



Wasth Rodrigues e Victor Dubugras, dois artistas em conexão. Os Monumentos da Serra do Mar

Wasth Rodrigues and Victor Dubugras, Two Artists Connection. Monuments of the Serra do Mar

Jacques Jesion* e Paula De Vincenzo Fidelis Belfort Mattos**

*Artista plástico e arquiteto. Formado em Arquitetura e Urbanismo, Faculdades Braz Cubas (1983). Professor no Curso de Artes Visuais e Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Belas Artes de São Paulo, desde 2005. Principais exposições individuais: Graphias, Galeria SESC Paulista, Galeria Paulo Prado, Galeria Arte Infinita. Salões e coletivas no Brasil e exterior.

Resumo

Este artigo tem o pressuposto de revisitar os monumentos da Serra do Mar, em São Paulo, projetados pelo arquiteto Victor Dubugras, e ornamentado com murais de azulejos criados pelo artista Jose Wasth Rodrigues. A pesquisa relata as origens das obras construídas em 1922 e registra os marcos preservados que hoje contam com uma ação de manutenção graças ao turismo ecológico. O Conjunto dos Pousos do Caminho do Mar é um complexo arquitetônico que propicia momentos de pausa e contemplação da região e foi tombado pelo Condephaat em 1972 devido ao seu valor arquitetônico, que determina a preservação do conjunto de monumentos artísticos de interesse histórico e turístico e foi adicionado ao Patrimônio Histórico do Estado de São Paulo em 1985.

Palavras-chave: Monumentos. Arquitetura neocolonial. Murais artísticos em azulejos.

Abstract

The objective of this article is to revisit the “Caminhos do Mar” (Seaway) monuments, in Serra do Mar, São Paulo, designed by the architect Victor Dubugras, and ornamented with tile murals created by the artist, Jose Wasth Rodrigues. The research recounts the origins of the works constructed in 1922, and registers the preserved landmarks, which are maintained due to ecotourism. The works called “Conjunto dos Pousos do Caminho do Mar” (Set of Seaway Buildings), comprise an architectural complex of monuments and buildings which offer moments of rest and contemplation of the region. In virtue of its architectural value, the “Conjunto dos Pousos do Caminho do Mar” was not only heritage listed in 1972 by Condephaat, an organ which determines the preservation of the complex of artistic monuments containing historic and touristic interest, but also added to the historic heritage list of the State of São Paulo in 1985.

Keywords: Monuments. Neo Colonial architecture. Artistic tile murals.

Introdução

No início do século XX, no Brasil, o estilo neocolonial, reação contra o ecletismo, caracterizou-se por uma arquitetura de cunho nacionalista, revisitando obras de origem colonial. Esta oposição tendeu a romper com os estilos de origens europeias. Nas primeiras décadas surgia uma busca das procedências culturais brasileiras por um círculo de arquitetos e artistas com ideias vinculadas à negação do caráter historicista. A busca pelas origens só poderia partir de entusiastas e conhecedores de formação para gerar o movimento artístico neocolonial.

Em afirmação de Carlos Lemos encontramos:

(...) o neocolonial nasceu oficialmente em 1914, ano em que o arquiteto e exilado português Ricardo Severo pronunciou célere conferência na Sociedade de Cultura Artística propugnando pela definitiva adoção dos velhos estilos pátrios, que tiveram seu ponto alto no barroco do sécu-

lo XVIII, época das mais belas casas e solares portugueses e brasileiros. (Lemos, 1974, p.130).

Nesta conferência, o arquiteto, engenheiro civil e arqueólogo português Ricardo Severo (1869 - 1940), considerado o principal porta voz do neocolonial, denunciava o ecletismo e defendia uma arquitetura com expressões regionais de ordens compositivas vinculadas ao passado colonial brasileiro.

Severo chegou ao Brasil em 1891, exilado de seu país devido a seu envolvimento num movimento político contra a monarquia em Portugal. Em São Paulo estabeleceu contato com Ramos de Azevedo (1851 - 1928), que o convidou a trabalhar em seu escritório. Retornou a Portugal por um breve período e, em 1908, instalou-se definitivamente em São Paulo.

