

**Pegadas urbanas:
Novo Hamburgo
como palco do *flâneur***

Jeferson Selbach

Cachoeira do Sul
2006

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

Copyright © 2006 by Jeferson Selbach

S464p SELBACH, Jeferson Francisco. *Pegadas urbanas: Novo Hamburgo como palco do flâneur*. Cachoeira do Sul: Ed. do Autor, 2006
256 p.

ISBN 85905426-1-0

1. Cidade grande: Novo Hamburgo 2. Sociologia urbana: Novo Hamburgo 3. Cidade grande: Novo Hamburgo

CDU 711.433 (816.51)
316.334.56 (816.51)
711.433.03 (816.51)

CDD 300 CIÊNCIAS SOCIAIS

CDD 710 PLANEJAMENTO URBANO

CDD 981 HISTÓRIA DO BRASIL

Aos meus pais

Revisão: Sara Regina Scotta Cabral

Livre adaptação da dissertação de mestrado. SELBACH, Jeferson Francisco. *Novo Hamburgo 1927-1997: os espaços de sociabilidade na gangorra da modernidade*. Orientação Sandra Jatahy Pesavento – Porto Alegre: UFRGS/ Faculdade de Arquitetura, 1999. 370 pg.

Capa: bricolagem de charges de Sinovaldo, Jornal NH

Direitos reservados a Jeferson Francisco Selbach

Rua General Portinho, 1701 - térreo Cachoeira do Sul/RS

CEP 96508-061 - jfselbach@hotmail.com

Este livro foi autorizado para domínio público através do site <http://www.dominiopublico.gov.br>, com Licença Creative Atribuição-Uso Não-Comercial-Não a obras derivadas 2.5 Commons, licenciado no site <http://creativecommons.org/licenses/?lang=pt>.

De acordo com a Lei n.10.994, de 14/12/2004, foi feito depósito legal na Biblioteca Nacional

*Há mais sonhos na vigília
que no sono natural*
André Luiz

Coordenadas topográficas

O <i>flâneur</i>	11
A chegada de trem	14
A velha estação ferroviária	19
A praça “14 de Julho”	24
A praça dos “Imigrantes”	28
Num dos bancos da praça	33
Os deserdados da ordem	37
Pombal	42
As Bancas	44
O ônibus passou lotado	51
O contraste nas calçadas	54
O modernismo nas ruas	55
Os veículos particulares tomam conta da rua	58
Cenário dos sonhos	65
Renovação arquitetônica	68
A cidade se estica feito elástico: os arrabaldes	70
A verticalização novo-hamburguesa	73
Um calçadão na Pedro Adams	76
A cidade na visão do cronista Ercílio Rosa	78
A emancipação municipal	95

Tocando piano na delegacia	100	O telefone ligando a cidade ao mundo	200
A (in)segurança urbana	102	O muro da vergonha é aqui!	203
A exteriorização da miséria	106	A “Veterana”	206
Crianças descalças na capital do calçado	108	Lazer, Cultura e festa pagã	208
O mal necessário invade a cidade	110	A cidade dos fogueteiros	212
A cidade progride	112	Cuidado! Obras!	214
A tempestade que saneia a atmosfera	115	“Aquela rua em Novo Hamburgo”	218
Derrubando as pontes do passado	121	A rua das verdades	219
Hino de Novo Hamburgo	125	As galerias Carolina, Central e Hamburguesa	222
Discurso pró-progresso	127	Erguendo os templos	223
Usos e costumes se modificam	132	As vitrinas da moda e as lojas famosas	224
Estações do ano	137	O barco faz água	228
O trânsito nas ruas	141	Museu ao ar livre	231
Ordem, organização e disciplina... o Plano Diretor chegou	145	A beleza nas pontes	232
Campanha “Vamos dar nome às ruas e números às casas”	148	<i>Novo Shopping</i>	235
A artéria da movimentação	149	Cidade Industrial ou Comercial?	235
Limpeza urbana e arborização	154	Uma longa espera	239
Atenção ao volante: animais soltos...	157	Dormindo acordado	244
... e sinais de trânsito	159	Mundo real... lá fora!	251
O líquido precioso brotou dos canos	161	Epílogo	255
Luz “eléctrica” e iluminação pública	162		
Uma avenida singularmente cosmopolita	165		
Ditando moda	167		
O combustível do homem moderno	173		
A outra face da avenida	175		
Café Avenida	177		
Nossos modernos castelos onde as luzes nunca se apagam	181		
Proletários, uni-vos!	188		
Fechando as portas	193		
O Calçadão e a rua General Neto	194		
Casa Floriano e Varejo Avenida	195		
Circo, cinema e televisão	196		

O *flâneur*

Em uma nota sem data, sob o efeito do haxixe, Walter Benjamin encerra a preocupação que norteou seus estudos: “*Atuar é um meio para sonhar... meditar é um meio para estar desperto*”. Este sempre foi o inadiável trabalho do investigador ciente de seu combate: buscar incessantemente os meios para a análise crítica. Seu projeto maior foi tentar levar o “*despertar*” a um mundo onde “*há mais sonhos na vigília que no sono natural*”. Por esta razão, fez uso de um personagem urbano que se tornou famoso: o *flâneur*. Mas num mundo onde a vivência toma o lugar da experiência, ele é um personagem em extinção. Se para a maioria das pessoas o ritmo da caminhada é o do automatismo - elas “*são determinadas em seus comportamentos pelos instintos de massa*” - para o *flâneur* o passo é vagaroso e despreocupado. Como em “*O Homem da multidão*”, de Edgar Allan Poe, ele anda sem destino. Seu olhar percorre as ruas vendo-as como páginas escritas com a qual a cidade quer ser definida. Ela é seu abrigo e a multidão seu entorpecente. Assim, ele ainda consegue distanciar-se do automatismo urbano e perceber a vida e o mundo em transformação.

Como sismógrafo da história social moderna, o *flâneur* serve para medir os deslocamentos da vivência urbana. Com seu ritmo próprio e seu olhar entre a vigília e a recordação, transforma-se no viajante moderno, a descobrir e relatar, na medida em que se move, uma cidade que não se imaginava existir. A lentidão de seu passo - ele deixa que as tartarugas lhe prescrevam o ritmo da caminhada - é um cuidado para não cair nas teias do automatismo da vida urbana que sufoca o ser. Fugindo dele, “*transforma sua ociosidade em valor*”. Na vivência do choque, tanto a do esbarramento físico quanto a da selva de sinais espalhados por toda parte, os olhos de todos transformam-se em mecanismos de segurança. O *flâneur* sabe que é mais fácil e frequente esbarrar fisicamente com um passante do que conhecê-lo humanamente. Ele está inserido na sociedade, vivendo esta atmosfera, e só o andar lento possibilita-lhe o distanciamento necessário à reflexão. Somente assim os olhos servirão para ver e não só olhar. Tal como o apache que lê num galho quebrado as coisas e as ações que são invisíveis à percepção civilizada, ele consegue farejar os rastros da mudança a partir de pequenos indícios. Como um detetive, consegue ler os traços do crime nas fisionomias da multidão. Como antropólogo da memória, o *flâneur* procura tornar familiar o que é estranho e estranho o que é familiar. “*Somente por um processo de desfamiliarização com o que nos é habitual poderemos chegar à sua travessia lógica e experimental*”. Aí reside seu caráter messiânico: a dupla via do estranhamento e familiarização. A redenção da humanidade degradada encontra em sua atitude uma saída, pois com seu olhar de estranhamento em relação à passividade íntima e à agressividade social ele se tornou um poderoso instrumento para o “*despertar*”. E no momento de parada, tão raro num mundo onde impera a vivência ininterrupta, é que reside seu caráter libertador: o despertar para uma consciência crítica pelo olhar de estranhamento.

