

Bairro-jardim da periferia paulistana: “Cidade Satélite Balneária de Interlagos”

Luciana Monzillo de Oliveira

Professora Doutora, UPM, Brasil
luciana.oliveira@mackenzie.br

Maria Pronin

Professora Doutora, UPM, Brasil
maria.pronin@mackenzie.br

Denise Antonucci

Professora Doutora, UPM, Brasil
denise.antonucci@mackenzie.br

RESUMO

No período entre 1915 e 1940 surge em São Paulo uma série de novos bairros inspirados nos princípios de Cidade-Jardim, elaborados por Ebenezer Howard. Alguns bairros foram implantados pela Companhia City (City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited) no setor sudoeste do município, no entorno próximo à área central: Jardim América (1915), Butantã (1921), Alto da Lapa (1921), Pacaembu (1925) e Alto de Pinheiros (1931). Outros empreendedores realizaram loteamentos inspirados nos preceitos dos bairros-jardins, em regiões mais afastadas do centro, sendo que em direção à zona sul foram implantados os bairros-jardins: Chácara Flora (1928), Interlagos (1938) e Granja Julieta (1956). Diferentemente dos bairros-jardins centrais, as histórias dos bairros-jardins periféricos foram pouco ou parcialmente investigadas. Diante deste cenário, o objetivo da pesquisa é colaborar para preencher uma lacuna historiográfica sobre o bairro-jardim de Interlagos que nasceu com a ideia de “Cidade Satélite Balneária de Interlagos”. A conformação de Interlagos é considerada como um exemplar tão significativo como patrimônio cultural e paisagístico, que em função das características morfológicas e históricas do loteamento original, o bairro foi tombado em âmbito municipal, por meio da Resolução nº 18 de 23 de novembro de 2004. A pesquisa utiliza-se do estudo cognitivo de morfologia urbana que, segundo Rego e Meneguetti (2011), tem por objetivo ampliar o conhecimento sobre as origens e explicações para a forma urbana. O resultado da pesquisa apresenta dados inéditos sobre a formação do bairro extraídos principalmente do levantamento realizado em jornais das décadas de 1930 e 1940.

PALAVRAS-CHAVE: Bairro-jardim. Cidade Satélite. Interlagos

1 INTRODUÇÃO

No período entre 1915 e 1940 surge em São Paulo uma série de novos bairros inspirados nos princípios de Cidade-Jardim, elaborados por Ebenezer Howard. Alguns destes bairros foram implantados pela Companhia City (*City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited*) no setor sudoeste do município, no entorno próximo à área central: Jardim América (1915), Butantã (1921), Alto da Lapa (1921), Pacaembu (1925) e Alto de Pinheiros (1931). Outros empreendedores realizaram loteamentos inspirados nos preceitos dos bairros-jardins, em regiões mais afastadas do centro, sendo que em direção à zona sul foram implantados os bairros: Chácara Flora (1928), Interlagos (1938) e Granja Julieta (1956). Dentre esses, o objeto de estudo selecionado neste texto é o bairro de Interlagos que nasceu com a ideia de “Cidade Satélite Balneária de Interlagos”.

Entre os anos de 1984 e 1985, foi realizada uma ampla pesquisa pela Secretaria Municipal de Planejamento – SEMPLA – que identificou e registrou aproximadamente 3.000 situações de vegetações significativas do município, desde exemplares individuais até grandes conjuntos vegetais localizados em praças, parques, cemitérios, ruas, escolas e bairros. Os dados levantados pela pesquisa foram filtrados, editados e publicados em 1988 pela Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo, conduzida na ocasião pelo arquiteto Jorge Wilhelm, durante a gestão do Prefeito de São Paulo Jânio Quadros. O livro denominado *Vegetações Significativas do Município de São Paulo* (SECRETARIA..., 1988) contempla aproximadamente 500 das 3.000 situações levantadas inicialmente pela equipe de pesquisadores e dentre estas situações, apresenta 22 bairros-jardins identificados em todo o território da cidade.

Os resultados da pesquisa motivaram a promulgação do Decreto nº 30.443, em 1989, pelo então Governador do Estado de São Paulo Orestes Quécia, e que declarou como imune de corte vários exemplares arbóreos do município:

Artigo 1.º - Ficam considerados patrimônio ambiental os exemplares arbóreos classificados e descritos no documento "Vegetação Significativa do Município de São Paulo", que faz parte integrante do presente decreto, encontrando-se seu exemplar depositado e registrado na Seção de Documentação da Secretaria do Meio Ambiente (SÃO PAULO, Estado, 1989, s/p).

Dentre os 22 bairros jardins identificados na pesquisa, os mais próximos à área central de São Paulo suscitaram investigações que relatam a gênese e o desenvolvimento de diferentes setores da cidade. As histórias dos bairros-jardins da Lapa, Jardim América, Pacaembu e Alto de Pinheiros, estão contemplados, por exemplo, na série de livros que participaram do Concurso de Monografias sobre a História dos Bairros de São Paulo, promovido pelo Arquivo Histórico Municipal, Departamento da Secretaria Municipal de Cultura da Cidade São Paulo. O concurso, que teve início em 1968 e foi aberto aos pesquisadores, historiadores e ao público em geral, configurou uma coleção de 33 volumes, que atualmente está disponível gratuitamente na página da prefeitura. Outras publicações são: o livro *Jardim América* (1985) de Silvia Ferreira Santos Wolff e o artigo *Morfologia urbana de um bairro-jardim fechado: Chácara Flora em Santo Amaro* (OLIVEIRA; PRONIN, 2019).

