

Resgate histórico sobre a origem das calçadas com desenho geográfico do estado de São Paulo projetadas por Mirthes Bernardes

Historical overview of the origin of the sidewalks with geographic pattern of the State of São Paulo designed by Mirthes Bernardes

PABLO FIGUEIREDO

<https://orcid.org/0000-0002-9472-6405>

Universidade de São Paulo / São Paulo, SP, Brasil

LEANDRO MANUEL REIS VELLOSO

<https://orcid.org/0000-0003-4883-7208>

Universidade de São Paulo / São Paulo, SP, Brasil

FIGUEIREDO, Pablo; VELLOSO, Leandro Manuel Reis. Resgate histórico sobre a origem das calçadas com desenho geográfico do estado de São Paulo projetadas por Mirthes Bernardes. *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*, São Paulo, v. 33, p. 1-29, 2025.

DOI: <https://doi.org/10.11606/1982-02672025v33e18>

RESUMO: Este artigo apresenta um resgate histórico das calçadas com desenho geográfico do estado de São Paulo aplicadas na capital paulista. Também conhecido popularmente como “mapa de São Paulo” ou “piso paulista”. A autoria do projeto é atribuída a Mirthes Bernardes (nome artístico de Mirtes dos Santos Pinto), por deter sua patente de desenho industrial. Seus relatos sobre a história do piso foram comparados com matérias das décadas de 1960 e 1970 a respeito da iniciativa de padronização do calçamento feita pela prefeitura durante a gestão de Faria Lima. Tal investigação pôde elucidar imprecisões divulgadas sobre sua origem, assim como revelar fatos desconhecidos pela própria autora do padrão. Ao mesmo tempo, é ressaltada a relevância desse modelo de calçamento em pedra portuguesa para a construção da identidade urbana da capital.

PALAVRAS-CHAVE: Calçada do mapa do Estado de São Paulo. Piso paulista. Calçamento paulistano. Cidade de São Paulo. Mirthes Bernardes.

ABSTRACT: This article presents a historical overview of the sidewalks with geographic patterns from the State of São Paulo applied in the city of São Paulo. Also popularly known as the “São Paulo map” or “Paulista pavement”. The authorship of the project is attributed to Mirthes Bernardes (artistic name of Mirtes dos Santos Pinto), who holds its industrial design patent. Her reports of the history about the pavement were compared with articles from the 1960s and 1970s regarding the paving standardization initiative carried out by the City Hall during Faria Lima's administration. This investigation was able to clarify inaccuracies publicized about its origin, as well as reveal facts unknown even to the pattern's author. At the same time, the relevance of this type of Portuguese stone paving for constructing the urban identity of the capital is highlighted.

KEYWORDS: Sidewalk of the State of São Paulo map. Paulista pavement. São Paulo paving. City of São Paulo. Mirthes Bernardes.

INTRODUÇÃO

Grande parte das vias públicas centrais da cidade de São Paulo têm calçadas com desenho geográfico do estado de São Paulo simplificado geometricamente. Embora as diferentes versões de seu padrão já tenham cruzado com inúmeros transeuntes, sua origem não é tão conhecida popularmente.

A autoria do projeto é atribuída a Mirthes Bernardes (1934–2020). Com base em seus relatos na mídia, feitos desde 1971, a artista venceu um concurso promovido pela prefeitura na década de 1960 para a seleção de um modelo de calçada a ser aplicado na capital paulista. Entretanto, a falta de conhecimento sobre essa história ficou evidente após uma publicação do professor Chico Homem de Melo, na *Revista Projeto/Design*, que citava o mencionado piso, indagando “quem é o autor desse projeto?”¹. Somente no ano seguinte encontrou a resposta para tal pergunta.²

Ressaltando-se a profunda dificuldade de obtenção de fontes relacionadas ao tema, em uma entrevista de 2013 Mirthes Bernardes contou que “já não tem mais o seu desenho original. Nem a reportagem da Folha de S. Paulo, que anunciou sua vitória. Nem a menção honrosa no Diário Oficial dada pelo prefeito”³.

Tal declaração, somada ao lapso temporal entre o acontecimento e seus depoimentos, indicam que a história divulgada carece de fontes além da própria entrevistada, fato capaz de justificar a inconsistência de algumas informações em matérias e entrevistas sobre o evento.

Em vista disso, esta pesquisa busca resgatar a história desse padrão que se consolidou como um símbolo da cidade de São Paulo, objetivo esse que demanda um olhar detalhado de suas fontes primárias, porém sem afastá-las de seu contexto mais amplo.

Com base nesses fatores, foi empregada a abordagem da micro-história, considerando-se também sua adaptabilidade metodológica para uma análise observacional mais aprofundada e adequação aos métodos tradicionalmente empregados em pesquisas de história do design no Brasil.⁴

A pesquisa tem como principais fontes de dados 28 publicações em jornais envolvendo o concurso e o piso (1965–1966), onze entrevistas e matérias sobre as lembranças de Mirthes (1971–2018) e uma entrevista com Cid Freitas, sobrinho da artista, que guarda objetos e documentos deixados por ela.

Foram consultados jornais que circulavam em São Paulo entre 1965 e 1967 em cinco instituições: os acervos digitais da *Folha de S. Paulo* e de *O Estado de S. Paulo*; o acervo físico da *Gazeta de São Paulo*; o acervo da Biblioteca Mário de Andrade; e o Arquivo Público do Estado de São Paulo.

1. Melo (2004, p. 87).

2. *Id.*, 2005.

3. Bernardes (2013).

4. Cf. Braga e Ferreira (2023).

5. Instituto Nacional da Propriedade Industrial (1972).

6. A artista... (2009).

7. “Rabisco”... (2018).

8. Cf. Bernardes (1971).

Após as consultas, esta pesquisa conseguiu localizar notícias sobre o concurso de calçadas da prefeitura nos periódicos *Folha de S. Paulo*, *O Estado de S. Paulo*, *Diário de São Paulo*, *Diário da Noite* e *Diário Popular*. Não foi encontrada qualquer menção no *Jornal da Tarde* e na *Gazeta de São Paulo*; a pesquisa não teve acesso às edições do *Jornal O São Paulo* e não conseguiu localizar acervos contendo os jornais *Notícias Populares* e *Nosso Jornal*.

Essas matérias foram comparadas entre si e com os relatos mais recentes de Mirthes sobre o concurso. Foi também realizada uma entrevista semiestruturada com o sobrinho da artista, Cid Freitas, que foi seu familiar mais próximo e hoje preserva documentos sobre o desenho da calçada, também disponibilizados para a pesquisa.

Desse modo, o trabalho empenha esforços para revelar novas informações sobre a origem da calçada e esclarecer eventuais equívocos reproduzidos popularmente. Com isso, visa-se resgatar e preservar a história do artefato supramencionado para a memória paulistana, resguardá-lo como patrimônio da cidade de São Paulo e realçar o reconhecimento – muitas vezes ignorado – de sua autora, Mirthes Bernardes.

RELATOS DE MIRTHES BERNARDES

Com base em informações fornecidas em entrevista com Cid Freitas, Mirthes Bernardes é o nome artístico de Mirtes dos Santos Pinto. Nascida em Barretos, em 1934, Mirthes se formou em pedagogia e serviço social pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), porém se tornou servidora pública na Prefeitura de São Paulo, trabalhando como desenhista. Além disso, também alcançou moderada notoriedade por sua produção artística, sobretudo utilizando esmaltação em cobre, e por suas entrevistas sobre a criação do desenho original das calçadas da capital paulista.

Cid conta que Mirthes nunca nomeou oficialmente seu padrão, referindo-se a ele apenas como “desenho do calçamento”. Em sua carta de patente, ele é intitulado como “nôvo desenho ornamental para pisos e calçamentos”⁵. Já na mídia, o projeto foi batizado como “calçada com o mapa estilizado do estado de São Paulo”⁶, ou simplesmente “calçada mapa de São Paulo”, e recentemente foi apelidado como “ piso paulista”⁷.

Em sua entrevista mais antiga,⁸ concedida ao periódico *Diário da Noite*, Mirthes conta que venceu um concurso aberto em 1966, na gestão do prefeito José Vicente Faria Lima, para eleger o padrão para as calçadas da cidade. A artista trabalhava na prefeitura fazendo a inscrição dos candidatos, tendo aprendido desenho com seus colegas desenhistas, mas ainda assim não pretendia concorrer.

De acordo com a matéria, o prefeito viu um de seus próprios rascunhos e a incentivou a se inscrever. Somente após o início da aplicação de seu desenho em vias públicas Mirthes soube que havia vencido o concurso, quando pisou “numa calçada em branco e preto com o mapa do Estado em linhas retas”⁹, disse a artista.

Um fato que passa despercebido na entrevista, assim como na maioria das outras, é a ausência de uma distinção entre o projeto original aplicado em pedra portuguesa e o projeto adaptado para ladrilho hidráulico. Enquanto a própria autora se refere apenas ao primeiro caso, a reportagem cita, contraditoriamente, aplicações de seu desenho na “Avenida São Luís” e na “Avenida Brigadeiro Faria Lima”, dotadas de padrão e material de aplicação diferentes entre si, tal como ilustra a Figura 1.