Mas, como bom anfitrião que é, o *flâneur* mostra a cidade num radiografia peculiar. Ela é sua residência, e como tal, está adornada

por dezenas de *souvenirs* do mundo inteiro: moda, estilo, *designer*, nada escapa aos seus olhos de lince. Como trapeiro que vive do lixo que a cidade rejeitou, desdenhou, quebrou ou jogou fora, ele recolhe, cataloga e coleciona imundícies. Assim como o avaro a cata de um tesouro, ele dá aos objetos desprezados novas utilidades. Ele se aproxima do colecionador que se interessa por peças descontextualizadas, juntando-as segundo uma nova ordem que só a ele vale. Cada peça transfigurada torna-se uma enciclopédia que facilita rememorar sua própria história, segundo sua própria lei. E, enxergando a cidade com uma visão apurada, vendo os vários sinais da mudança, encaixando as peças que recolhe num complicado quebra-cabeça, o *flâneur* percebe que o ímpeto da transformação não pode ser cerceado pela nostalgia fixa e imobilizante. A atitude correta é não só aspirar a mudança e estar apto a ela, mas persegui-la incessantemente e procurá-la ativamente, tal o único meio para sobreviver. Na destruição das antigas construções reside uma atitude tipicamente moderna: derrubar as pontes com o passado, para que não haja possibilidades de retorno. Ele entende que o retorno ao passado, demasiadamente simples e pouco crítico, expressa uma nostalgia ou até uma mistificação.

Assim, enquanto a maioria está mais preocupada em progredir materialmente - poucos são os que conseguem ter o distanciamento necessário para perceber o processo em curso pois a fixação na segurança e na posse impede-os de se aperceberem das novas regras em jogo - o *flâneur* consegue ver uma cidade em franca transformação. Narra-a como se fosse um palco onde contracenam os diversos personagens urbanos: a rua é para ele sua morada excelsa; as fachadas das construções são obras de arte que contempla; os muros são escrivaninhas na qual se debruça para escrever; sua biblioteca é a banca de jornal; os berros dos pequenos jornaleiros são manufaturas urbanas. Seu objetivo é construir a cidade na narração que se monta a cada passo de suas andanças, entre o que vê e o que recorda. Ele é um fisionomista nato da rua: seu potencial de conhecimento é posto agora

a serviço da pesquisa sociológica. Parafraseando Sérgio Paulo Rouanet, “*o flâneur prepara-se para a viagem*”...

A chegada de trem

O flâneur sacoleja no vagão da “*Maria-fumaça*”. Seu destino é a estação de Novo Hamburgo. De onde veio não importa. Certo é que está pronto para mergulhar na cidade de tantas alcunhas: Industrial, Manchester Brasileira ou simplesmente Capital Nacional do Calçado. Ele sabe que a vocação burguesa para a atividade primeiro se expressou nos grandes projetos de construção física: moinhos, fábricas, pontes, canais, etc., e que, no século passado, a grande invenção que fez a força humana triunfar sobre a natureza foi a ferrovia. O cavalo de aço incendiou a imaginação dos que o viram pela primeira vez... “*arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que faziam as pirâmides do Egito e os Aquedutos Romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo*”. Os trilhos da gloriosa invenção se esparramaram por várias regiões do planeta, e o Rio Grande do Sul não ficou de fora. Em 1867 a Assembléia Provincial aprovou um projeto autorizando o Estado a assumir uma garantia de juros sobre determinado montante financeiro. Fora dada a largada para a construção da primeira ferrovia gaúcha, e o privilégio coube à zona de colonização alemã, por sua importância econômica e proximidade com a capital Porto Alegre. Quando o contrato de construção foi assinado com uma Companhia Inglesa, a garantia foi concedida a somente parte do capital e com uma taxa superior à estipulada inicialmente. Os recursos necessários foram levantados por meio de ações, sendo que a parte que o governo garantia foi subscrita no exterior e o restante no mercado nacional. A construção iniciou em 1871 e em 1874 foi concluído o trecho Porto Alegre - São Leopoldo. Dois anos passaram para os trilhos seguirem em direção a Hamburgo

Velho. Entretanto, sob alegação de falta de recursos, as obras foram paralisadas alguns quilômetros antes do vilamento citado. O local era um descampado e ali mesmo foi levantada a estação logo denominada de New Hamburg, certamente do empreiteiro inglês. O centro religioso, social, comercial e industrial era em Hamburgo Velho e quem quisesse ir de trem à capital deveria seguir a pé ou de carreta até a estação na parte baixa. Em 1880 havia carros de quatro rodas com tração animal, porém a passagem custava caro. Intensificava-se o movimento entre a vila de Hamburgo Velho e a estação do trem. Pouco a pouco, ao entorno dela foram sendo instalados armazéns para depositar as mercadorias a serem embarcadas via estrada de ferro, hotéis, casa de comércio e outros estabelecimentos. Assim, o local carreou um desenvolvimento urbano acentuado. Quando, em 1899, a linha férrea seguiu para Taquara - passando pela vila de Hamburgo Velho - já havia se consolidada a posição de pólo central no entorno da estação hamburguense.

