
VÁZQUEZ RAMOS, Fernando Guillermo.
Observações sobre as relações da Garagem de Barcos de Vilanova Artigas com o lugar. *Thésis*, Rio de Janeiro, v. 2, n. 4, p. 203-220, nov./dez. 2017

data de submissão: 16/10/2016
data de aceite: 25/04/2017

Observações sobre as relações da Garagem de Barcos de Vilanova Artigas com o lugar

Fernando Guillermo Vázquez Ramos

Fernando Guillermo Vázquez Ramos é Doutor Arquiteto; professor do PGAUR-USJT; prof.vazquez@usjt.br

Resumo

A Garagem de Barcos, projeto de João B. Vilanova Artigas de 1961, às margens da represa de Guarapiranga para o Santapaula Iateclub, é obra representativa do trabalho do arquiteto no início dessa década, momento de consolidação de uma linguagem pessoal muito rica e inovadora que usava o concreto armado como elemento expressivo. Neste artigo, analisamos sua relação com o lugar onde foi construída, apontando elementos que indicam um diálogo com esse lugar e suas peculiaridades, não só no aspecto funcional, de programa, mas também em função das demandas originais.

Palavras-chave: Análise formal. Implantação. Análise urbana. Crítica de arquitetura.

Abstract

The building "The Boathouse" was designed by the architect João B. Vilanova Artigas and is found on the shores of the Guarapiranga Dam, at the Santapaula Yatch Club, in the city of São Paulo. This construction represents the architect's oeuvre in the early 1960's, when a very rich and innovative personal language using reinforced concrete as an expressive element was being consolidated. In this article, we analyze its relationship with the place where the building is located. In addition, we point out relations between the place and its peculiarities both from a program's functional point of view and in accordance with the physical demands of the place.

Keywords: Paulista modern architecture, brutalism, place, preservation.

Resumen

El edificio conocido como "el garaje para barcos", proyecto que João B. Vilanova Artigas realizó en 1961, en las orillas de la represa de Guarapiranga, para el Club de Yates Santapaula es obra representativa del trabajo del arquitecto a principios de esa década, cuando con la consolidación de un lenguaje personal muy rico e innovador usaba el hormigón armado como elemento expresivo. En este artículo se analiza su correlación con el sitio donde se encuentra, señalando las relaciones que indican una conversación con el lugar y sus peculiaridades, no sólo desde un punto de vista funcional, de programa, sino también en la obediencia a las exigencias físicas que la propia ubicación le requiere.

Palabras-clave: Arquitectura moderna paulista, brutalismo, lugar, preservación.

Introdução

Em 1961 e em sociedade com Carlos Cascaldi, Vilanova Artigas projetou três importantes edifícios de formato longitudinal: o vestiário do São Paulo Futebol Clube, o Anhembi Tênis Clube e um anexo, um varadouro de uso social, para o Santapaula Iateclub: a Garagem de Barcos. Com soluções estruturais arrojadas e resultados plásticos inovadores e poderosos, foram considerados, nas palavras do próprio arquiteto e de seu colega Jon Maitrejean¹ (FERRAZ, 1997, p.92), uma verdadeira “virada estética” para a arquitetura paulistana dessa década. No mesmo ano, Artigas fez o projeto para o novo prédio da Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo (FAUUSP). Todos eles têm semelhanças (e diferenças) importantes, prova da preocupação com questões construtivas, estruturais e formais do arquiteto num dos momentos mais criativos e produtivos de sua vida profissional.

São obras que certamente devem ser estudadas em conjunto, como se faz desde Yves Bruand (1981, p.300-305), mas a Garagem de Barcos (Figura 01) requer uma abordagem diferente. Exige a compreensão das relações que estabelece com elementos próximos, como a represa e a sede do Santapaula e ainda a trama urbana do bairro-jardim de Interlagos.² Essas relações, sugeridas pelas preexistências – que João M. Kamita (2000, p.40) chama de “aspectos paisagísticos envolvidos” –, a distinguem de suas congêneres de 1961, dando-lhe uma particularidade que deve ser sublinhada: as afinidades e relações com o lugar. Relações que o referido grupo de obras paradigmáticas não estabelece nem requer.

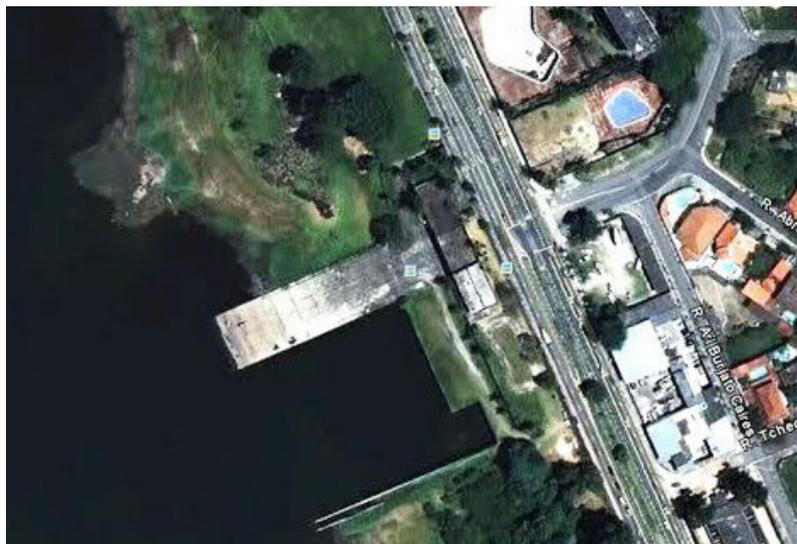


Figura 1

Foto da área ocupada pela Garagem de Barcos, frente ao Santapaula Iateclub e na margem da represa de³ Guarapiranga.

