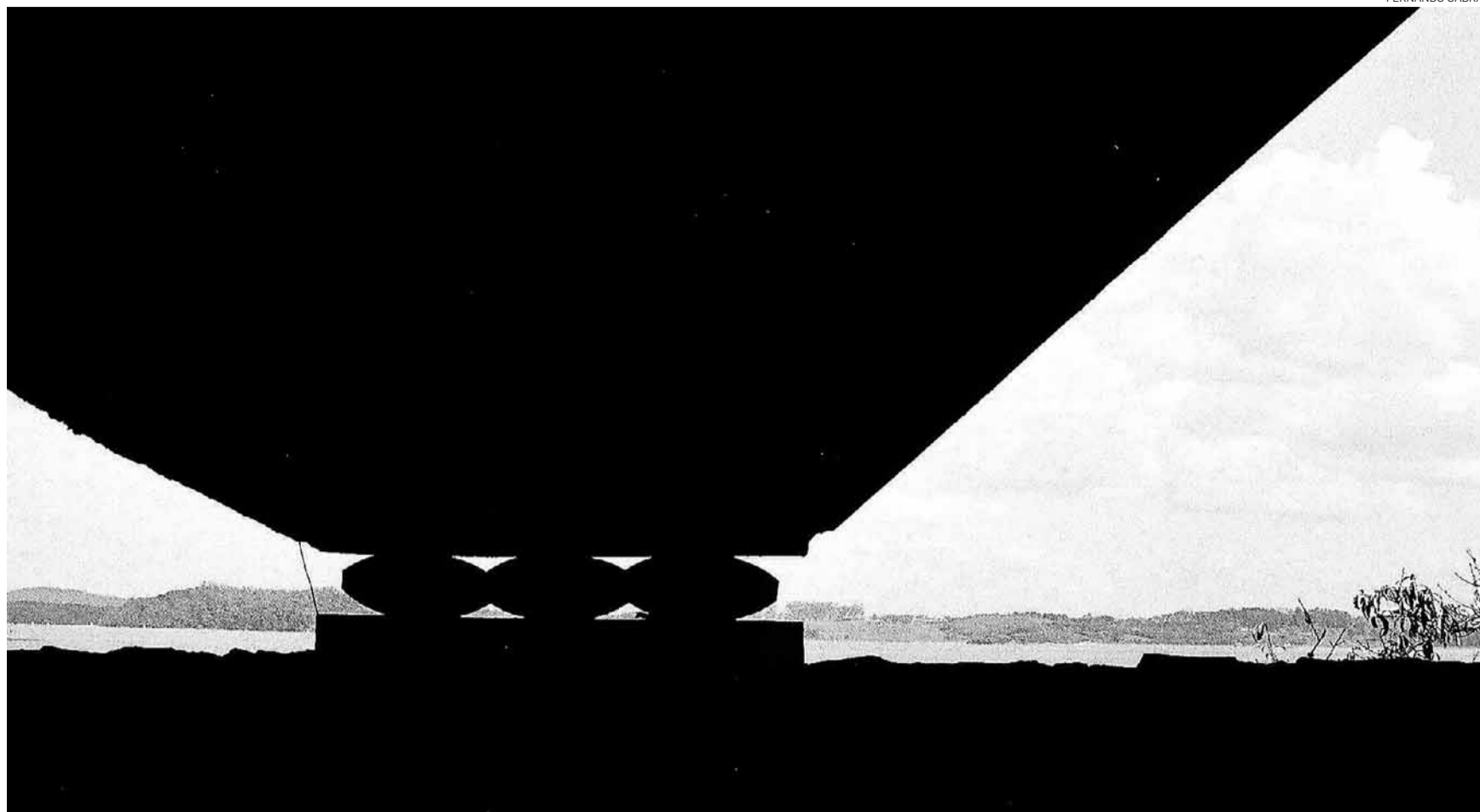


## Arremate

Em fase final, projeto do governo paulista planeja reverter o fluxo do Rio São Loureço para abastecer o Sistema Guarapiranga. Segundo a Sabesp, o objetivo é aumentar a oferta de água para os clientes da Grande São Paulo, além de amenizar a crise hídrica.