Em 1912 surgiu a idéia da criação de uma linha de bonde entre as duas localidades. O carro puxado a tração animal partia em frente da estação de trem e subia a rua General Neto até a Bento Gonçalves, seguindo até a praça 20 de setembro, dobrando na rua Júlio de Castilhos e dali em direção a Hamburgo Velho até o Hotel Esplêndido. Como o terreno era acentuado, o desgaste dos animais era freqüente. Poucas semanas bastavam para ter de trocá-los. Posteriormente foi adaptado um motor de automóvel no veículo. Mesmo assim, o empreendimento não gerou os lucros necessários para seu pleno funcionamento e, em 1915, a companhia suspendeu o tráfego, sendo logo depois retirados os trilhos e os dormentes. Mas se o bonde local teve curta duração, o trem perdurou longos anos. Em 1927, quem quisesse ir a Porto Alegre poderia tomá-lo nos seguintes horários: 7h 15 min, 15h 22 min e 18h 55 min. Para Hamburgo Velho, viagem em que se gastava aproximadamente dez minutos, havia trem às 10h 13 min, às 12h 17 min e às 18h 24 min, sendo que no primeiro e no último horários o veículo

seguia até Taquara. Em 1928 foi acrescentado o horário das 5h 50 min para Porto Alegre e 18h de lá para Novo Hamburgo, possibilitando assim a permanência de quase dez horas na capital e a volta com a “fresca da tarde”. Pela praxe, tais horários sempre estiveram atrasados cinco minutos em relação à hora oficial. Como a população das cidades do interior tinham por hábito acertar seus relógios pelo da estação local, a situação muitas vezes causou confusão. Em 1935 os relógios foram acertados, mas os problemas continuaram a existir. Um desarranjo na máquina poderia atrasar em até cinco horas a viagem, uma vez que a companhia dispunha de somente duas máquinas em cada sentido. Pior mesmo era esperar de vinte a trinta minutos no guichê da estação e obter a resposta de que não havia passagem, pois o carro vinha lotado. Se para passageiros faltava lugar, para as mercadorias sobrava espaço. Causa disso era que muitos “*capitalistas locais*” preferiam remeter suas mercadorias para a capital via automóvel ou caminhão. A abstinência na utilização da ferrovia era em virtude da exigência de guias impostas pelo fisco federal. Consideravam-na formalidade prejudicial ao negócio, pois desperdiçava tempo. Outro motivo importante era o de a Viação Férrea não aceitar, durante longo tempo, o despacho de mercadorias em embalagens de papelão, pois criam terem eles pouca segurança, obrigando as “*firms produtoras*” a utilizarem a caixa de madeira, mais custosa. Assim, desprezavam-se os vagões ferroviários em prol do transporte rodoviário, mesmo sendo ele não tão veloz nem tão seguro. Tal medida, explorada em larga escala, prejudicou seriamente a renda da Viação Férrea. Se a mercadoria fosse para além das fronteiras brasileiras no Rio Grande do Sul - Uruguai ou Argentina - deveria ser reembarcada em nova composição, uma vez que os trilhos tinham bitolas diferentes, medida preventiva contra invasões indesejadas. Afora as mercadorias e os passageiros comuns, pelos trilhos da Viação Férrea rodaram passageiros ilustres. Autoridades políticas viajavam em trens especiais. A visita de Getúlio Vargas a Novo Hamburgo, antes da Revolução de 30,

foi marcada por intenso alvoroço: “*às 13h 30 min, ouviu-se, a curva jusante, um salvo longo da locomotiva, e, a alguns momentos, a entrada triunfal do comboio à estação; a despeito do calor intenso que reinava, 33° à sombra, a locomotiva resfolegou nos primeiros arranços e os circunstantes irromperam numa prolongada, expressiva e altissonante salva de palmas*”.

Mas o *flâneur* sabe que os trilhos de trem que foram de extrema importância à comunidade trouxeram também seus problemas. Com o crescimento urbano ao redor da estação, a cidade ultrapassou a divisa dos trilhos e aos poucos foi se ligando aos bairros que ficavam no lado oposto. O movimento, tanto de pedestres quanto de veículos, aumentava dia-a-dia, ainda mais com a construção da BR-2 (atual BR-116), que passou a ser a porta de entrada natural da cidade. Neste contexto, o leito da Viação Férrea passou a cortar a cidade ao meio, prejudicando o trânsito. Aos pedestres foram fechadas muitas passagens ao longo dos trilhos, através de cerca de arame farpado, aumentando o trajeto para os que moravam do outro lado. Para os veículos que transpunham o leito, o risco era permanente. Entre tantos acidentes ocorridos um, “*carrinho*” foi colhido em cheio quando tentava transpor os trilhos, pois os animais desobedeceram; um outro foi projetado a regular distância, ficando totalmente inutilizado, pois o motor estancou seu funcionamento, tendo o dono abandonado o veículo quando vira o iminente perigo se aproximar; um terceiro deu-se com um ônibus de linha que tentava atravessar a estrada e chocou-se com o trem de tal forma que o tanque vazou e explodiu, irrompendo em chamas ambos veículos. Houve ainda outros acidentes envolvendo pedestres ou animais. Numa ocasião uma senhora caminhava trôpega no leito quando a locomotiva surgiu da curva em grande velocidade e o motorista ainda teve tempo de apitar, mas a anciã seguiu calmamente sua caminhada, pois era surda, e a locomotiva colheu-a em cheio. Noutra ocasião, um cavalo pastava no leito e foi atropelado, sendo em seguida sacrificado, pois quebrara as pernas. Por fim,

houve a da senhora que estendia roupa no quintal que divisava com o leito, quando uma vaca a atacou e a atirou longe, indo parar na frente do trem que, justamente no momento, passava no local. Além da desatenção dos motoristas, coisa que não ajudava eram as sinaleiras, célebres e arcaicas que não preenchiam sua finalidade e constituíam-se legítimos “*fogos fátuos*” para os condutores que nelas se fixavam. Com os constantes acidentes ocorridos nos entroncamentos dos trilhos da rede ferroviária com as ruas da cidade houve apelo de políticos, mas uma intensa campanha, utilizando *out-doors* e televisão, alertando aos motoristas quanto aos perigos dos cruzamentos, foi feita somente quando se extinguiram as linhas férreas em 1966. O *slogan* era atraente: “*Você pode parar, o trem nem sempre*”, mas chegou vinte anos atrasado.

No final da década de 50 e início da de 60, o estado da ferrovia era precário, não tinha acompanhado a evolução desejada. O alto custo de manutenção e renovação das linhas, aliado à falta de verbas extras, melhoramento de rodovias e introdução de melhores ônibus, fizeram com que ela perdesse gradativamente a preferência do público. Em 1961 já se previa a extinção do tronco ferroviário Taquara-Porto Alegre, coisa que somente aconteceu em 1964. Em seu lugar a Prefeitura obteve autorização para construir uma perimetral. Substituíram assim o tipo de veículo no risco de atropelamento: do trem para o veículo automotor. Houve tentativas e estudos para a vinda de outros tipos de trens, condizentes com os tempos modernos. Cogitou-se na instalação, na década de 70, do trem aéreo japonês. A composição, com três ou quatro vagões de 110 passageiros cada, se locomoveria sobre um monotrilho em ambos os sentidos, a uma altura de cinco metros do solo, sustentado por pilastras de concreto a cada vinte metros. Imaginaram até a linha passando pelo leito do arroio Luiz Rau, pois o barulho seria mínimo para as residências localizadas nas margens. Calculou-se em quinze minutos a viagem entre Novo Hamburgo e Porto Alegre. Outro sonho não concretizado foi a instalação em 1981

de uma linha piloto do aeromóvel fabricado pela empresa gaúcha Coester, que teria como saída de seu itinerário a avenida Victor Hugo Kunz, no bairro Canudos, até a Nicolau Becker, no Centro. O veículo rodaria a 3 metros de altura, impulsionado pelo vento canalizado num corredor sob os trilhos.