Av. São Luís (Março de 1970)



Padrão original
Aplicado em pedra portuguesa



Av. Brigadeiro Faria Lima (Década de 1970)



Padrão adaptado
Aplicado em ladrilho hidráulico



Figura 1 – Agrupamento de imagens: fotografia da Av. São Luís (março de 1970); fotografia da Av. Brigadeiro Faria Lima (década de 1970); ilustrações do padrão original e adaptado de elaboração própria. Fonte: Arquivo Nacional do Brasil. Fundo *Correio da Manhã*. Fotógrafos não identificados.

10. Serva (2008).

11. Cf. A artista... (2009).

12. Cf. Briso e Vilicic (2009).

Cabe aqui ressaltar que este artigo visa apenas reconstruir a história do padrão original aplicado em pedra portuguesa, versão que consta em sua patente, pois os relatos de Mirthes centram-se em suas origens.

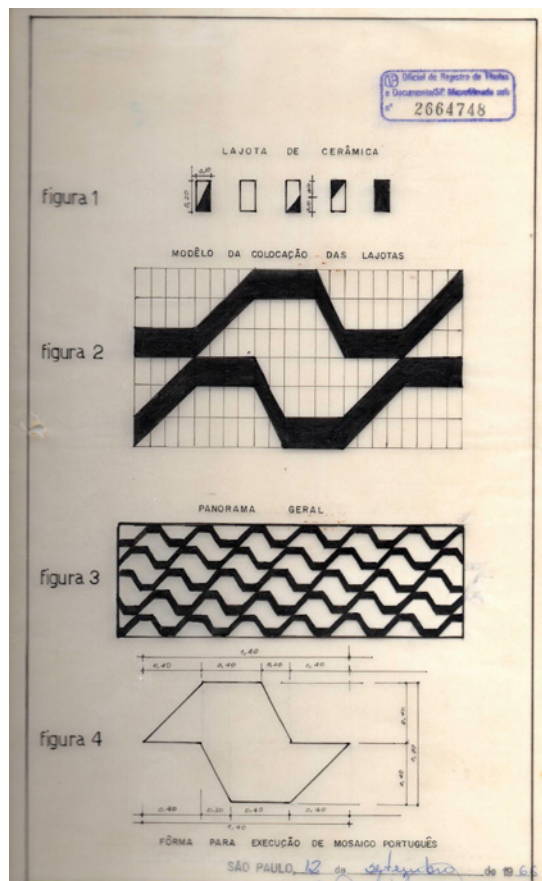


Figura 2 – Patente de desenho industrial n° 00092 de Mirthes Bernardes (Instituto Nacional da Propriedade Industrial, 1972).
Fonte: Acervo pessoal de Cid Freitas.

Com base nas buscas realizadas nos acervos de jornais e nos materiais preservados pela família, a aparição seguinte dessa história na mídia aconteceu 37 anos após a entrevista de 1971, na revista *Morar*, como um breve resumo da anterior.¹⁰

Em seguida, surgem novas menções na mídia, nas quais Mirthes detalha que trabalhava na Secretaria de Obras¹¹ e, assim como nas edições anteriores, queixa-se por nunca ter recebido compensação financeira pelas reproduções de seu padrão.¹² Em entrevista de 2013 ao blog *Perfis Paulistanos*, surgem ainda mais detalhes, aparentemente contraditórios. A artista conta que, na verdade, foi seu chefe Luis Gomes Cardim Sangirard, e não o prefeito Faria Lima, quem incentivou sua inscrição no concurso.

Outra mudança da narrativa aparece ao contar sobre como tomou conhecimento da escolha de seu projeto. Nessa versão, Mirthes passou a saber de sua

vitória quando “saiu uma grande reportagem na Folha de S. Paulo que a anunciava como vencedora do concurso”¹³.

Também são dados mais detalhes sobre o final do concurso. A autora narra que sua proposta era uma entre quatro finalistas, cujos projetos foram aplicados em trechos da rua da Consolação para serem avaliados por uma comissão de dezessete pessoas.¹⁴ Recorda que um deles era um “desenho de pés caminhando” e outro representava “grãos de café”¹⁵.

Na ocasião, Mirthes acreditava que a proposta de “grãos de café” representava o verdadeiro símbolo da cidade, sendo essa sua favorita. Ao mesmo tempo, desqualificou sua própria criação ao dizer “achava aquele desenho tão cafona. É muito lógico, óbvio. É só o contorno estilizado do mapa do estado”¹⁶.

Após a publicação dessa entrevista, sua história ganhou notoriedade e atraiu a atenção de outros jornalistas. Em meio a isso, algumas imprecisões e omissões eivaram as matérias, como inconsistências a respeito do ano de abertura do concurso municipal, indicado como 1965,¹⁷ 1966¹⁸ e 1967,¹⁹ da primeira via que recebeu o piso, ora sendo a avenida Rangel Pestana,²⁰ ora a avenida Brigadeiro Faria Lima,²¹ ou ainda dos detalhes inerentes às demais propostas, tais como “grãos de café” e “pés caminhando”.

Vale ressaltar que nem a artista nem sua família detinham documentos necessários à elucidação de algumas lacunas na história, tais como a menção honrosa concedida pelo prefeito e a reportagem do jornal *Folha de S. Paulo* sobre o concurso, ambas mencionadas pela artista e encontradas apenas por ocasião desta pesquisa.

Em razão disso, este trabalho buscou reconstituir a história acerca do projeto de padronização das calçadas da capital paulista, complementando-a com outras fontes além das entrevistas concedidas por Mirthes Bernardes. Sendo assim, foi possível esclarecer as questões levantadas anteriormente, assim como resgatar detalhes sobre o processo que culminou na aplicação de calçadas com padrões de desenhos geográficos do estado de São Paulo em diversos logradouros da capital.

BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO ENTRE AS GESTÕES PRESTES MAIA E FARIA LIMA

Francisco Prestes Maia ficou conhecido por seu Plano de Avenidas, projeto premiado no IV Congresso Pan Americano de Architectos, em junho de 1930. Esse documento orientou sua gestão na Prefeitura de São Paulo, entre 1934 e 1945, iniciando uma remodelação do sistema viário.²²

Em seu segundo mandato, entre 1961 e 1965, Prestes Maia ficou impossibilitado de dar prosseguimento ao seu plano pela falta de verba disponível. Por tal

13. Bernardes, *op. cit.*, Almasp... (2015) e 2021.

14. Cf. Almasp... 2015.

15. *Id.*, 2013.

16. *Ibid.*

17. Cf. Viva News (2009).

18. Cf. A artista... (2009).

19. Cf. “Rabisco”... (2018).

20. Cf. Viva News (2009).

21. Cf. Bernardes (2013).

22. Cf. Leme (2010).

23. Cf. Borghetti e Zmitrowicz (2009).

24. CPDOC FGV (2009).

25. Cf. Borghetti e Zmitrowicz, *op. cit.*

26. *Ibid.*

27. Cf. Alargamento... (1965a) e Serão... (1965).

razão, envolveu-se em uma campanha para modificar a legislação tributária com vistas a obter mais recursos. A exitosa mobilização logrou alterar o artigo 20 da Constituição para eximir a tributação de 30% dos impostos das capitais.²³

Continuou em seu cargo após o golpe militar de 1964, graças ao apoio do governador paulista Adhemar de Barros, porém faleceu no dia 26 de abril de 1965 sem ter conseguido usufruir de sua arrecadação. Deixou o Tesouro Municipal com superávit de cerca de 500 milhões de cruzeiros, que seria disputado na última eleição por voto direto para a prefeitura de São Paulo durante a ditadura militar.²⁴

O vencedor dessa eleição foi o brigadeiro José Vicente Faria Lima, que, com o aumento dos recursos financeiros, pôde executar vários projetos voltados à mobilidade na capital que estavam acumulados há aproximadamente quarenta anos, continuando assim o projeto de Prestes Maia)²⁵.

INÍCIO DA DUPLICAÇÃO DA CONSOLAÇÃO E IDEAÇÃO DO CONCURSO DA CALÇADA

Um dos primeiros projetos a serem iniciados na nova gestão foi o alargamento da rua da Consolação. Por conta de uma legislação oriunda das diretrizes de Prestes Maia, os imóveis no lado a ser alargado eram obrigados a deixar área de recuo, o que facilitou a duplicação da via.²⁶

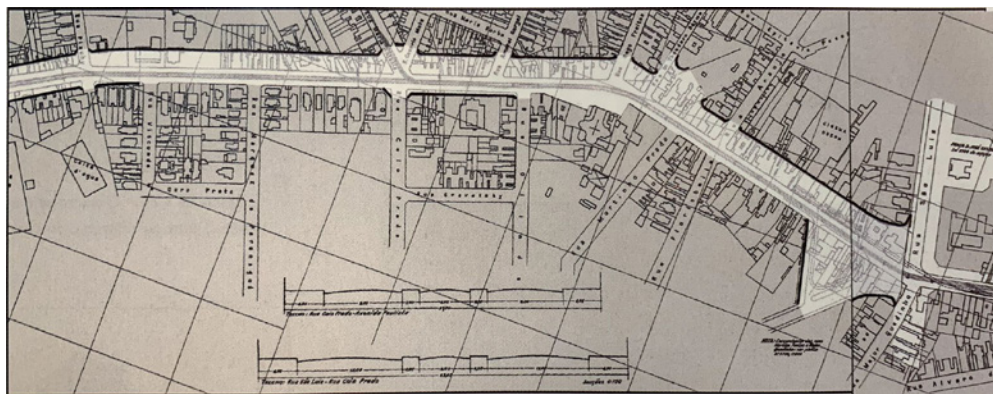


Figura 3 – Projeto de alargamento da rua da Consolação (reprodução de 1956 do projeto de 1946). Fonte: Borghetti e Zmitrowicz (2009).