# Brutalismo em praia de paulista

À beira da Guarapiranga, obra do arquiteto Vilanova Artigas abandonada há 20 anos quer deixar de ser volume morto

André de Oliveira

**Você** conhece o guará? É uma ave de pernas longas, pescoço esguio, bico compridão, fino e meio curvado. Parece uma garça, só que vermelha. Daí vem Guarapiranga, o nome dessa represa no sul de São Paulo que hoje tem andado, como quase todo reservatório de água da cidade, meio a perigo: num chove não molha danado. Guará, a ave; piranga, o vermelho. Isso em tupi-guarani. Pois bem, lá pelos 60 do século passado, o seu Ruy Zein, contador – não de causos, mas de números –, apontou uma construção meio estranha nas margens da Guarapiranga para sua filha e fabulou uma história meio amalucada, mais ou menos assim:

– Imagina só se um monstro gigante, quem sabe um pássaro, quem sabe um guará, surgisse lá do fundão do lago, viesse voando baixinho até aqui e agarrasse com os pés gigantes a laje dessa construção. Imaginou? O que aconteceria era que o teto de concreto armado, rígido e sonhado para durar para sempre, se deslocaria e o monstro levantara voo carregando a estrutura lá para o fundo, de onde veio voando. Isso porque, cinza-escuro, a laje, imponente, não está afixada em lugar algum, apenas pousada, apoiada.

O caso marcou a filha do seu Ruy, Ruth Verde Zein. Não à toa, anos mais tarde ela se tornaria professora de arquitetura e se dedia, com interesse de pesquisadora, ante a construção.

Hoje, quem vai ladeando a represa, sentido zona sul, nota, a sua direita, a laje de concreto. Com seus cerca de 70 metros de comprimento, desgastada e pichada, ela está num estado aparente de completo abandono. Se o passante está em carro particular, bicicleta ou a pé, ainda consegue entrever as águas da represa, emolduradas por um vão livre formado pela laje e o chão. E se por acaso esse passante também for um interessado em arquitetura, ou em memórias paulistanas, notará que toda essa estrutura assemelha-se em muito a outras construções da cidade, como o prédio da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP).

Aí, então, a professora Ruth, da Universidade Presbiteriana Mackenzie, poderá esclarecer: não se trata de coincidência. Tanto o prédio da USP quanto a laje que o passante vê a partir da rebatizada Avenida

Atlântica – antes Avenida Robert Kennedy e, antes ainda, Avenida Atlântica – são do mesmo projetista: o arquiteto João Batista Vilanova Artigas, que completaria 100 anos em junho próximo. A construção, enigmática para os desavisados, é uma garagem de barcos, ou Sede Náutica, do finado Santapaula 61 Iate Clube, do qual seu Ruy era associado.

Por volta dos anos 1940, a Cidade-Satélite Balneária de Interlagos, assim chamada a região à época, idealizava um bairro de ruas arborizadas com amplas quadras para a construção de casas de veraneio e algumas zonas comerciais. Coroando esse novo espaço de lazer e turismo que se abria na cidade de São Paulo seria erguido um Hotel Cassino defronte às águas do “mar paulista”, como já foi conhecida a Guarapiranga. Os jogos de azar, no entanto, foram legalmente banidos do Brasil pouco depois e, com isso, os planos do hotel naufragaram – deixando o esqueleto da construção pela metade.

Com esse desfecho, iniciaram-se, alguns anos depois, os trabalhos de Artigas, contratado pelo empreiteiro Adelino Boralli, responsável pela Santapaula Melhoramentos S. A. O arquiteto foi responsável por reformar e adaptar a estrutura já existente do

Hotel Cassino, criando, em seu lugar, o Iate Clube. Além da sede social, Artigas também projetou, do outro lado da Avenida Atlântica, às margens da Guarapiranga, a sede náutica do espaço, onde seriam guardados motores e mastros de pequenas embarcações. Para ir de um a outro ponto, os sócios deveriam usar um túnel de pedestres sob a avenida – ainda hoje, único caminho possível para se chegar à garagem.

Do ponto de vista material, a filha de Artigas, a historiadora Rosa Artigas, explica que “o mais importante do conjunto é a sede náutica”, pois ela, sozinha, é uma “lição de estrutura, uma coisa avançadíssima para os anos 1960 em que foi construída”. Trocando a fábula do seu Ruy por uma explicação mais técnica: “A estrutura é toda solta, apoiada diretamente na fundação. Os pilares são, na realidade, uma série de pequenos roletes de aço em que as vigas da laje se apoiam, permitindo um movimento em sentido horizontal, necessário por causa da proximidade da água e de toda uma questão relativa a umidade e dilatação”.

Dizendo assim soa meio abstrato e talvez a fábula do monstro alado pareça um exagero. Mas basta olhar para o mundaréu de concreto da laje, notar as vigas afinadas em

formato de V e imaginar que toda essa estrutura está apoiada apenas nos roletes – que não são nada mais do que peças cilíndricas de aço, bem pequeninas em relação à construção. Além disso, deve-se ter em mente que quando existe uma variação de temperatura, a estrutura pode se retrair e, nesses momentos, é possível passar uma folha de sulfite entre os roletes e as vigas. Pronto. Assim tem-se a exata dimensão da “sofisticação” e “singeleza” (palavras usadas por todos os arquitetos que tratam do assunto) do conjunto. Em seu ponto mais alto, o vão central, pelo qual é possível adivinhar as águas da represa a partir da avenida, mede 30 metros.