Entre o futuro desejado e o passado enterrado, o trem desapareceu da cena hamburguense. A ilustre invenção humana, que fez afluir inúmeras pessoas de todos os lados para ver o veículo andar sem ter burros para puxar, encantando a todos, que fez pensar que teria gente morrendo de ataque cardíaco, que as vacas não ficariam mais pretas, tal o espanto com a velocidade de 15 km/h alcançada pelo enorme veículo e que fez crianças se emocionarem ao vê-la esfumaceando no horizonte e sonharem que atravessavam as savanas norte-americanas cercado de índios comanches, não teve espaço na Novo Hamburgo moderna. Num ímpeto de nostalgia, o *flâneur* desabafa: “*Os trens não podem parar, porque são impulsionados pelo coração dos homens que nasceram e viveram ouvindo a música das locomotivas e os chiados da pressão escapando pelas válvulas*”.

A velha estação ferroviária

O *flâneur* desembarca na estação. Acha estranho como uma cidade que se quer toda progresso pode ter uma construção assim. Lê, no hebdomadário “*O 5 de Abril*” do ano da emancipação da cidade (1927), a seguinte notícia: “*Esteve nesta vila o dr. Souto Ribeiro, competente engenheiro da Viação Férrea, o qual veio tratar do estudo dos melhoramentos e embelezamentos que o benemérito governo do Estado pretende introduzir na estação local, cujo edifício e demais benfeitorias, uma vez concluída a praça 14 de Julho, formará, se ficasse no estado atual, um contraste pouco agradável com os arredores, causando uma pequena impressão aos visitantes de nossa terra*”. Logo após a emancipação, Novo Hamburgo iniciou a construção da praça “14 de Julho”, onde se encontra a estação do trem. Para quem

quis um local dito moderno, a aparência esdrúxula deste “*pardieiro*” sempre fora algo complicado. Ter um prédio caindo aos pedaços, em meio a um logradouro totalmente embelezado, foi no mínimo uma afronta. Por algum motivo, nem a edilidade nem o jornal local (ambos se confundiram no início) se propuseram a capitanear tais reformas no prédio da Viação Férrea. A responsabilidade perante ele terminava nos reclames, e estes não cessavam de acontecer. Alcunhada de “*armazém*”, “*velho barracão*”, “*velhíssimo casarão*” ou “*apodrecido casebre*”, a estação local foi sinônimo de retrocesso diante do progresso urbano. Seu estado deplorável foi sempre posto em destaque, principalmente nos anos 30 e 40. Com o aumento populacional e o crescente tráfego entre os municípios vizinhos – “*notadamente com a capital*” - o movimento no guichê impressionava. Este expressivo número de passageiros convivia com a triste impressão do local: plataforma esburacada, telhado denegrido e furado, congestionamento nas plataformas e corredores em horário de pico, entre outros. O velho galpão apresentava um aspecto *sui-generis* contrastando com a praça e com a avenida. Sua parte interna transformara-se num covil de ratos. Na célebre choça era grande a quantidade de buracos cavados pelos terríveis roedores ou outras peculiaridades dignas de registro. O *flâneur* se impressiona com o local: “*maior, porém, foi o meu espanho, ao deparar com um fardo de couro, cujo invólucro fora roído pela rataria, o mesmo sucedendo com alguns sacos de farinha... evitei fazer maiores sindicâncias com medo de que qualquer demora ali poderia reverter em prejuízo meu, pois muito bem poderiam os ratos se engrançar dos meus sapatos e deixar-me sair descalço*”. Também em dias de calor canicular a estação era tal um forno em brasa.

Qualquer reforma no prédio seria motivo de vitória. Em 1930 espalhou-se o boato de que se daria a construção de uma nova estação. Obviamente, o jornal encheria-se de orgulho: “*O 5 de Abril tem a jactância de dizer ter sido um dos paladinos que se bateram por este inadiável melhoramento*”. Entretanto, para a infelicidade da comuna

e do próprio jornal, nem a reforma e muito menos a grandiosa obra tomaram forma. A degradação do local continuou a afrontar a estética do entorno. O *flâneur* relata a impressão de um amigo seu, ausente da cidade há vários anos: “*mostrou-se ele encantado, fazendo elogiosas referencias às inúmeras indústrias, ao grande comércio, às avultadas e lindas construções, ao elegante jardim da praça fronteira à estação, mas quando deu com os olhos na estação ferroviária, um sorriso de ironia bem disse sua impressão*”. Vários anos passaram e nunca a cidade se acostumou com a idéia de ter na área central tamanha afronta. O apodrecido casebre, que fora trazido pedaço por pedaço da Inglaterra na época do Segundo Império, sempre foi uma preocupação geral. Faltava à estação até uma exigência nas zonas suburbanas - decentes instalações sanitárias: “*no pequeno local, ao qual, por escarno, deu-se o nome de gabinete sanitário, a emancipaçāo excrementária confunde-se com um horrível cheiro de amoníaco, só suportável com o uso de máscaras contra gazes*”. Ainda em 1874, quando os trilhos chegaram à região – “*afluiu gente de todos os lados para ver o trem andar sem burros para puxar, voltando impressionada com o que observou*” - ironizou-se que a estação jamais seria destruída, pois isto ali algum dia haveria de ser um museu. Como tal não aconteceu, a cidade conviveu longo tempo com a decadência do local. O *flâneur* conclui incisivamente “*basta assinalar que em dia de chuva somente com guarda-chuva aberto é possível nella permanecer... higiene ali é contrabando*”. A substituição do prédio em frangalhos por uma moderna construção sempre ficou somente na promessa. De concreto mesmo foram as reformas esporádicas e superficiais. Mesmo elas, que não passaram de remendos e pinturas nas paredes ou concerto no piso da plataforma de embarque, não eram vistas com bons olhos, pois uma vez atacadas sabia-se que a substituição do antigo prédio por um novo distanciava-se cada vez mais: “*o velho barração, pior que uma velha atafona de um colono pobre, continuará per omnia secula, seculorum... hay que tener paciencia*”. A par das refor-

mas, a Viação Férrea colocou, na década de 40, cerca de arame farpado ao longo de alguns trechos. Na área central ela se estilhaçara, acabando “*com pontas viradas para todos os lados, estado que já deve ter inutilizado muitos trajes dos passeantes do jardim*”. E se a situação era difícil para os casais românticos, aos jovens e às moças endomingadas que tinham por costume passear na praça, para o trânsito os trilhos da Viação Férrea sempre foram motivo de perigo constante, tamanho o risco de acidentes: “*todos conhecem a freqüência com que se repetem os acidentes provocados nos numerosos cruzamentos de ruas com os trilhos*”. Novo Hamburgo desenvolveu-se nos anos 40 e 50 a tal ponto que a estrada de ferro cindiu-a ao meio. De uma vista aérea distinguir-se-ia as duas partes distintas. Assim, se de um lado os acidentes envolvendo trem e veículos particulares tornaram-se freqüentes, por outro a estação continuou a afrontar a estética local. Ela fez pasmar os visitantes, pois contrastou com a evolução do restante da urbe. A cidade, cuja predestinação foi a marcha célere ao progresso, defrontou-se com uma estação do arco da velha. Alguns cidadãos faziam questão de levar ao local as visitas, para que vissem com os próprios olhos o prédio “*com telhados apodrecidos, pedaços de construção caindo, vidros quebrados e paredes cheias de buraco num atestado doloroso de decadência*”, isto tudo bem no centro da cidade.