Fonte: Google Maps. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1197341>>. Acesso em: 3 mar. 2014

¹ Maitrejean foi aluno de Artigas e, mais tarde, já como professor da FAUUSP, seu colega de ensino. Nessa condição, em 1969, foram ambos, junto com Paulo Mendes da Rocha, afastados pelo regime militar. Maitrejean compartilhava com Artigas uma visão de mundo e também uma forma de fazer arquitetura.

² Apelidado pelos investidores, na época de seu lançamento, “Cidade Satélite Balneária de Interlagos”.

³ As permanências da trama urbana e a imobilidade pétrea do edifício da Garagem mantêm até hoje a mesma relação. Assim, o fato de a imagem não ser da época não prejudica esta discussão.

Na documentação original do projeto das outras obras, nada leva a supor que o arquiteto tenha pensado, como parte das premissas de projeto, no entorno de onde se construiria seu novo edifício. Exceto pelo grande porte, nenhum dos edifícios de 1961 pode ser considerado urbano, talvez porque realmente não estejam na cidade (tanto a FAU como os vestiários do São Paulo ficam dentro de áreas restritas, respectivamente, a Cidade Universitária e o Clube) ou porque tenham sido projetados para áreas de urbanização incipiente⁴ (o Anhembi Tênis Clube no Alto de Pinheiros e a Garagem em Interlagos).

⁴ Ver a situação de (des)ocupação no mapa de São Paulo de 1958, GEOPORTAL. Disponível em: <<http://www.geoportal.com.br/memoriapaulista/>>. Acesso em: 30 set. 2016.

Contudo, para compreender a Garagem de Barcos, um estudo deve contemplar sua localização e suas relações com a cidade (ou ao menos com o traçado urbano preexistente), com a margem da represa de Guarapiranga (como específica porção de terra com uma topografia peculiar), com a água (elemento primordial sempre presente, mas em constante movimento) e com o edifício-sede do clube (estrutura abandonada de um hotel que foi reformulado por Artigas e Cascaldi) a partir de 1960 para transformá-la num empreendimento de lazer), do qual a Garagem faz parte, como um dos anexos do chamado “setor náutico”.

Neste artigo, consideramos a obra em função de suas relações com a terra e a água principalmente, como relações primárias que o arquiteto estabelece com o lugar,⁵ com o ar, como analogia da liberdade formal na composição das massas e da transparência que elas admitem. Finalmente, discutimos a relação da obra com a porção de cidade – o fragmento, diria Aldo Rossi (1982, p.114) – com a qual se relaciona diretamente e com a sede social do Iate Clube, que fica do outro lado da Av. Atlântica (atual Robert Kennedy). Pensamos que, assim, conseguimos integrar à análise do projeto todas as preexistências que lhe dão amparo e razão de ser. Assumimos essa temática como complementação ao que já escreveram outros autores, entre os quais destacamos João Masao Kamita (2000), Julio Katinsky (2003), Ruth Verde Zein e Lêda Brandão de Oliveira (2003) e, mais recentemente, Andréa de Oliveira Tourinho (2015).

⁵ Tomamos o conceito de *lugar* nos dois sentidos que lhe dá Aldo Rossi (1982, p.185-186): aquele que segue Palladio e Milizia, isto é, como valor topográfico e funcional (o sítio, a situação), mas também aquele que intui um significado mais profundo, encarnado pelo *genius loci*, onde há uma predestinação, ou pelo menos uma inclinação que induz a arquitetura a acompanhar alguma “singularidade” do *locus* (a relação entre o local e as construções que nele se levantam) capaz de determinar o objeto arquitetônico (como projeto) e sua posterior compreensão (como história e crítica).

Garagem de Barcos

O programa é bastante simples: área de atracamento de barcos, ao centro em nível mais baixo; depósito de motores e vestiários, de um lado, restaurante e cozinha, do outro. O partido é igualmente básico: um terrapleno e uma estrutura de cobertura (KAMITA, 2000, p.86).

Com essa singela descrição, Kamita dá por encerrada a apresentação da Garagem de Barcos, a que se seguem fotos, plantas e cortes do edifício e do projeto. Segundo o autor, trata-se do “elemento básico e originário de construção do abrigo primitivo: um teto e seus apoios” (KAMITA, 2000, p.25). A cobertura é uma longa e estreita faixa de concreto paralela à margem da represa de Guarapiranga, à qual se conecta por um imenso plano inclinado que permite o fluxo dos barcos entre a água e a Garagem.