Em menos de quatro meses após o início da nova gestão, a prefeitura já havia assinado um contrato para a pavimentação da via e proibido o estacionamento de carros, com vistas ao início das obras.²⁷

As primeiras preocupações da administração em relação ao calçamento das novas vias surgiram ainda antes do início da obra, quando o prefeito encaminhou um memorando ao secretário de Obras, José Meiches, solicitando informações sobre os projetos que estavam sendo realizados na cidade de São Paulo, em 6 de agosto de 1965.

No documento ficou clara sua preocupação com os detalhes das obras, desde como seria a iluminação das vias até as decorações dos canteiros centrais, para que, desse modo, “a nova São Paulo tenha fisionomia própria”²⁸.

Além desses pontos, havia o seguinte questionamento:

Qual o tipo de pavimentação para as calçadas? Lembro a solução de tipo com características próprias que marquem a cidade, como o estilo Copacabana, nas calçadas do Rio de Janeiro e a forma característica das colunas de Brasília. Prazo: 14 dias.²⁹

No trecho transcrito, Faria Lima exige que se apresente um tipo de calçamento a ser aplicado nas obras, mencionando como exemplos as calçadas de Copacabana e as colunas de Brasília. Fica claro que a escolha da calçada, assim como as referências mencionadas, estava sendo pensada como forma de dar à cidade uma característica própria, contribuindo assim para construir a imagem da “nova São Paulo”. Entretanto, tal aspecto levaria ainda mais do que catorze dias para ser definido.

O esforço renovador do prefeito fica mais claro em uma notícia do dia seguinte, em que também exigiu estudos para que fosse adotado “um tipo de acabamento, nos viadutos e obras municipais, coerente com a grandeza da cidade e que tragam, ainda, um traço característico que defina a metrópole paulistana”³⁰.

Tal acabamento, contudo, parece ser diverso das calçadas, considerando o comentário seguinte: “É pensamento do prefeito seguir a mesma orientação em todas as obras municipais, a exemplo do que já determinara para as calçadas da Capital”³¹. Nota-se, portanto, que tanto as calçadas como esse tipo de acabamento seriam padronizados em suas obras.

O depoimento indica, dessa forma, que o calçamento já havia sido definido como um futuro símbolo característico da cidade e, além dele, queria-se aplicar essa mesma lógica a outro tipo de acabamento, demonstrando uma ambição do prefeito em desenvolver uma identidade urbana distintiva para São Paulo.

Foi então que, em 9 de agosto de 1965, a obra de alargamento da rua da Consolação teve início, no trecho entre a avenida Ipiranga e a rua São Luís, com cinquenta trabalhadores, quatro máquinas e vinte caminhões.³² No dia seguinte,

28. Lima (1965 *apud* Metrô [...], 1965, p. 2).

29. *Ibid.*

30. Prefeito... (1965, p. 34).

31. *Ibid.*

32. Para... (1965b, p. 40).

33. Calçada... (1965, p. 33).
 34. *Ibid.*
 35. Alargamento (1965b, p. 19).
 36. Calçadas... (1965, p. 34).
 37. Cf. Museu Afro Brasil (2016).
 38. Cf. Amarante (1989).
 39. Calçada... (1965, p. 33).
 40. Artistas... (1965, p. 15).

Faria Lima, em uma visita à obra, anunciou que ali pretendia adotar um “calçamento em estilo característico”³³, que seria aplicado também nas demais obras do município.

Além do mais, o prefeito divulgou que seria aberto um “concurso público para a apresentação de tipo para as calçadas da cidade, com a marca característica de São Paulo”³⁴ e citou novamente os exemplos do Rio de Janeiro e Brasília. Apesar da afirmação, não foi possível localizar qualquer anúncio formal do concurso ou seu edital, com base nas consultas aos jornais, ao Arquivo Público do Município de São Paulo e ao *Diário Oficial da Cidade de São Paulo*.

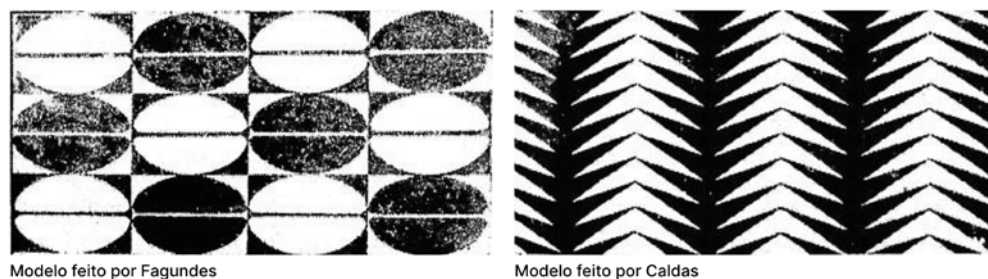
Primeira apresentação de modelos de calçada

No mês seguinte, as obras da rua da Consolação estavam paralisadas devido a impasses contratuais com proprietários da região.³⁵ Diante disso, anunciava-se a aplicação das “calçadas típicas” no parque Ibirapuera.³⁶

Nesse período, a prefeitura seguia instalada no pavilhão Manuel da Nobrega, um dos edifícios pertencentes ao conjunto projetado por Oscar Niemeyer no parque Ibirapuera juntamente ao pavilhão Ciccillo Matarazzo, localizado na outra extremidade da marquise, onde acontecia a 8ª Bienal de São Paulo.³⁷

O evento foi marcado pelo início da repressão política à comunidade artística nacional. Durante a cerimônia de abertura, os artistas Maria Bonomi e Sérgio Camargo entregaram ao então presidente Castello Branco uma carta pedindo a revogação das prisões de quatro intelectuais detidos pelo regime.³⁸

Concomitantemente, o meio artístico discutia duas propostas de calçadas expostas no Ibirapuera. Ambas tinham um elemento central, seguindo a proposta do prefeito de eleger “a marca característica de São Paulo”³⁹. Um modelo apresentava grãos de café – o favorito de Mirthes Bernardes –, enquanto o outro foi elaborado a partir de setas.⁴⁰



Modelo feito por Fagundes

Modelo feito por Caldas

Figura 4 – Imagem publicada pela *Folha de S.Paulo*. Fonte: Adaptado de Artistas [...], 1965, p. 15. Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Na matéria da *Folha de S. Paulo*, ambos os autores são apresentados como engenheiros, sendo referidos como “Ruy Afonso Fagundes” e “Junqueira Caldas”⁴¹. Já na matéria de *O Estado de S. Paulo*, aparecem como arquitetos, pelos nomes “Raul Fagundes” e “Gilberto Caldas”⁴².

Considerando o período e o contexto em que os fatos ocorreram, é possível especular que os autores sejam Raul Affonso de Camargo Fagundes e Gilberto Junqueira Caldas. Poucas informações estão disponíveis sobre Raul Fagundes, mas se sabe que ele nasceu em Amparo (SP) e atuou como arquiteto. Em 1968 foi responsável por dois projetos de obras públicas no interior do estado de São Paulo.⁴³

Por outro lado, mais detalhes são conhecidos sobre Gilberto Caldas, natural de Novo Horizonte (SP), nascido em 1923. Ele foi diplomado como engenheiro-arquiteto pela Escola Politécnica de São Paulo em 1947.⁴⁴ No momento do concurso, tinha 42 anos e acumulava dezoito anos de formação.

A proposta de Caldas buscava representar “o progresso”⁴⁵ e o “dinamismo da cidade”⁴⁶, utilizando setas como símbolo central. Já Fagundes inspirou-se no café, destacando-o como “a grande riqueza paulista”⁴⁷. Essas escolhas revelam abordagens distintas, com Caldas enfatizando o movimento e a modernidade urbana, enquanto Fagundes conectava-se a um elemento histórico e econômico significativo para o estado.

Seis profissionais deram suas opiniões sobre as propostas em uma matéria na *Folha de S. Paulo*.⁴⁸ De modo geral, elogiaram a iniciativa do prefeito em consultar a população, entretanto se mostraram insatisfeitos com as alternativas. Dois deles reprovaram ambas as opções; já entre os que optaram por uma preferida, três preferiram o padrão de setas de Caldas e apenas um preferiu o modelo com grãos de café.

O arquiteto João Clodomiro de Abreu preferiu o padrão de setas, entretanto questionou se, uma vez aplicado, não seria “um pouco violento para calçadas”, pois ao estar repetido por quilômetros poderia provocar cansaço visual.

Outros dois que preferiram o desenho de Caldas foram o arquiteto Flavio de Carvalho e o pintor Clóvis Graciano. Nenhum deles viu os desenhos, mas ao serem questionados pelo jornalista optaram pelo desenho das setas, pois interpretaram o café como um símbolo obsoleto.

Por outro lado, o crítico de arte José Geraldo Vieira preferiu o desenho dos grãos de café elaborado por Fagundes, apenas sugerindo uma mudança na disposição dos módulos do padrão, a fim de evitar a monotonia.

