

A CONSTRUÇÃO COLETIVA DE NARRATIVAS SOBRE O PASSADO: O PRIMEIRO ASFALTAMENTO DE SÃO PAULO

Diego Vasconcellos Vargas
Universidade de São Paulo
dvvargas@usp.br

Resumo

Este artigo apresenta uma pesquisa inédita que visa desmitificar a questão do primeiro asfaltamento de São Paulo, em oposição à narrativa consolidada no imaginário popular paulistano que atribui este título à Avenida Paulista. Por meio de uma extensa pesquisa documental, propõe-se uma nova interpretação para o caso e, além disso, busca-se esclarecer os processos que levaram à formação da versão conhecida até hoje. Por fim, são discutidas as consequências da construção coletiva de narrativas sobre o passado sem compromisso com a verificação de informações, ou preocupações metodológicas de qualquer tipo, na sociedade contemporânea.

Palavras chave: asfaltamento, São Paulo, construção coletiva de narrativas.

Abstract

This paper presents an unprecedented research which aims to demystify the issue about São Paulo's first street to be paved in asphalt, questioning the well-established narrative featured in its inhabitants' popular imagery, which attributes this achievement to Avenida Paulista. Through a thorough documentary research, a new interpretation of the case is presented, and furthermore, it seeks to clarify the processes that have set up the well-known version of the case. Finally, it discusses what are the consequences of the collective construction of narratives about the past with no commitment to the verification of the sources, or any concern about methodological matters, in the contemporary society.

Keywords: asphalt paving, São Paulo, collective construction of narratives

Introdução

A ascensão das redes sociais e a popularização de páginas e grupos memorialistas na internet, na última década, disseminaram uma enxurrada de textos, fotos, vídeos e outros materiais relacionados ao passado da cidade de São Paulo. Ainda que a promoção de assuntos desta natureza tenha seu lado positivo, ao mesmo tempo, a facilidade com a qual esse material é divulgado, muitas vezes em busca de curtidas e compartilhamentos, trouxe consigo um aspecto que merece atenção: a difusão de materiais elaborados sem a consulta de fontes históricas verificáveis, com características exageradas ou distorcidas, seja impulsionada por um sentimento nostálgico ou pelo desconhecimento do sujeito disseminador em relação ao tema.

Embora a reconstrução nostálgica do passado não seja um fenômeno novo, o advento da internet e, na última década, das redes sociais, permitiu a criação de novos espaços de interação e de rememoração coletiva (JAYO e VARGAS, 2019), descentralizando o papel de reconstrução do passado das mãos de líderes políticos para qualquer um que se interesse pelo tema.

A facilidade de compartilhamento ou de “viralização” de informações na esfera virtual pode servir como ferramenta para a revisão deliberada de ideias, eventos ou lugares do passado por parte de atores e/ou grupos de acordo com seus interesses, abrangendo desde pequenos eventos a completas revisões historiográficas que desafiam as versões estabelecidas acerca dos mais diversos elementos do passado, e no caso em análise neste artigo, a história da pavimentação da Avenida Paulista.

A cidade de São Paulo desde o século XIX foi alvo de contínuas reconstruções, sofrendo profundas modificações em seu tecido urbano e em sua paisagem em geral. No tocante à sua história, o processo não é diferente. A transformação de São Paulo em uma cidade com “diversos passados” abriu margem para constantes revisões e idealizações de um lugar que viveu tempos áureos, de grande prosperidade e menos problemas se comparada à sua versão atual.

Embora existam registros relatando as dificuldades pelas quais o povo paulistano enfrentou no passado, existe uma tendência, principalmente em grupos em redes sociais, à exaltação de suas qualidades e um silenciamento (deliberado ou não) das adversidades presentes em São Paulo de outrora.

A ideia de que a cidade do passado (muitas vezes indeterminado) era melhor do que a versão atual pode ser identificada em narrativas oriundas de pessoas com as mais diversas idades. Idealizações de uma década de 1920 romântica e elegante; de décadas de 1940 e 1950 prósperas, de incessantes avanços e grandes transformações; de 1960 e 1970 como tempos de ordem e segurança, e assim por diante. Diversos autores abordam esta questão atribuindo-lhe diferentes nomes, como utopia retrospectiva e nostalgia restauradora (BOYM, 2001), saudosismo transfigurador (CANDIDO, 2010) ou, mais recentemente, retrotopia (BAUMAN, 2017).

No caso de São Paulo, é comum encontrar publicações na internet com títulos chamativos, valorizando as qualidades da cidade e a associando à ideia de progresso e pioneirismo. Superlativos e termos como “a primeira do Brasil” ou “o primeiro da América Latina”, entre

outros, muitas vezes são afirmados sem qualquer verificação dos fatos e embasamento histórico.