Na mesma época, Artigas testou esse tipo de cobertura, estreita e longa, com diferentes soluções construtivas. No entanto, no edifício da Garagem de Barcos, ela se apresenta de uma forma aparentemente mais simples, como se tivesse sido apenas assentada sobre seus apoios. Assim, uma longa cobertura tripartida de concreto armado de 15 x 70 m apoia-se em vigas longitudinais que, por sua vez, repousam em oito apoios laterais. Nos lados compridos, as vigas empenas recebem o peso da cobertura tripla desviando-o até os apoios, assentados de tal forma que o arquiteto deixa flutuando as pontas da laje da cobertura, forçando um balanço de mais de 10 m em cada lado⁶ (Figura 02).

⁶ Há belas descrições do edifício nos textos citados, mas recomendamos especialmente a de Andréa Tourinho (2015, p.176).



Figura 2
Vista da laje em balanço, lado norte.
Fonte: acervo do autor.

Um generoso espaço interno livre destina-se ao abrigo dos barcos do clube e à sociabilidade dos usuários num bar e no vestiário. Além da conotação utilitária, o modesto programa mostra que o edifício foi pensado como um pavilhão, isto é, um edifício do qual se

pode contemplar (a paisagem, por exemplo), ou uma construção para ser contemplada (a partir da paisagem). Como um templo grego, o edifício-pavilhão tem uma mínima atividade interior e uma máxima relação com o entorno, que se deleita com a água. Também como um templo, usa do pódio, que, em pedra, eleva a construção às alturas. Ainda como um templo, abre seus braços para receber os fiéis e seus barcos que chegam da represa.⁷

⁷ Não cabe aqui entrar na discussão do templo como imagem associada às obras de Artigas desse período (especialmente o edifício da FAUUSP), porque outros autores já o fizeram. Ver, por exemplo, o já mencionado livro de Kamita (2000) e o artigo "O templo-escola", de Ana Paula Pontes (2015).

Há um jogo permanente entre os elementos arquitetônicos desse pavilhão: os terraplenos e seus muros de contenção, que se transformam em pódios de pedra bruta; a conexão do plano inclinado, que une o edifício à água da represa e se apresenta como um enorme contraponto formal perpendicular ao edifício; a cobertura tripartite, que flutua sobre apoios triangulares; as longas vigas laterais e seus jogos formais, que alteram as proporções de comprimento e altura; e o enorme espaço interno, que se organiza, digamos, de forma topológica, isto é, ao mesmo tempo se unindo e separando da terra, com espaços que se conectam e se compactam, se abrem e se libertam.

Apesar da planta praticamente livre, não há aí um espaço fluido, porque o piso e a cobertura se fraturam para criar inflexões que desconectam os fluxos funcionais (a circulação das pessoas), mas estabelecem conexões visuais e sensações espaciais de compartilhamento de um volume único. Ainda assim, esse volume único (reforçado pela cobertura) se dissipa na falta de vedações e de limites visuais entre interior e exterior. O pavilhão não é propriamente um edifício, mas um portal de acesso ao lago. É um arco de triunfo que emoldura (e delimita) a água (Figura 03).



Figura 3
Vista do tramo central do vão maior, fachada da Av. Atlântica.
Fonte: acervo do autor

Como afirmou Kamita (2000, p.40), “é uma espécie de monumento cosmológico, porque anseia estabelecer um diálogo direto com os elementos fundamentais da natureza: sol, água, ar e terra”.

Terra

Entre os arquitetos brasileiros, um trabalho que reconhecidamente tem relação com a terra⁸ e com a tectônica⁹ que demanda essa relação é o de Artigas. Como afirmou o Prof. Julio Katinsky (2003, p.71), Artigas “afeiçoa o espaço circundante de maneira tão coerente que se tende a acreditar que a topografia foi sempre aquela resultante dos cortes e aterros feitos [...] a verdade do terreno primordial passa a ser a verdade do terreno construído agora”. É essa adaptação do espaço ao primordial que o transforma numa experiência habitual para o habitante. A terra e a relação que o edifício estabelece com ela, a partir dela ou para ela (ainda que a modifique, como sempre acontece quando a arquitetura se posta nela) — é esse nexos de continuidade que o homem tem aprendido a cultivar desde tempos imemoriais: o habitar. Artigas (2004, p.119-121) retomava as palavras de Martin Heidegger¹⁰ quando considerava a “casa como criação” e apontava a “soleira”¹¹ — justamente um elemento que se vincula à terra — como a ponte que conectava a vida interior com a vida exterior da cidade, isto é, com a vida em sociedade.¹²

O caráter telúrico da Garagem de Barcos é evidente também. O edifício indica imediatamente sua relação com a terra, à qual parece prender-se por sua horizontalidade e pouca altura, que enfatiza a linha do horizonte, remetendo à horizontalidade da margem e, ao mesmo tempo, à da avenida que o separa da sede do clube (Figura 04).