Porém, outros bairros-jardins de São Paulo ainda não foram contemplados por pesquisas históricas, ou foram parcialmente investigados, sob aspectos específicos, como é o caso de Interlagos, analisado nas dissertações de mestrado de Galhardo (2010) e Martins (2012). A conformação do bairro-jardim de Interlagos é considerada como um exemplar tão significativo que em função das características morfológicas e históricas do loteamento original, o bairro foi tombado¹ pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo – CONPRESP, por meio da Resolução nº 18 de 23 de novembro de 2004. O tombamento do bairro de Interlagos incide sobre o traçado urbano caracterizado pelos logradouros públicos e sobre as áreas verdes, compostas pelas vegetações de porte arbóreo e pelos ajardinamentos públicos e privados, garantindo assim a conservação da permeabilidade do local. Além disso, a preservação estabelece um conjunto de normas para os projetos de construção ou reforma, que devem respeitar o gabarito máximo de 10 metros de altura; os recuos mínimos estabelecidos; área mínima permeável de 30% do lote; e limitação da altura e da porcentagem de vedação dos fechamentos das divisas para garantir certo grau de transparência entre o interior e o exterior do lote.

Diante do cenário apresentado, o objetivo da pesquisa é colaborar para preencher uma lacuna na historiografia do bairro de Interlagos. A pesquisa utiliza-se do estudo cognitivo de morfologia urbana que, segundo Rego e Meneguetti (2011), tem por objetivo ampliar o conhecimento sobre as origens e explicações para a forma urbana. A metodologia empregada faz uso de duas abordagens utilizadas pela escola inglesa de morfologia urbana: a reconstituição do contexto histórico e a análise da forma urbana.

Os procedimentos utilizados para a pesquisa envolvem a descrição e a análise da implantação do traçado viário e o processo de ocupação da área a partir de bases cartográficas

¹ O tombamento é um ato administrativo do poder público que tem por objetivo preservar bens móveis e imóveis de interesse cultural ou ambiental, impedindo que venham a ser destruídos ou descaracterizados.

de 1941, 1944 e fotos aéreas de satélite de 1958 e 2017, e, paralelamente desenvolve-se a narrativa historiográfica que se apoia em referências primárias e secundárias.

2 DESCRIÇÃO HISTORIOGRÁFICA E ANÁLISE DOS DADOS COLETADOS

A implantação do loteamento residencial de Interlagos teve início em 1937 e foi uma proposta desenvolvida pelo engenheiro britânico Louis Romero Sanson, sócio da empresa S/A Auto-Estradas, fundada em 1927, que adquiriu a área com a intenção de criar um bairro jardim. O projeto urbanístico foi elaborado pelo arquiteto francês Alfred Agache (1875-1959), que também realizou propostas de urbanização de importantes cidades brasileiras como Rio de Janeiro, Recife, Porto Alegre e Curitiba.

Agache já havia elaborado o Plano de remodelação, extensão e embelezamento do Rio de Janeiro entre os anos de 1927 e 1930, durante o governo do então Presidente Washington Luís Pereira de Sousa (1926-1930). O Rio de Janeiro ainda era a capital do Brasil e, portanto, a contratação foi firmada pelo prefeito do Distrito Federal, Antônio Prado Júnior (1926-1930), que havia convidado Agache para apresentação de um ciclo de palestras sobre organização e construção de cidades, em julho de 1927. Durante sua estadia no Rio de Janeiro, Alfred Agache proferiu cinco palestras, onde introduziu a questão da nova ciência do urbanismo a partir dos seguintes temas: o que é urbanismo; como se elabora o plano de uma cidade; cidades-jardins e favelas; a fotografia aérea e a planta das cidades; e ensino e propaganda do urbanismo na França (SOSA; SEGRE, 2013).

Na terceira palestra proferida com o título “Cidades-jardins e favelas”, Agache apresenta a seguinte definição:

As ‘cidades-jardins’ são pequenas aglomerações satélites criadas perto de grandes centros e completamente autônomas, cuja extensão é restrita, sendo limitado o número de seus habitantes (AGACHE, 1930, p. 19).

O conceito de cidade-jardim-satélite que seria utilizado no projeto de Interlagos, portanto, já estava presente no discurso de Agache em 1930. Porém, diferentemente do projeto urbano desenvolvido para a cidade do Rio de Janeiro que tratava de um plano global de ordenação da área central da cidade, para Interlagos, o projeto foi desenvolvido para um terreno vazio, sem pré-existências.

No final do século XIX houve uma intensificação das discussões sobre as questões urbanas, e a Escola Francesa de Urbanismo desempenhou um papel protagonista propondo novas premissas de cunho estético-científico para intervenções urbanas. O início do século XX, principalmente o período Pós-Primeira Guerra Mundial aprofundou a implantação de mecanismos de modernização das cidades visando às soluções das demandas sociais. A necessidade de saneamento do espaço urbano levou ao movimento higienista, que trouxe conjuntamente a discussão sobre a importância dos espaços livres públicos, principalmente os parques e jardins para o lazer e a qualidade de vida dos cidadãos.

Além disso, o período também é marcado pelo surgimento dos automóveis como meio de transporte individual e isso impactou diretamente o sistema viário das cidades, para acomodar os novos fluxos gerados. Entre os estudiosos do urbanismo, surgem nomes como Eugène Henard, Ebenezer Howard e Tony Garnier.