Um dos casos que circula na internet, e que se utiliza dessa técnica, sem apresentar fontes históricas que o fundamente, é o da primeira via asfaltada na cidade de São Paulo, sobre o qual este artigo propõe buscar algum esclarecimento por meio de uma cautelosa análise documental.

Para que a compreensão do caso em análise seja alcançada de forma satisfatória, este artigo foi dividido em três partes: (1) em um primeiro momento, realiza-se uma breve revisão conceitual acerca dos processos de rememoração coletiva e sua relação com o espaço físico. (2) Posteriormente, a versão consolidada no imaginário popular e com forte divulgação nos meios digitais é apresentada e referenciada, em suas diversas formas. (3) Por fim, uma pesquisa documental procura desmitificar a questão do asfaltamento da Avenida Paulista, apresentando uma nova interpretação para o caso em análise, e esclarecendo os processos que levaram à formação da versão conhecida até hoje.

Memória coletiva, lugares de memória e a identidade paulistana

A compreensão do processo de construção da narrativa memorialística acerca do asfaltamento da Avenida Paulista exige, primeiramente, uma breve revisão dos principais conceitos teóricos que permeiam questão.

Quando realizamos a ação de recordar, seja de algum acontecimento vivido por nós ou transmitido por outras pessoas por meio de relatos ou outras formas de comunicação, sempre há um elemento reconstutivo neste ato. Ainda que se busquem informações que ocorreram no passado, estas lembranças estão sujeitas a constantes modificações no presente. Isso se dá a partir de princípios de seleção, descrição e interpretação que se alteram ao longo da vida de um indivíduo e de uma coletividade. Nesse sentido, não cabe à memória ser considerada um acervo de informações inalteráveis, mas sim “um modelo de construção ativa em que o passado está sendo permanentemente modificado pelos valores, crenças e condicionantes do presente” (BAER, 2010, p.132).

Tão importante quanto seu caráter reconstutivo é o seu caráter coletivo. Para Halbwachs (1990), embora possua uma dimensão individual, a memória é um fenômeno, sobretudo, coletivo e sua construção sempre é determinada pelo contexto social em que o indivíduo está inserido, de forma que fazer parte de um grupo de pessoas ou de uma totalidade que ultrapassa o sujeito é uma condição decisiva para a construção da memória.

A existência da dimensão coletiva não indica que indivíduos não tenham a capacidade de formar lembranças em condições de total isolamento, porém,

[...] memórias que não foram formadas a partir da relação com o outro costumam ser limitadas e tendem a desaparecer com maior facilidade, já que o apoio do testemunho de outras pessoas é um elemento fundamental para a manutenção e formatação dessas memórias (VARGAS, 2019).

A memória coletiva pode ser entendida, nos termos de Halbwachs (1990), como um “marco comum na vida cotidiana”, constituindo-se de “quadros de memórias individuais” compartilhados socialmente, gerando, conseqüentemente, um sentimento de pertencimento, de identificação entre indivíduos pertencentes a um mesmo grupo. Segundo o autor, a existência dessa dimensão coletiva proporciona uma zona de estabilidade e normalidade em meio às constantes mudanças que caracterizam a vida moderna.

Tendo em mente seu caráter coletivo, o ato de rememorar sofreu transformações ao longo dos últimos dois séculos. A industrialização nos séculos XIX e XX trouxe profundas mudanças nos valores e atitudes sociais da civilização ocidental.

O imaginário popular predominante até então, embora não rejeitasse completamente o passado e as memórias coletivas de cada grupo, voltava as atenções dos indivíduos para um futuro otimista e próspero.

Contudo, ao mesmo passo em que os avanços tecnológicos e as mudanças nos modos de viver trouxeram grandes expectativas, também trouxeram grandes frustrações:

“A rápida velocidade da industrialização e modernização aumentaram a intensidade dos anseios das pessoas pelos ritmos mais lentos do passado, por continuidade, coesão social e tradição” (BOYM, 2001, p.16, tradução nossa).

Esta frustração em relação ao futuro criou, por outro lado, uma nova onda de obcecados por um passado bucólico, revelando também, conforme afirma Boym (2001, p.16), um “abismo de esquecimento”, ignorando as dificuldades do passado e atribuindo-lhe não só o status de “tempo ideal”, mas de “lugar ideal”.

Enquanto “lugar ideal”, podemos entender este processo como uma materialização do passado como um lugar de memória, ou “lieux de mémoire”, termo cunhado por Pierre Nora (1984).

