

Sombra e água fresca na praia paulistana

ZEIN, Ruth Verde. Sombra e água fresca na praia paulistana. Revista Docomomo Brasil, Rio de Janeiro, n. 3, p. 21-29, dez. 2018

data de submissão: 20/08/2018
data de aceite: 20/09/2018

No-frills: just a shadow on the beach

Sin ostentación: solo una sombra en la playa

Ruth Verde ZEIN

Doutora em Teoria, História e Crítica da Arquitetura;
Professora da FAU-PPGAU-UPM;
rvzein@gmail.com

Resumo

Este texto vai tratar dos projetos para a reforma das instalações do Clube Santapaula realizados em 1960-1, por Artigas e Cascaldi, comentar um pouco sobre o projeto desses autores da “Garagem de Barcos” do clube e se concentrar em compreender um projeto intermediário e não executado para o “Setor Náutico” do clube. Aproveita o ensejo para desfrutar das belas e lúdicas perspectivas das propostas de projeto nas quais relaxados e belos corpos desfrutam do sol da praia de paulista, navegando em embarcações no lago ou protegidos à sombra de uma leve construção, tomando uma água fresca sob o abrigo de um pavilhão náutico, de arquitetura leve e informal.

Palavras-chave: Vilanova Artigas, arquitetura brasileira, análise de obra.

Abstract

This text will consider the projects for the renovation of the facilities of the Santapaula Club designed in 1960-61 by Artigas and Cascaldi. It will briefly comment on the authors' design for Club's "Boat Garage", but mostly it focus on understanding an intermediate non-executed design for the club's "Nautical Sector". It takes advantage of the opportunity to enjoy the nice playful perspective drawings of the project proposals in which beautiful relaxed bodies enjoy the sun of the Paulistana beach, sailing the lake in boats or protected by the shade of a light construction, having a glass of fresh water under the shelter of the nautical pavilion, a light and informal piece of architecture.

Keywords: Vilanova Artigas, Brazilian architecture, close reading.

Resumen

Este texto profundizará en los proyectos para la renovación de las instalaciones del Club Santapaula diseñadas en 1960-1 por Artigas y Cascaldi. Se comentará brevemente el proyecto la "Garaje de Barcos" del Club, pero se centrará principalmente en la comprensión de un proyecto intermedio y no ejecutado para el "Sector Náutico" del club. Aprovecha la oportunidad para dis-

frutar de las perspectivas agradables y lúdicas de las propuestas de proyectos en las que cuerpos relajados y bellos disfrutan del sol de la playa Paulistana, navegando en botes en el lago o protegidos a la sombra de una construcción ligera, tomando una fresca agua bajo el refugio del pabellón náutico, una pieza de arquitectura ligera e informal.

Palabras-clave: Vilanova Artigas, arquitectura brasileña, análisis de obra.

Introdução

É razoável imaginar que quando um/a arquiteto/a abandona um primeiro projeto e reinicia em outras bases seu processo criativo, propondo uma segunda e distinta versão, algo de muito fundamental pode estar ocorrendo, naquele momento, no panorama criativo desse/a autor/a. Especialmente quando, embora a nova proposta seja destinada ao mesmo (ou quase o mesmo) programa, e ao mesmo (ou quase o mesmo) local, apresenta-se de forma totalmente distinta, em tom e aspecto.

O descarte de uma ideia inicial de projeto pode acontecer por razões externas ao processo criativo. Por exemplo, o cliente pode não ter se agradado, ou pode ter modificado suas demandas; a checagem da legislação urbana ou técnica aplicável ao caso pode ter obstado aquela solução; e ainda outras causas extemporâneas podem ter atuado, provocando a mudança. O descarte de uma solução que já parece ser boa, em prol de outra também boa, mas completamente distinta, também pode acontecer motivado apenas por razões internas ao processo criativo. Se for esse o caso, talvez a vontade de mudar que anima tal transformação possa indicar a presença de uma força interna, oculta, fundada na necessidade criativa. E que, soberana, exige iniludivelmente que as/os autoras/es mudem de rumos e encontrem outros caminhos, em busca de novos desafios – sejam de ordem material, técnica e/ou conceitual.

Ainda assim aquilo foi descartado, porque não mais satisfaz às/aos autoras/es, não é necessariamente uma ideia menor. Pode ser que se trate de uma coisa ainda muito boa em si mesma. Pode ser que essa coisa não mais satisfaça não por apresentar algum defeito mas porque algo mudou, dentro dos/as autores/as. E agora essa coisa já não mais se coaduna com o que se deseja, com o que pode vir a ser, com a coisa nova que se quer apresentar e está prestes a nascer, na força transgressora do devir.

E talvez um episódio desse tipo possa ter acontecido no projeto para o Clube Santapaula.

Muda-se o Jogo

O edifício da “Garagem de Barcos do Clube Santapaula” (1961-5) é talvez a obra mais singular da

trajetória dos arquitetos João Batista Vilanova Artigas e Carlos Cascaldi. De dimensão relativamente pequena, com um programa simples e com poucas limitações de terreno, foi concebido com alto grau de experimentação estrutural, espacial e formal e uma ampla margem de arbítrio, resultando numa proposição criativa e única¹.

Imediatamente antes de realizar esse conhecido projeto, Artigas e Cascaldi ensaiaram para o mesmo terreno e clube uma outra proposta, que por alguma razão não chegou a ser levada adiante, da qual nos restam algumas perspectivas². Não se trata de um projeto completo, mas apenas de alguns estudos, algumas primeiras ideias e algumas variações, que foram descartadas em prol da outra solução finalmente adotada, e construída.