No projeto do loteamento de Interlagos, Agache se inspira nos conceitos de Ebenezer Howard, que mesmo não sendo arquiteto ou urbanista, propôs um esquema de cidade ideal que aliava as vantagens da vida do campo com a vida da cidade, e procurava minimizar as desvantagens de ambas. Ele expressa suas premissas em diagramas que expõem os ideais humanistas para a construção de cidades novas com indústrias e vida autônoma; habitações com áreas verdes generosas e fácil acesso ao trabalho, ao campo e ao centro urbano; conjunto de construções com qualidade ambiental assegurada por um cinturão verde e agrícola, e casas com baixo custo para trabalhadores (HOWARD, 1996).

Baseado nas premissas de Ebenezer Howard, duas Cidades-Jardins foram implantadas na Inglaterra: Lechtworth, em 1902, projeto dos arquitetos Raymmond Unwin e Barry Parker; e Welmin, projetada por Louis de Soissons. Esta segunda cidade, localizada a 15 quilômetros de Lechtworth, foi erguida com residências sem fechamentos de muros nos lotes, áreas verdes abundantes e especial atenção às características topográficas e à vegetação existente no local (OTTONI, 1996).

Em seguida à realização dessas experiências, outros empreendimentos surgiram em diferentes países, durante a primeira metade do século XX, e com a incorporação da ideia de subúrbio-jardim, como foi o caso de Hampstead, cidade próxima à Londres e, também, projetada por Parker e Unwin. A diferença principal entre o conceito de Cidade-jardim e Subúrbio-jardim se expressa na autonomia almejada no primeiro caso em contraposição à dependência econômica e social do subúrbio-jardim a um núcleo urbano, mesmo não estando diretamente conectado ao seu tecido.

O conceito de subúrbio-jardim será adotado amplamente na América do Norte e em algumas cidades europeias, porém diferentemente do modelo inglês que havia adotado o padrão de habitações geminadas formando longos conjuntos de construções com fachadas uniformes, os norte-americanos utilizaram o padrão de construções isoladas com tipologias diferenciadas, sendo que este foi o padrão que acabou prevalecendo nos bairros-jardins e subúrbios-jardins paulistanos.

2.1 O local escolhido para a implantação da cidade-satélite

As primeiras conversas entre Alfred Agache e Louis Romero Sanson sobre a implantação do loteamento tiveram início nos anos 1928 e 1929, quando Santo Amaro ainda era um município independente, mas sua implantação e desenvolvimento foi efetivamente realizado em 1938, após a anexação de Santo Amaro ao Município de São Paulo, em 1935.

A demora para a viabilização do empreendimento foi decorrente da dificuldade de se encontrar o terreno ideal para a implantação do projeto, e quando este foi finalmente escolhido, ainda foram necessários alguns anos de negociação até a efetivação da compra.

O terreno escolhido era denominado Haras Palmeiras e pertencia ao Coronel Juliano Martins de Almeida, um empresário e criador de cavalos para competições. Em reportagem publicada em 1925 há uma descrição do sítio onde foi promovido um churrasco oferecido aos amigos e em homenagem aos representantes da imprensa que cobriam as competições do turfe paulista:

No aprazível haras Palmeiras respirava-se um ambiente de agradável bem-estar, cordialidade e franqueza. Desde as primeiras horas do dia, começou a

chegar ao encantador sítio de Santo Amaro, grande número de amigos e admiradores do antigo e adiantado criador, e não é temeridade a nossa afirmativa de que, talvez, em tempo algum, tenha comparecido a uma festa dessa natureza tão considerável número de turfistas, proprietários, tratadores, *jockeys* e jornalistas de *turf* (ESPORTES, 1925, p. 6).

Em 1º de outubro de 1937, reuniram-se em uma Assembleia Geral Extraordinária os acionistas da Sociedade Anônima Auto Estradas, na sede da empresa à rua Líbero Badaró, número 443. Entre os acionistas da empresa, contavam nomes como: o Engenheiro Francisco Teixeira da Silva Telles, Caio da Silva Prado, Donard Laird Derrom, Guilherme Prates, Victor Fasano e Luiz Romero Sanson. Como último assunto da pauta, constava a apreciação final e a ratificação pelos acionistas sobre a compra do terreno para a implantação do loteamento de Interlagos (S/A AUTO-ESTRADAS, 1937).

O Sr. Francisco Teixeira da Silva Telles relatou a persistência por já alguns anos, por parte da Diretoria da empresa, nas tratativas para a compra do terreno do coronel Sr. Juliano Martins de Almeida. Finalmente, com as circunstâncias favoráveis advindas, a compra foi realizada e foi solicitado aos membros presentes que ratificassem a operação executada, conforme os documentos e as escrituras apresentadas.

Para justificar seu voto favorável, o Sr. Luiz Romero Sanson pede a palavra e apresenta seus argumentos. Logo no início da apresentação o Sr. Sanson diz que o projeto da cidade satélite já havia sido desenvolvido anos antes da compra efetiva do terreno:

Desde 1934 a Sociedade possui um projeto completo, feito em Paris pelo Professor Agache, com elementos topográficos fornecidos por nós para criação de uma cidade satélite da Capital, à margem da Represa de Santo Amaro. O local para esse projeto foi escolhido depois de bem pesadas todas as responsabilidades, tanto da Represa Velha como da Represa Nova de Santo Amaro, sendo este estudo feito minuciosa e conjuntamente pelo Professor Agache e pelo dr. Sanson, através de vários anos de cuidadosa verificação dos fatores que podem influenciar o sucesso do plano. Devido ao nível mais constante que terão as águas da Represa Nova de Santo Amaro, procurou-se com empenho encontrar nas suas margens um terreno que se prestasse pela sua topografia, à criação de uma extensão da cidade (S/A AUTO-ESTRADAS, 1937, p. 64).