Em contrapartida, o pintor Francisco Rebolo Gonsales apoiou a iniciativa, mas não com as opções apresentadas, rogando ao prefeito que procurasse obter o maior número possível de projetos. Na mesma linha seguiu Walter Za-

41. *Ibid.*

42. Calçadas... (1965, p. 34).

43. Mello (2012, p. 281, 299).

44. Cf. Arquivo Arq (c2025) e Reis (1996).

45. Artistas... (1965, p. 15).

46. Calçadas... (1965, p. 34).

47. Artistas... (1965, p. 15).

48. *Ibid.*

49. *Ibid.*

50. Para... (1965a, p. 12).

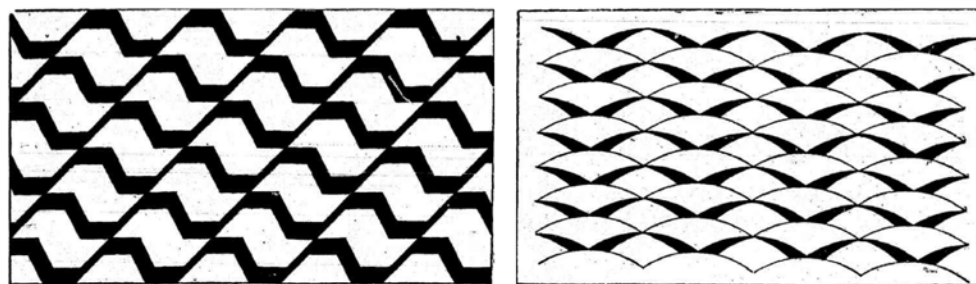
51. *Ibid.*

nini, que atuava como diretor do Museu de Arte da USP, sugerindo a Faria Lima que “constituísse uma comissão de artistas e críticos [...] para examinar a questão [...], colocando-a no contexto da estética da cidade”⁴⁹.

Em suma, os artistas e críticos se mostraram entusiasmados com a iniciativa, mas ao mesmo tempo exigentes com os desenhos apresentados. Tais opiniões surtiram efeito, levando a gestão municipal a considerá-las em seus próximos passos para a escolha do projeto de calçamento.

Segunda apresentação de modelos de calçada

No mês seguinte ao da apresentação das propostas de Fagundes e Caldas, foram publicados no jornal *O Estado de S. Paulo* outros dois desenhos que estariam participando do concurso para escolha da calçada característica de São Paulo, seguindo assim as sugestões de Gonsales e Zanini para aumentar o número de desenhos concorrentes.



Modelo feito por Mirthes Bernardes

Modelo de autoria desconhecida

Figura 5 – Imagem publicada em *O Estado de S. Paulo*. Fonte: Adaptado de Para [...], 1965a, p. 12. Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Nesse segundo momento, não foram divulgados os nomes dos autores dos desenhos. Enquanto a autoria de um deles ainda é desconhecida, sabe-se que o padrão formado por desenhos geográficos do estado de São Paulo simplificados geometricamente foi feito por Mirthes Bernardes, com base em seus depoimentos na mídia e em seus registros de propriedade intelectual.

Sendo assim, ao considerar que Mirthes fez o desenho durante o período em que recebia as inscrições do concurso, pode-se inferir que a autora o criou entre agosto e outubro de 1965, mesmo ano da abertura do concurso.

Na matéria de divulgação, a proposta de Mirthes Bernardes foi descrita como uma “alusão ao mapa de São Paulo”⁵⁰. Já o outro desenho buscava “lembrar os numerosos vales, pontes e viadutos que conferem características especiais ao panorama urbano da Capital”⁵¹.

Na ocasião, também foi anunciado que esses dois padrões se somariam aos anteriores, formando quatro propostas de calçadas que seriam implementa-

das nas “ilhas de concordância” das ruas da Consolação e São Luís, desse modo acatando a sugestão de Zanini para que os desenhos fossem aplicados em seu contexto real. Além disso, a matéria comenta que, “com essa iniciativa, deseja o prefeito expor as sugestões ao julgamento da população, para depois se decidir por um determinado modelo, a ser adotado em todos os logradouros públicos”⁵². O concurso caminhava para sua conclusão.

52. *Ibid.*

53. *Via...* (1966, p. 70).

54. *Metrô...* (1965, p. 2).

55. *O novo...* (1966, p. 76).

56. *Calçadas...* (1965, p. 34).

Preparativos para a exposição das calçadas

No ano seguinte, em janeiro de 1966, o Departamento de Urbanismo iniciou as obras de pavimentação com os modelos anteriormente anunciados “para se adotar, posteriormente, uma marca característica da cidade, a exemplo do que ocorre na Guanabara”⁵³. Pode-se notar que o concurso envolvia mais de uma divisão da prefeitura, pois havia sido apontado inicialmente como responsabilidade da Secretaria de Obras.⁵⁴

Com isso, foram aventados quatro modelos finalistas, cada um propondo um conceito simbólico representativo da cidade de São Paulo em suas calçadas, sendo esses: 1) o café, por Raul Afonso Fagundes; 2) o dinamismo, representado pelas setas de Gilberto Junqueira Caldas; 3) o estado de São Paulo, por Mirthes Bernardes; e 4) o panorama urbano da cidade, por um autor desconhecido.

No mesmo mês, o periódico *O Estado de S. Paulo* destacou a construção da calçada projetada por Fagundes: “O modelo, de grãos de café, é o primeiro do gênero na capital”⁵⁵. Considerando que ainda não era o momento de julgamento público, chama a atenção tal destaque dado a apenas um dos pisos concorrentes.

É possível que tal destaque representasse uma compensação tardia, pois na divulgação dos primeiros modelos o mesmo jornal havia enfatizado desproporcionalmente a proposta de setas de Caldas.⁵⁶

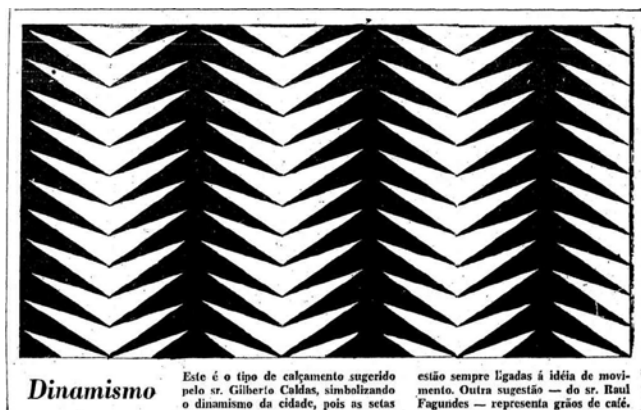


Figura 6 – Imagem publicada em *O Estado de S. Paulo*. Fonte: Adaptado de *Calçadas [...]*, 1965, p. 34. Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Nota-se, na referida reportagem, que o jornal divulgou apenas uma imagem do modelo das “setas”, acompanhado de extensa descrição de sua ideia, a qual, inclusive, dá o título da matéria. Somente no final do texto foi feita uma pequena citação do projeto de Fagundes, sem receber imagem ilustrativa.

Outro fato importante que permeou os preparativos para exposição dos projetos de calçamento foi a mudança, demonstrada por três fotografias diferentes, do padrão de grãos de café aplicado em pedra portuguesa em relação ao previsto na primeira apresentação de tal modelo.

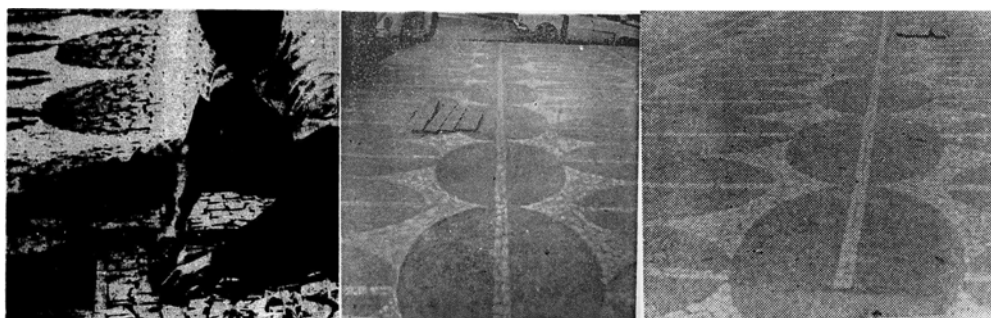


Figura 7 – Fotografias publicadas em *O Estado de S. Paulo*, *Diário da Noite* e *Diário de S. Paulo*. Fonte: Adaptado de *O nôvo* [...], 1966, p. 76; *Calçadas* [...], 1966, p. 1; *São Paulo* [...], 1966, p. 3. Arquivo Público do Estado de São Paulo. Fotógrafos não identificados.