Quase simultaneamente a Ricardo Severo, outro arquiteto que chegou a São Paulo neste período

e vai contribuir para o neocolonial foi Victor Dubugras (1868 - 1933). Em publicação de Nestor Goulart Reis Filho encontramos uma breve síntese de seu percurso:

Ainda criança mudou-se para Buenos Aires, onde iniciou seus trabalhos de arquitetura. Em 1891 veio para São Paulo. Até 1894 trabalhou no Banco União, sob a direção do arquiteto Ramos de Azevedo. Entrou em seguida no Departamento de Obras Públicas de São Paulo e começou a lecionar na Escola Politécnica. A partir de 1897 abriu o próprio escritório. Projetou e construiu incessantemente. Faleceu em 1933, em Teresópolis (RJ). (REIS FILHO, 2005.)

Segundo Cavalcanti, “a corrente neocolonial propunha um retorno às formas de um Brasil colonial, originando-se em São Paulo, curiosamente por intermédio de dois estrangeiros.” (Cavalcanti, 2006, p.30).

Na busca pelas origens e como fatores de estudos, Ricardo Severo financiou¹, em 1918, uma viagem para o Norte e Nordeste do Brasil, ao artista José Wasth Rodrigues (1891 - 1957), pioneiro no registro das atividades artísticas do período colonial, anotando modelos e elementos da arquitetura colonial brasileira por meio de desenhos. “Homem polivalente, Wasth Rodrigues foi um dos primeiros artistas a se dedicarem à pintura sobre azulejos. A primeira obra foi o obelisco da Ladeira da Memória, antigo Piques”. (TARASANTCHI, 2002 p.283).

Entre as expressões regionais da arquitetura tradicional brasileira, os murais de azulejos foram resgatados em razão da tradição do uso destas matérias cerâmicas no ambiente colonial originariamente trazida de Portugal. Ressurge assim, adequando funções para recobrimentos e fazendo reviver expressão imagética, não só como ordem ornamental, mas também de registro como veículo informativo narrando visualmente episódios históricos do Brasil.

Este artigo se propõe em apresentar dois artistas deste período, na fatura da obra arquitetônica e muralista, o Conjunto dos Pousos do Caminho do Mar por Victor Dubugras e Jose Washt Rodrigues.

Em relação a estudos anteriores publicados, esta pesquisa tende a apontar especificamente o complexo arquitetônico e artístico e o ambiente eco turístico atual, diferenciando de pesquisas já feitas por importantes autores como Benedito Lima Toledo, Carlos Lemos, entre outros, citados nas referências bibliográficas, acentuando aspectos de preservação patrimonial e histórica. Encontraram-se também artigos relativos aos estudos estilísticos de Victor Dubugras e textos de pesquisas de Iniciação Científica visando à importância de Dubugras como arquiteto significativo cuja obra prenuncia a arquitetura moderna brasileira. Neste artigo a intenção foi unir o universo de ambos os artistas no que se refere à plasticidade arquitetônica e às imagens narrativas executadas por um dos pioneiros do muralis-

1. “(...) Wasth Rodrigues, pintor recém-chegado de uma temporada europeia, (...) engajado na defesa e difusão do nacionalismo, contava com a colaboração da parcela mais importante da intelectualidade brasileira.” KESSEL, **Vanguarda efêmera: arquitetura neocolonial na Semana de Arte Moderna de 1922**, <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/viewFile/2177/1316>, p. 117).

mo brasileiro do início do século XX.

Foi realizada uma pesquisa de campo por meio de registros fotográficos, constatando a preservação das obras arquitetônicas e muralistas. A visita ao local ocorreu em unidade de conservação estadual denominado Parque Caminhos do Mar, que oferece roteiro histórico-cultural para percorrer a Estrada Velha de Santos (SP-148).

O conjunto e seus desdobramentos

As obras denominadas Conjunto dos Pousos do Caminho do Mar é um complexo arquitetônico contendo monumentos construídos no início da descida da estrada Velha do Caminho do Mar, São Paulo, em 1922, na ocasião da comemoração do Centenário da Independência. Importante ressaltar a particularidade dessas obras de Victor Dubugras e Jose Washt Rodrigues, respectivamente, no âmbito da arquitetura e murais artísticos deste local.

Nas proximidades da data da celebração do Centenário, o então prefeito da cidade de São Paulo, Washington Luiz (1869 - 1957), previu as edificações na Serra do Mar com a finalidade de construir edifícios comemorativos, evocando a sua história na ligação do litoral com o alto da serra e servindo de repousos para viajantes com seus veículos automobilísticos. Foram nas viagens pelas cercanias da cidade de São Paulo que o prefeito designou

Dubugras para projetar estas obras do conjunto neocolonial formado pelos pousos e monumentos.