Entretanto, a meu ver, nem por isso esses primeiros estudos são menos interessantes. Há neles uma beleza e valor intrínseco; e ademais, talvez se possa tomá-los também como testemunhos da ocorrência, na trajetória profissional de seus autores, de um possível ponto de inflexão projetual. E acrescentando-se ainda outra camada interpretativa, à luz do estudo dessa versão primigênia descartada pode-se talvez resinificar, radicalmente, a compreensão do projeto finalmente executado.

A data em que esses dois projetos (o não desenvolvido, e o finalmente executado) são propostos é muito significativa, tanto na linha do tempo da arquitetura moderna, em geral, com na trajetória de Artigas & Cascaldi, em particular.

O primeiro projeto para o Setor Náutico (que depois seria conhecido como “Garagem de Barcos”) do Clube Santapaula parece ser de 1960; o segundo projeto, que foi executado, é de 1961. No Brasil, essas datas coincidem com o momento exato de antes e depois da inauguração de Brasília. No mundo todo, essas datas marcam um súbito e exponencial aumento da quantidade de obras adotando uma linguagem que, a seguir, será chamada pela historiografia, talvez à falta de melhor etiqueta, de brutalista.

Naquele momento, nem a arquitetura moderna de corte corbusiano da *promenade architecturale*, da leveza, dos 5 pontos, das superfícies brancas revestidas e/ou bem acabadas deixa de existir de súbito; nem a arquitetura também de corte corbusiano, pesada, da exploração de superfícies rugosas e deixadas aparentes, de exibição de superestruturas em exoesqueletos explícitos e despidos acabara então de começar. Como se sabe, tais processos de mudança de mentalidade, tecnologia, gosto (e moda...) não tem nem é possível determinar um dia e hora para seu início, nem para haverem caducado; tampouco se sucedem de maneira brusca e taxativa, e sim costumam superpor-se por algum tempo, antes que um *modus operandi* seja gradualmente abandonado em prol de outro.

E entretanto, se organizarmos e examinarmos criticamente uma massa suficientemente ampla de informações sobre as mais conhecidas obras de arquitetura, no Brasil e em todo o mundo, concebidas nos anos 1950 e 1960, chegaremos quase sempre à conclusão de que, justo naquela cúspide de décadas, algo de significativo está, meio subitamente, mudando. Se trata de uma mudança que parece conter, em sua força motriz, algo de uma vontade experimental, algo de uma vontade de ênfase e exagero, algo que quer sair do casulo do que já se sabe e ir em busca das possibilidades ainda insuspeitas daquilo que poderá vir a ser possível. Chamemos esse algo de “brutalismo”: nem tanto porque o nome é adequado, mas apenas porque esse indexador é útil, já que empregando-o, todos vão reconhecer sobre o que estamos falando.

Mas estejamos atentos, para evitar anacronismos. Naquela data – 1960-1 – o tal de brutalismo ainda não era, como viria a ser uns poucos anos depois, um estilo (ou uma tentativa de conformar uma pauta estilística); sequer já era então uma linguagem bem estabelecida, pois suas obras paradigmáticas mal principiavam a aparecer no mundo. Da mesma maneira, a narrativa historiográfica sobre essa arquitetura ainda não estava plenamente cristalizada; ou seja, essas arquiteturas, ditas depois brutalistas, ainda não estavam classificadas, reduzidas a fórmulas e modelos.

Mais importante ainda, alguns historiadores mais astutos ainda não haviam tomado posse do assunto, nem se apropriado da sua origem, nem subvertido seus significados – como em seguida aconteceu; e de maneira tão bem sucedida que ainda hoje essa outra versão segue sendo acreditada. Naquele instante, as arquiteturas inaugurais daquilo que se chamaria posteriormente, e genericamente, de brutalismo, apenas se afirmavam, apenas ensaiavam os primeiros passos, embora já se manifestassem com a força de uma irrupção. E o faziam não por meio de discursos, ou de movimentos, mas simplesmente através de obras, propostas por alguns/as arquitetos/as ousados/as e criativos/as.

Mal comparando, e olhando desde aqui e agora de mais de meio século depois, esse tal de brutalismo dos começos parecia querer expressar um procedimento “gótico” de se conceber a arquitetura moderna, apostando na exploração radical e manifesta das lógicas da construção, em grau até então ainda não plenamente tentado – embora tal busca constasse, ideologicamente, das declarações e discursos modernos, desde suas vanguardas. E por estar realizando radicalmente o que antes apenas se declarava, segue sendo, estatutariamente, ainda moderno. Embora, pelos resultados que apresenta, possa se considerar que já parcialmente se distanciava, ou se diferenciava, de boa parte das anteriores manifestações clássicas da arquitetura moderna.

Tampouco o projeto definitivo da “Garagem de Barcos”, que foi finalmente realizado para o setor náutico do Clube Santapaula junto à represa do Guarapiranga, foi a primeira incursão de Artigas e Cascaldi nas hostes das buscas brutalistas. Mas será, certamente, um de seus momentos mais radicalmente livres e experimentais. Na obra deles, e considerando-se toda e qualquer arquitetura brutalista, de todo o mundo.

Entretanto, o projeto anterior e descartado para o Setor Náutico do Clube Santapaula nada tem de brutalista. E esse cambio de paradigma projetual, naquele momento, naquela obra, é certamente um fato muito interessante, e bastante notável.

Mudam-se os nomes

Antes de tratar das questões relativas às mudanças de linguagem arquitetônica entre as versões antes e depois desse projeto, pode ser interessante destacar um detalhe, ligado à linguagem em si mesma: no caso do Clube Santapaula, além do projeto, o nome da obra também muda (e com ela, o nome do próprio clube). E isso não é de somenos importância.