O padrão, que outrora apresentava os grãos de café dispostos horizontalmente, passou a intercalar fileiras de grãos em posição vertical e horizontal. Tal mudança está de acordo com a sugestão feita pelo crítico de arte José Geraldo Vieira, de se evitar a monotonia na disposição dos módulos do padrão.⁵⁷

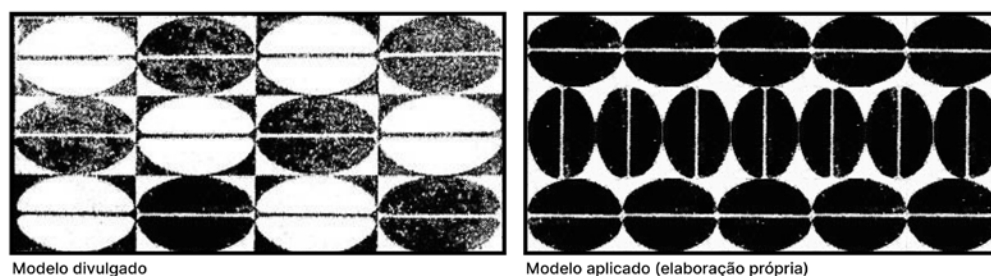
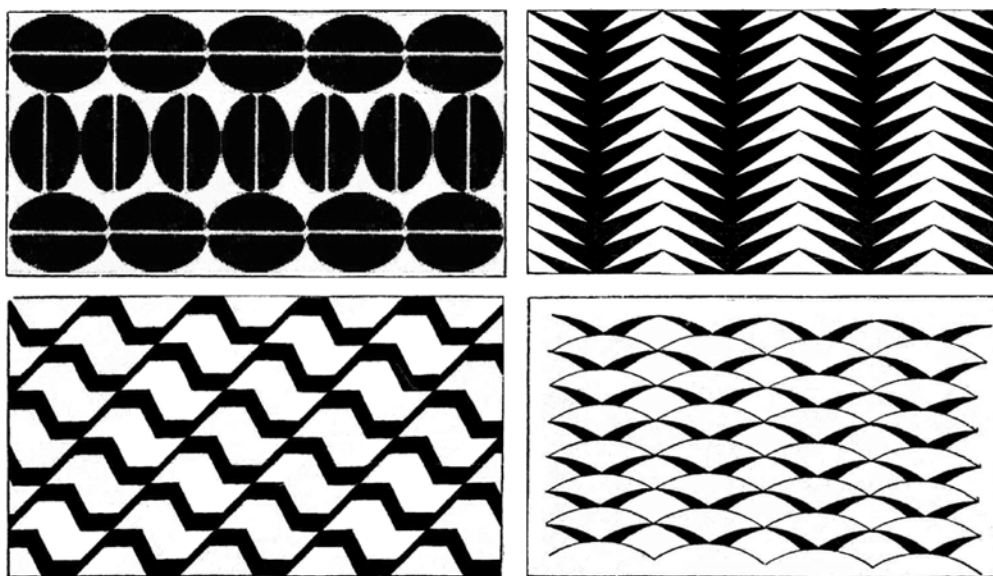


Figura 8 – Agrupamento de imagens: imagem publicada em *Folha de S. Paulo*; ilustração do modelo aplicado de elaboração própria. Fonte: Adaptado de *Artistas* [...], 1965, p. 15. Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Considerando a mudança no padrão de “grãos de café” e supondo que, assim como o padrão do “estado de São Paulo”, não houve mudanças nos projetos das “setas” e no “panorama urbano”, presume-se que os quatros modelos finalistas foram os seguintes:



58. Cf. Bernardes (2013).

59. *Jornalistas...* (1966, p. 13).

Figura 9 – Agrupamento de imagens: ilustração do modelo aplicado de elaboração própria; adaptação de imagens publicadas em *O Estado de S. Paulo*. Fontes: Adaptado de Calçadas [...], 1965, p. 34; Para [...], 1965a, p. 12. Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Desse modo, é possível notar que nenhuma das alternativas aparenta ser um “desenho de pés caminhando”, tal como Mirthes se lembrava.⁵⁸ É possível que a artista tenha se referido ao modelo de “setas”, considerando sua proposta de dinamismo e movimento; ou até mesmo ao “panorama urbano”, considerando que parte de seu fino traçado pode não ter ficado aparente ao ser aplicado em pedra portuguesa. Todavia, não é possível afirmar com certeza se algum dos dois foi substituído por um padrão de “pés”, considerando que não há fotografias de tal sugestão no dia do evento. Além disso, nota-se expressiva afinidade dos desenhos com obras de arte concreta, movimento influente na cena paulistana.

Exposição das calçadas para julgamento

Foram localizadas cinco matérias sobre o julgamento das propostas de calçadas. O evento foi realizado no dia 14 de abril de 1966, na rua da Consolação, em um trecho entre a rua São Luís e a avenida Ipiranga.

O prefeito convidou jornalistas de diferentes periódicos para avaliar os modelos expostos, os quais foram credenciados em seu gabinete e se dirigiram até o trecho da rua da Consolação.⁵⁹ Mirthes menciona que estava presente de maneira discreta no dia da avaliação. Não se identificou como autora, porém

60. Cf. Bernardes (2013).
 61. Jornalistas... (1966, p. 13).
 62. Calçada... (1966, p. 7).
 63. Calçadas... (1966, p. 3).
 64. *Ibid.*
 65. São Paulo... (1966, p. 3).

pôde observar, à distância, o comitê de avaliação e os quatro desenhos aplicados.⁶⁰

Entretanto, a descrição dos jornalistas diverge ao relatar que havia apenas “três desenhos apresentados: o mapa do Estado de São Paulo, o grão de café e a seta representando sentido de direção”⁶¹. Percebe-se que o quarto finalista não é mencionado, também não sendo possível verificar sua presença no concurso pelas imagens, visto que em todas as matérias foram fotografados apenas os pisos de “grãos de café” e do “estado de São Paulo”.

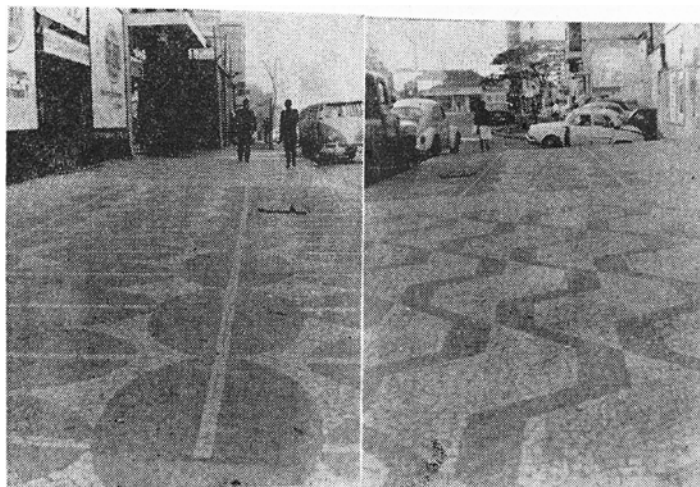


Figura 10 – Fotografias publicadas em *Diário de S. Paulo*. Fonte: Adaptado de São Paulo [...], 1966, p. 3. Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Pode-se supor que o jornalista apenas tenha omitido a quarta proposta em seu texto, possivelmente por não saber como descrevê-la precisamente, devido a sua natureza menos figurativa. A referida proposta também pode ter sido consensualmente descartada durante o julgamento do concurso, sendo, portanto, considerada irrelevante. Outra hipótese é de que o piso não tenha sido aplicado por uma questão técnica, considerando o demasiado trabalho para se executar suas finas linhas em pedra portuguesa, o que exigiria mais lapidação.

De qualquer modo, a ausência de menção não significa que não tenha sido aplicado, considerando as inconsistências dos outros quatro periódicos, que não mencionaram o modelo “setas”, por vezes mencionaram somente a proposta de Mirthes⁶² ou ainda somente a de “grãos de café”⁶³.

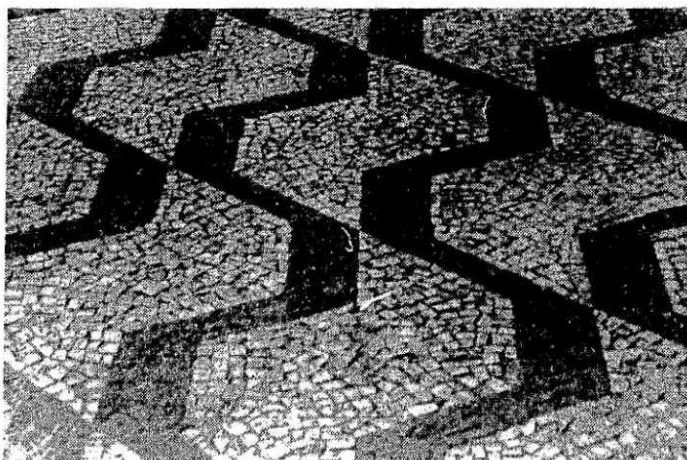
Sobre a discussão do concurso, os convidados tiveram dificuldade para atingir consenso. O periódico *Diário da Noite*⁶⁴ comentou que o modelo das futuras calçadas de São Paulo ainda não estava definido, pois “os desenhos são muitos e as opiniões divergem” e publicou apenas uma imagem da calçada com desenho de grãos de café, ironizada pela presença de um buraco. Por sua vez, o jornal *Diário de São Paulo*⁶⁵ também não elegeu um dos modelos em disputa,

mas acabou sugerindo dois finalistas ao afirmar que o futuro símbolo poderia ser ou o grão de café ou o desenho geográfico do estado.

Alguns jornais deram mais detalhes sobre a discussão. O jornal *O Estado de São Paulo*⁶⁶ afirmou que os jornalistas reprovaram todos os desenhos apresentados e sugeriram a realização de um novo concurso para o recebimento de mais propostas, argumentando que nenhuma das até então existentes possuía “a delicadeza artística necessária para servir como elemento característico da cidade”.