A origem deste agregado ocorreu num momento em que recursos públicos passaram a ser propostos para instalação de rodovias quando Washington Luiz já atuava como Presidente do Estado de São Paulo - 1920-1924. E, por meio da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas que foram concretizados.

Hoje, conhecida como Caminho do Mar, situada na cidade de São Paulo, entre os municípios de São Bernardo do Campo e Cubatão, a estrada foi projetada em 1919 e executada de 1922 a 1925, construída com procedimento pioneiro de uso de concreto no pavimento. Foi a primeira rodovia brasileira revestida com este material.

O complexo arquitetônico tem concordância e coesão formal entre seus marcos, o estilo de Dubugras ali presente destaca suas expressões, possuem particularidades arquitetônicas do neocolonial, mas também não se prendeu ao genuíno tradicional brasileiro. Incorporou outros elementos, como o uso de pedras e matérias ornamentais em granito e ferro, gradis de janelas que lembram o estilo Art Nouveau e lareiras nos ambientes internos. "(...) os elementos escultóricos como colunas, arquitraves, balcões, são criações de Dubugras" (TOLEDO, 1985. p.71).

2. A partir da década de 1940, com a inauguração da Via Anchieta, e, em 1976, com a inauguração da primeira pista da Rodovia dos Imigrantes, a Estrada foi sendo gradativamente abandonada até ser fechada oficialmente em 1985 e, em fevereiro de 1994, teve um terço de sua extensão destruída por queda de barreira. Foi reaberta em 17 de abril de 2004 para o trânsito de turistas (a pé) em seu eixo principal para desfrutar da bela paisagem e relembrar a história dos antepassados”. (<www.portal.santos.sp.gov.br/seduc/e107_files/.../ap_mat_mod2.pdf>).

3. ESTRADA DO LORENA, MONUMENTOS DE VICTOR DUBUGRAS E ÁREA DE MATA CIRCUNDANTE: Caminho do Mar ou Estrada Velha de Santos

Processo: 00123/72
Tomb.: Res. de 11/8/72
D.O.: 12/8/72

Livro do Tombo Histórico: Inscrição nº 122, p. 21, 3/7/1979.

Encontramos nas faces externas destes marcos, murais de azulejos de ordem funcional, por proteção contra intempéries, tornando-se material impermeável e ilustrativa, transmitindo narrativas figurais como os primeiros tropeiros nas serras, representação de cenas da colonização e catequese dos índios pelos padres jesuítas. Estas obras murais foram concebidas por José Wasth Rodrigues, como já citado, artista que partiu para estudos e registros de nossa antiga arte colonial pela tutoria de Ricardo Severo.

A via funcionou por quase três décadas e foi a principal ligação do planalto paulista ao litoral. Seu perecimento começou em 1947, devido à abertura da via Anchieta e, nos anos 1980, a estrada foi interditada em razão de falta de manutenção e seu progressivo abandono². O Condephaat, órgão que tombou as obras no ano de 1972, determina a preservação do conjunto de monumentos artísticos de interesse histórico e turístico e foi adicionado ao Patrimônio Histórico do Estado de São Paulo em 1985³. “A área incluída no tombamento se constitui de matas originais, localizadas numa faixa de 1 km de largura de cada lado do eixo da estrada, ao longo de todo o traçado, desde o planalto até Cubatão, situada entre as coordenadas UTM 7.361,00-7.360,00 kmN e 354,00-351,00 km E.” (Fonte: Aureliano Leite, L.B.Siciliano, M. SavelliA. Dialessandro. <<http://www.cultura.sp.gov.br/portal/site/SEC/menutitem>>). Tornando-se um caminho secundário e com carência

de conservação, em 1985 foi fechada para veículos pelo governo estadual.

Após 20 anos transformou-se em passeio turístico apenas para pedestres. Em 2004, a Fundação Energia e Saneamento fez o restauro de monumentos, quando gestora de visitas públicas no local. Os passeios monitorados ocorreram até fevereiro de 2011, quando fortes chuvas derrubaram barreiras no trajeto. Entre os anos de 2011 e 2013 esteve em manutenção, em razão de deslizamentos de terra que destruíram e impediram a passagem em partes da pista. No fim de 2013 foi promovido o ecoturismo na região, atividade turística que utiliza de forma sustentável o patrimônio natural e cultural.

Foi determinado pelo governo estadual, por meio de decreto de agosto de 2013, designação a um grupo de trabalho para apresentar propostas para a reabertura da região. A partir de dezembro de 2015, o projeto Ecoturismo Caminhos do Mar passou para a gestão da Fundação Florestal. Reaberto ao público, o caminho é um percurso desafiando seu passado, reconhecendo a história da cidade, concretizada pela conservação dos seus bens.