⁸ Aqui, dizemos *terra* em sentido amplo: povo, cultura, sociedade e pátria.

⁹ O termo *tectônica* tem sido usado algumas vezes para tratar da obra de Artigas (FRAMPTON, 2010; ARTIGAS, R. C., 2003, por exemplo), mas aqui tem o sentido que lhe dá Helio Piñón (2006, p.128): “aspecto da construção que transcende o seu papel básico de produção material para aludir à dimensão construtiva sobre a qual se baseia a identidade dos artefatos [arquitetônicos]”.

¹⁰ Da palestra “Construir, habitar, pensar”, de 1951.

¹¹ Arquitetos como Aldo van Eyck, Herman Hertzberger ou Giancarlo De Carlo, tradicionalmente ligados ao estruturalismo e à fenomenologia, também se remetiam à soleira para definir ou explicar sua arquitetura.

¹² Como neste artigo a relação com o pensamento heideggeriano não é central, mas o próprio Artigas o cita como referência, remetemos o leitor a nosso artigo “As cidades como as casas” (VAZQUEZ RAMOS, 2015, p.67-68), em que abordamos mais pormenorizadamente a forma pela qual Artigas se relaciona com o pensamento de Heidegger. Recomendamos ainda a leitura do texto de Kamita (2015, p.78-79) “A importância de João Vilanova Artigas”, que dialoga com o anterior.



Figura 4
Fachada na Av. Atlântica.
Fonte: acervo do autor

Os muros de pedra do pódio, que contêm o terreno, expressam sua força e seu modo de ser: uma energia que vem das profundezas. Um pódio que até certo ponto lembra os trabalhos de Mies van der Rohe, que também gostava de elevar suas construções sobre pequenas plataformas. Mas, ainda que possa estar inspirado na arquitetura do arquiteto alemão (MAHFUZ, 2005), esse pódio de Artigas não é nem tão perfeito, nem tão etéreo.¹³ Trata-se mais de um “gesto ao mesmo tempo tectônico e topográfico” (FRAMPTON, 2010, p.7), pelo qual o espaço parece comprimir o solo para se aproximar da água.

¹³ Nas obras de Mies van der Rohe, um pódio “perfeito” seria o do Pavilhão Alemão (Barcelona, 1929), e um pódio “etéreo”, o da casa Farnsworth (Plano, 1946-51).

O pódio de pedra bruta se eleva da terra em formato piramidal (Figura 05) para receber a contra-forma, também piramidal mas invertida, do apoio da cobertura, que abandona a configuração tradicional da coluna, um prisma retilíneo, para assumir o caráter misto de uma parede, ou uma viga, que sutilmente se alonga para alcançar o piso. Artigas brinca com o desenho da coluna que estava pensando para o edifício da FAU, com esse jogo de triângulos contrapostos, invertidos, que conversam pelos vértices onde confidenciam as cargas que recebem e distribuem. No caso da FAU, usando o mesmo material, mas alterando a geometria do plano frontal; no caso da Garagem, alterando a materialidade e reforçando o ponto de contato, o lugar da conversa, do canto.

Trata-se da “verdade do terreno primordial” que, no entanto, deve ser construída pelo arquiteto, que a reconhece e aceita, mas também a projeta e realiza de um modo “que pressupõe esforços heroicos” (KAMITA, 2000, p.39). Artigas retrabalha o terreno natural, que desce em declive da avenida para a água, criando duas áreas em patamares, ao norte a ao sul, e deixando livre o centro, onde levanta o pé direito duplo que dá para a represa e para a rampa. Essa forma de contornar a declividade não a anula, mas a interrompe dando-lhe novas significações. Especialmente do lado norte, onde uma escadaria em escorço (Figura 06) dá acesso ao andar superior a partir do nível do terreno. Esse lado é o lado contíguo ao túnel que une a Garagem à sede do clube.

Nesse jogo de planos inclinados que sobem e formas diagonais de concreto que descem, a terra toma conta do que não lhe pertence – a cobertura. Assim, a terra chama a cobertura, que é tectônica, no sentido já mencionado, e precisa da terra para sobreviver; sem a terra, a cobertura não teria sentido, cairia e seria chão também.



Figura 5
Detalhe de pilar e junta de dilatação sobre o pódio de pedra. Estado atual.
Fonte: acervo do autor

Tal como na casa Farnsworth, de Mies van der Rohe, a cobertura se ancora na terra por seus “pilares reduzidos”, sutilmente transformados na Garagem em juntas (roletes) metálicas (outra materialidade que se soma à pedra e ao concreto) que articulam o peso e gentilmente o entregam à terra. O ponto de junção, de conversa entre a cobertura e a terra está na transposição de materiais que se estabelece entre os planos do teto e do piso. A mediação da viga, transformada em pilar, do fuste transvestido de rolete e a base que em sua materialidade pétreia retoma o sentido de firmeza do chão (Figura 07), pois são “uma continuidade da fundação” (CASCALDI apud TOURINHO, 2015, p.187), compõem um dos mais belos conjuntos arquitetônicos já criados por Artigas e Cascaldi.