Segundo Nora (2003, p. 7), para que a memória possa se perpetuar, é natural que ela tenda a se espacializar. Esses “lugares de memória” são os lugares no mundo físico que para além do mero ato de recordar, também permitem a ancoragem e articulação da memória coletiva para seu uso político e social.

Neste contexto, enquadra-se o caso da supervalorização de elementos pertencentes à história da cidade de São Paulo, incluindo-se a Avenida Paulista, um de seus principais cartões-postais. O processo de construção de narrativas que reforçam a memória do povo paulistano se apoia fortemente na exaltação daquilo que consideram excelente no espaço físico que ocupam.

A exaltação das qualidades da capital paulista por seu povo tem origens no processo de consolidação da imagem do bandeirante:

Durante as primeiras décadas do século XX, muitos intelectuais buscaram abarcar por meio da escrita da História a especificidade do período construindo identidades regionais/nacionais colocadas em pauta pelas mudanças que aconteciam no panorama nacional e internacional. Na produção historiográfica, a epopeia da conquista do Brasil pelos brasileiros foi escolhida como enredo privilegiado para traçar a identidade paulista.

(ANHEZINI, 2003, p. 55).

Neste sentido, a identidade paulista institucionalizada nas primeiras décadas do século XX, é explicada por Queiroz (1992, p. 79):

Ser paulista, manifestação de uma coletividade geograficamente localizada, se exprime através de uma figura mítica, a do bandeirante; feitos do passado definem a este, quando conquistou para a Coroa portuguesa o imenso interior brasileiro, caracterizando-se então pela audácia, pelo desejo imoderado de conquista, pelo sentimento de independência, pela vocação de mando, pela lealdade – “raça de gigantes” disse já um historiador.

A criação da epopeia bandeirante tem forte impacto na formação da identidade do paulista, em especial do paulistano. O processo de valorização da memória paulista transcende o aspecto de mera preservação dos acontecimentos do passado, e adquire um caráter de reforçamento de sua identidade e do seu próprio ser. Valorizar as qualidades da capital paulista é valorizar a si mesmo.

Esta espécie de ufanismo paulista não se limita aos contextos políticos e sociais, assumindo também uma característica econômica, principalmente no setor do turismo. A valorização de suas qualidades e a monumentalização dos seus espaços físicos, como a Avenida Paulista, passa a ser relevante principalmente por conta de seu potencial turístico. O papel econômico do turismo vem sendo evidenciado há muitos anos, e hoje se agravou, atingindo escala planetária a ponto de, nos dias de hoje, a associação dos termos indústria, cultura e história se confundirem (KÜHL, 2017).

Como consequência, esse caráter turístico-econômico somado ao espírito bandeirante enraizado no imaginário popular paulistano faz com que os processos de reconstrução do passado da cidade frequentemente recorram a narrativas repletas de incoerências históricas, construindo mitologias necessárias para manter a valorização do lugar de memória em questão.

A versão popular sobre o asfaltamento da Avenida Paulista

A cidade de São Paulo passou por diversos processos de reconstrução durante a sua história. Contaminada por uma mentalidade progressista, que rejeita o velho e valoriza o novo sem maiores reflexões acerca da preservação de sua memória urbana, São Paulo se tornou, ao longo dos anos, um lugar em que, com frequência, suas construções mais antigas cedem espaço a novos prédios modernos e funcionais.

Como consequência, torna-se difícil para um visitante recém-chegado à cidade identificar características urbanísticas que definam a cidade ou que tragam algum senso de unidade. Pelo contrário, o visitante é apresentado a uma miscelânea arquitetônica e urbanística cujos traços mais antigos desaparecem todos os dias, tornando a cidade ainda mais disforme e desprovida de coerência.

Em um ambiente “sem memória” como a cidade de São Paulo, não é surpresa que, por muitos séculos, poucos esforços tenham sido feitos para a preservação da memória deste local. As iniciativas realizadas eram focadas majoritariamente em eventos históricos de grande importância e em figuras da elite política.

Nas últimas décadas, a ascensão das redes sociais e o surgimento de grupos memorialistas na internet reascenderam o interesse popular em relação à memória da cidade. No entanto, o modo frenético de compartilhamento propiciado pelas redes digitais, associado a um grande volume de iniciativas precárias de pesquisa sobre a história e memória nas redes,

tornou comum a disseminação de informações historicamente incoerentes ou de supostos fatos cujo embasamento é inexistente ou baseado em lendas e mitos populares.