Na década de 60, o discurso contra a estação e os trilhos do trem foi intensificado. Todos acreditavam que a ferrovia havia perdido sua razão de ser, fora superada pelo transporte automotor que, mesmo sendo mais caro, tornou-se preferido diante de sua rapidez, segurança e eficiência. Os trens, ainda puxados pelas “*Marias-Fumaça*”, e com escassos horários, passaram a trafegar cada vez mais vazios. Como agravante, atrapalharam o tráfego urbano e a própria expansão da cidade. A imagem da velha estação incrustada em plena área central contrastava com uma Novo Hamburgo metamorfoseada em pseudo-metrópole. O galpão representava a feiúra no cartão de visi-

tas. A velha edificação passou a conviver com modernas edificações. Em 10 de março de 1966, 90 anos após ser erguida, a estação foi demolida e o tráfego de trens desativado. Ironicamente, o discurso por sua eliminação, visto desde a emancipação, desapareceria de súbito. Em seu lugar veio a nostalgia, como se a estação tivesse um dia representado algo de importante para a comuna. Todos se esqueceram da luta contra sua afronta estética e consubstanciaram sua heroicidade. O *flâneur* se espanta com o discurso saudosista, que só lembra daquilo que parecia bom e se esquece das dificuldades e dos problemas da época: “*Há pouco ainda se lembrava da velha estação ferroviária que durante anos esteve fazendo parte do cenário do centro da cidade. A história dos trens que passavam diariamente pela cidade trouxe muito desenvolvimento a esta região. Porém, com a evolução e o progresso, o trabalho despendido por aqueles pioneiros, que enfrentaram os maiores contratempos para que os comboios transportando passageiros ou mercadorias pudessem levar sua parcela de colaboração para a região do Vale dos Sinos, foi esquecido, e as máquinas tomaram conta do velho cenário, transformando-o paulatinamente nesta que hoje é indicada como uma das praças mais modernas do interior*”. Para ele, a idéia de tempos melhores do que os atuais passaram a permear o imaginário coletivo. Na época da estação - diria o engraxate - a freguesia era farta: “*os passageiros desciam do trem e me procuravam para limpar o pó da viagem*”. Entretanto, em 1981, com a pretensa vinda do Trensurb até a área central da cidade, desenterrou-se a problemática dos trens divisando a urbe. Mesmo com uma estação moderna, com grandes plataformas de embarque, lancherias e bares, e mictórios decentes, a cidade refutou a vinda do trem até o centro. Quem sabe não agüentaria passar por outras tantas décadas tentando se livrar de um estação que se tornaria, ela também, decadente no futuro.

A praça “14 de Julho”

O *flâneur* finca definitivamente os pés em solo hamburguês. Antes de tudo, ele vai descansar da viagem na praça central, onde fica a estação do trem. Sua impressão inicial do local não é nada familiar. Ele está acostumado com as localidades cujo desenvolvimento se deram a partir das igrejas. Ele sabe que a gênese e a evolução usual das cidades brasileiras remonta a idéia de hierarquia urbana: do povoado que ascendeu a vila e posteriormente alcançou um *status municipal*. Uma vez tornado município, haveria uma preocupação no uso e distribuição do solo urbano. Contudo, a ordenação e ocupação racional da cidade chegariam tarde. As normas eclesiásticas haviam prevalecido. Isto porque, enquanto povoado, ostentaria uma capela e, em razão de seu crescimento, ascenderia a cura, freguesia e paróquia. Assim, se a cidade crescia, seu crescimento partiria da praça central, onde a igreja tornava-se o principal de seus prédios, sempre na face mais privilegiada. Mas o caso de Novo Hamburgo é atípico. Até a chegada do trem, em 1876, o que existia era somente a vila de Hamburgo Velho. Esta desenvolvera-se a partir do entroncamento de duas estradas onde se situavam as duas igrejas. A católica, construída no tempo em que o catolicismo era religião oficial, ficava numa parte mais alta do morro. A evangélica, um pouco abaixo. A malha urbana da vila imbricava-se entre si, formando um labirinto por entre as construções. Como os trilhos ferroviários não alcançaram a vila, uma vez que as obras foram paralisadas dois quilômetros antes, em torno da estação batizada de *New Hamburg* - aquela em que o *flâneur* acabara de descer - foram sendo feitas novas construções que passaram a abrigar os depósitos, hotéis, casas comerciais, e residências. Pouco a pouco, a cidade se transferiu de lugar e a partir da estação formou-se um novo núcleo urbano. Entre a estação e o novo povoado, resguardou-se um terreno que mais tarde seria a praça central. Assim como na vila de Hamburgo Velho, a igreja não fora foco principal para o desenvolvimento urbano. Em Novo Hamburgo o epicentro foi a estação do trem.

A praça contígua somente mereceu tal denominação quando da emancipação municipal, em 1927, tempo em que todos os esforços da edilidade direcionaram-se ao seu embelezamento. Enquanto cartão de visitas nos anos 30, a praça foi o ponto principal para os visitantes. Nela, eles lançavam seus olhos e recebiam a primeira impressão: “*Ora, todos sabemos quanto valem na vida social, como na comercial, as primeiras impressões, por isso é dever do governo municipal providenciar para que sejam boas!*” A lembrança que o *flâneur* levará de Novo Hamburgo deve ser uma grata lembrança e uma agradável impressão: “*É evidente o valor higiênico-mental dos jardins*”. A primeira obra de vulto foi a praça denominada “14 de Julho”. Seu aterramento deu-se cedo, e cedo também foi seu ajardinamento “*em estilo moderno*”. O projeto, tão logo ficou pronto, foi publicado em primeira página, para que todos pudessem ter noção de como ficaria o logradouro público principal. A construção e a manutenção dos jardins públicos constituíam “*um requisito de estética essencial a todo embelezamento urbano*”. A cidade desejou ser moderna, e ao poder público coube materializar este sonho nos espaços sob sua responsabilidade. O papel da praça sempre fora claro: “*deliciará a vista e mesmo o olfato de nossa gente e dos viajantes que por aqui passarem, dando um atestado de bom gosto da administração que vem logrando proporcionar a esta vila um embelezamento digno de qualquer centro adentro*”. No projeto constava a colocação de uma estátua despejando um cântaro d’água no centro do pequeno lago existente em frente à estação do trem, “*tal como se vê no logradouro público onde fica situada a intendência municipal de Porto Alegre*”. Também um chafariz foi erguido. Seu projeto ficou exposto na vitrina da livraria Hans Behrend.