Em continuidade o Sr. Sanson relatou a dificuldade de se encontrar a área plenamente satisfatória a empreitada, uma vez que esta deveria ser suficientemente extensa e relativamente plana, e que a configuração topográfica do entorno da Represa era mais favorável a implantação de grandes chácaras de recreio, e não uma cidade satélite nos moldes imaginados por ele e Alfred Agache.

Sanson também destacou que inicialmente o interesse do público concentrou-se na Represa Velha de Santo Amaro, e que a ocupação de novas vilas começou principalmente na margem Noroeste, porém de forma desordenada:

[...] essas vilas se desenvolveram sem obedecer a um plano de conjunto; que as ruas construídas para o loteamento dos terrenos não obedecem, na maioria dos casos, às condições técnicas essenciais; que o acesso a essas vilas se faz por uma estrada que não tem a vista da Represa, não sendo possível construir-se uma Avenida marginal senão a um custo muito elevado, devido à natureza íngreme dessa margem, já agora em grande parte ocupada por construções. Essa margem está além disso, diretamente exposta ao

desagradável vento Sul, e a vista da margem oposta, que é mais baixa e menos acidentada, não oferece beleza panorâmica comparável à que se descortina quando se está no outro lado (S/A AUTO-ESTRADAS, 1937, p. 64).

Por outro lado, Sanson aproveitou para enaltecer os aspectos positivos que comprovavam a escolha correta do terreno que a empresa havia acabado de adquirir:

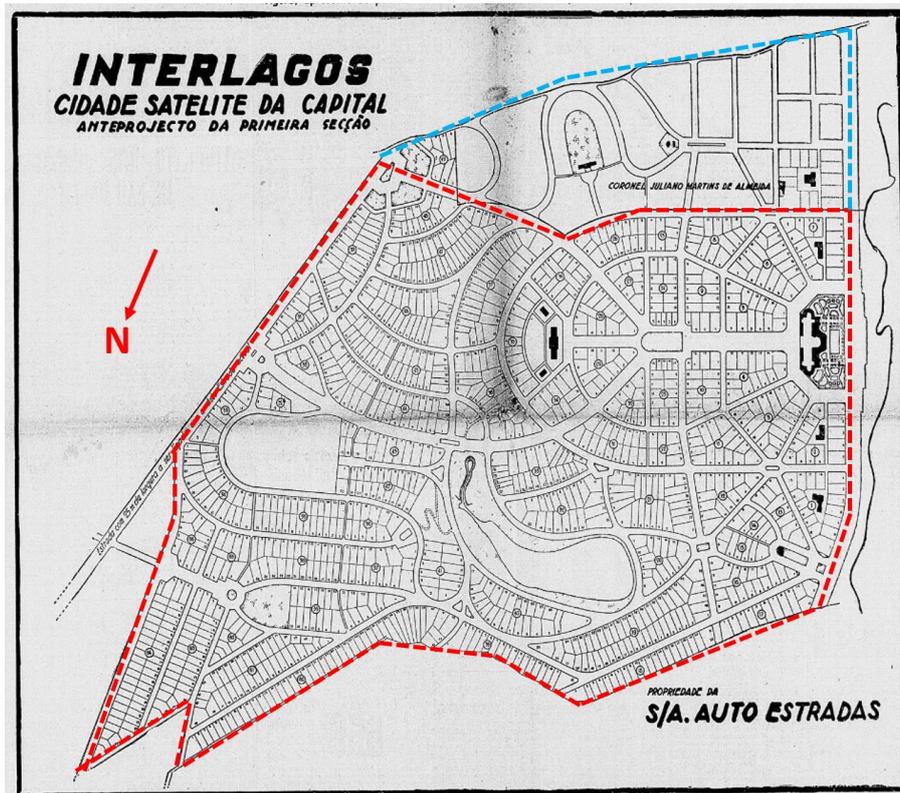
Afortunadamente, a parte mais interessante da Represa Velha, a sua margem Sudeste não se desenvolveu da mesma forma que a margem oposta, devido ao fato de que a estrada que lhe dava acesso era intensamente percorrida por carros de bois, que a mantinham intransitável para automóveis. E quando se chegou à conclusão de que essa margem oferecia todas as condições requeridas para a construção da Cidade Satélite da Capital, pode o professor Agache projetar, desembaraçadamente, um majestoso plano de conjunto que compreendia uma extensa área reservada a um belo parque e balneário para divertimento popular, uma zona para grandes chácaras, a cidade satélite propriamente dita e a localização de um verdadeiro clube de campo, com área extensa, para a elite paulistana. [...] Este terreno é sem questão o mais bonito e interessante que existe nas Represas de Santo Amaro, tanto pela sua configuração como pela extensão da sua frente sobre a água (S/A AUTO-ESTRADAS, 1937, p. 64).

Sanson também destacou a conjunção dos fatos que reforçavam a crescente importância de ampliar os investimentos da empresa na região de Santo Amaro:

Uma impressionante série de obras em execução, demonstra que está já em franca formação desde a avenida Paulista até os Lagos de Santo Amaro, uma nova zona da Capital, que tornará bela e majestosa a antiga cidade de ruas estreitas e mal traçadas, a cidade meramente do trabalho e da falta absoluta do formoso e atrativo. Basta enumerar essas obras para chegar-se a essa conclusão: à avenida 9 de Julho, à avenida Rebouças, o parque Ibirapuera, o Jockey Club, o Aeroporto, o alargamento da Auto Estrada, a canalização dos Rios Pinheiros e Grande, com as suas avenidas laterais, a pavimentação da antiga estrada de Santo Amaro, a avenida marginal do lago de Santo Amaro, e o Clube de Campo (S/A AUTO-ESTRADAS, 1937, p. 64).