Entre as narrativas mais comuns presentes no imaginário popular paulistano, cujo conteúdo se apoia fortemente em boatos ou informações transmitidas sem verificação, estão, por exemplo: a associação da construção dos Arcos do Bixiga à comunidade italiana, com tijolos importados e mão-de-obra oriunda da Calábria (VARGAS, JAYO, 2020); a origem do nome do bairro da Liberdade associada ao enforcamento do Cabo Francisco José das Chagas (VARGAS, JAYO, 2019); a incorreta atribuição da localização do antigo Edifício Joelma ao mesmo local em que ocorreu o “crime do poço” na década de 1940; e um dos casos mais disseminados na internet, e objeto de estudo deste artigo, a afirmação de que a Avenida Paulista foi a primeira via asfaltada na cidade de São Paulo.

Para início de análise, cabe ressaltar que entre os diversos textos consultados que promovem esta ideia, nenhum deles buscou definir o conceito de asfalto, criando-se uma falsa dicotomia que apresenta apenas dois tipos de condições na história da pavimentação da cidade: sem asfalto e com asfalto. A cidade de São Paulo recebeu diversos tipos de materiais de pavimentação em suas vias desde sua fundação, e, mesmo que considerássemos a história a partir do início do uso do asfalto, ainda assim, não seria possível resumi-lo a um único tipo, visto que, diferentes tipos de técnicas foram utilizados na capital paulista desde o início do século XX.

Uma breve pesquisa contendo os termos “avenida paulista”, “asfalto” e “são paulo”, na internet, revela uma grande quantidade de matérias de sites de notícias, blogs, cartilhas de cunho político e até mesmo sites de imobiliárias, entre eles São Paulo in foco, São Paulo São, Folha de S. Paulo, Estadão Acervo, São Paulo City, São Paulo Sem Mesmice, SP Bairros, afirmando que a Avenida Paulista foi a primeira via pública a ser asfaltada da cidade de São Paulo, em 1909, com material importado da Alemanha. Nenhuma fonte que reforce esta afirmação é citada. Na matéria publicada no Estadão Acervo, diversas notícias extraídas do próprio acervo do jornal apresentam informações acerca do calçamento a paralelepípedo na cidade. No entanto, referente ao asfalto, a matéria apenas afirma: “Em 1909 a Paulista recebeu asfalto trazido da Alemanha. A partir daí as demais ruas da cidade foram ganhando pavimentação”.

Outros portais, como o G1 e Veja, exageram ainda mais: em suas versões a Avenida Paulista foi a primeira asfaltada da América Latina. O espírito paulistano vanguardista reforçado por essas notícias demonstra um sentimento comum de exaltação das qualidades de

São Paulo em todas as matérias pesquisadas, mesmo que apresentados sem qualquer fonte histórica que confirme sua veracidade. Segundo esta lógica, São Paulo aparentava ser um lugar muito especial, a ponto de receber um melhoramento desta grandeza antes mesmo que a capital do país, Rio de Janeiro, ou cidades como Buenos Aires e a cidade do México o recebessem.

A presença deste tipo de informação sem embasamento não é exclusiva de portais de notícias ou blogs. Portais do governo como o IBGE, cuja credibilidade é supostamente maior do que aos demais citados previamente, também reforçam esta versão dos fatos. Em uma nota associada a uma imagem no catálogo fotográfico digital do instituto, afirma-se que a Avenida Paulista foi a primeira asfaltada do Estado de São Paulo. Outro caso é o do Histórico Demográfico do Município de São Paulo, elaborado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, hospedado no domínio da Prefeitura de São Paulo. Diferentemente das outras matérias, esta confunde o conceito de asfalto com o próprio ato de pavimentar, afirmando que a avenida foi “beneficiada em 1903 com a colocação de macadame em seu leito, sendo a primeira via pública asfaltada e arborizada de São Paulo”.

Observa-se que, com o decorrer do tempo, a ideia de que a Avenida Paulista foi a primeira via asfaltada da cidade se enraizou no imaginário popular da população paulistana, a tal ponto que não há qualquer discussão acerca da veracidade desta afirmação. É compreensível que não haja qualquer questionamento desta natureza, visto que a popularização desta narrativa serve muito bem à imagem da cidade, reforçando a ideia de que São Paulo sempre esteve na vanguarda em relação ao resto do Brasil.

Com vistas a elucidar os fatos em torno do asfaltamento da Avenida Paulista e do início do asfaltamento na cidade, é pertinente verificar tais afirmações apresentadas pelas reportagens listadas acima. Para isso, revisar-se-á, brevemente, a evolução da pavimentação na grandiosa avenida.

A história da pavimentação da Avenida Paulista

Sabe-se que em 1895, tramitava na Intendência de Obras Municipais da Câmara Municipal requerimento que fazia menção ao apedregulhamento da Avenida Paulista, cujo leito era composto apenas de terra batida, desde sua inauguração. Não foi possível localizar quando o apedregulhamento da via ocorreu, porém cinco anos após a menção a sua realização, o Correio Paulistano informava que a avenida se achava em estado deplorável.