Concluída a parte estética, passou-se à preocupação com aqueles que freqüentariam a praça. Instalaram-se bancos de cimento armado, postes de iluminação e até um relógio elétrico. Os bancos duraram alguns anos; a administração removeu-os para outros logradouros, o que ocasionou reclames diversos: “*torna-se necessário que a prefei-*

tura providencie uma urgente substituição dos bancos retirados, para acomodar o grande número de Exma^s. famílias que buscam refúgio neste agradável local nas noites de estio”. A iluminação tornou-se precária, logo exigindo substituição: “não é das melhores a impressão que se tem, à noite, da iluminação da nossa pracinha; à noite parece um doente, de olhar tristíssimo, esperando a hora fatal”. Como a praça era considerada o ponto chique da cidade, era natural o pedido de aumento das despesas com ela. Mesmo assim, sua beleza física decaiu em menos de dez anos: “a estética estava mesmo a exigir uma remodelação naquele logradouro”. Haviam descuidado da praça 14 de Julho: “gramado praticamente não existia; os canteiros, com os contornos mal definidos, ofereciam um aspecto lastimável ou quase deprimente”. Se algumas vezes a praça encontrava-se em abandono, o que privava a população de um local aprazível, em outras vezes as obras procuravam torná-la menos lúgubre: “dentro em pouco tempo teremos um logradouro público digno do desenvolvimento e progresso do nosso município”; o reajardinamento era constante; também as obras no calçamento mereceram destaque. A praça central foi o local para qualquer administrador dar mostras de seu talento, sabedoria e capacidade. Quase todos iniciaram seus trabalhos ali. “Um levantou os aterros dos canteiros até formar verdadeiras trincheiras; outro os arrasou todos; um terceiro mandou levantar um pavilhão, destruindo alguns canteiros; outro fez construir um botequim; outro eternizou-se pela idéia ridícula de derrubar um chafariz existente defronte à estação ferroviária; um até quis derrubar as belas árvores que já espalhavam sombra, sob o pretexto infantil de serem muito velhas!”

Bem ou mal, a praça 14 de Julho tornou-se espaço da sociabilidade local: “os namorados fazem seu footing, os intelectuais buscam inspiração, as crianças brincam, o rapazes discutem futebol e os velhos buscam a ilusão da felicidade ao entrar em mais estreito contacto com a vida e com o mundo”. Para o cronista Ercílio Rosa, ela foi o armazém das aspirações locais nos anos 40 e 50: “é ali que vão

sonhar as moças bonitas; os rapazes; as solteironas esperançosas; os velhos românticos cheirando a antigüidades... e toda a população em estado de sonho”. O cronista fez dela seu poço de inspiração: “a praça 14 de Julho, espelho da mocidade local, ostenta em seus verdejantes jardins a pauta poética das flores, inspirando romances na imaginação sutil de toda gente”. É dele a seguinte descrição da praça central: “O busto de Ruy Barbosa impõe respeito aos que respeitam o direito alheio e a estaçãozinha colonial postada ao fundo ainda suporta, com seus 89 anos, a glória de ser a mais antiga do Estado. E na avenida em frente, os automóveis correm desabaladamente enquanto a multidão jovem se esparrama no vai e vem costumeiro. A praça 14 de Julho é um pequeno mundo onde a gente gasta pedaços de horas, alimentando o sedentarismo dos momentos ociosos postados ao longo do tempo. A praça tem o destino e o privilégio das praças: árvores copadas silenciosas e indiferentes, testemunhando os afagos a as rusgas dos namorados; os começos e os fins dos romances; sussurros de gente idosa e projetos inconcebíveis. Há cochichos nos bancos espalhados pelos caminhos, enquanto as linhas dos canteiros vão tangeando as sensações emotivas dos que se debruçam ao longo dos acontecimentos. E o quiosque que há muitos anos, por certo, foi construído para finalidade, serve presentemente de escritório comercial. A praça é um pequeno mundo. Enquanto a mocidade provoca sonhos duvidosos na avenida, a estaçãozinha colonial enruga seus 89 anos, envolta na rústica cerca-viva separando a praça. E enquanto os automóveis passam velozes pela avenida afora, há quase sempre um sapateiro folgado lá no último banco, aconchegando-se um pouquinho mais à morena faceira”.

Mas entre as diversas remodelações e reformas que sofreu até os anos 70, o logradouro ainda lembrava de longe os primeiros tempos românticos, com bustos de personalidades famosas; jardins limpos e farta iluminação quando em tempo de festa; ipês amarelos que se confundiam com as bandeiras desfraldadas na época cívica; risos

de crianças abafados pela banda de música aos domingos. Sua fisionomia ainda não havia sofrido uma intervenção tão grave e profunda quanto a que ocorreria no final da década de 60. A velha estação do trem, tão chacoteada, desapareceu do cenário junto com os trilhos que separavam a cidade ao meio. Ao invés da praça verde, apareceram os primeiros traços do modernismo: linhas retas e formas definidas, concreto e aparente limpeza... a cidade tornou-se definitivamente um sonho moderno. Apesar de tudo, o *flâneur* tem consciência de que “*a praça contém sinais, impressões do seu passado, as lutas de uma comunidade... tudo está mesclado, confundido, como um grande quebra-cabeça... ela se apresenta como uma caricatura do velho e do novo, do profano e do sagrado, do público e do privado*”.

A praça dos “*Imigrantes*”

A praça ainda é a mesma, mas para o *flâneur* ela se transforma num piscar de olhos. Ele sabe que “*o espaço urbano realiza metamorfoses de maneira mais intensa do que lugares edilícios*”. A natureza modifica-se menos se comparada ao espaço habitado pelo homem e a cidade. Como espaço arquitetônico, é, ainda, uma multiplicidade de formas e tendências. Sua lei de organização não é única nem permanente. Cada unidade que a compõe relaciona-se às demais unidades, formando um todo cuja ordem é volátil, passageira e efêmera. O que parece desordem é a ordem vigente. A praça, como lugar central na qual a edilidade concentrou grande parte de seus esforços para torná-la local agradável a todos e bem apresentada aos visitantes, seguiu a mesma lei da transformação urbana. Realizando também sua metamorfose permanente, tornou-se espaço peculiar. Agregando as várias fases desta transformação ininterrupta, assemelha-se agora ao típico Mercado Persa, cuja desordem reinante é a ordem em vigor. A praça 14 de Julho, que passou a ser chamada de “*Praça dos Imigrantes*”, sofreu em seu aspecto físico a lei da transformação permanente. Des-

de a emancipação municipal, em 1927, quando somente era um desamparo abandonado, até os anos 90, ganhou obras em praticamente todas as administrações municipais. Todas modificações tiveram o mesmo intuito: torná-la agradável àqueles que ali iam. Diante disto, o *flâneur* afirma categoricamente: “*nestes brumosos dias de julho, em que a natureza perde, em parte, o seu viço e o seu esplendor, as raras flores e os jardins não bailam tanto em nossas fantasias, ou mais explicitamente, não nos despertam tanta atenção como na época primaveril, em que tudo parece renascer... entretanto, ninguém pode ficar insensível à remodelação da nossa praça 14 de Julho... a satisfação encheu os nossos corações ao constatar a metamorfose que ali se verifica*”.