Segundo a documentação apresentada na Assembleia a propriedade possuía 1.399.095 metros quadrados, com 800 metros de frente para a Represa de Santo Amaro, o que confere com a área contornada em vermelho na Figura 1. A área contornada em azul, na parte sul da gleba constava no anteprojeto desenvolvido por Alfred Agache e divulgado em anúncio do Jornal Correio Paulistano de 1938, como propriedade do Sr. Coronel Juliano Martins de Almeida. Esta área de aproximadamente 280.000 metros quadrados, teve um desenho de arruamento esboçado por Agache, mas que não foi realizado e hoje apresenta outra configuração no traçado das ruas.

Figura 1. Anúncio do Correio Paulistano de 1938, que mostra o Anteprojeto desenvolvido por Alfred Agache para Interlagos. O contorno em vermelho corresponde à área constante na escritura de venda do terreno, em 1937, e em azul, a área que ainda era pertencente ao Sr. Cel. Juliano Martins de Almeida.



Fonte: Elaborado pelas autoras a partir de REALIZAÇÕES, Correio Paulistano, 1938.

2.3 O projeto precedente

No domingo de 28 de agosto de 1938, a empresa S/A Auto-Estradas ofereceu um churrasco às autoridades, jornalistas e visitantes. A empresa organizou uma caravana que contou com a participação de mais de 300 automóveis. A caravana partiu da confluência da Avenida 9 de Julho com a Rua João Adolfo, praticamente no ponto inicial da referida avenida, seguindo por 4,5 quilômetros, atravessando o túnel sob a Avenida Paulista, até virar para sudeste e seguir pela Avenida Brasil, passando ao lado do futuro Parque Ibirapuera, até alcançarem a região do atual Aeroporto de Congonhas onde fizeram uma breve parada, para então seguir até o Bairro do Socorro, e o destino final de Interlagos.

A visita a Interlagos contou com a presença de mais de 1.500 pessoas, sendo que entre elas estavam Caio da Silva Prado, Guilherme Prates, Luís Romero Sanson e Alfred Agache, que após o churrasco realizou um discurso ao ar livre, com alto-falante, apresentando o projeto por ele desenvolvido para o local. O projeto previa uma ocupação total de aproximadamente 50.000 pessoas, sendo que a primeira fase estava destinada inicialmente, para 10.000 pessoas (UM PASSEIO..., 1938).

Em seu discurso, Agache relatou que entre os anos de 1928 e 1929 foi chamado à prefeitura de Santo Amaro, pelo prefeito Dr. Francisco Ferreira Lopes. Nesta época, Alfred Agache fez um projeto completo para o aproveitamento das margens da Represa Velha, atual

Represa de Guarapiranga. Diante da falta de recursos da prefeitura, ficou evidente a necessidade de criação de uma Companhia à qual o Governo do Estado de São Paulo deveria conceder certas concessões para viabilizar a realização do projeto, ideia que acabou não prosperando, levando ao fracasso da proposta.

No discurso de domingo, Agache fez um relato de como era o projeto proposto para área envoltória da Represa:

A urbanização dessa região, à margem da represa velha, estava dividida pelo meu projeto, em quatro partes principais:

A – Uma praia popular com grande parque de atrações, situada ao norte do Lago na parte já conhecida pela massa popular, a qual deveria ter capacidade para receber, em dias feriados, de 20 a 30.000 pessoas.

B – Um bairro de residências inteiramente separado do bairro popular e comportando o loteamento de terrenos conforme as normas mais modernas de urbanismo, evitando as simples divisões em xadrez tão geralmente adotadas em São Paulo. Nesse bairro seria reservado lugar apropriado para “villas” e vivendas particulares, assim como para praças públicas, zona comercial, escola, enfim, para tudo o que deve constituir o núcleo social de um agrupamento urbano.

C – Um bairro especialmente reservado a um Cassino e aos Hotéis. Este conjunto, agrupado em volta de um tapete verde, deveria lembrar a elegância de Monte-Carlo.

D – Um bairro de desportos, absolutamente moderno, nos moldes das concepções americana e alemã, com clubes, restaurantes, casas de chá, etc. (“INTERLAGOS”..., 1938, p.6).

Pela descrição apresentada é possível observar que praticamente os 4 pontos sumarizados no projeto idealizado em 1929 por Agache, serão retomados e empregados em sua nova proposta para o projeto do loteamento de Interlagos, desenvolvida em 1938, porém em uma área territorial menor.

2.2 As características físico-territoriais do local

O loteamento foi implantado em uma posição geográfica estratégica e privilegiada, pois situa-se entre os dois reservatórios construídos no início do século XX: a Represa de Guarapiranga (1907) e a Represa Billings (1925), situação que, conseqüentemente, influenciou a denominação do empreendimento localizado entre os grandes lagos – “Inter-lagos” (Figura 2).

Desde a criação das represas, a região então pertencente ao Município de Santo Amaro, despertou o interesse como uma opção de lazer e recreação, tornando-se um local atrativo para a construção de casas de veraneio, chácaras de recreio, clubes náuticos, o comércio voltado ao lazer e esportes e novos loteamentos residenciais, como a Riviera Paulista, Mar Paulista e o próprio empreendimento de Interlagos.