“Nos primeiros croquis do projeto, a garagem era chamada de Sede Náutica, o que, a meu ver, é um nome mais adequado, até porque ele servia mais para guardar componentes de pequenas embarcações de lazer do que grandes barcos. Também, pela sua posição, ligeiramente elevada em relação à represa, ela se torna uma espécie de mirante, um lugar sombreado e ventilado de onde se pode apreciar a paisagem. É um lugar na paisagem”, define Ruth Verde Zein. Para ela, qualquer aproveitamento contemporâneo da obra deveria levar em consideração sua qualidade de espaço aberto e de convívio e, de forma alguma, anular essa “permeabilidade e disposição urbana e paisagística”.

E isso nos leva ao ponto em que estamos hoje: uma estrutura castigada pelas intempéries, pichada e degradada, esquecida às margens da represa.

O Santapaula 61 Iate Clube, aberto ao público em 1963, já no começo da década, vaticinava, com jactância, suas novas e modernas instalações projetadas para uma “sociedade de escol, como é a paulistana”, em diversas propagandas encontráveis no acervo do Estado. O Clube foi frequentado por uma classe média de São Paulo, não tão endinheirada como a pompa da publicidade pode fazer supor, mas que buscava relaxar e aproveitar a represa na área ainda erma de Interlagos. Assim foi durante cerca de 20 anos, mas, já na década de 1980, o Santapaula entrou em decadência – um dos reflexos da descontrolada ocupação que se deu nas margens das represas da capital. A mancha urbana se espalhou, as avenidas congestionaram-se, o trajeto até a Guarapiranga tornou-se um estorvo, a região perdeu seu ares de veraneio, a poluição tomou as águas e, sem mais encantos, o clube acabou por fechar as portas.

De lá para cá, o local (um Vilanova Artigas, não custa lembrar) serviu como depósito de materiais têxteis provenientes da indústria do atual proprietário, um empresário ligado ao ramo de confecção têxtil e importações. Também, logo no começo da compra do terreno, foi estudada a possibilidade de se transformar o clube em um grêmio de funcionários. Hoje, o arquiteto Alexandre Xavier, responsável pelos projetos envolvendo a antiga construção, diz que o momento é de tentar viabilizar um plano em que todo o complexo seria transformado num centro comercial, mescla de hotel e restaurante – que seria instalado na garagem de barcos. Segundo Alexandre, apesar de tudo já ter sido aprovado pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (Conpresp), que tombou as duas sedes e o túnel que as liga, o projeto esbarra em questões de zoneamento e, por isso, ainda não saiu do papel.

Em paralelo aos planos do proprietário, muitas outras ideias de uso para o espaço foram aventadas tanto pelo mundo acadêmico quanto pelo poder público. Logo no início dos anos 2000, quando os Centros Educacionais Unificados (CEUs) estavam sendo planejados, o complexo do antigo clube foi analisado como área interessante para a implantação de uma das entidades. O arquiteto Alexandre Delijaicov, então do Departamento de Edificações (Edif) da Prefeitura de São Paulo, diz que a garagem de barcos seria idealmente parte de uma constelação de equipamentos públicos que reuniria CEUs e escolas municipais de vela e remo. Mais que um espaço físico, a sede náutica de Artigas serviria também como ponto de virada na relação da cidade com a natureza, estabelecendo na população da região uma maior preocupação e entendimento da orla da represa. “Nossa defesa de 14 anos ainda persiste. A garagem está na beira da represa e precisa de um pouco de sensibilidade para que se viabilize como equipamento público”, argumenta Delijaicov.

Classificada como obra do brutalismo na arquitetura, corrente baseada no amplo uso do concreto como matéria-prima, a garagem, muito ao contrário do que sugere a alcunha de seu movimento, é de grande leveza. Castigada pelos anos sem uso, ela ainda desperta a curiosidade de quem transita pela região e, segundo Ruth Verde Zein, é fundamental para se entender a obra de Artigas. Para ela, a sede náutica merecia um reconhecimento mais amplo, não apenas dos arquitetos, mas de qualquer cidadão brasileiro. “O fato de ser considerada parte do brutalismo é o menos importante”, afirma. Delijaicov completa: “A singeleza dessa obra de arte confere a ela a mesma dimensão da Capela da Pampulha, do Niemeyer. É um grande patrimônio da arquitetura brasileira, assim como a obra de Aleijadinho”.

**Sonho. Conjunto poderia se tornar ponto de virada da relação da cidade com suas águas**

MÁRCIO FERNANDES/ESTADÃO