Na década de 70, o amplo projeto procurou embelezar todo o centro da cidade, com obras previstas na praça e adjacências. As reformas iniciaram num determinada administração, com a construção do chafariz das águas dançantes e da platibanda de concreto em seu redor. Não inteiramente finalizada, o aspecto do local tornou-se trágico: “*cercado por todos os lados está mais parecido com um curral do que com um logradouro público*”. A nova edilidade seguiu as reformas e o chafariz poderia ser finalizado dentro do projeto previsto: “*um belo lago e um chafariz luminoso, que formará 135 figuras de jogos d'água e luz, vão tornar ainda mais atraente o perímetro central de Novo Hamburgo*”. A fonte das águas dançantes formava várias figuras nas cores violeta, vermelha, verde, amarelo e azul. Como a combinação possibilitava inúmeras figuras diferentes, os autores do projeto afirmavam: “*nunca chegará a enjoar, pois proporciona sempre espetáculos diferentes, com a água dançando suavemente ao som de música estereofônica*”. Combinava-se assim, de forma maravilhosa, água, cor e música, “*num espetáculo emocionante que chega a fazer chorar*”. A população foi receptiva com a novidade: “*convenhamos, a fonte luminosa está sendo construída com boa técnica... o teste agradou; as primeiras experiências alegraram o coração do povo...*

este aplaudiu, bateu palmas, talvez esquecido, naquele momento, de que ele é que as merece, mesmo transformadas na dança colorida das águas... a música lhe traz boas recordações e alegria; ameniza-lhe a preocupação e a constância do trabalho de todas as horas... Novo Hamburgo, cidade industrial, o seu comércio, os operários, mais do que tudo, merecem um espetáculo para os olhos afeitos ao trabalho, descanso para o espírito submisso à operosidade, ao vigoroso cumprimento do dever; e a palma da vitória ao contribuir com as grandes somas para os cofres públicos". Na prestação de contas ao final do mandato, destacou-se a retirada da velha estação e o fim da estrada de ferro: "antes uma velha estação, agora uma praça bela e alegre". As linhas modernas da fonte de água dançantes e uma sequência de plataformas de concreto com dimensões variadas fizeram da obra um verdadeiro marco urbano. O *flâneur* analisa a transformação por um tríplice aspecto: beleza turística pelo inédito chafariz, estrutura de concreto demonstrando a arquitetura moderna e o novo ajardinamento em meio à selva de prédios que surgiu paulatinamente. No próprio projeto houve três partes distintas: o centro cívico, onde ficou o chafariz, no qual foi construído um pódium junto aos símbolos da pátria e de onde as autoridades passaram a assistir as paradas nos dias festivos; a área de recreação, no local central; e o centro de informações, constituído por uma construção atípica atrás das bancas e por um relógio-torre erguido pelo Lions Clube. O relógio, além de fornecer as horas e de tocar música das rádios, de toca-fitas ou de toca-discos, ininterruptamente das 6 h 30 min às 24 h, servia de "instrumento benemérito, pois anualmente são colocadas propagandas cuja renda reverterá às entidades assistenciais".

Como não poderia deixar de ser, ao longo dos anos 70 e 80, novos projetos foram sendo incorporados ao original. Sobre a casa de máquinas do chafariz foi construída uma concha acústica. Na área de recreação, um bar com guarda-sóis e mesinhas. No afã de parecer-se com a praça São Marcos de Veneza, um fotógrafo deu a idéia de dotar

a praça com pombas, pois elas seriam de grande atração turística. Restrições à parte – "não é qualquer vivente que gosta de receber, do alto, algo que não se coaduna perfeitamente com um penteado todo trabalhado ou mesmo com uma roupa dominguera" - as pombas foram aprovadas, para a glória da criança e do próprio fotógrafo que passou a faturar melhor com a nova atração. Mesmo a fonte de águas dançantes não durou muito tempo. Alguns anos depois de inaugurada, a prefeitura limpou sua volta, secando a área onde havia água, e preparou o local para ser um viveiro de peixes ornamentais. Alguns taxistas foram pegos pescando ali com redes feitas de sacos de frutas e arames. Desativado o chafariz no final da década de 70, mas sem a modificação da estrutura original, surgiu a proposta de utilizá-lo como pista de patinação, mas a idéia não se concretizou. Outra proposta que não vingou, sugerida nos anos 80, foi a construção de um restaurante típico no lugar do quiosque. Outra ainda, já nos anos 90, foi a Rua 24 Horas. Pretendiam fazer da rua situada na face norte da praça, entre a rua 1º de Março e a avenida Pedro Adams Filho, um local aberto permanentemente, com lojas diversas: chaveiro, floricultura, tabacaria, livraria, farmácia, etc., tudo isto integrado com a praça. Apesar da fértil imaginação local, a praça tomou outros rumos. O asfalto e os prédios erigidos de um lado ao outro, a partir da década de 70, acabaram com a bucolidez do lugar. As pombas reproduziram-se tão rapidamente que se tornaram super-populosas. O outrora recanto romântico passou a maldito: frio, insalubre, insosso e acarpetado de cimento, "só falta um capacete militar sobre a casamata do comando do chafariz". Nas noites dos anos 80 e 90, prostitutas, travestis, bêbados, cheiradores de cola, mendigos, menores de rua e ladrões tomaram conta da praça. De dia, os engraxates, um mambembe parque de diversão e até os agressivos vendedores do Carnê do Baú. Os bancos onde, nos anos 30, 40 e 50, sentavam-se os namorados, passaram a ter como proprietários nos anos 90 os deserdados: "tentei sentar num banco, todos estavam livres, mas cheirando a cola e cachaça". As