Da mesma forma, a *Folha de S. Paulo* e o *Diário Popular* complementaram que, com o novo concurso, “outras sugestões poderão surgir e melhor perpetuar a obra urbanística realizada no trecho inicial daquela rua”⁶⁷ e sua avaliação deveria ser feita por “uma comissão especializada, integrada por artistas e arquitetos, para um parecer final não só sobre os desenhos a serem adotados como também o material a ser empregado”⁶⁸. Tais sugestões já haviam sido feitas na primeira apresentação das calçadas de Fagundes e Caldas.⁶⁹

Embora os jornalistas tenham expressado a necessidade de se receberem novas propostas, era necessária uma solução a curto prazo para o término daquele trecho da rua da Consolação, portanto, entre as alternativas apresentadas, os jornais indicaram que o desenho geográfico do estado chegou mais próximo de um consenso.



Esta calçada agradou mais, mas, mesmo assim, não foi aprovada

Figura 11 – Fotografia publicada em *O Estado de S. Paulo*. Fonte: Adaptado de Jornalistas [...], 1966, p. 13. Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Os jornais *Diário Popular* e *Folha de S. Paulo* indicaram a proposta de Mirthes Bernardes como a favorita do concurso.⁷⁰ Ainda assim, *O Estado de S. Paulo* fez a ressalva de que, como símbolo da capital paulista, “esta calçada agradou mais, mas, mesmo assim, não foi aprovada”⁷¹.

66. Jornalistas... (1966, p. 13).

67. Calçada... (1966, p. 7).

68. Calçadas (1966, p. 13).

69. Artistas... (1965, p. 15).

70. Calçadas (1966, p. 13) e Calçada... (1966, p. 7).

71. Jornalistas... (1966, p. 13).

72. Calçadas (1966, p. 13).

73. Ativada... (1966, p. 32).

74. Bernardes (2021, 3min 10s).

75. Nova [...] (1966, p. 13).

Em seus relatos, Mirthes menciona apenas a notícia da *Folha de S.Paulo*, sendo esta a única que deu poucos detalhes sobre as divergências entre os jornalistas, enquanto os outros jornais enfatizaram as discussões e não apontaram sua proposta como uma decisão final, mas provisória.

Outro ponto mencionado pela artista refere-se à presença de uma comissão de especialistas que teria avaliado os trabalhos, informação aparentemente incorreta, haja vista a necessidade de tal avaliação especializada ter sido sugerida em reportagens do próprio evento, pelos próprios jornalistas convidados.⁷² Possivelmente a comissão mencionada por Mirthes referia-se a um grupo interno da prefeitura que selecionou os finalistas, mas não foi responsável por eleger um vencedor.

Aplicação da primeira calçada na rua da Consolação

Ao que indicam as fontes e suas opiniões discordantes, o prefeito não deu poder a esse grupo de jornalistas para decidir o padrão de calçamento, tendo o evento narrado caráter meramente consultivo.

Foi então que, doze dias após a exposição das propostas, o prefeito visitou as obras na rua da Consolação acompanhado de José Meiches, superior de Mirthes. Nesse momento, Faria Lima determinou o início da construção das calçadas naquela via, “aplicando-se o desenho que representa o mapa do Estado de São Paulo com pedras portuguesas”⁷³.

Nota-se que não foi feita qualquer menção às sugestões dos jornalistas, tampouco houve chamado para novas propostas, revisão do material das calçadas ou constituição de uma comissão de especialistas – pontos esses que já haviam sido criticados na imprensa antes da exposição –, decidindo-se, com efeito, pelo desenho em pedra portuguesa mais próximo de um consenso na imprensa.

Nesse momento, estava decidida qual seria a calçada da rua da Consolação e, por conseguinte, da “Nova São Paulo” propugnada por Faria Lima, ainda sem os devidos créditos de sua autoria. Sobre o assunto, Mirthes disse que “no dia seguinte saiu, no jornal, uma folha inteira... o ganhador. Não saiu o meu nome, saiu o desenho ganhador, não foram capaz [sic], desde aquela época”⁷⁴.

A indignação pela falta de reconhecimento é um ponto mencionado por Mirthes constantemente, desde sua primeira entrevista em 1971. Até mesmo os responsáveis pela aplicação do piso em pedra portuguesa foram reconhecidos por uma reportagem jornalística publicada quatro meses após o anúncio do prefeito.⁷⁵



Figura 12 – Fotografia publicada em *O Estado de S. Paulo*. Fonte: Consolação [...], 1966, p. 28. Arquivo Público do Estado de São Paulo.

A referida matéria apresentou a entrevista feita a dois artesãos envolvidos na obra, Cacimiro Candido, nascido em Campinas, e Antonio Silva, nascido em Marília. Ambos também trabalharam no calçamento da praça dos Três Poderes, em Brasília. Cacimiro, um dos chefes da equipe, contou que tinha trinta anos de experiência nesse ofício, tendo atuado em diferentes cidades da região Centro-Oeste do país. Em seu expediente, enquanto Antonio Silva lapidava pedras com uma marreta para reduzi-las, Cacimiro as assentava em uma base de cimento e areia. Desse modo, os artífices produziam sete metros quadrados de calçada por dia, o que levava em média quatrocentas pedras, isto é, aproximadamente dez desenhos do estado de São Paulo.⁷⁶

Desse modo, a rua da Consolação teve sua duplicação concluída, sendo a primeira via do município de São Paulo a receber o piso padronizado projetado por Mirthes Bernardes. Após a abertura de seu trecho duplicado, a obra recebeu uma menção elogiosa em uma matéria intitulada “Beleza e eficiência”, novamente ignorando-se a autoria do projeto:

77. Beleza [...] (1967, p. 8).

78. Bernardes (2021).

79. Cf. Instituto Nacional da Propriedade Industrial (1972).

80. São Paulo (1966, p. 1).

81. Spiess (2020).

Quanto aos passeios laterais, constituem hoje um fator de conforto, e de embelezamento. Com seus desenhos, representando esquematicamente os contornos do mapa do Estado de São Paulo, as novas calçadas asseguram uma espécie de fisionomia original e peculiar.⁷⁷

O comentário está inserido em um contexto de realce dos méritos do prefeito Faria Lima em promover a padronização do piso, sem a demonstração de qualquer interesse sobre sua autoria. O reconhecimento almejado por Mirthes Bernardes só apareceria anos após a primeira aplicação do piso, como se verá.

Desdobramentos da padronização das calçadas

De acordo com as falas de Mirthes,⁷⁸ a autora foi incentivada pelos colegas da prefeitura a buscar algum tipo de proteção legal para sua obra. Em 12 de setembro de 1966, ainda durante as melhorias da rua da Consolação, a artista depositou seu pedido de patente de desenho industrial.⁷⁹

Posteriormente, em 22 de agosto de 1967, promoveu também o pedido de direitos autorais, conforme consta nos documentos preservados pela família. Ambos os pedidos foram submetidos para a Escola de Belas Artes, no Rio de Janeiro.

Ainda em 1966, foi publicada uma homenagem no *Diário Oficial do Município*, por meio da portaria nº 217, contendo a seguinte ementa: “Consigna voto de louvor a servidora, auxiliar de escritório, por ter elaborado um dos desenhos adotados para os novos passeios da cidade”⁸⁰.

A portaria foi assinada pelo próprio prefeito, José Vicente Faria Lima, no dia 14 de outubro de 1966 e confirma que o desenho das calçadas foi feito por uma servidora, fato esse que não aparecera nos jornais. Entretanto, também não menciona seu nome, o que reforça a indignação de Mirthes com a falta de créditos dados sobre sua criação.

Em uma carta à publicitária Wanessa Spiess, Mirthes escreve que recebeu uma menção honrosa por seu desenho no *Diário Oficial do Município de São Paulo*, referente a uma suposta portaria nº 216 publicada no dia 18 de outubro de 1966.⁸¹ Ao que consta, contudo, subsistiu uma pequena imprecisão nas informações, visto que nos registros digitalizados no portal da prefeitura não foi encontrada a portaria nº 216, apenas a mencionada anteriormente, de nº 217, do dia 15 de outubro de 1966.

Enquanto o processo de patente seguia em andamento, a padronização das calçadas seguiu nas demais obras realizadas pela prefeitura, utilizando-se o piso projetado por Mirthes. Uma das primeiras vias que também recebeu o piso

foi a rua Amaral Gurgel, assim como a avenida Indianópolis,⁸² a avenida Rubem Berta,⁸³ o largo Coração de Jesus,⁸⁴ a avenida São Luís⁸⁵ e diversas outras, sobretudo na região central.



Figura 13 – Trânsito em São Paulo, agosto de 1970. Fonte: Arquivo Nacional. Fundo *Correio da Manhã*.

Com o tempo, a iniciativa do prefeito ganhou cada vez mais exposição em diferentes ruas e avenidas da cidade, sendo em alguns momentos exaltada na imprensa, em notas editoriais sobre a gestão municipal:

Merece destaque o trabalho que a Prefeitura vem desenvolvendo, sobretudo na área central, pela reconstrução e embelezamento das nossas calçadas. Havendo adotado um tipo de desenho em que o mapa do Estado é reproduzido em forma estilizada, [...] A padronização dos par seios não significa apenas um requinte de ordem estética a enfeitar a paisagem urbana. [...] elas contribuem para garantir ao cidadão um sentido de dignidade social de elevado teor que não pode deixar de ser compreendido e ressaltado.⁸⁶

O mandato do prefeito Faria Lima caminhava para o fim e um eventual apoio popular angariado não lhe seria útil para sua continuidade no cargo, visto que não mais haveria eleição direta para a Prefeitura de São Paulo.