Dois artistas em conexão

Nos anos de 1903 a 1914, Dubugras utilizou-se de dois tipos de experimentação: um ligado ao estilo art nouveau e outro proto-modernista. Suas obras têm importância significativa, sendo

respeitado como pioneiro e visionário da arquitetura moderna no Brasil. Em relação aos monumentos do Caminho do Mar, percebemos alguns elementos distintos do estilo colonial como os cumes e volutas. Nos projetos realizados para a Serra do Mar, o arquiteto propõe deixar visíveis os materiais como o tijolo de barro e pedra, que aparece tanto nos projetos para a Ladeira da Memória, como nos pousos e monumentos da serra. As obras do conjunto estão intimamente integradas com a vegetação, e a ornamentação externa culmina com a narrativa histórica por meio dos murais de azulejos de Wash Rodrigues. Em publicação de Toledo (1985, p.43) é encontrada as seguintes afirmações:

“A última fase da obra de Victor Dubugras foi voltada ao estilo tradicional brasileiro. É necessário um exame mais cuidadoso desta produção para não se confundi-la com o neocolonial”. “(...) Não buscava a retomada das soluções formais tanto mais validas, quanto mais fiéis a modelos antigos”. (TOLEDO 1985, p. 43)

José Wash Rodrigues, foi um artista que teve intensa produção por meio de diversas linguagens: pinturas, desenhos com diversas técnicas, aquarelas e murais de azulejos. Teve aprendizado em pintura com Oscar Pereira da Silva (1867 - 1939), entre 1908 e 1909. Foi historiador e conselheiro do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Em 1910 é contemplado pelo governo do Estado por uma bolsa de estudos na França. Em

Paris, estudou na Escola Nacional Superior de Belas Artes. Diante desta trajetória, Wash Rodrigues já indica e demonstra um artista fundamental concernente ao universo documental da história da cidade de São Paulo no início do século XX.

Retornando ao Brasil no período da primeira guerra, dá continuidade aos estudos históricos, empenhando-se também nos desenhos arquitetônicos com finalidades documentais, como as antigas casas, os detalhes de gradis, portões, chafarizes, azulejos, etc. Como já citado anteriormente, foi Ricardo Severo, patrocinando viagens, que confiou a José Wash Rodrigues, um levantamento metódico da arquitetura colonial. Torna-se grande estudioso deste estilo e, como historiador, publica diversas documentações arquitetônicas, entre elas “Documentário Arquitetônico Relativo à Antiga Construção Civil no Brasil” (1945).

Das trilhas e calçadas à abertura de uma rodovia

As trilhas eram os caminhos que permitiam aos indígenas se deslocarem. Do planalto até o litoral paulista, um dos caminhos usados pelos nativos era a Trilha dos Tupiniquins, percorridos para o provimento de peixes e sal.

Na conquista ao Brasil, os colonizadores, entendendo desenvolvimento, obtiveram o indício das rotas das principais vias, entre elas a grandiosa barreira da Serra do Mar, possibilitando os

deslocamentos entre o litoral e o planalto. Entre os exploradores, partindo de São Vicente, em 1532, estavam Martim Afonso, João Ramalho, e o Padre Manuel da Nóbrega que sobem este acesso até chegar a São Paulo de Piratininga.

Em 1560 o governador Men de Sá passa também por este caminho e constata que uma nova ligação seria necessária para facilitar tal deslocamento. Assim, implementa o Caminho do Padre José de Anchieta. Aberta de maneira intrincada pelos índios estabelecia, inicialmente, passagem apenas para pedestres. Gradativamente essa trilha passou por melhorias com instalação de pequenas pontes e muros de arrimo para a possibilidade de transportar mercadorias, mas as dificuldades eram grandes para a condução de produtos até o porto da baixada.

Mais de dois séculos após, em 1790, Bernardo José Maria de Lorena, que governou a Capitania de São Paulo entre 1788 e 1798, determina a execução de um caminho calçado com pedras. Através de estudos cartográficos, pelos oficiais do Real Corpo de Engenheiros, foi concebida uma calçada de pedras, que faria a ligação entre São Paulo e a baixada litorânea, numa distância de nível com mais de 700 metros. Possuía delineado sinuoso e com largura aproximada de 3 metros, contendo pedras de até 0,40 m de largura.