Artigas & Cascaldi foram inicialmente contratados pelo Clube Santapaula para realizar uma reforma nas suas instalações, com a inclusão de um setor “aquático”, ou seja, das piscinas. A ausência de piscinas e vestiários em um clube já construído e em funcionamento explica-se pelo fato de seu edifício-sede não ter sido projetado originalmente para essa finalidade. O Santapaula ocupou uma construção parcialmente inconclusa, originalmente destinada a um hotel-cassino, cuja obra havia sido interrompida devido à proibição do jogo legal ao final da década de 1940, inviabilizando a proposta original³.

A localização do clube, muito afastada do centro da cidade, junto a uma das represas situadas na zona sul da cidade (represas e margens que não eram então públicas, mas de propriedade particular da companhia São Paulo Light & Power) se poderia qualificar o empreendimento, nos termos de hoje, como um “resort”. A progressiva urbanização do bairro de Interlagos, facilitada pela expansão da indústria automobilística a partir dos anos 1950 foi transformando o bairro, que originalmente abrigava principalmente casas de fim de semana, e cada vez moradias permanentes passaram a ser construídas e habitadas. Essa circunstância talvez tenha incentivado os dirigentes do novo clube a consolidar suas instalações e ampliar a oferta de seus atrativos.

O Clube Santapaula seguia, aliás, uma tendência importante daquele momento, uma época que pode ser considerada como áurea na expansão de clubes particulares de lazer, que se espalhavam por toda cidade. De fato, os próprios Artigas & Cascaldi seriam responsáveis por projetos de edifícios e/

ou equipamentos esportivos para as sedes de várias outras agremiações de lazer, tais como a Associação Portuguesa de Desportos, o Clube Anhembi, o São Paulo Futebol Clube - para citar os projetos desses autores que de fato foram parcialmente executados; sem contar outras propostas dos mesmos arquitetos que ficaram apenas no estágio inicial de estudos, e sem mencionar, ademais, os inúmeros outros projetos dessa época, para clubes, idealizados por vários outros arquitetos paulistas.

Constam nas pranchas relativas ao projeto de reforma das instalações do Clube Santapaula algumas possibilidades e variações de arranjos, de reforma e de ampliação do edifício-sede do clube; inclusive e especialmente, várias soluções diferentes para a área das piscinas. O projeto inicial se concentrava na alteração das instalações do edifício-sede, situado em um amplo lote, que conforma um quarteirão urbano pentagonal, rodeado por ruas residenciais, e sem acesso direto às margens da represa. Em meio aos arquivos de desenhos desse projeto de reforma, de Artigas & Cascaldi, comparecem também alguns estudos arriscando algumas propostas para a ocupação de um trecho das margens da represa, do outro lado da avenida que a circundava⁴.

Nos primeiros desenhos para esse novo trecho consta nas pranchas o nome de “Setor Náutico”, e não “Garagem de Barcos”, como viria a se chamar na fase seguinte. Parecem indicar a vontade do Clube Santapaula de se expandir, como outros clubes já então existentes naquele bairro, transformando-se não apenas em um clube de lazer, como também em um clube náutico. Esses primeiros estudos não foram levados adiante. Um novo projeto, para esse outro e destacado terreno, situado junto às margens da represa, foi elaborado. Essa obra definitiva passou a ser denominada como “Garagem de Barcos” do “late Clube Santapaula”. Foi a que de fato se construiu, e que ainda lá está, embora cada vez mais em precária situação física.

Aqui introduzo uma nota pessoal. Meus pais foram sócios desse clube, frequentei suas instalações, vivenciei seus espaços enquanto criança e adolescente. Embora fosse ainda muito jovem, guardo lembranças indeléveis dessas vivências. Uma delas é que o edifício nunca foi uma “garagem” para barcos. Usava-se a parte de cima como mirante, área de lazer e bar/lanchonete, e na parte de baixo como local para abrigar os barcos provisoriamente, enquanto descarregavam seus motores e velas, equipamentos que podiam ser guardados no depósito fechado ali existente. Em seguida os barcos eram levados embora e estacionados em outra parte, abrigados em improvisados “telheiros” dispostos ao longo do restante do terreno.

A mudança de nome para “garagem de barcos”, quando de fato essa nunca foi sua destinação, pode

ter sido adotada várias razões, e ainda não encontrei nenhum documento que explique a mudança – até porque, na época, esse detalhe poderia não parecer tão importante. Mas é significativo o fato dessa proposta ter sido inicialmente chamada pelo nome de “setor náutico”, e interessante saber que inicialmente ainda estava sendo pensada, prioritariamente, como uma construção de uso mais informal, como uma oportuna sombra e abrigo de apoio para atividades que, afinal, não iam acontecer nela, mas principalmente na praia, ou velejando nas superfícies das águas da represa.

A “Garagem” nunca foi um edifício industrial, ou um galpão, ou um lugar para produção, reparos e armazenamento de barcos. Essa informação é importantíssima hoje, quando se considera a necessidade de restauro e revitalização desse conjunto: trata-se, a meu ver, de um aspecto de altíssima importância. Principalmente para evitar que se sugiram destinações inadequadas e espúrias para a possível futura reciclagem dessa obra. Uma garagem é fechada; um mirante/bar é aberto. A abertura completa e total dos espaços desse magnífico edifício – que, pelas razões expostas, prefiro sempre chamar de “Setor Náutico” do Clube Santapaula – é condição *sine qua non* para sua correta revalorização. Qualquer coisa diferente disso é engano, e pode produzir ainda mais danos do que vantagens.

Julietta achava que um nome não importava. Aquela história terminou em tragédia. Neste caso, espero que o ajuste do nome se faça sempre presente, ou ao menos, sempre se considere, se finalmente o assunto da reciclagem daquele edifício se viabilizar. Para que a repetição do engano não resulte em farsa.