Atualmente Interlagos tem aproximadamente 1,69 quilômetro quadrado e é delimitado a leste pela Avenida do Rio Bonito e Avenida Interlagos; ao sul pela Rua Nicolau Alayon; a oeste pela Avenida Atlântica que margeia a Represa de Guarapiranga, e ao norte pelas Ruas São Fortunato e Trasíbulo Pinheiro de Albuquerque.

Figura 2. Detalhe recortado do Mapa de São Paulo e arredores, de 1944, mostrando o Bairro Interlagos entre o Reservatório de Guarapiranga à oeste e o Reservatório do Rio Grande ou Jurubatuba à leste, e atualmente denominado de Represa Billings.



Fonte: Recortado do mapa original, pelas autoras, a partir de São Paulo e arredores, 1944.

O bairro de Interlagos está localizado na Área de Contribuição Direta de Escoamento Difuso da Microbacia Pedras/Guarapiranga, na Bacia Hidrográfica Guarapiranga. A Avenida Interlagos que corresponde ao limite leste do bairro é a cumeeira entre a Bacia Hidrográfica do Rio Pinheiros e a Bacia Hidrográfica da Represa de Guarapiranga. O bairro ocupa a vertente entre a cumeeira da Avenida Interlagos, na cota entre 780 e 785 e que desce até o nível 740 na Avenida Atlântica na orla da Represa, o que corresponde a uma declividade média de 3%.

2.3 A ocupação da área e suas construções

O processo de ocupação do loteamento e de construção das primeiras residências só foi impulsionado após a realização de uma série de infraestruturas que foram implantadas entre os anos de 1939 e 1941.

Em 18 de maio de 1939 foi assinado o contrato para a construção de uma nova avenida para fazer a conexão direta da Auto Estrada (Avenida Washington Luís), com o bairro de Interlagos. A avenida de 7,5 quilômetros de extensão, com 25 metros de largura e totalmente asfaltada, permitiu encurtar o trajeto em 4 quilômetros, e atualmente é denominada de Avenida Interlagos. A obra previa o calçamento de 60.000 metros quadrados de ruas, construção de 16.000 metros de guias, instalação de 6.000 metros de encanamentos de água, 8.000 metros de esgotos e 10.000 metros de linha de energia elétrica (INTERLAGOS..., 1939).

Além de facilitar o acesso ao empreendimento por transporte individual, a S/A Auto-Estrada também investiu no transporte público. Em 1939, a empresa solicitou autorização à

administração pública para implantar uma linha de ônibus entre o centro do município e Santo Amaro. Em seu pedido, a empresa alegava já possuir os veículos necessários, com lotação de 26 passageiros cada, para fazer o trajeto em intervalos de 25 minutos. A linha denominada São Paulo – Santo Amaro passaria pelo Aeroporto de Congonhas e previa o estabelecimento de horários que coincidiam com a agenda de chegada ou partida dos aviões. Seriam cobradas duas tarifas diferentes, sendo um valor até o aeroporto, e um acréscimo de 50% no valor, até o ponto terminal em Interlagos (A COMUNICAÇÃO..., 1939). A proposta foi deferida pelo então Prefeito Prestes Maia, e a linha foi inaugurada em 15 de abril daquele mesmo ano, com saída do primeiro ônibus ao meio dia, em frente ao Hotel Esplanada, na Praça Ramos de Azevedo, junto ao teatro Municipal (CONVITE, 1939).

Em 3 de setembro de 1939 foi oferecido um churrasco à sociedade paulistana, ao qual compareceu Alfred Agache, um ano após a sua última visita realizada no empreendimento. O encontro aconteceu nas obras do autódromo, onde alguns pilotos fizeram uma demonstração da pista que estava em fase de finalização. Após a exibição, o público pode percorrer a pista, e às 11h30 foi realizada a cerimônia de lançamento da pedra fundamental da primeira casa de Interlagos. Logo após, teve início o churrasco (EM INTERLAGOS..., 1939).

Paralelamente ao início do loteamento residencial, tiveram início as obras para a construção de um autódromo pela própria empresa S/A Auto Estrada, em setembro de 1938. O Autódromo foi projetado como uma pista de 8 quilômetros de extensão e para receber um público de 200.000 espectadores. O objetivo da empresa era transformá-lo no ponto de maior atração turística para São Paulo (AUTÓDROMO, 1939). O autódromo de Interlagos foi inaugurado no dia 12 de maio de 1940, com dois eventos: a corrida de motocicletas, com 12 voltas na pista completa e o Grande Prêmio São Paulo, com a corrida dos automóveis em 25 voltas na pista (INTERLAGOS: Grande..., 1940).

Nesta mesma época, os anúncios do empreendimento já destacavam o sucesso da praia de areia de Interlagos que atraía um grande número de pessoas para desfrutar de momentos de lazer e contemplação (CIDADE..., 1941).

Em 03 de agosto de 1941, um anúncio publicitário no Jornal Correio Paulistano informava que já haviam sido vendidos 473 lotes, correspondendo ao total de 350.332 metros quadrados comercializados. A lista com os nomes de todos os compradores foi divulgada e encontram-se nomes importantes como: o engenheiro e político Armando de Arruda Pereira; o jornalista e escritor Victorino Prata Castelo Branco e o reitor da Universidade Federal de São Paulo, Dr. Marcos Lindenberg. A maioria dos compradores adquiriu um único lote, mas alguns compraram entre 2 e 8 unidades.