A nova Constituição imposta pelo regime militar ceifou a possibilidade de eleição direta para prefeitos de capitais (Brasil, 1967, art. 16º, § 1º, alínea a), de modo que Paulo Salim Maluf, nomeado pelo governador do estado Roberto Costa de Abreu Sodré e chancelado pela Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, tornar-se-ia o novo Chefe do Poder Executivo municipal. Com isso, Faria Lima deixou o cargo no dia 8 de abril de 1969.

A cerimônia de mudança da gestão aconteceu em um dia chuvoso no bairro do Morumbi. Estavam reunidos no Palácio dos Bandeirantes o ex-prefeito, Faria Lima, o governador, Abreu Sodré e o novo prefeito, Paulo Maluf. Mes-

82. Acesso... (1967, p. 9).

83. Parques... (1967, p. 10).

84. Novas... (1967, p. 14).

85. Calçadas (1967, p. 20) e Prefeitura... (1968, p. 12).

86. Calçadas... (1967, p. 11).

87. Cumprimentos (1969, p. 12).

88. As Calçadas... (1969, p. 20).

89. Metrô... (1965, p. 2).

mo nesse momento, que inaugurou a perda de direitos políticos plenos pelos munícipes paulistanos, a iniciativa de Faria Lima foi lembrada positivamente, em contraste com o clima da ocasião.

O governador e o novo prefeito levam Faria Lima até seu carro. Ele se despede, suspira, tira do bolso interno uma rosa e a entrega ao governador. O carro se distancia na chuva e Faria olha, na saída do palácio, o calçamento, um mapa estilizado do Estado de São Paulo, um símbolo que ele deu à cidade. Na lapela, a flor vai murchando [...] Faria Lima já não é mais prefeito.⁸⁷

Apesar de ser exaltada na despedida da antiga gestão, a iniciativa que marcou a capital estava prestes a sofrer uma interferência de seu sucessor.

Em seu primeiro ano na prefeitura, Paulo Maluf alterou o material das calçadas de pedra portuguesa para ladrilho hidráulico, ponto esse que havia sido criticado pelos jornalistas presentes no evento de exposição das calçadas em 1966 e, por conta disso, os pavimentos em pedra portuguesa seriam substituídos nos principais trechos da cidade.

Surgiu, portanto, uma versão alterada com base no padrão anterior. Com isso, estava encerrado não só o mandato de Faria Lima, como também as aplicações do modelo original projetado por Mirthes.⁸⁸

Foi somente após o fim do mandato de Paulo Maluf que Mirthes teve concedidos sua patente de desenho industrial, em 27 de janeiro de 1972, e seus direitos autorais, em 7 de julho de 1981. A versão patenteada de Mirthes, porém, já não estava mais em uso há anos, devido à alteração aplicada em ladrilho hidráulico que passou a ser o novo padrão para as calçadas construídas pela prefeitura. A nova versão ainda preserva o elemento central da anterior, um desenho simplificado do “estado de São Paulo”, mas sua forma é aplicada de modo diferente.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme o objetivo proposto, este artigo resgatou detalhes nebulosos acerca das calçadas originais com desenhos geográficos do estado de São Paulo em pedra portuguesa. As matérias analisadas apresentaram fatos desconhecidos e mal interpretados por publicações recentes.

Ficou evidente o empenho do prefeito José Vicente Faria Lima em construir uma identidade urbana para São Paulo. Inicialmente, a ideia estava aberta a diferentes possibilidades, considerando elementos urbanísticos além da calçada, como demonstrado pela menção às colunas de Brasília.⁸⁹ Contudo, apesar de não ser de sua

responsabilidade usual, a construção de passeios seria inevitável nas futuras vias abertas e duplicadas. Com isso, a prefeitura aproveitou a oportunidade para explorar esse elemento para caracterizar a cidade.

A iniciativa foi bem recebida pelos munícipes da capital e a seleção do modelo de calçada foi capaz de engajar uma parcela da população paulistana no assunto. Ao mesmo tempo, ficou evidente que a decisão do piso vencedor não foi tão congruente como constava nos relatos, como mostrou a declaração “esta calçada agradou mais, mas, mesmo assim, não foi aprovada”⁹⁰ emitida pelo periódico *O Estado de S. Paulo*.

Considerando a amistosa rivalidade com o Rio de Janeiro, o projeto chegou a ser descrito como a “resposta paulista ao brilhante projeto da calçada de Copacabana”⁹¹. Esse comentário pressupunha uma inspiração no calçadão carioca, percepção corroborada pelos relatos resgatados nesta pesquisa. Desde as primeiras manifestações do prefeito Faria Lima, o calçadão foi citado como referência, aparecendo no memorando ao secretário de Obras,⁹² no anúncio de abertura do concurso⁹³ e no início das obras.⁹⁴

Atualmente, o calçadão de Copacabana ocupa uma posição de destaque na identidade do Rio de Janeiro, enquanto o projeto paulistano ainda caminha para conquistar tamanho apreço. Entretanto, seria injusto compará-los em pé de igualdade, pois datam de épocas diferentes. O padrão de ondas foi criado pelo engenheiro Pinheiro Furtado, em Portugal, no início do século XIX para o largo do Rossio de Lisboa. No Brasil, o desenho foi aplicado em calçadas do Rio de Janeiro ainda em 1905 e chegou a Copacabana em 1919. Ao longo dos anos, sua forma foi associada ao estilo de vida dos bairros novos da Zona Sul carioca, ganhando espaço em representações artísticas e culturais.⁹⁵ Em comparação, o padrão paulista não apresenta uma trajetória histórica tão longa, o que limitou seu amadurecimento no imaginário coletivo.

Além disso, a maior diferença entre os projetos parece residir nas políticas públicas de conservação. O calçadão de Copacabana original foi desfeito por conta da obra de ampliação da avenida Atlântica durante a década de 1970. Ainda assim, Roberto Burle Marx manteve o padrão de ondas como elemento de destaque no paisagismo da orla. Atualmente, esse projeto encontra-se protegido por tombamento, o que assegura sua preservação como patrimônio cultural.

Em contraste, o padrão desenvolvido por Mirthes Bernardes sofreu progressivo abandono ao longo do tempo, refletindo a ausência de medidas voltadas à sua conservação. O desenho original foi ainda mais marginalizado ao ser substituído por uma versão adaptada em ladrilho hidráulico, o que resultou na remoção do piso original nas vias mais movimentadas já na gestão municipal seguinte. Apesar de tal mudança, algumas gestões seguintes continuaram a remover o piso e não o trocaram

90. Jornalistas... (1966, p. 13).

91. Melo (2005).

92. Metrô... (1965, p. 2).

93. Calçada... (1965, p. 33).

94. Via... (1966, p. 70).

95. Piedras (2020).

por sua versão em ladrilho, como aconteceu com a calçada original da rua Amaral Gurgel, que em 2012 foi substituída por concreto.⁹⁶

Em suma, a despeito da importância do mosaico português de Mirthes como integrante do patrimônio histórico do município de São Paulo, como bem demonstrado neste artigo, tal piso lastimavelmente é objeto não somente da ausência de proteção legal como também conta com a ativa participação do Poder Público para sua extinção.

Nesse contexto, este artigo visa contribuir para dar visibilidade a esse elemento ao resgatar detalhes de sua história. Ainda há lacunas evidentes que poderão ser apuradas em pesquisas futuras, tais como a identificação do autor do quarto modelo finalista, assim como a de outros desenhos que possam ter sido submetidos ao concurso, mas que não foram divulgados. Também se desconhecem os termos do edital do concurso, assim como detalhes de seu processo de seleção e avaliação dos finalistas.

Por fim, foi possível esclarecer detalhes que estavam além do que as lembranças de Mirthes Bernardes puderam alcançar. A importância deste trabalho não está somente em sua relevância para a memória de São Paulo, mas também no reconhecimento de Mirthes como a autora do calçamento debatido.

Apesar da artista ter sido atravessada por tentativas de invisibilização, seu projeto se destacou em relação a três finalistas e a possíveis tantos outros que não chegaram a ser divulgados. Sua forma foi capaz de agradar a críticos exigentes, sendo dotada da síntese necessária para ser um ícone da cidade. Ao longo das últimas décadas, seu desenho resistiu ao abandono e se consagrou popularmente como um elemento da identidade paulista.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos a Cid Freitas pela entrevista e disponibilização do acervo familiar de documentos de Mirthes Bernardes, ao Arquivo Público do Estado de São Paulo e ao Acervo da Biblioteca Mário de Andrade pelo acesso às fontes essenciais à pesquisa, e aos professores Marcos da Costa Braga e Priscila Lena Farias pelo suporte teórico.