Sombra da barraca

Pois então, em meio aos papéis do projeto de reforma da sede do Clube Santapaula, encontram-se uma série de perspectivas, a maioria delas representando o “Setor Náutico” do clube, na faixa de terreno para além da avenida e junto às margens da represa do Guarapiranga.

Algumas poucas perspectivas representam vistas internas do edifício-sede, destacando a pontuação colunar da estrutura em contraste com o arranjo do mobiliário e as figuras humanas em primeiro e segundo plano. Nelas, as pessoas desenhadas não são bonecos “genéricos”, mas quase representações, sempre muito expressivas, possivelmente até em alguns casos de pessoas conhecidas, talvez mesmo dos clientes e dos arquitetos. Há uma atenção quase carinhosa no desenho das roupas, nos cortes de cabelos, nas atividades que as pessoas parecem estar desempenhando – de trabalho ou lazer – complementadas por vegetação de espécies reconhecíveis, alguns acessórios de arte moderna, arandelas e lustres de época, mesas e cadeiras de pé palito,

espreguiçadeiras com tecidos listrados de lona (Figuras 1, 2). Chama a atenção uma perspectiva externa olhando para oeste mostrando as novas piscinas (Figura 3), desenhadas segundo uma versão na qual ainda estão enterradas, ou estão dispostas apenas um pouco sobressalentes em relação ao piso externo, e que são representadas sem quaisquer barreiras que pudessem impedir a circulação das pessoas entre o clube e as piscinas; tanto aquela mais rasa, rodeada de crianças, mais próxima, como em outra um pouco mais ao longe, provavelmente uma piscina mais funda, rodeada de adultos, estando todos os personagens em trajes de banho. Em primeiro plano, Pinheiros, talvez uma Bauhinia, uma moita de Guaimbê; no horizonte, quatro veleiros e as montanhas do outro lado da represa.

Como num *traveling*, ou como numa fotografia tomada por um voo de *drone*, na perspectiva seguinte (na ordem aleatória, mas intencional, com que as descrevo) o conjunto agora é visto em uma perspectiva geral, numa mirada para leste e norte. Há duas perspectivas desenhadas a partir de mais ou menos desse ângulo, cada qual representando diferentes possibilidades, ou estudos, para o projeto de reforma da sede do clube. Em complemento, ambas mostram a mesma proposta de ocupação da faixa junto às margens da represa. Chamemos de perspectiva 4 e 5, pois acredito que essa ordem também pode indicar a sequência em que foram desenhadas (embora, no caso, seja apenas uma *educated guess*).

Na perspectiva 4 (Figura 4) o desenho do edifício-sede mostra o ala norte-sul de maneira esquemática, sem ressaltar janelas, ou talvez, como se se tratasse de uma imensa viga, apoiada sobre pilotis; à frente dela, organizam-se outro bloco menor e as áreas das piscinas, num arranjo que lembra a perspectiva, vista de dentro, e logo acima comentada. A ala leste-oeste do edifício-sede, disposta na porção norte do lote, é representada de maneira simples, mas relativamente fiel ao edifício como ali existia, enfatizando cada pavimento e a marcação vertical das colunas. Na faixa da “praia”, 5 altas palmeiras (imperiais?) apenas cobrem vista para a ponta norte da sede; outras quatro palmeiras, ou talvez outro tipo de árvore, compõem o canteiro central da avenida no trecho mais ao sul. Dessa maneira, o foco da composição do desenho, bem visível e em destaque, é o edifício-sede situado no plano de fundo do desenho.

Em primeiro plano comparece uma singela construção, o “Setor Náutico”, um pavilhão estreito e longo definido pela repetição de 9 abóbadas, onde os 8 pares de apoio centrais são colunas verticais e os dois últimos apoios nas pontas se inclinam na tangente das curvas (catenárias?) até chegarem ao chão. Solução que relembra, de alguma maneira, a proposta para a rodoviária de Londrina [1950] dos

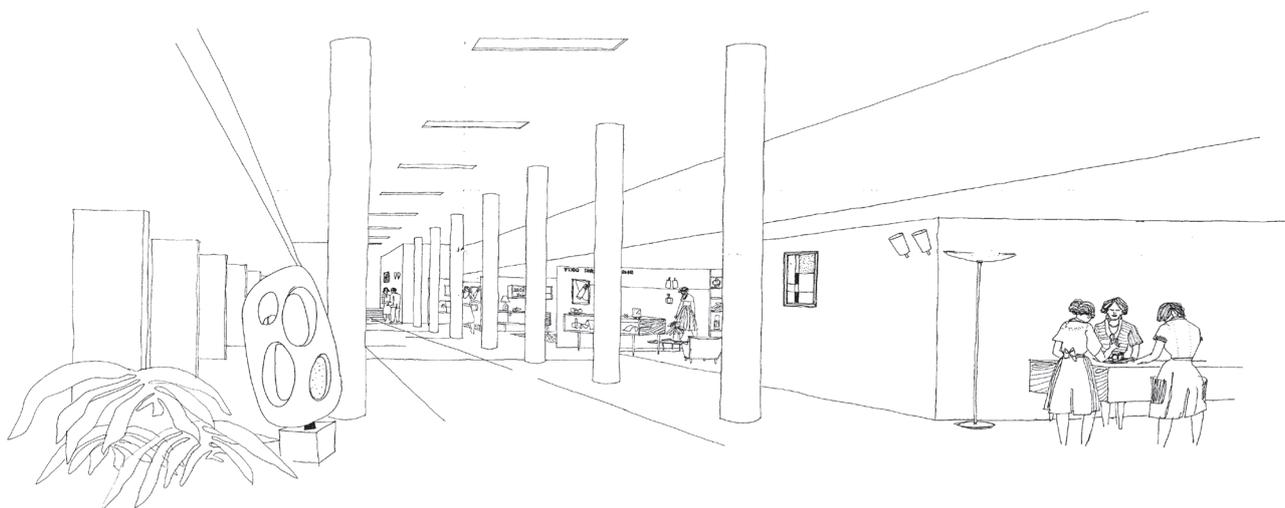


Figura 1 | Perspectiva interna da reforma do Clube Santapaula
Fonte: Biblioteca da FAU-USP, Coleção Vilanova Artigas (~1960)