Apesar do aparente sucesso nas vendas dos lotes, na ortofoto de 1954 é possível observar que menos de 30 residências haviam sido construídas no bairro. Pode-se observar também que o traçado das ruas na porção sul do loteamento foi executado diferentemente da proposta original de Alfred Agache (Figura 3).

Figura 3. Ortofoto de 1954 mostrando as poucas construções de residências erguidas dentro do perímetro delimitado em vermelho, correspondente ao bairro de Interlagos.



Fonte: Elaborado a partir de GEOSAMPA, 2021.

Atualmente o bairro encontra-se praticamente todo ocupado, mas mantendo suas características e configuração originais, respeitando a conservação das áreas verdes (Figura 4).

Figura 4. Foto aérea de 2017 mostrando a configuração dentro do perímetro delimitado em vermelho, correspondente ao bairro de Interlagos.



Fonte: Elaborado a partir de GEOSAMPA, 2021.

3 Conclusões

Os 22 bairros-jardins identificados pela Secretaria Municipal de Planejamento na década de 1980 compõem um conjunto significativo de paisagens urbanas específicas e, por vezes, consideradas como exceções dentro de um contexto geral de crescimento e expansão da cidade de São Paulo, uma vez que apresentam qualidades ambientais e paisagísticas decorrentes da predominância de áreas livres, permeáveis e verdes.

Além das qualidades ambientais, alguns dos bairros-jardins paulistanos, apresentam traçados viários, conformações de quadras, divisões de lotes e tipologias edilícias projetadas e planejadas dentro de filosofias representativas de padrões estilísticos pertencentes a correntes específicas e representativas de momentos históricos determinados, como pode ser verificado nos bairros Jardim América, Alto da Lapa, Alto de Pinheiros e Interlagos.

No caso do bairro-jardim de Interlagos, o arquiteto francês Alfred Agache propôs um traçado viário inspirado nos preceitos da Escola Francesa de Urbanismo, e empregou conceitos das cidades-jardins, preconizados por Ebenezer Howard, para a configuração das áreas verdes públicas e as áreas livres dos lotes residenciais unifamiliares.

A investigação historiográfica empreendida na pesquisa, permitiu coletar dados que estavam dispersos nos jornais das décadas de 1930 e 1940, e foram fundamentais para traçar um perfil histórico que contempla desde as primeiras tratativas para a escolha e compra do terreno, até a implantação efetiva do projeto urbano.

O empreendimento idealizado por Louis Romero Sanson, sócio da empresa S/A Auto Estrada, de uma “cidade satélite balneária” para o lazer e recreação da elite paulistana, pode ser considerado muito ousado para época, uma vez que as primeiras conversas com o arquiteto Agache aconteceram entre 1928 e 1929, quando Santo Amaro ainda era um município independente e distante 20 quilômetros do centro de São Paulo. Mas, os dados coletados demonstram que a estratégia de utilizar os anúncios publicitários que informavam sobre os investimentos realizados e o andamento das diversas etapas das obras de infraestruturas, podem ter sido fundamentais para justificar o sucesso de vendas de lotes do empreendimento nos anos entre 1939 e 1941.

Os anúncios também evidenciam os investimentos realizados pela empresa S/A Auto Estrada para viabilizar e facilitar a conexão entre o bairro nascente e o centro de São Paulo: a construção da atual Avenida Interlagos e a implantação de uma linha de ônibus entre o centro de São Paulo até Interlagos, passando pelo aeroporto de Congonhas, que também foi construído pela empresa.

Depois das vendas dos lotes, houve um lapso temporal até a ocupação do bairro pelas construções das residências. Entre 1941 e 1954, poucas casas haviam sido construídas. Esse fato alterou a vocação inicialmente idealizada de um bairro balneário e satélite da capital de São Paulo, e as unidades habitacionais construídas configuraram-se como primeira residência das famílias e não como casa de veraneio. Além disso, alguns dos principais equipamentos de uso não residencial estão fechados e abandonados, como é o caso do late Clube Santa Paula cujo estado de deterioração tem comprometido a paisagem da região.

Atualmente constata-se que mesmo com o tombamento tardio de Interlagos pelo CONPRESP em 2004, o bairro tem efetivamente garantido a permanência de suas características

morfológicas no que se refere à preservação do traçado urbano, à volumetria das construções e à qualidade ambiental representada pelas áreas verdes públicas e privadas.

4 Referências bibliográficas

A COMUNICAÇÃO entre a cidade e Santo Amaro. **Correio Paulistano**, São Paulo, 16 de fevereiro de 1939, p. 3.

Disponível em:

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_08&pesq=%22solicitada%20a%20concess%C3%A3o%20de%20linha%22&pasta=ano%20193&pagfis=28005. Acesso em: 21 mar. 2021.

AGACHE, Alfred. **Cidade do Rio de Janeiro**: Extensão, remodelação, embelezamento. Paris: Foyer Brésilien, 1930.

AUTÓDROMO Interlagos. **Correio Paulistano**, São Paulo, 15 abr. 1939, p. 4. Disponível em:

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_08&pesq=%22Autodromo%20interlagos%22&pasta=ano%20193&pagfis=28770. Acesso em: 19 mar. 2021.

CASTIGLIONE, José. **Planta de São Paulo**. S. Paulo: José Castiglione, 1941. 1 mapa, col., 135,5 x 105cm em f. 139,5 x 109,2 cm. Escala 1:20.000 Disponível em:

http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart1550/cart1550.jpg. Acesso em: 23 fev. 2021.

CIDADE Balneária Interlagos Satélite da Capital. **Correio Paulistano**, São Paulo, Anúncio publicitário, 3 ago. 1941.