Em notícias de abril do ano de 1903 é possível localizar algumas solicitações de orçamento para a macadamização da avenida, porém as obras foram concluídas entre os meses de março e agosto do ano seguinte. O trecho macadamizado, no entanto, só compreendia aquele entre as ruas da Consolação e a rua de Santo Amaro (atual Brigadeiro Luís Antônio).

Nos anos seguintes, diante das inconveniências causadas pelo macadame, foram adotados, como medidas paliativas, a irrigação e o pichamento da via.

No início da década seguinte foi indicado na Câmara Municipal o orçamento para calçar a Avenida Paulista pelo sistema Metz — técnica de asfalto armado oferecido pela empresa de Arthur Metz — porém, a preferência pelo sistema Barber — conhecido como asfalto artificial americano ou *Barber asphalt paving* — nos anos seguintes, fez com que a primeira opção fosse descartada.

Apesar das datas incorretas apresentadas pelos variados sites e blogs, é possível encontrar indícios, na bibliografia consultada, que também afirmam o fato de a Avenida Paulista ter sido primeira asfaltada, na década de 1910. Em Karepovs (2006) insinua-se que a Avenida Paulista e rua das Palmeiras tenham sido as primeiras a serem asfaltadas, em meados da década de 1910. Bruno (1953), um dos mais célebres autores de livros sobre o passado da cidade de São Paulo, também indica que entre 1910 e 1914, começava-se o asfaltamento da Avenida Paulista e da rua das Palmeiras.

Embora não cite as fontes usadas em seu trabalho, é possível que Karepovs (2006) tenha fundamentado sua afirmação com base na obra de Bruno (1953). Bruno, por sua vez, menciona em nota de rodapé que obteve esta informação em Bonnaure (1914).

Em consulta a esta última obra, o parágrafo que menciona o asfaltamento da Avenida é aberto a interpretações. O trecho em questão se insere em um capítulo sobre melhoramentos de São Paulo no ano de 1914, e o parágrafo citado afirma que:

Outros trabalhos, como o asfaltamento da Avenida Paulista e da rua das Palmeiras estão também em via de execução, porém a maior parte do plano de renovação da Capital está ainda por começar e será a obra do Dr. Washington Luís, atual Prefeito Municipal, cujo talento e atividade juvenil fazem esperar sua completa realização (BONNAURE, 1914, 78).

O autor menciona o asfaltamento das duas vias, porém em nenhum momento afirma que eram as únicas asfaltadas por aquele sistema. É provável que tenha ocorrido um problema de lógica na interpretação de Bruno, ao utilizar o texto de Bonnaure. O fato de a Avenida

Paulista e a rua das Palmeiras estarem em vias de serem asfaltadas naquele momento, não significa que eram as únicas asfaltadas, muito menos as primeiras.

Embora seu calçamento tenha sido iniciado em 1913, as obras de asfaltamento da Avenida Paulista foram concluídas às vésperas do Carnaval de 1915, conforme previa matéria publicada na revista semanal O Pirralho:

O curso de carnaval será ainda este ano na Avenida Paulista. O dr. Washington Luís, operoso prefeito, faz empenho em entregar á nossa população, até o dia 14, a Avenida Paulista, completamente asfaltada.

Apesar de várias fontes afirmarem que a famosa avenida tenha sido a primeira a ser asfaltada, provavelmente por conta de sua relevância como principal de local de lazer da alta sociedade paulistana, ainda em 1913, dois anos antes da conclusão do asfaltamento de trecho da Avenida Paulista, a Diretoria de Obras e Viação era autorizada a “despender a quantia necessária com o serviço de calçamento a asfalto da Rua do Ipiranga”.

Outra rua cujo asfaltamento possivelmente antecedeu o da Avenida Paulista é a rua Líbero Badaró, conforme comunicava o Correio Paulistano em 1914:

Finalmente, no mesmo empenho de desafogar quanto possível o trânsito central da cidade, a Prefeitura está ativando para breve conclusão, talvez em menos de quinze dias, as obras da rua Libero Badaró, que vai ficar toda asfaltada, da nova rua Antônio de Godoy, comunicando aos largos de Santa Ifigênia e Paissandu e as deste.

Uma reclamação realizada em 1919 torna ainda mais confusa a questão sobre a primeira via asfaltada na cidade. Segundo texto de O Estado de S. Paulo publicado em dezembro de 1919, naquele ano a rua das Palmeiras era:

[...] se não me engano, a única rua revestida de asfalto, além da Avenida Paulista, não falando de uma ou outra via, onde, por fantasia dos engenheiros municipais, ou por mero acaso, se encontram alguns metros de asfalto. Ora, sendo ela a única rua da cidade que mereceu essa distinção, era de esperar que zelassem com cuidado pelo seu asfalto e sempre se fizessem nele

todos os reparos. O que se tem visto, porém, é que há muito tempo o calçamento da rua das Palmeiras está em completo abandono.