Figura 2 | Perspectiva de uma varanda, reforma do Clube Santapaula
Fonte: Biblioteca da FAU-USP, Coleção Vilanova Artigas (~1960)



Figura 3 | Perspectiva das piscinas, reforma do Clube Santapaula
Fonte: Biblioteca da FAU-USP, Coleção Vilanova Artigas (~1960)

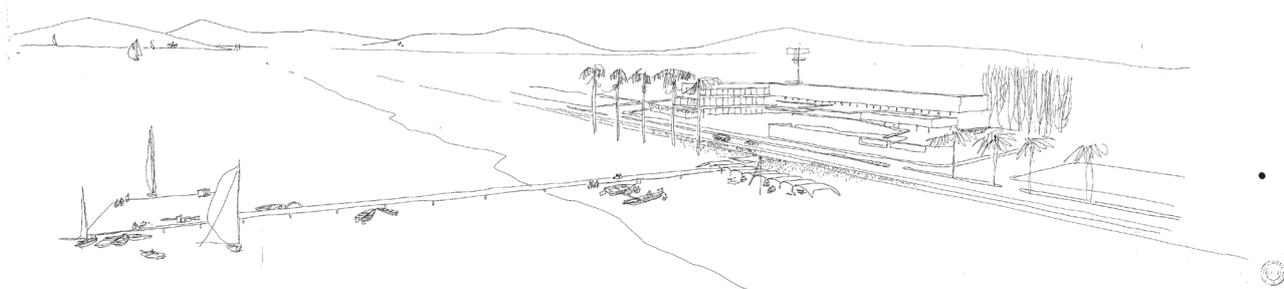


Figura 4 | Perspectiva aérea, Clube Santapaula e Setor Nautico, variação 1
Fonte: Biblioteca da FAU-USP, Coleção Vilanova Artigas (~1960)

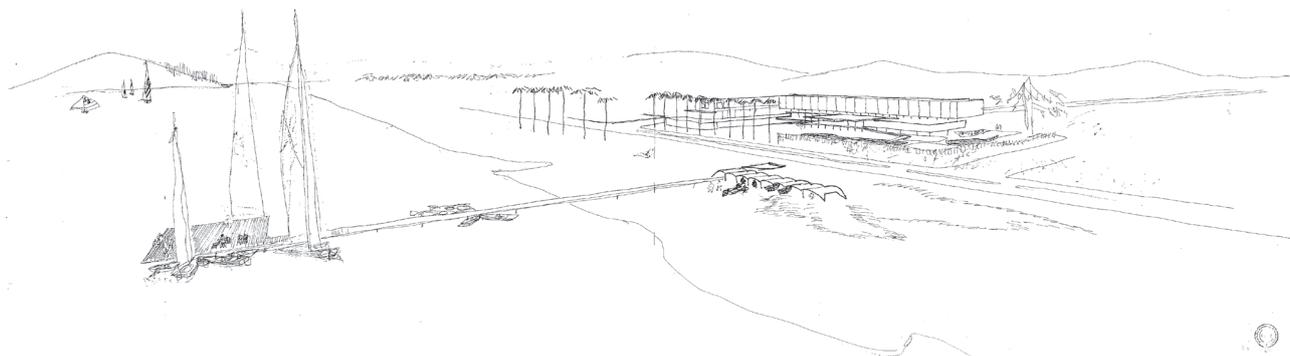


Figura 5 | Perspectiva aérea, Clube Santapaula e Setor Nautico, variação 2
Fonte: Biblioteca da FAU-USP, Coleção Vilanova Artigas (~1960)

mesmos autores, ou para a proposta para o restaurante e auto-posto do Clube dos 500 em Guaratinguetá, de Oscar Niemeyer [1952-3]. Na altura das duas primeiras colunas da ponta norte desse pavilhão começa “deque” ou pier transversal, estreito e extenso, ligeiramente elevado do chão, que se prolonga do pavilhão até a linha d’água, e prossegue estendendo-se, numa dimensão duas vezes maior do que o trecho de terra, sobre a represa; ampliando-se na ponta em uma praça, talvez flutuante, de formato quadrado.

Nove botes e 3 veleiros estão ali atracados ou bem próximos. Cinco pessoas estão no trecho aquático do pontal; no trecho terra do deque, duas pessoas estão sentadas, 3 de pé, e outras cinco observam dois botes atracados, um deles contendo o que parece ser um motor. Perto do pavilhão em cobertura abobadada veem-se outras cinco pessoas, talvez umas esteiras de sol e outros objetos, além de uma estranha “grua”, ou mastro. Logo atrás do pavilhão observa-se a entrada da passagem subterrânea que conectaria o setor náutico à sede existente, passando sob a avenida - solução idêntica à adotada no projeto final. A avenida que separa as margens da sede está deserta, como era comum na época: passam apenas um ônibus e um carros. No lago, ao longe, notam-se outros três veleiros e alguns marcos verticais, de difícil identificação. As linhas sinuosas no horizonte confirmam a típica topografia em “mar de morros” da cidade.