A grande massa e o grande peso das coberturas se descarregam em oito pontos de apoio mínimo (os roletes metálicos), que resultam da alteração formal da coluna reduzida a um capitel e algo mais: “[o] que

me encanta é usar formas pesadas e chegar perto da terra, dialeticamente, negá-las” (ARTIGAS, 2004, p.227). A junta de dilatação e os roletes metálicos são o ponto mínimo de transição que pretende realizar essa façanha, reduzir a um mínimo tectônico a necessidade de um apoio que acaba sendo visualmente enorme quando se contempla a cobertura.



Figura 6
 Detalhe da escadaria do lado da represa. Esquerda, imagem dos anos 1960. Fonte: Kamita (2000, p.87).
 Direita, foto do estado da obra em 2014.
 Fonte: acervo do autor



Figura 7
 Detalhe de pilar e apoio na junta de dilatação (rolete metálico).
 Fonte: acervo do autor

Finalmente, o pavilhão tem um “cordão umbilical”, pouco comentado,¹⁴ que, no lado norte do edifício, estende um túnel (Figura 08) que serve denexo funcional entre a Garagem e a sede do clube, do outro lado da Av. Atlântica. Esse vínculo operacional não era uma necessidade do momento, pois, como afirma Adelino Boralli (apud TOURINHO, 2015, p.183), a avenida não tinha quase movimento; era em realidade uma projeção otimista do futuro, quando o túnel seria imprescindível para manter o vínculo entre sede e anexo.

Contudo, o túnel deve ser entendido também como uma necessidade simbólica que enraíza o pavilhão à fonte de energia que lhe dá vida – o clube. Sem essa ligação vital, seria terra erma; isolado pela infraestrutura urbana, agonizaria – como de fato agoniza hoje –, abandonado na margem. Artigas usa a terra como elemento integrador de um projeto mais abrangente que o edifício, que deve ser entendido como parte de um complexo sem o qual perde o significado.

¹⁴ Excelentes exceções são a comunicação de Ruth Verde Zein e Lêda Brandão de Oliveira (2003) e o artigo de Andréa de Oliveira Tourinho (2015), assim como a interpretação dos órgãos de preservação. Embora não esteja concluído até hoje o processo de tombamento do conjunto do Santapaula Iateclube, são louváveis e acertadas as intenções do Condephaat manifestas no Art. 1º, Parágrafo 3º do dossiê preliminar da resolução de tombamento, que prevê especificamente preservar “o túnel de ligação, destacando-se sua importância como conexão entre as construções criando a noção de conjunto”. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/SEC/Condephaat/Pauta%201657_manha.pdf> (p.26). Acesso em: 30 set. 2016. O Conpresp (Resolução n. 03/2007) tombou seguindo a mesma interpretação. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/d878a_03_T_Conjunto_Santapaula_Iateclube.pdf>. Acesso em: 30 set. 2016.



Figura 8

Acesso ao túnel sob a Av. Atlântica, do lado da margem (setor náutico).

Fonte: acervo do autor. Imagem aérea do clube nos anos 1960 com indicação da posição da passagem subterrânea. Disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/SEC/Condephaat/Pauta%201657_manha.pdf> (p.18). Acesso em: 30 set. 2016.

Água

Depois de definir as relações da Garagem de Barcos com a terra, lugar onde naturalmente se assenta a arquitetura, é a água que deve ser estudada como elemento capaz de explicar as relações que se estabelecem na implantação na funcionalidade do edifício. A água também comparece no Anhembi Tênis Clube, justificando o tratamento escultural dos elaborados pilares, mas aí é antes uma expressão das inspirações plásticas do arquiteto do que um elemento de integração do projeto.

A água é um elemento vital do edifício: sem ela, essa “garagem” em um “setor náutico” não teria sentido —

15 Na figura 01 (foto aérea), vê-se a proporção do plano inclinado em relação ao edifício. Como 1961 foi um ano de seca, foi possível construir a enorme rampa (BORALLI apud TOURINHO, 2016, p.184).

barcos precisam de água. Mas, apesar de esse ser um fato circunstancial, Artigas se mostra particularmente sensível a ele. E, a despeito de o edifício não ser monumental (WISNIK, 2010, p.20) – uma vez que não se impõe à paisagem, mas dialoga com ela –, tem um monumental plano inclinado (Figura 09)¹⁵ que une o pavilhão à água. Não só pelo tamanho (cerca de 30 x 45 m) (BORALLI apud TOURINHO, 2015, p.184), mas também por sua presença na parte mais baixa do terreno, que acentua o caimento em direção à represa.



Figura 9
Vista lateral da rampa da Garagem de Barcos.
Fonte: acervo do autor

Uma verdadeira rampa processional, acesso privilegiado ao templo náutico, liga a superfície da água ao interior do edifício. Sem essa rampa, haveria apenas um edifício na margem. Com ela, há um complexo mecanismo que põe em relação as forças da terra e as da água e, com sua massa cinzenta e dura, ao mesmo tempo em que imerge no elemento líquido, se eleva naturalmente até o interior aéreo do pavilhão, penetrando-o. Outro cordão umbilical, como o túnel – não fosse seu tamanho colossal.

