista. In: DPH. DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO. **Processo de Abertura de Tombamento da Garagem de Barcos do Santapaula lateclube**. Processo Administrativo nº 2000-0.101.744-2. Entrevista concedida em 3.9.2003. São Paulo: DPH, p. 208-227.

_____. Entrevista. In: DPH. Departamento do Patrimônio Histórico. **Processo de Abertura de Tombamento da Garagem de Barcos do Santapaula lateclube**. Processo Administrativo nº 2000-0.101.744-2. Entrevista concedida em 20.4.2000. São Paulo: DPH, p. 181-207.

DPH. DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO. **Processo de Abertura de Tombamento da Garagem de Barcos do Santapaula lateclube**. Processo Administrativo nº 2000-0.101.744-2.

WILHEIM, Jorge. Entrevista. In: DPH. Departamento do Patrimônio Histórico. **Processo de Abertura de Tombamento da Garagem de Barcos do Santapaula lateclube.** Processo Administrativo nº 2000-0.101.744-2. Entrevista concedida em 20.10.2003. São Paulo, DPH, p. 228-241.

Sites consultados

CONDEPHAAT. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Arqueológico, Artístico e Turístico. **Bens tombados pelo CONDEPHAAT.** Disponível em: <<http://www.condephaat.sp.gov.br/>>. Acesso em: 02 out. 2015.

CONPRESP. Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo. **Resoluções.** Disponível em: <<http://www.prefeitura.sp.gov.br> > Secretarias > Cultura > Conpresp > legislacao>. Acesso em: 02 out. 2015.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Bens Tombados.** Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126>>. Acesso em: 20 out. 2015.

SÃO PAULO SKYLINE. Disponível em: <<http://www.saopauloskyline.com/2011/10/santapaula-iate-clube.html>>. Acesso em: 20 out. 2015. ■