Na perspectiva 5 (Figura 5), apesar do traço parecer mais esquemático e apressado, outros detalhes

se revelam. Na sede do clube, a ala norte-sul ganha um desenho de colunas ou linhas de caixilhos verticais na fachada, presentificando-se, enquanto a ala leste-oeste da ponta norte, tão melhor detalhada na perspectiva anterior, agora é desenhada quase esquematicamente; além disso, as palmeiras que no desenho anterior também eram representadas naquela ponta agora dobraram em quantidade, saíram da praia e deslocaram-se para o terreno da sede, parcialmente escondendo esse trecho do edifício.

Com essas ligeiras mudanças agora o foco do desenho se desloca para o primeiro plano, ou seja, o Setor Náutico, que se mostra plenamente visível ao sol abrasador da folha branca; mas talvez seja o fim da tarde, porque já não há banhistas na praia e dois botes já se abrigaram sobre as abóbadas (que agora são apenas 8). Em compensação há mais pessoas no pontal, talvez observando o por do sol, porque a maioria olha para oeste. O pontal agora apresenta uma textura que sugere que seja de tábuas de madeira. Um veleiro está atracado, outros dois veleiros – denunciados mais pelas suas duas imensas velas que pelo corpo do bote – puxam ainda mais o olhar para esse trecho, aquático, da composição.

Um terceiro desenho geral se apresenta, mudando-se agora o ponto de vista, de voo de pássaro para perspectiva a cavaleiro (Figura 6). Trata-se agora de um desenho do pavilhão do Setor Náutico propriamente dito, e por isso a Sede Social apenas se esboça ao fundo. Diferentemente das duas perspectivas anteriores nas quais, devido à distância do

ponto de vista, as pessoas eram representadas de forma bastante esquemática, aqui os personagens voltam a comparecer com jeito de pessoas reais, bem delineadas, mulheres e homens, todos em trajes sumários e/ou de banho. O pavilhão da praia permanece com 8 abóbadas e nota-se que as duas da ponta, por seu desenho, conformam um vão um pouco maior do que as do meio. O pavilhão tem um piso, disposto pouca coisa mais elevado do que o terreno. Pela escala das pessoas pode-se imaginar que o ponto inferior das abóbadas está talvez a 2,10 m do chão, e o ponto máximo talvez a uns 3,0 m; nessa mesma escala aproximada, a distância entre as colunas poderá ter talvez uns 3,50 m. É difícil precisar a dimensão transversal do pavilhão, com apenas estes desenhos; mas considerando-se as perspectivas anteriormente descritas, pode-se estimar uma largura entre 7 e 9 m, aproximadamente. Para termo de comparação, as abóbadas da Rodoviária de Londrina, em ritmo de 7, tem proporção bem distinta (~8.5 x 10 m) e as colunas estão recuadas da borda.

O pavilhão do Setor Náutico apresenta ritmo estrutural que pode-se comparar, mas aproximadamente, ao trecho da rodoviária de Londrina não em abóbadas, mas de cobertura inclinada, pois ali a estrutura tem um ritmo de 4.50 para a mesma largura de 10m. De qualquer maneira, a semelhança entre ambos projetos só se sustenta quando o olhar é demasiado superficial e rápido demais: ao se examinar os detalhes, percebe-se que se trata de outra ideia, bem distinta. Adotando-se essas estimativas dimensionais imprecisas, o pavilhão não teria mais do que uns 30 a 35 m de comprimento por 10 m de largura: um perímetro bem distinto daquele do

projeto definitivo e executado da “Garagem de Barcos”, cujas dimensões são de aproximadamente 70 x 14 m.

Neste desenho as palmeiras imperiais voltam a estar na praia, e a escala próxima permite distinguir o desnível entre a rua e a praia, conformando uma espécie de talude onde 12 pessoas sentadas observam a paisagem ao fundo. Dentro do pavilhão, estão outras 6 pessoas, conversando em dois grupos; do lado de fora outras 2 pessoas jogam peteca, outro grupo de 3 pessoas caminha e conversa, e em primeiro plano, dois banhistas, ou velejadores, com água até os joelhos, estão entrando (ou saindo) da água. O deque elevado e plano revela a queda suave da topografia da praia; sobre ele estão outras 3 pessoas observando um quarto personagem que veleja, e/ou atraca.

Na perspectiva (Figura 7) seguinte o ponto de vista novamente se modifica, e apresenta-se como quem estivesse desenhando dentro, ou melhor, sob a sombra do pavilhão, olhando em direção à represa. Mas não é apenas uma mudança de ângulo, e sim um estudo com algumas variações em relação ao projeto proposto nos desenhos anteriores. O piso sob a cobertura está um pouco mais elevado, conformando uma situação mais de mirante do que de barraca de praia. O contato com a areia das margens da represa já não se dá mais em continuidade plena; e talvez por isso, agora já não está mais frequentado por banhistas, mas habitado por 3 pessoas de pé, em trajes de passeio. Duas delas acenam para os velejadores e a terceira se desloca enquanto aprecia um barco “encostado”, semi-abrigado pela cobertura, pousado em cota mais baixa que a do piso interno. Uma quarta pessoa, homem, em traje mais leve, parece estar arrumando, guardando, observando ou consertando seus pertences de velejador ou remador. Lá fora nove pessoas estão passeando no deque, cuja disposição em relação ao pavilhão está espelhada, considerando-se os desenhos anteriores, surgindo agora na sua ponta sul e adentrando na represa menos profundamente do que antes, o que se pode deduzir porque as pessoas que nele estão ainda são vistas com certo detalhe.