16 Usamos o termo no sentido daquilo que excede, simbolicamente, os limites ordinários do elemento. Nesse caso, a finalidade funcional da rampa.

O plano inclinado é o elemento topográfico transcendente¹⁶ que, saindo da água e entrando pela parte inferior do edifício, imprime o sentido do percurso natural, habitual do homem. Uma *promenade architecturale* que se prolonga nos espaços interiores do pavilhão, onde rampas e escadas multiplicam as possibilidades de circulação. Poderia ter sido um pír, como mostram alguns desenhos em perspectiva do próprio Artigas, mas finalmente se decidiu por uma rampa que penetrasse a água, chegasse às profundezas da represa, desdenhasse as secas que limitam a força da água.

Essa rampa – pois o plano inclinado não é outra coisa senão uma grande rampa – é o dispositivo arquitetônico que dá sentido à existência do pavilhão no setor náutico. Como em muitos outros trabalhos de Artigas, é a rampa que dá sentido à relação espacial entre as partes do projeto, o que permite afirmar que a represa e a água foram pensadas como partes também. Não só do ponto de vista paisagístico, mas funcional e formal. Frente ao discreto desempenho da fachada que dá para a Av. Atlântica, onde prima a dimensão horizontal que esconde o edifício da cidade, comprimindo a cobertura contra o piso, a fachada que se oferece à represa se abre ostensivamente em dois níveis que conjugam um pé direito duplo na boca de entrada do grande plano inclinado (Figura 10).



Figura 10
Acesso, com pé direito duplo, ao edifício da Garagem de Barcos a partir da rampa.
Fonte: acervo do autor

No lado da água, o pavilhão aceita seu destino de templo e se monumentaliza, integrando, no entanto, o entorno da margem (a água) e o interior (o espaço coberto), através do acesso dos barcos: o plano inclinado (a rampa).

Ar

O ar é o componente menos óbvio, mas, ainda assim, está presente no complexo pavilhão e no singelo programa funcional. O ar é tudo: o grande espaço interior que interage com o exterior e se projeta pelas fendas entre as enormes vigas laterais. Ele sai e entra pela boca da fachada poente, a da represa, e desliza pelo plano inclinado até alcançar a água.

Um espaço, uma ágora interior, pelo qual flui a mirada do homem e por onde o próprio homem se desloca livremente. Mas o ar também comparece como leveza, em seu sentido transcendental (KAMITA, 2000, p.39). A audaciosa redução dos apoios ao mínimo possível e ainda a do próprio pilar a um enorme capitel (Figura 11), que usa uma junta articulada (rolete metálico) de fuste e repousa num pedestal liliputiano, solta a cobertura, que abre suas *assas* — os balanços norte e sul — como se fosse um pássaro disposto a descer a rampa e levantar voo sobre a água. A contraposição da ancoragem permite pensar assim.



Figura 11
 Detalhe de pilar: capitel, fuste e base. Estado em 2014.
 Fonte: acervo do autor

A própria tripartição da cobertura é uma oferenda ao ar, que escapa facilmente pelo grande plano horizontal de concreto da cobertura. A caixa não se fecha nem nas paredes laterais, praticamente inexistentes, nem na cobertura, que não é contínua, mas deixa ver o céu e permite entrar a luz do dia (Figura 12), O ar impregna o conjunto transformado em brisa (ou vento) que percorre o lugar em todas as direções, de norte a sul, de leste a oeste, e de cima abaixo, em direção à represa e à cidade.



Figura 12
Transparências a partir do exterior.
Fonte: acervo do autor

A cobertura, que se identifica com o ar, tende a se elevar – de fato, flutua sobre o pódio. Sem as âncoras das juntas, ela levitaria, mas a gravidade a contém. Essa ideia de leveza que o ar empresta à obra se evidencia ainda mais no grande vão que se abre sobre o pé direito duplo da fachada que dá para a represa, onde todos os elementos se combinam.

Cobertura, espaço interno, pódio de pedra e plano inclinado formam a unidade dos elementos cosmogônicos¹⁷ que Artigas usou para conceber esse templo funcional relacionado com a terra, a água e o ar.

Cidade

Finalmente, comparece a cidade. Não como pano de fundo ou mero fato circunstancial. A estrutura da cidade determina a localização do edifício, que se relaciona com o sistema das ruas preexistentes. O complexo do setor náutico projetado por Artigas tinha mais de um edifício: pelo menos dois, a Escola de Vela e a Garagem de Barcos. Mas o acesso ao conjunto seria pela Garagem, porque era o edifício que estava mais perto tanto da saída do túnel como da avenida. Também porque seria o primeiro a ser construído. Sua localização não é aleatória; ele não está em qualquer lugar na

¹⁷ Usamos o termo *cosmogônico*, que emprestamos de Kamita (2000, p.40), em seu sentido mais amplo, figurativo, que se refere aos elementos básicos da criação do mundo e da vida: terra, água e ar. Entendemos que, como nós, o autor não pretende tecer reflexões fenomenológicas, mas fazer uma análise e crítica de arquitetura por meio da obra. Outros autores têm chamado atenção para a relação com esses elementos; por exemplo, Sawaya (2000, p.29-30).

margem. Tampouco está em frente ao edifício da sede, pois, apesar de baixo, prejudicaria a vista da água a partir das piscinas do clube.