Apesar da alegação de que apenas as duas vias estavam asfaltadas em 1919, é provável que o reclamante tivesse conhecimento superficial acerca da questão, pois, segundo relatório apresentado na Câmara Municipal em abril daquele ano, durante o período de 1913 e 1916, foram asfaltados, em São Paulo, cerca de 86.460m², refutando a afirmação do reclamante.

O que se pode concluir com base nos documentos levantados é que, de fato, a Avenida Paulista foi uma das primeiras vias asfaltadas pelo sistema Barber em São Paulo, e provavelmente a primeira avenida. No entanto, diferentemente do que se afirma na internet, ela não foi asfaltada em 1909, sendo desconhecida a importação de qualquer tipo de asfalto alemão para aplicação nesta via.

Também não foi possível encontrar, até o momento, documentos que comprovem com exatidão qual foi a primeira via que utilizou o sistema supracitado, mas, considerando que algumas ruas foram asfaltadas nos anos de 1913 e 1914, antes da data de conclusão das obras na Avenida Paulista, as principais candidatas são a rua do Ipiranga e a Líbero Badaró.

Falando-se em asfalto, de modo geral, as primeiras experiências em São Paulo foram realizadas nos jardins da Praça da República e na frente da Estação Sorocabana. Tratando-se de ruas, a da Boa Vista e a do Comércio foram as primeiras, respectivamente, a receber qualquer tipo de asfalto. Uma matéria do jornal o Combate, de 7 de maio de 1920, afirma que o asfalto Metz foi testado pela primeira vez na rua do Comércio em 1901, no entanto, é possível que tenha ocorrido um equívoco ou erro de impressão, visto que a data não é compatível com os primeiros experimentos desse material na capital paulista.

Considerações

As evidências encontradas nesta pesquisa indicam que a Avenida Paulista provavelmente não foi o primeiro logradouro a ser asfaltado no Brasil — o próprio contrato realizado entre a Prefeitura de São Paulo e a firma Duarte & Aranha, em 1912, afirmava que o pavimento já era utilizado no Rio de Janeiro — muito menos na América Latina, pois Buenos Aires recebeu suas primeiras vias asfaltadas pelo sistema Barber em 1896. Embora muita atenção seja dada a essa questão, na prática, a realização da obra foi muito menos majestosa do que se imagina.

Enquanto outras ruas passaram a receber asfalto nas décadas seguintes, o pavimento da avenida foi abandonado, e nos anos 1920 sofria com buracos, remendos e se encontrava em um estado miserável.

Em tempos em que a Prefeitura da capital enfrentava dificuldades para calçar a maior parte de suas ruas, a falta de calçamento da Avenida Paulista certamente era a menor das preocupações da população paulistana. No entanto, este evento acabou se tornando relevante no imaginário popular da cidade, sendo celebrado e rememorado com certa frequência, principalmente nos meios digitais.

A confusão realizada quanto ao asfaltamento da avenida e a grande quantidade de publicações digitais disseminando a versão popular da narrativa são possíveis consequências de dois fatos: (1) até o momento não houve qualquer iniciativa profissional ou acadêmica de elucidação do caso. Na ausência de fontes verificáveis e de trabalhos com algum cuidado metodológico, a versão popular foi consolidada. (2) A rápida evolução do mundo digital e sua presença no cotidiano das pessoas contribuíram para o surgimento de diversos grupos focados na discussão de temas relativos à memória da cidade e para uma crescente descentralização da difusão de informações dessa natureza. Enquanto nos “tempos clássicos”, os três grandes produtores de arquivos memorialísticos reduziam-se às grandes famílias, à Igreja e ao Estado, (NORA, 2003), e, no século passado à Academia, hoje, cada indivíduo é um potencial produtor de narrativas de memórias e os recursos cibernéticos propiciam uma rápida difusão deste conteúdo.

A importância da produção de trabalhos com embasamento histórico e metodologias mais confiáveis, de modo a esclarecer certas incoerências disseminadas pelas narrativas populares, está mais relacionada à divulgação do método do que à elucidação do caso em si. Mais importante do que afirmar com propriedade se a Avenida Paulista foi, ou não, a primeira via asfaltada de São Paulo, é promover reflexões acerca dos métodos e processos que integram a formação de opinião e de identidade de uma população.