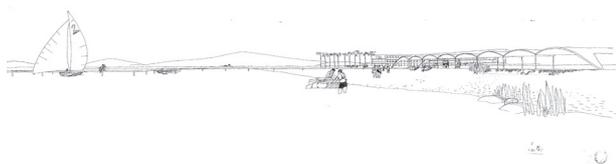


Figura 6 | Perspectiva cavaleiro, Setor Náutico, solução em abóbadas, externo, variação A
Fonte: Biblioteca da FAU-USP, Coleção Vilanova Artigas (~1960)

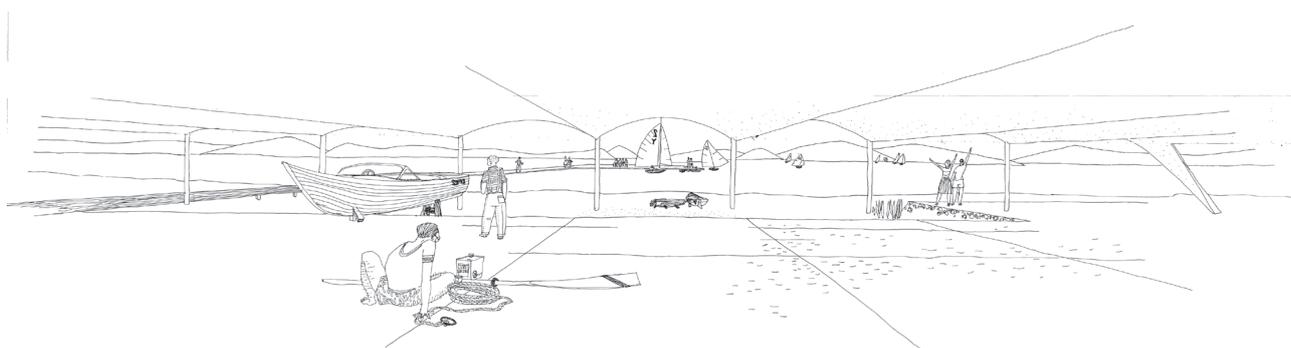


Figura 7 | Perspectiva interna, Setor Náutico, solução em abóbadas, variação A
Fonte: Biblioteca da FAU-USP, Coleção Vilanova Artigas (~1960)

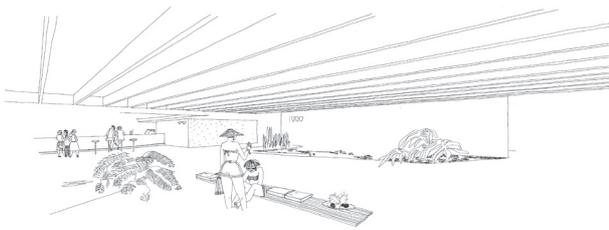


Figura 8 | Perspectiva interna, Setor Náutico, solução em vigas retas, variação B

Fonte: Biblioteca da FAU-USP, Coleção Vilanova Artigas (~1960)

Veem-se também as 8 abóbadas da cobertura, mas o desenho parece um pouco inacabado no lado esquerdo, pois não se distingue a coluna inclinada que indicaria ser esse o último vão da ponta sul.

Na seguinte perspectiva várias coisas mudam (Figura 8). De certa forma, o que mudou pode indicar uma certa ponte com o projeto final, definitivo, que virá a ser a seguir totalmente detalhado e construído. Enfatizo novamente que não se sabe com certeza a ordem em que esses desenhos foram feitos, e portanto, a sequência na qual os exponho não é uma certeza, mas uma tentativa de interpretação, que parece fazer sentido.

Neste desenho a cobertura do pavilhão – ou será que agora se trata apenas um pergolado vazado? – apresenta-se plana, conformada por vigas horizontais apoiadas numa viga de bordo, a qual não se sabe (ou não se vê) onde se apoia: tudo “flutua”. Inclusive um banco (ou será um deque posto sobre o chão?) onde uma banhista está sentada e conversa com outra, que está de pé. Ambas estão de chapéu, o que sugere novamente a hipótese da pérgola, e destacam-se em um primeiro plano. À direita da imagem apresenta-se um paramento, que pode ser apenas uma lona fechando a lateral (pois o desenho não indica espessura), à maneira de um quebra-vento; ou pode se tratar de um muro portante. Ao lado esquerdo há um balcão de bar, com uma caixa registradora e quatro banquinhos fixos, estando dois deles ocupados por um casal conversando com certa intimidade. Perto dali outras três pessoas, de pé e em trajés sociais, conversam. Um bloco fechado parece “extrapolado” ou estender-se além do perímetro da cobertura (ou do pergolado), e poderia conter banheiros, ou cozinha, ou ambos. Touceiras de vegetação se distribuem em três pontos, enfatizando as linhas de perspectiva.

O mais interessante do desenho é o que está ausente, ou pode ser que não: não se sabe bem se o fundo do bar é uma abertura para a vista, ou se é parede; se as vistas da represa estão para o lado de quem observa o desenho, portanto atrás e não disponíveis, ou se simplesmente o pavilhão abre-se para cima mas já não mais para os lados. Não seria totalmente inusitado: lembro que em 1961 Artigas

& Cascaldi também estavam projetado o edifício da FAU-USP. Esta perspectiva introduz amenidades como bar, estar, banheiros, que não compareciam nos desenhos anteriores. Assim, embora muito diferente da solução que finalmente será adotada, o desenho que aqui se apresenta parece estar sugerindo um caminho em busca de uma maior precisão na especialização das ideias do projeto. Definitivamente, não é mais os projetos dos anos 1950; mas ainda não se sabe bem, ou não fica explícito, se já contém as vontades e aparências do brutalismo dos anos 1960.