Analisando a localização do vão duplo central do edifício da Garagem, percebemos imediatamente que está alinhado com a Av. Berta Waitman, do lado da cidade, e com a rampa, do lado da represa (Figura 13). A localização do grande vão central no cruzamento das avenidas justifica a localização geral do edifício nesse ponto específico.

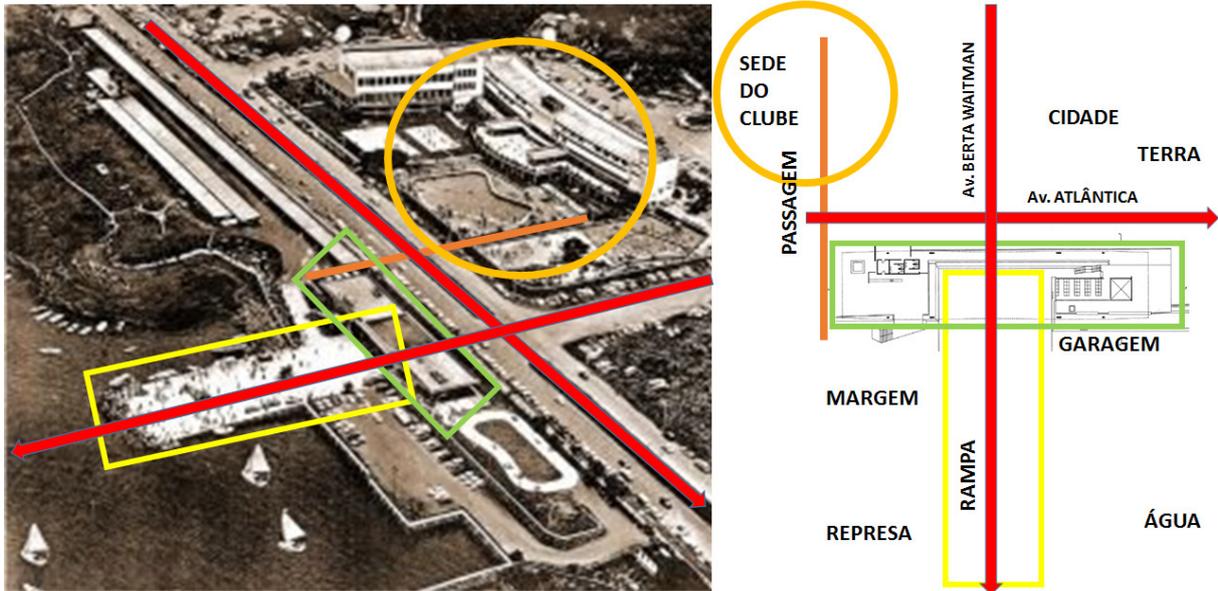


Figura 13
Imagem aérea do clube nos anos 1960, com indicação da sede, da Garagem, da rampa e das vias de comunicação e da passagem subterrânea.
Base da imagem disponível em: <http://www.cultura.sp.gov.br/SEC/Condephaat/Pauta%201657_manha.pdf> (p.18). Acesso em: 30 set. 2016. Esquema geral de implantação. Fonte: acervo do autor.

O vão maior, que é central (Figura 14), permite uma melhor transparência e visibilidade da represa, possibilitando a relação entre a água e a terra, entre a área recreativa e a cidade. O edifício da Garagem de Barcos não é uma barreira que oculta a beleza paisagística do lago da vida urbana da cidade. Quem trafega pelas avenidas do bairro jardim sempre pode contemplar o horizonte que se abre entre o chão e a cobertura do edifício.

Caminhando pela avenida perto do edifício, é fácil ver a rampa, que fica do outro lado da grande cobertura, o que permite entender continuação da trama urbana, transformada em via que submerge no lago (Figura 15). Essa continuidade é importante antes do ponto de vista conceitual que prático, mas a evidência da continuidade dessa calçada no eixo da avenida é reforçada pelos patamares que flanqueiam o vão. Tudo no edifício

se transforma num jogo de planos (perpendiculares, inclinados e paralelos) que, sem impedir a vista (da paisagem urbana e da natural), acompanham o transeunte ao longo dos setenta metros da construção.