Finalmente a calçada torna-se importante via de exportação para mercadorias, liberando a pas-

sagem dos tropeiros, constituindo a principal via entre o Planalto e o Porto de Santos. Concluída em 1792, foi um padrão determinante no desenvolvimento paulista⁴.

Segundo Denise Mendes, mestre em história social pela Universidade de São Paulo, “O melhoramento do caminho para o mar foi peça fundamental da política de fortalecimento econômico paulista, na qual a produção e comércio do açúcar tinham destaque, e marcou a história da transposição da barreira natural da serra.” (Mendes: <http://www.historianet.com.br/conteudo/default.aspx?codigo=606>).

Após quase 50 anos, a partir deste ponto da imensa estrada calçada, o Marechal engenheiro Daniel Pedro Muller dá início à montagem de uma estrada planejada para atender tráfego de carroças que conduziam açúcar e café. Concluída em 1841, data de 1846 a passagem de D. Pedro II por esta via, e é denominada Estrada da Maioridade, em homenagem a sua ascensão ao trono do Brasil.

Entrando no século XX, foi em 1913, por intermédio do presidente Rodrigues Alves, que a estrada passou a ser chamada Caminho do Mar, e foi pavimentada com o propósito de circulação de veículos automobilísticos, sob a forma de pedras macadamizadas.

Com o governo de Washington Luís em 1920, sua administração foi designada às estradas para

4. A empresa Eletropaulo foi responsável pela restauração da Calçada do Lorena, através de pesquisas históricas, arqueológicas e arquitetônicas. Finalizou-se em 1992 o processo de reparo de três trechos da Calçada, dois séculos após sua origem. O trabalho de arqueologia e restauração foi conduzido pelo historiador Paulo Eduardo Zanettini, arqueólogo responsável pela pesquisa na Calçada do Lorena, e consultor de Arqueologia Histórica da Eletropaulo S/A, Fundação Patrimônio Histórico da Energia, de início de 1989 até julho de 1992.

automóveis, como a São Paulo-Santos e a São Paulo-Sorocaba. Como slogan na candidatura afirmava: “Governar é abrir estradas”.

A fim de elucidar a informação das etapas das construções das vias da Serra do Mar em São Paulo, podemos observar no processo de tombamento por meio do Condephaat: Processo: 00123/72 na Resolução de Tombamento de 11/8/72. Publicação do Diário Oficial, Poder Executivo, Seção I, 12/08/1972, p. 44:

A necessidade cada vez maior de comunicação entre o planalto e o litoral fizeram com que Bernardo José de Lorena, conde de Sarzedas, que governou a capitania de 1788 a 1795, realizasse melhoramentos no antigo caminho utilizado pelos viajantes e tropeiros, na Serra do Mar, construindo, a partir de projeto de engenheiro militar português João da Costa Ferreira, a estrada calçada de pedras que passou a ser conhecida como Calçada do Lorena e, mais tarde, como Estrada da Maioridade.

Em 1922, o governo de Washington Luiz deu início à construção do Caminho do Mar, primeira estrada pavimentada em concreto armado na América Latina, e à construção dos monumentos projetados por Victor Dubugras: Cruzeiro Quinhentista, Pontilhão da Serra, Belvedere Circular, Padrão do Lorena, Rancho da Maioridade e Pouso de Paranapiacaba. <http://www.cultura.sp.gov.br/portal/site/SEC/menuitem>.

E em publicação de Toledo (1975) podemos encontrar:

O trecho da Serra de Paranapiacaba, compreendido entre o Rio das Pedras e o Rio Perequê, que descem a Serra buscando o Rio Cubatão, abriga diversas vias e restos de caminhos, da maior importância na história de São Paulo e do Brasil. Nesse setor da encosta foram abertos sucessivamente o Caminho do Padre José (trilha utilizada por Anchieta), a Calçada do Lorena (utilizada por D. Pedro I, na viagem de 7 de setembro de 1822), a Estrada da Maioridade e o Caminho do Mar.

Na conclusão deste mesmo Livro (TOLEDO, 1975), publicado pela Prefeitura do Município de São Bernardo do Campo, o autor afirma:

A riqueza do Patrimônio Ambiental junto aos Caminhos do Mar e as possibilidades excepcionais que se abrem para o seu aproveitamento estão a exigir medidas imediatas para a implantação dos planos aqui propostos.

Para tanto, espera-se que a iniciativa da Protur e da Prefeitura de São Bernardo do Campo, de alcance incomum, encontre ressonância junto aos órgãos estaduais e federais interessados pelos problemas do lazer metropolitano e da proteção do patrimônio ambiental e que possa se integrar, com sucesso, no quadro das iniciativas do gênero, das administrações dos municípios de toda a região.