Sejam baseados em fontes oficiais ou em outras fontes, como a história oral, a fotografia, diários, notícias de jornais, é necessária a conscientização sobre os métodos de produção de informação atuais e verificação de fontes, principalmente em um contexto em que notícias falsas são utilizadas deliberadamente para influenciar pessoas socialmente, economicamente e politicamente.

O questionamento dos meios materiais e conceitos sobre a produção de memórias e das etapas sociais de sua difusão, e sobre sua constituição em tradição, é um processo necessário e

representa o amadurecimento da produção memorialística em uma sociedade. Nas palavras de Pierre Nora (2003, p. 11), é “uma memória que se tornou, ela mesma, objeto de sua história possível”.

Referências

A Avenida Paulista: a mais tradicional via paulistana. São Paulo in foco, 16 out 2013. Disponível em: <http://www.saopauloinfoco.com.br/a-avenida-paulista/>. Acesso em: 09 nov. 2021.

A candidatura pelo 1º districto e o caso do asfalto. O Estado de S. Paulo, São Paulo, 3 abr. 1919, p. 10.

A dinâmica e versátil Avenida Paulista. Esquema Imóveis, 03 mar 2021. Disponível em: <https://noticias.esquemaimoveis.com.br/especial-avenida-paulista/> Acesso em: 09 nov. 2021.

A rua das Palmeiras, O Estado de S. Paulo, 4 dez. 1919, p. 6.

ANHEZINI, Karina. Museu Paulista e trocas intelectuais na escrita da História de Afonso de Taunay. Anais do Museu Paulista, São Paulo, v. 10/11, p. 37-60, 2003. AVENIDA Paulista. SP Bairros. Disponível em: <https://www.spbairros.com.br/avenidapaulista/>. Acesso em: 09 nov. 2021.

BAER, Alejandro. La memoria social. Breve guía para perplejos. In: Sucasas, Alberto (ed.): Memoria, política, justicia. Madrid: Trotta. pp. 131-148, 2010.

BAUMAN, Zygmunt. Retrotopia. Editora Zahar, 2017.

BERNARDO, Leonam. Avenida Paulista: doze curiosidades. Veja São Paulo, 1 jun 2017. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/avenida-paulista-doze-curiosidades/>. Acesso em: 09 nov. 2021.

BONNAURE, Albert. – Livro de Ouro do Estado de São Paulo 1889-1914. Relatório Industrial, Comercial e Agrícola. São Paulo: Typo-Litho Duprat & C., 1914.

BOYM, Svetlana. *The Future of Nostalgia*, Basic Books, 2001.

BRUNO, Ernani Silva. *História e tradições da cidade de São Paulo*. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1953. v. 1-3.

CANDIDO, Antonio. *Os parceiros do Rio Bonito: Estudo sobre o caipira paulista e a transformação de seus meios de vida*. Rio de Janeiro: Ouro sobre Azul, 2010.

CÂMARA Municipal, *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 9 out 1895, p. 2.

CÂMARA Municipal, *Correio Paulistano*, São Paulo, 7 fev. 1900, p. 1.

CÂMARA Municipal, *Correio Paulistano*, São Paulo, 19 abr. 1903, p. 2.

CÂMARA Municipal, *Correio Paulistano*, São Paulo, 26 abr. 1903, p. 3.

CÂMARA Municipal, *Correio Paulistano*, São Paulo, 10 set. 1908, p. 4.

CÂMARA Municipal, *Correio Paulistano*, 9 out. 1910, p. 5.

CÂMARA Municipal, *Correio Paulistano*, 20 nov. 1910, p. 4.

CÂMARA Municipal, *Correio Paulistano*, São Paulo, 26 jul. 1913, p. 6.

COTRIM, Luciana. *Série Avenida Paulista: homenagem à cidade de São Paulo*. São Paulo City, 28 jan 2018. Disponível em: <https://spcity.com.br/serie-avenida-paulistamodernos-palacetes-antigos-arranha-ceus-paulistanos-vice-versa/>. Acesso em: 09 nov. 2021.

EDSON Webster Sutphen (1861-1950). *British Presence in Southern Patagonia*.

Disponível em: <https://patbrit.org/eng/events/tdfsutphen.htm>. Acesso em: 10 nov. 2021.

FARIAS, Carolina. *Cem anos após ganhar o primeiro asfaltamento, Paulista tenta*

“vencer” trânsito, Folha de S. Paulo, São Paulo, 24 jan 2009. Disponível em: <https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2009/01/493412-cem-anos-apos-ganhar-oprimeiro-asfaltamento-paulista-tenta-vencer-transito.shtml>. Acesso em: 09 nov. 2021.