Figura 14
Transparência do vão central da fachada sobre a Av. Atlântica.
Fonte: acervo do autor



Figura 15
Vista da rampa através do vão central da fachada sobre a Av. Atlântica.
Fonte: acervo do autor

Conclusão

A Garagem de Barcos é um edifício singular na obra de Artigas, não só por suas qualidades formais, funcionais e técnicas (construtivas), mas sobretudo pela integração perfeita ao lugar onde o edifício foi implantado. A consistência da conexão entre a obra e a represa, a sede do clube e a cidade é evidente na precisa localização da construção centralizada sobre o prolongamento do cruzamento das principais avenidas a que se vincula. Assim, a edificação fica ligeiramente deslocada das vistas principais da sede e ainda próxima à saída da passagem subterrânea que permitia a circulação dos sócios entre o prédio central e seu anexo. A Garagem não é uma construção à margem da represa, mas um complexo mecanismo que atua com a represa e para a represa. A rampa que, saindo de seu coração, entra nas profundezas do lago serve de lembrança da acaba sensibilidade de Artigas para reconhecer aspectos fundamentais do lugar, que deveriam sempre importar à arquitetura.

Lamentavelmente, hoje, o edifício se encontra não só em péssimo estado de conservação, como atestam as fotografias que ilustram este artigo, mas também sem finalidade, abandonado na margem da represa e sem sua ligação com a sede do clube, que não mais existe. Apesar da declaração de tombamento (Conpresp), a obra ainda está ameaçada não só em sua integridade física (pela degradação e pelo abandono), mas também pelos possíveis projetos de reforma que já foram sugeridos no passado e que ainda podem vir a se efetivar. Trata-se de projetos que desconhecem – ou desprezam – as relações paisagísticas e contextuais do edifício com seu entorno. Lembrar que se trata de uma obra “contextual” e exigir que se preserve esse laço com as preexistências que lhe deram origem e sentido é um dever da academia. Sirva este pequeno ensaio para tal finalidade.

Referências

ARTIGAS, J. B. V. *Caminhos da arquitetura*. São Paulo: Cosac Naify, 2004.

ARTIGAS, R. C. Encruzilhadas e caminhos: cinquenta anos de história. In: CASA DA CERCA. *Vilanova Artigas arquiteto*. A cidade é uma casa. A casa é uma cidade. Almada (Pt): Centro de Arte Contemporânea Casa da Cerca, 2001. p.70-83.

BRUAND, Y. *Arquitetura Contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1981.

FERRAZ, M. (coord.). *Vilanova Artigas*. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi/Instituto Vilanova Artigas, 1997.

FRAMPTON, K. Vilanova Artigas y la Escuela de São Paulo. 2G, Barcelona, n. 54, p.4-10, 2010.

INSTITUTO TOMIE OHTAKE. *Exposição Vilanova Artigas*. São Paulo: Instituto Tomie Ohtake, 2003.

KAMITA, J. M. A importância de João Vilanova Artigas. *Risco*, São Carlos, n. 21, p.75-81, 2015. Disponível em: < <http://www.revistas.usp.br/risco/article/view/121399>>. Acesso em: 14 mar. 2017.

KAMITA, J. M. *Vilanova Artigas*. São Paulo: Cosac Naify, 2000.

KATINSKY, J. R. Vilanova Artigas. Invenção de uma arquitetura. In: INSTITUTO TOMIE OHTAKE. *Exposição Vilanova Artigas*. São Paulo: Instituto Tomie Ohtake, 2003, p.24-83.

MAHFUZ, E. C. Ordem, estrutura e perfeição no trópico: Mies van der Rohe e a arquitetura paulistana na segunda metade do século XX. *Arquitextos*, São Paulo, ano 5, n. 57-02, fev. 2005. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.057/498>. Acesso em: 15 set. 2016.

PIÑÓN, H. *Teoria do projeto*. Porto Alegre: Livraria do Arquiteto, 2006.

PONTES, A. P. O templo-escola. *Monolito*, São Paulo, n. 27, p.108-115, 2015.

ROSSI, A. *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili, 1982.

SAWAYA, S. B. Artigas, amigo e mestre. In: CASA DA CERCA. *Vilanova Artigas arquiteto*. A cidade é uma casa. A casa é uma cidade. Almada (Pt): Centro de Arte Contemporânea Casa da Cerca, 2001. p.16-51.

TOURINHO, A. O. O tombamento do antigo Santapaula Iateclub em Interlagos: memórias de uma modernidade paulistana. *Arq.urb*, São Paulo, n. 14, p.171-195, 2015. Disponível em: <<http://www.usjt.br/arq.urb/numero-14/9-andrea-tourinho.pdf>>. Acesso em: 30 set. 2016.

VÁZQUEZ RAMOS, F. G. As cidades como as casas. *Risco*, São Carlos, n. 21, p.60-74, 2015. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/risco/article/view/121397>>. Acesso em: 14 mar. 2017.

WISNIK, G. Vilanova Artigas y la dialéctica de los esfuerzos. 2G, Barcelona, n. 54, p.21-24, 2010.

ZEIN, R. V.; OLIVEIRA, L. B. Um caso exemplar: a Garagem de Barcos do Clube Santapaula. Premissas para a recuperação de seu valor arquitetônico e ambiental. In: SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL. 5, 2003, São Carlos. Anais eletrônicos. São Carlos: DOCOMOMO BRASIL, 2003. *Apresentação de Trabalhos*. Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br/seminario%205%20pdfs/144R.pdf>>. Acesso em: 25 set. 2016.