Figura 1. Pouso de Paranapiacaba. Fonte: <https://geolocation.ws/v/P/33913242/casaro-pouso-paranapiacaba-na-estrada/en>

5. Primeira fábrica de cerâmica, louças e azulejos na cidade de São Paulo.

6. O trecho da Mata Atlântica que se inicia na Serra da Jureia (Iguape - SP) e vai até a Ilha do Mel (Paranaguá - PR) foi declarado Reserva da Biosfera, pela Unesco, em 1991. Fonte: <http://www.brasil.gov.br/meio-ambiente/2014/07/reserva-de-mata-atlantica-e-sitio-do-patrimonio-natural-mundial>

7. A técnica de Wasth Rodrigues para a produção dos azulejos decorados é a do sobre-esmalte, que “consiste em trabalhar diretamente sobre a superfície esmaltada, com pincel, ou empregando-se um sistema de máscaras sucessivas para cada tema ou cor. O azulejo assim trabalhado é levado ao forno, sendo queimado a uma temperatura de 850°C” (Morais, 1988, p.127)

Assim, o autor já alerta no ano de 1975 para o cuidado merecido deste magnífico patrimônio por órgãos estaduais e federais. O que viria a ocorrer 30 anos após esta publicação.

Os monumentos e os murais do Caminho do Mar

(...) Foram ainda os azulejos paulistanos de Ranzini⁵ os empregados nas obras do já citado Victor Dubugras ao longo do caminho do mar, executadas durante as comemorações do Centenário da Independência. Washington Luís, o chefe do governo paulista, chamou o mesmo arquiteto que convocara quando prefeito de São Paulo por ocasião do remanejamento do velho largo da Memória para essas tão significativas construções dispostas margeando aquela estrada, a primeira da América Latina com pavimentação de concreto. (LEMOS, 1984, p.169).

Neste artigo foram documentados os pousos que contém os azulejos de José Wasth Rodrigues. Os monumentos são formados pelo Pouso de Paranapiacaba, Rancho da Maioridade, Padrão do Lorena e Cruzeiro Quinhentista.

Foram edificadas em 1922 e, devido à grande riqueza natural, histórica e artística, a área foi declarada pela UNESCO como Reserva da Biosfera da Mata Atlântica⁶.

As obras murais concebidas por Wasth Rodrigues homenageiam os pioneiros que percorre-

ram a serra em direção ao planalto e mostram o progresso da estrada e os transportes.

1. Pouso de Paranapiacaba.

O Pouso de Paranapiacaba (nome de origem indígena que significa lugar de onde se avista o mar) está situado no início da descida no trecho de Serra do Mar e é a primeira parada em que se enxerga o mar ao se deslocar da capital paulista para o litoral (Figura 1).

Construído em estrutura de pedra, granito com granação grossa, beiral largo devido ao alto índice de chuvas na região, contém salas de descanso e alpendres adornados com os murais de azulejos de Wasth Rodrigues⁷, contendo grande painel representando estradas de rodagem de São Paulo (Figura 2).

Segundo Toledo, “nele figuram estradas que não estavam ainda abertas: é sem dúvida obra de quem confia no futuro e representa aquele momento tão significativo na história das estradas paulistas” (Projeto Lorena, 1975).

Atribuído como pouso, tinha a função de restaurante para os turistas com vista para a Serra do Mar.

Considerada um marco de uma era tecnológica, a estrada contendo pavimentação de concreto é apta para acatar a passagem de carros. Há uma inscrição com ideia visionária de Afonso Arinos numa parte da azulejaria: “As grandes linhas férreas de penetração de pouco valem sem todo um



Figura 2. Mural de azulejos como mapa das Estradas de Rodagem. Fonte: foto de Jacques Jesion.

sistema de bons caminhos por onde possam vir às estações os produtos de toda sorte. A estrada de rodagem é hoje em toda parte do mundo civilizado tanto ou mais importante que a via férrea. Basta lembrar que o automóvel será o principal meio de locomoção no futuro (...)" (Tropas e Tropeiros, junho 1904. Afonso Arinos).

2. Rancho da Maioridade

Este pouso diz respeito à construção da Estrada da Maioridade, e à passagem da Família Real em 1846. A casa monumento foi construída em 1922, e é relativo à data histórica da nomeação de D. Pedro II ao trono do Brasil, com 14 anos de idade.