Nessas duas últimas perspectivas, desenhadas de um ponto de vista interior ao pavilhão, prenuncia-se também alguns rasgos projetuais que estarão presentes na obra final, tais como a variação nas cotas dos pisos sob a cobertura, a agregação de serviços de apoio, e a possibilidade do pavilhão do Setor Náutico não ser apenas uma cobertura para os banhistas, que desfrutem da praia, fugirem do sol, mas simultaneamente possa ser um espaço para os frequentadores do clube se aproximarem da represa, ainda que apenas contemplativamente.

Reservei para o final o desenho mais lúdico (Figura 9), e que pode ter sido feito a qualquer momento: exercícios de desenho de barcos a motor e a vela, exercícios de desenho de banhistas deitados/as ao sol.

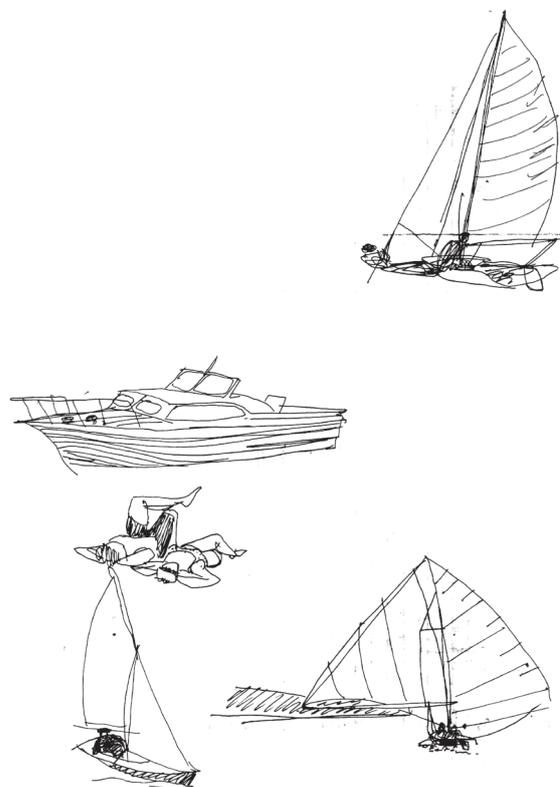


Figura 9 | Barcos e pessoas

Fonte: Biblioteca da FAU-USP, Coleção Vilanova Artigas (~1960)

Conclusões

Realizar uma leitura mais próxima e cuidadosa desse projeto anterior para o Setor Náutico do Clube Santapaula, projeto que nunca chegou a ser desenvolvido, ou sequer plenamente cristalizado, porque por alguma razão foi suplantado por outro, é exercício que não pode, nem quer, chegar a parte alguma. Para começar porque as informações disponíveis são, obviamente, insuficientes, para auferir quaisquer conclusões taxativas. Porém, talvez não tenha sido apenas um exercício diversionista. Como em toda pesquisa, para escrevê-lo foi antes necessário realizar um certo grau de prospecção, de coleta de dados, de sistematização de informações. Como toda escrita de história, o texto organiza seu caminho criando – ou melhor, organizando – “fatos”. E porque o texto, mesmo despretensiosamente, quer chegar em algum lugar, e quer ser inteligível e comunicar, obriga-se a construir alguma “narrativa”. Neste caso, e para variar, uma narrativa sobre a obra de Artigas & Cascaldi que deseja ser bem pouco triunfal. Inclusive porque seu foco não é o que supostamente aconteceu, mas o que nunca chegou a termo. Nem por isso realiza-la foi menos divertido.

Notas

¹ Essa obra foi mais pormenorizadamente estudada pela autora em ZEIN, R.V.; OLIVEIRA, L.B. (2003) e ainda em ZEIN, R.V. (2005).

² O conjunto completo dos desenhos desses projetos encontra-se de posse da Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Brasil, que gentilmente permitiu sua reprodução neste artigo.

³ O lago da Guarapiranga foi artificialmente criado em 1906-8. Com a implantação nos anos 1920/30 da represa Billings, a região da zona sul da cidade de São Paulo situada entre as duas represas passou a receber vários empreendimentos para moradia para lazer. Num desses loteamentos, coroando uma avenida de acesso, em terreno de frente para a avenida que bordeja a represa do Guarapiranga iniciou-se nos anos 1940 a construção de um grande hotel, projeto do Escritório Técnico de Engenharia Mieczyslaw Grabowski (Cf. CARVALHO, M.C.W; MENDES, D., 2000, p.58). A construção foi interrompida nos primeiros pavimentos, nunca chegando a se realizar a torre dos apartamentos. Esse embasamento foi apropriado, no final dos anos 1950, pelo Clube Santapaula, para a instalação de sua sede. Cf. ZEIN & OLIVEIRA (2003).

⁴ O trecho junto às margens da Guarapiranga não pertencia ao clube, e sim à Light. Só foi possível usá-lo após se obter a expressa permissão de seu proprietário, o que talvez parecesse simples na época, já que aquela empresa já havia permitido outras ocupações das margens por outros clubes vizinhos.

Referências bibliográficas

CARVALHO, M.C.W; Maria Cristina Wolff de; MENDES, Denise. *A ocupação da bacia do Guarapiranga: perspectiva histórico-urbanística*. In: FRANÇA, Elizabeth (org). Guarapiranga: recuperação urbana e ambiental no Município de São Paulo. São Paulo: M.Carrilho Arquitetos, 2000.

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. Disponível em/Avaliable at: <http://docomomo.org.br/course/5-seminario-docomomo-brasil-sao-carlos/> (consultado em 04/08/2018)

ZEIN, R.V. (2005) *A Arquitetura da Escola Paulista Brutalista 1953-1973*. (tese de doutorado). PROPAR-Programa de Pós Graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2005. Disponível em/available at: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/5452> (consultado em 04/08/2018).