Disponível em:

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_09&pesq=%22praia%20de%20interlagos%22&pasta=ano%20194&pagfis=7497. Acesso em: 21 mar. 2021.

CONPRESP. Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo.

Resolução nº 18, de 23 de novembro de 2004. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/Ata600181114_pdf_1418831432.pdf. Acesso em: 07 mar. 2021.

CONVITE. **Correio Paulistano**, São Paulo: Anúncio Publicitário, 15 abr. 1939, p. 1. Disponível em:

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_08&pesq=%22Autodromo%20interlagos%22&pasta=ano%20193&pagfis=28767. Acesso em: 21 mar. 2021.

EM INTERLAGOS. Um churrasco oferecido à sociedade paulistana. **Correio Paulistano**, 2 de setembro de 1939, p. 3.

ESPORTES: Churrasco em Santo Amaro. **O Combate**: Independência, Verdade, Justiça. São Paulo, Edição 02921, 24 abr. 1925, Esportes, p. 1. Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=830453&pesq=%22juliano%20martins%20de%20almeida%22&pagfis=8077>. Acesso em: 03 abr. 2021.

GALHARDO, Ana Carolina Soldara; SOMEKH, Nadia (orient.). **Formas de morar em Interlagos**: do bairro residencial ao condomínio fechado. 2010. 207 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2010.

GEOSAMPA. **Mapa Digital da Cidade de São Paulo**. São Paulo: Prefeitura do Município. Disponível em:

http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx#. Acesso em: 31 mar. 2021.

HOWARD, Ebenezer. **Cidades-jardins de amanhã**. Hucitec, São Paulo, 1996.

INTERLAGOS: alguns dados significativos. **Correio Paulistano**, São Paulo, Anúncio publicitário, 28 maio 1939, p.9.

Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_08&Pesq=Interlagos&pagfis=29381. Acesso em 25 mar. 2021.

INTERLAGOS: Grande Corrida Inaugural. **Correio Paulistano**, São Paulo: Anúncio publicitário, 5 maio 1940. Disponível em:

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_09&pesq=%22Autom%C3%B3vel%20Clube%20de%20S%C3%A3o%20Paulo%22&pasta=ano%20194&pagfis=1514. Acesso em: 21 mar. 2021.

“INTERLAGOS” ou a criação de uma cidade – Satélite. **Correio Paulistano**, São Paulo, 4 set. 1938, p. 6. Disponível em:

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_08&Pesq=Interlagos&pagfis=25650. Acesso em 23

mar. 2021.

MARTINS, Valdir. **Interlagos**: desafio de um projeto de “Cidade-jardim”. 2012. 138f. Dissertação (mestrado) – Universidade São Judas Tadeu, São Paulo, 2012.

OLIVEIRA, Luciana Monzillo de. PRONIN, Maria. Morfologia urbana de um bairro-jardim fechado: Chácara Flora em Santo Amaro. In: **8ª Conferência da Rede Lusófona de Morfologia Urbana**, 2019, Maringá. Anais da 8ª Conferência da Rede Lusófona de Morfologia Urbana, 2019. p. 1092-1108.

OTTONI, Dacio Araújo Benedicto. Cidade-Jardim: formação e percurso de uma ideia, 1996. In: HOWARD, Ebenezer. **Cidades-jardins de amanhã**. Hucitec, São Paulo, 1996.

REALIZAÇÕES. **Correio Paulistano**, São Paulo, nº 25.297, Anúncio, 27 ago. 1938, p. 1. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_08&pesq=Interlagos&pasta=ano%20193&pagfis=25533. Acesso em: 23 mar. 2021.

REGO, Renato Leão; MENEGUETTI, Karin Schwabe. A respeito de morfologia urbana. Tópicos básicos para estudos da forma da cidade. In: **Acta Scientiarum**. Technology, v. 33, n. 2, 2011, p. 123-127. Disponível em: <http://periodicos.uem.br/ojs/index.php/ActaSciTechnol/article/view/6196>. Acesso em: 05 mar. 2021.

S/A AUTO-ESTRADAS: Ata da Assembleia Geral Extraordinária realizada no dia 1º de outubro de 1937. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**, 31 de outubro de 1937, p. 64.

SÃO PAULO (Estado). **Decreto nº 30.443**, de 20 de setembro de 1989. São Paulo: Secretaria de Estado do Governo de São Paulo. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1989/decreto-30443-20.09.1989.html>. Acesso em 06 abr. 2021.

SÃO PAULO e arredores. São Paulo: Instituto Cartográfico Castiglione, 1944. 1 mapa, 88 x 108 cm. Escala 1:100.000. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart209452/cart209452.jpg. Acesso em: 23 fev. 2021.

SECRETARIA do Meio Ambiente. **Vegetação significativa do município de São Paulo**. São Paulo: SEMPLA, 1988.

SOSA, Marisol Rodrigues; SEGRE, Roberto. O plano de Alfred Agache para o Rio de Janeiro (1927-1930): diálogos com a Escola Francesa de Urbanismo no final da década de 1920, 2013. In: PEREIRA, Elson Manoel (org.). **Planejamento urbano no Brasil**: conceitos, diálogos e práticas. Santa Maria, Pallotti, 2013.

UM PASSEIO à cidade satellite “Interlagos”. **Correio Paulistano**, São Paulo, 30 de agosto de 1938, p.1. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_08&Pesq=Interlagos&pagfis=25588. Acesso em: 22 mar. 2021.

WOLFF, Sílvia Ferreira Santos. **Jardim América**: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura. São Paulo: EDUSP, 2015.