Era considerado um repouso durante a viagem entre São Paulo e Santos. No centro estão as armas do Império, o escudo e esfera armilar. Símbolo originado do período de D. Manoel, significando a era dos Descobrimentos.

8. Esses azulejos de Wasth Rodrigues foram, em 1965, parcialmente arrancados a marretadas e em parte substituídos por outros, de execução bisonha. Em outubro de 1967, outra vez, eram arrancados e substituídos. TOLEDO, Benedito Lima de.

Valorização e Uso dos Bens Culturais- Livro Ilustrado, publicado pela Prefeitura do Município de São Bernardo do Campo e a Protur - Turismo de São Bernardo do Campo S.A, 1975.<<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0102x7.htm>>

Encontra-se na parte frontal, azulejos criados por José Wasth Rodrigues representando a subida da Serra por personagens históricos e políticos influentes no século XIX (Figura 8 e 9). Esta fachada tem forma convexa projetada por Dubugras, seguindo a sinuosidade da via. Diante do monumento existem resquícios do pavimento de macadame original.

Wasth Rodrigues executa uma grande composição das figuras retratadas⁸, subindo e descendo a estrada, conciliando com a curvatura. Situa-se numa parte que permite uma visão em 360°, avistando a Baixada Santista e o complexo industrial de Cubatão. (Figuras 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 9).



Figura 3. O Rancho da Maioridade. Arquitetura de Victor Dubugras e detalhes laterais de Wasth Rodrigues. Fonte: MORAIS, Frederico. Azulejaria contemporânea no Brasil. São Paulo: Ed. Publicações e Comunicações, 1988.



Figuras 4 (acima) , 5 (acima dir.), ...



...6 (acima) e 7 (acima dir.) A subida da serra por personagens históricos. Fonte: foto de Jacques Jesion.



Figura 8. Detalhe do mural. Fonte: foto de Jacques Jesion.



Figura 9. Vista lateral do mural. Fonte: foto de Jacques Jesion.



Figura 10. Azulejos laterais. Fonte: <https://www.flickr.com/photos/fhtonauta/4030852985>

3. Padrão do Lorena

Este monumento foi construído no ponto em que o Caminho do Mar cruza com a antiga Calçada do Lorena. No arco central há um medalhão de azulejos com o retrato de Lorena, concebido em homenagem a Bernardo José Maria de Lorena.

Os azulejos laterais representam cenas do século XVIII, como tropeiros e mulas carregando mercadorias (Figura 10).

4. Cruzeiro Quinhentista

O marco Cruzeiro Quinhentista consiste de um ponto central com uma cruz de granito, envolvida por bancos de pedra que protegem o monumento. Caracteriza o ponto de convergência das antigas vias que desciam as serras e o descobrimento da América. Representa a chegada dos portugueses e cenas da colonização e catequese dos índios pelos padres jesuítas. No pedestal da cruz estão gravados os nomes Ide Tibiriçá, Anchieta, Mem de Sá, Nóbrega, Leonardo Nunes, Martim Afonso, João Ramalho e as datas de 1500 e 1922 (Figuras 11, 12, 13 e 14).

Considerações finais

O artigo aborda a importância do conjunto arquitetônico e artístico envolvendo os elementos que o compõem, considerando os marcos pousos e murais de azulejos como registro documental e



Figura 11. Cruzeiro Quinhentista. Fonte: <http://www.panoramio.com/user/44319/tags/Baixada%20Santista>



Figura 12. Cruzeiro Quinhentista, Composição de Azulejos. Fonte: <http://www.panoramio.com/user/44319/tags/Baixada%20Santista>



Figura 13. Cruzeiro Quinhentista, Composição de Azulejos.
Fonte: <http://www.panoramio.com/user/44319/tags/Baixada%20Santista>



Figura 14. Cruzeiro Quinhentista, Composição de Azulejos.
Fonte: <http://www.panoramio.com/user/44319/tags/Baixada%20Santista>

comemorativo da importante ligação entre o planalto e o litoral, ao mesmo tempo em que configuram marcos na paisagem, recantos de permanência e condição privilegiada de fruição da paisagem durante o percurso.

A união sugerida foi inserir junto à construção da rodovia marcos monumentais de pouso e contemplação projetadas pelo arquiteto Victor Dubugras e ornamentadas pelo artista plástico José Washt Rodrigues, que realiza uma produção mu-

ral que tem na arquitetura o seu suporte.