GABRILLI, Mara (Org). OLHE A PAULISTA - Avenida Universal. Cartilha com instruções de conservação para a principal avenida da América Latina. Gabinete Vereadora Mara Gabrielli, 2009.

HALBWACHS, Maurice. A Memória Coletiva. São Paulo: Vértice, Editora Revista dos Tribunais, 1990.

HOSPITAL Humberto I, Correio Paulistano, São Paulo, 13 ago. 1904, p. 5.

IBGE, Catálogo. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/bibliotecacatalogo.html?id=447237&view=detalhes>. 09 nov. 2021.

INDICAÇÃO n. 246 de 1904, Correio Paulistano, São Paulo, 23 out. 1904, p. 2

JAYO, Martin; VARGAS, Diego Vasconcellos. A memória das cidades na sociedade digital: reflexões para São Paulo e o exemplo de ‘Quando a cidade era mais gentil’. Confins, Paris, vol. 39, 2019.

KAREPOVS, Dainis. O pisar faceiro nas escabrosas ruas – O Legislativo Paulista e as ruas paulistanas. In: São Paulo: a imperial cidade e a Assembleia Legislativa Provincial. 2.ed. – São Paulo: Assembleia Legislativa, Divisão do Acervo Histórico, 2006

KÜHL, Beatriz Mugayar. Intervenções arquitetônicas: impactos urbanos. In CYMBALISTA, Renato; FELDMAN, Sarah; KÜHL, Beatriz Mugayar. (orgs.), Patrimônio cultural: memória e intervenções urbanas. Editora Annablume, 2017.

NORA, Pierre. Entre a história e a memória: a problemática dos lugares. Revista Projeto História, São Paulo, v.10, 1993, p. 7-28.

NOTAS, Correio Paulistano, São Paulo, 19 out. 1904, p. 1.

NOTAS, Correio Paulistano, São Paulo, 2 dez. 1904, p. 1.

NOTAS, Correio Paulistano, São Paulo, 26 set. 1914, p. 3.

O Corso, Diário Nacional, São Paulo, 12 dez. 1928, p. 6.

O Corso da Avenida, O Pirralho, São Paulo, ed. 16, 1911, p. 8.

O novo calçamento e a conservação das ruas, Diário Nacional, São Paulo, 18 jan. 1929, p. 7.

O Pirralho, São Paulo, ed. 173, 1915, p. 7.

OS Estados, Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 6 mar. 1905, p. 4.

PIONEIRISMO: a avenida Paulista já nasceu com ‘ciclofaixa’. São Paulo São, 23 mai 2019. Disponível em: <https://saopaulosao.com.br/conteudos/ensaios/642-pioneirismo-aavenida-paulista-ja-nasceu-com-ciclofaixa.html>. Acesso em: 09 nov. 2021.

PREFEITURA do Município, Correio Paulistano, 23 jul. 1913, p. 9.

PREFEITURA Municipal, Correio Paulistano, São Paulo, 10 mar. 1904, p. 3.

QUEIROS, Maria. I. P. de. (1992). Ufanismo paulista: vicissitudes de um imaginário. Revista USP, (13), 78-87.

QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. Ufanismo Paulista: vicissitudes de um imaginário. Revista USP, São Paulo, vol. 13, p. 79 – 87, mar-abr-mai 1992.

RODRIGUES, Deisy. Roteiro Completo – O que fazer na Avenida Paulista. São Paulo Sem Mesmice, 31 mai 2018. Disponível em: <https://saopaulosemmesmice.com.br/oque-fazer-na-avenida-paulista-sp/>. Acesso em: 09 nov. 2021.

SACONI, Rose. Como era São Paulo sem asfalto. Estadão Acervo, 24 abr 2013. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,como-era-sao-paulo-semasfalto,9016,0.htm>. Acesso em: 09 nov. 2021.

SÃO PAULO, Prefeitura Municipal de São Paulo. Histórico Demográfico do Município de São Paulo, Censo de 1900. Secretaria de Estado de Economia e Planejamento. Disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/1900.php. Acesso em: 09 nov. 2021.

SP2, Avenida Paulista completa 127 anos. G1, 08 dez 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2018/12/08/avenida-paulista-completa-127anos.ghtml>. Acesso em: 09 nov. 2021.

VARGAS, Diego Vasconcellos. Memória e silenciamento nos Arcos do Bixiga. 2019. Dissertação (Mestrado em Análise de Políticas Públicas) - Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. doi:10.11606/D.100.2019.tde-02052019-113844. Acesso em: 10 nov. 2021.

VARGAS, Diego Vasconcellos; JAYO, Martin. Para uma história dos Arcos do Bixiga. *Arquitextos*, São Paulo, vol. 20, n. 293, 2020.