SOBRE OS AUTORES

Pablo Figueiredo

Mestre em design pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e de Design da Universidade de São Paulo. Bacharel em design pela Universidade Federal de Santa Catarina. E-mail: pablofig@usp.br

Leandro Manuel Reis Velloso

Professor Doutor no Departamento de Projeto (AUP) da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e de Design da Universidade de São Paulo (FAU-USP). Doutor e bacharel em arquitetura e urbanismo pela FAU-USP. E-mail: leandrovelloso@usp.br

REFERÊNCIAS

Fontes impressas

A ARTISTA das calçadas. *Época*, São Paulo, p. 63, ago. 2009.

ACESSO vai ser apressado. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 9, 2 fev. 1967.

ALARGAMENTO da Consolação. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 19, 15 set. 1965a.

ALARGAMENTO da Consolação. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 40, 3 ago. 1965b.

AMARANTE, Leonor. *As Bienais de São Paulo: 1951 a 1987*. São Paulo: Projeto, 1989, p.137.

ARTISTAS divergem sobre os desenhos das calçadas. *Folha de S. Paulo*, São Paulo, 30 set. 1965. Caderno 1, p. 15.

ATIVADA obra na Consolação. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 32, 27 abr. 1966.

BELEZA e eficiência. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 8, 18 fev. 1967.

BRASIL. [Constituição de 1967]. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1967*. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: <https://bit.ly/4dGcyHa>. Acesso em 10 jul. 2024.

BRISO, Caio Barreto; VILICIC, Filipe. A mãe das calçadas. *Veja*, São Paulo, 3 jun. 2009.

CALÇADA da Consolação. *Folha de S. Paulo*, São Paulo, 15 abr. 1966. Caderno 1, p. 7.

CALÇADA de estilo na Consolação. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 33, 11 ago. 1965.

CALÇADAS. *Diário Popular*, São Paulo, 15 abr. 1966. 1º Caderno, p. 13. Arquivo Público do Estado de São Paulo.

CALÇADAS novas já vêm buracos. *Diário da Noite*, São Paulo, 15 abr. 1966. Caderno 1, p. 1. Arquivo Público do Estado de São Paulo.

CALÇADAS. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 20, 12 dez. 1967.

CALÇADAS públicas. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 11, 13 jun. 1967.

CALÇADAS típicas no Ibirapuera. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 34, 25 set. 1965.

CONSOLAÇÃO: constrói-se nova calçada. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 28, 24 ago. 1966.

CUMPRIMENTOS. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 12, 9 abr. 1969.

INSTITUTO NACIONAL DA PROPRIEDADE INDUSTRIAL. Carta patente [de] Mirtes Santos Pinto. *Nóvo desenho ornamental para pisos e calçamentos*. Patente de desenho industrial, nº 92. Depositada em 12 set. 1966. Concedida em 27 jan. 1972. Acervo pessoal de Cid Freitas.

JORNALISTAS vetam as calçadas. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 13, 15 abr. 1966.

METRÔ: O prefeito quer adotar medidas práticas. *Diário Popular*, São Paulo, p. 2, 6 ago. 1965. Arquivo Público do Estado de São Paulo.

NOVA calçada na Consolação. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 13, 24 ago. 1966.

NOVAS obras vão evitar enchentes. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 14, 29 set. 1967.

O NÓVO estilo. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 76, 20 jan. 1966.

PARA julgamento. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 12, 30 out. 1965a.

PARA ser mais larga. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 40, 10 ago. 1965b.

PARQUES e jardins. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 10, 10 maio 1967.

SÃO PAULO. Portaria Prefeito – PREF nº 217, de 15 de outubro de 1966. Consigna voto de louvor a servidora, auxiliar de escritório, por ter elaborado um dos desenhos adotados para os novos passeios da cidade. *Diário Oficial da Cidade de São Paulo*. São Paulo, SP, p. 1., 15 out. 1966. Disponível em: <https://bit.ly/3SuV72N>. Acesso em: 10 jul. 2024.

PREFEITO quer estilo na cidade. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 34, 7 ago. 1965.

PREFEITURA libera 14 milhões para obras. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 12, 6 jan. 1968.

“RABISCO” virou símbolo das ruas de São Paulo. *Metrópole*, São Paulo, 11 nov. 2018.

SÃO PAULO e Café. *Diário de S. Paulo*, São Paulo, 15 abr. 1966. Caderno 1, p. 3. Acervo Biblioteca Mário de Andrade.

SÃO PAULO. Portaria nº 217, 15 out. 1966.

SERÃO suprimidos. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 32, 4 ago. 1965.

SERVA, Jayme. Para ler uma cidade. *Morar*, São Paulo, p. 40, 28 mar. 2008.

SOUZA, Felipe. Era uma vez: paulistanos que resistem ao tempo. *Folha de S.Paulo*, São Paulo, 28 jun. 2015.

VIA expressa. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 70, 4 jan. 1966.

VIVA NEWS. A dona do desenho famoso. *Viva News*, São Paulo, ano 2, n. 22, set. 2009.

Livros, artigos e teses

BRAGA, Marcos da Costa; FERREIRA, Eduardo Camillo Kasparevicis. A abordagem da micro-história e a pesquisa em história do design no Brasil. *Estudos em Design*, Rio de Janeiro, v. 31, n. 2, p. 128–140, 2023. DOI: 10.35522/eed.v31i2.1714.

BORGHETTI, Geraldo; ZMITROWICZ, Witold. *Avenidas 1950-2000: 50 anos de planejamento da cidade de São Paulo*. São Paulo: Edusp, 2009.

LEME, Maria Cristina da Silva. *Francisco Prestes Maia e o urbanismo como campo de conhecimento e de atuação profissional*. Rio de Janeiro: Anparq, 2010.

MELLO, Mirela Geiger de. *Arquitetura escolar pública paulista*: Fundo Estadual de Construções Escolares – FECE/1966-1976. 2012. Dissertação (Mestrado em Projeto de Arquitetura) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. DOI: 10.11606/D.16.2012.tde-29082012-135732.

MELO, Chico Homem de. Interesses privados e políticos condicionam o design público de São Paulo. *Projeto/Design*, São Paulo, n. 287, p. 86–89, 2004.

MELO, Chico Homem de. *Signofobia*. São Paulo: Rosari, 2005.

REIS, Nestor Goulart (org.). *100 anos de ensino de arquitetura e urbanismo em São Paulo*. São Paulo: Museu da Casa Brasileira, 1996.

Entrevistas

ALMASP Mirthes Bernardes. [S. l.: s. n.], 2015. 1 vídeo (40 min). Publicado pelo canal Ruallyud Cynemaroto. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=sjOblBt32rI>. Acesso em: 10 jul. 2024.

BERNARDES, Mirthes. E S. Paulo se faz mais bela. [Entrevista concedida a] *Diário da Noite*. *Diário da Noite*, São Paulo, p. 13, 27 dez. 1971.

BERNARDES, Mirthes. Mirthes Bernardes. [Entrevista concedida a] Karin Salomão. *Perfis Paulistanos*, São Paulo, 17 set. 2013. Disponível em: <https://bit.ly/43JFzgu>. Acesso em: 10 jul. 2024.

BERNARDES, Mirthes. Entrevista com a criadora da calçada clássica de SP. [S. l.: s. n.], 2021. 1 vídeo (6 min). Publicado pelo canal As Mina na História. Disponível em: <https://youtu.be/LUq5zh20A-8?si=zFgNXY1atiDJ-QLt>. Acesso em: 10 jul. 2024.

Sites

ARQUIVO ARQ. Gilberto Junqueira Caldas. [S. l.: s. n.], c2025. Disponível em: <https://arquivo.arq.br/profissionais/gilberto-junqueira-caldas>. Acesso em: 10 jul. 2024.

FGV CPDOC. *José Vicente Faria Lima*. Rio de Janeiro: FGV, 2009. Disponível em: <https://bit.ly/4mIhO1a>. Acesso em 10 jul. 2024.

MUSEU AFRO BRASIL. *Plano museológico*. São Paulo: Museu Afro Brasil, 2016. Disponível em: <https://bit.ly/4dGdn2I>. Acesso em 10 jul. 2024.

SPIESS, Wanessa. Mirthes Bernardes: O último passeio da dona da calçada. *CalçadaSP*, São Paulo, 19 dez. 2020. Disponível em: <https://bit.ly/4kroKhL>. Acesso em: 10 jul. 2024.

Artigo apresentado em: 16/07/2024. Aprovado em: 14/02/2025.

Editores Responsáveis: Maria Aparecida de Menezes Borrego e David Ribeiro.



All the contents of this journal, except where otherwise noted, is licensed under a Creative Commons Attribution License



Disponível em:

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=27383019018>

Como citar este artigo

Número completo

Mais informações do artigo

Site da revista em redalyc.org

Sistema de Informação Científica Redalyc
Rede de Revistas Científicas da América Latina e do Caribe,
Espanha e Portugal
Sem fins lucrativos acadêmica projeto, desenvolvido no
âmbito da iniciativa acesso aberto

PABLO FIGUEIREDO, LEANDRO MANUEL REIS VELLOSO

**Resgate histórico sobre a origem das calçadas com
desenho geográfico do estado de São Paulo projetadas
por Mirthes Bernardes**

**Historical overview of the origin of the sidewalks with
geographic pattern of the State of São Paulo designed by
Mirthes Bernardes**

Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material
vol. 33, e18, 2025

Museu Paulista, Universidade de São Paulo,

ISSN: 0101-4714

ISSN-E: 1982-0267

DOI: <https://doi.org/10.11606/1982-02672025v33e18>