Dubugras previa em espaços externos a intervenção artística para complementação informativa, histórica e estética. Neste panorama firmase a relação arquiteto e artista em cooperação, arquitetura e arte como espaços poéticos que se complementam, dois artistas sugerindo desde aí uma integração das artes, termo que será consolidado no período moderno, na arte, arquitetura e cidade.

Podemos considerar Dubugras como arquiteto proto modernista, devido ao uso e a sua maneira particular de construção, ou seja, pode ser considerado um precursor do movimento moderno. O texto tratou em apresentar um conjunto de obras arquitetônicas, que tiveram importância como marco comemorativo de 1922.

Posteriormente o local foi considerado patrimônio e hoje a sua permanência vincula-se a sua estrutura arquitetônica e inserção espacial em local privilegiado ligado à natureza.

Em visita realizada em novembro de 2015 pela empresa Fundação Patrimônio Histórico da Energia e Saneamento, foi possível verificar conservação das obras e a estrutura de um conjunto formado pelas vias e o complexo dos monumentos arquitetônicos.

A atividade atual de ecoturismo nesta localidade colabora para o reconhecimento da área e também de sua preservação.

Referências bibliográficas

ANDRADE, Waldir Joel de. **Serra do Mar:** caminhos de ontem e de hoje. São Paulo: IF, 1991. (Série Registros).

CAVALCANTI, Lauro. **Moderno e Brasileiro:** a história de uma nova linguagem na arquitetura (1930-60). Rio de Janeiro: Jorge Zahar Edit, 2006.

KESSEL, Carlos. **Vanguarda efêmera:** arquitetura neocolonial na Semana de Arte Moderna de 1922, <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/viewFile/2177/1316>>

LEMOS, Carlos. **O que é patrimônio histórico.** Brasiliense: São Paulo, 1987.

_____. **Alvenaria Burguesa:** breve história da arquitetura residencial de tijolos em São Paulo a partir do ciclo econômico liderado pelo café. São Paulo: Nobel, 1989. 2ed. rev. Ampl

_____. **Arquitetura brasileira.** São Paulo: Editora Melhoramentos, 1974. (Série Arte e Cultura).

_____. Azulejos decorados na modernidade arquitetônica brasileira. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional,** Rio de Janeiro, n.20, p.167-174, 1984.

MORAIS, Frederico. **Azulejaria contemporânea no Brasil.** São Paulo: Ed. Publicações e Comunicações, 1988.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Victor Dubugras.** Precursor da arquitetura Moderna na América latina. São Paulo: Via das Artes, 2005.

TARASANTCHI, Ruth Spring. **Pintores Paisagistas:** São Paulo 1890 a 1920, São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2002.

TOLEDO, Benedito Lima de. **Victor Dubugras e as Atitudes de Inovação em seu Tempo**. Tese de Livre Docência apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Cidade de São Paulo.S.P., 1985.

_____. “O Caminho do Mar”. In: **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros (IEB)**. S. Paulo, 1971.

_____. **Projeto Lorena - Os Caminhos do Mar: Revitalização, Valorização e Uso dos Bens Culturais- Livro Ilustrado**, publicado pela Prefeitura do Município de São Bernardo do Campo e a Protur - Turismo de São Bernardo do Campo S.A, 1975.

Sites da internet

<<http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa1867/wasth-rodrigues>>, acessado em 2 de novembro de 2015

<<http://www.memoriall.com.br/0133A#.VkCEIX-g6E25>>, acessado em 5 de novembro de 2015

<<http://www.historianet.com.br/conteudo/default.aspx?codigo=606>>, acessado em 6 de novembro de 2015

<http://www.ieb.usp.br/publicacoes/doc/toledo-beneditolimade_ocaminhodomar_1349108542.pdf>, acessado em 30 de outubro de 2015

<<http://www.camara.sp.gov.br/apartes/revista-apartes/numero-12-jan-fev2015/rei-da-fuzarca-e-dos-votos/>>, acessado em 30 de outubro de 2015

<<http://www.caminhosdomar.org.br/index.php/atrativos/calçada-do-lorena>>, acessado em 1 de novembro de 2015.

<<http://www.revistadehistoria.com.br/secao/perspectiva/estilo-para-quem-tem-cafe>>

<<http://viagem.uol.com.br/ultnot/2009/09/29/ult4466u720.jhtm>>, acessado em 5 de março de 2016

<<http://www.cultura.sp.gov.br/portal/site/SEC/menuitem.a943691925ae6b24e7378d27ca60c1a0/?vgnnextoid=c292f0ebc5ef0110VgnVCM100004c03c80aRCRD#.VvXIA3g6E24>>