seringueiras que faziam o resto de sombra cederam lugar ao calçamento de pedra: “*elas não são do tipo de vegetação compatíveis com a urbanização*”. O *flâneur* viu a utopia da praça limpa chegar ao fim. A Imigrantes dos anos 90 transformou-se numa enorme quadra com as mais variadas construções e com os mais variados tipos. A degradação passou a constituir seu índice marcante. De onde está, faz um relato: “*Olhando da Pedro Adams, da esquerda para a direita, tem as bancas, o mais antigo prédio... nos fundos tem o prédio do turismo que mais parece um conjunto de escritórios de contabilidade... aí, aparece o novo prédio da Brigada Militar, quase uma imitação de postos da polícia de Copacabana... mais ao lado um banheiro público, cujo visual parece que foi feito por mim, que não entendo patavinas de arquitetura... perto deste novo banheiro tem aquelas enormes pedras de mármore, cravadas no chão por um movimento religioso e que parecem dois túmulos... aí surge o quiosque cujo prédio lembra uma rodoviária em Tucunduva, mas com mesinhas bonitas, invadindo parte da praça... depois começa o mar de concreto, em redor do chafariz e tem ao fundo a concha acústica e, ao lado desta, aquele banheiro público parecido com o último reduto da defesa do Hitler; nos últimos dias da II Guerra... a praça do Imigrante acaba tendo um mistura de péssimo gosto... esqueci de falar que durante muitos dias, entre o quiosque e os dois túmulos, a ‘Alemoa’ pendura suas roupas para secar... existe ainda a banquinha de revistas, de frente para a 1º de Março, que não é parecida com nada do que falei antes... ainda podemos nos dar por felizes porque a praça não está asfaltada... ainda não*”. Ele lamenta, mas a ex-praça 14 de Julho, posteriormente denominada dos Imigrantes, que era o tão sonhado marco da modernização de Novo Hamburgo, transformou-se num símbolo avesso da urbanização crescente, característica e peculiar, inerente à própria cidade...

Num dos bancos da praça

Num dos bancos da praça, o *flâneur* senta para observar os passantes. Quem sabe com eles consiga perceber melhor os meandros deste local. Afinal de contas, as construções nada são sem as pessoas. Antes de tudo, ele acha necessário entender a importância da praça enquanto palco dos transeuntes. Novo Hamburgo, uma vez emancipada, desejou construir um ambiente civilizado e, para tanto, precisou de um local onde os sonhos da coletividade se tornassem reais. Nos idos de 1927, o intento da edilidade foi fazer da praça um local símbolo da cidade em transformação. Para tanto, grande parte dos esforços concentraram-se ali. Até então, o aspecto da 14 de Julho desagradava a todos. Dir-se-ia anos mais tarde: “*quem conheceu os potreiros e paisagens que havia na frente da viação férrea, conheceu também os perigosos sumidouros, onde hoje se engalana a nossa vistosa praça 14 de Julho*”. Afora a contenção destes anseios gerais, o âmago da metamorfose do local estava na esfera política. A praça 14 de Julho foi o espaço certo para comícios, campanhas, passeatas, manifestações e quaisquer outros atos cívicos, uma vez que os meios de comunicação ainda engatinhavam na época da emancipação. A praça tornou-se, assim, um espaço da sociabilidade local e, por isso mesmo, a “*arte de governar bem o povo*” andou ao seu lado, com toda sua carga ideológica. À época da inauguração lançou-se uma convocação: “*o intendente convida a todas as senhoras que se interessam pela praça a uma reunião... o plano de se confiar o cuidado do nosso jardim público às senhoras da nossa elite, as quais, com seu fino gosto, mais do que qualquer outra pessoa, estão em condições de dotá-lo dos atractivos que o tornarão sempre mais caro aos nossos conterrâneos*”. A praça dita do povo foi ornamentada pela elite local e aos colonos, que tanto a cidade queria esquecer, fora negada tal participação e restrita inclusive suas andanças pelo local: “*estando já bastante adiantados os trabalhos de ajardinamento deste logradouro público, avise-se aos proprietários de cavalares e vacuns que, para evitar estragos*

nas novas plantações, deverão ter cuidado em não soltarem na rua esses animais”. Não foram mais admitidas situações como estas: “*terneira detida... encontra-se recolhida ao pátio do quartel uma terneira de pelo branco e preto, a qual vagava na via pública*”, ou como a do ouriço-cacheiro que “*atraído não sei por que encanto quis bancar o cidadão hamburguês... foi-se, porém, mal sucedido, pois o guarda do jardim, vendo-o correr, sem cerimônia, por cima dos canteiros, o que é rigorosamente proibido, aplicou-lhe logo um correctivo, do qual não se levantou mais*”. A estética vinha em primeiro lugar, pois somente com ela seria possível alcançar a tão desejada civilização. O desejo foi de sempre se ter agradáveis impressões, tais como esta: “*apesar de se terem aglomerado mais de três mil pessoas nos arredores da praça 14 de Julho, não houve nem uma única tentativa de danificar as arvorezinhas recém plantadas... isto mostra o alto grau de educação do nosso povo e o interesse e desvelo em zelar as propriedades públicas confiadas ao seu cuidado*”. Com cada vez mais passantes, a praça tornou-se espaço de sociabilidade. Visitantes tiveram no local uma parada obrigatória. Diante de tanta beleza às vezes não se contiveram: “*pede-nos o guarda desse nosso aprazível logradouro que chamemos a atenção de alguns visitantes que as flores nas praças públicas são bens da colectividade, não sendo por isso, permitido aos particulares, apanhá-las*”. Os amantes da cultura das flores encontraram ali o local perfeito para dedicarem-se “*ao seu esporte predileto*”. Muitas senhoras esqueciam suas bolsas e os senhores suas chaves, mas tais objetos quase sempre estavam à disposição na redação do jornal. Quem quisesse sorvetes, sanduíches e bebidas geladas encontraria. Quem quisesse cuidar da própria estética também: “*petit-salon... comunico à minha distinta freguesia que acabo de instalar um bem montado salão de barbearia.... mantendo sempre bom sortimento de perfumaria, nacionais e estrangeiras... atende-se a chamado em domicílio*”. Os cordões carnavalescos dali partiam para assaltar as residências. Um dirigível sobre a vila foi motivo de grande

aglomeração na praça: “*divisava-se a longo o gigantesco pássaro prateado, prorrompendo a multidão em grande manifestação de entusiasmo*”. Já outros pássaros, como os pombos-correio soltos ali, juntaram um público menor. Como nem tudo foram flores, a estação da Viação Férrea afrontou a estética do local e o agravante ficou por conta dos maquinistas que tinham como procedimento abusivo apitar o silvo da locomotiva no horário noturno. Também depois da hora do *footing*, na calada da noite, mãos ladradas arrancavam mudas de flores, deixando-a desprovida de seu belo aspecto...

Nas décadas de 40 e 50 a praça foi do cronista Ercílio Rosa. Sua visão apurada enxergou tudo, enquanto sua pena sagaz descreveu a sociabilidade do local. Como válvula de escape das atribuições cotidianas, a praça 14 de Julho tornou-se espaço para a prática do *footing*. Nesta hora - diria ele - “*sentimos uma aragem cheirosa deixada pela jovens que perambulam pela avenida*” e como testemunha ocular dos inícios e términos de romances, o centro sentimental da cidade abrigou de tudo: sonhos de grandes espetados nas curvas de seus canteiros debruados de verde, simbolizando a esperança esperada; abraços e carícias dos namorados, refletindo nas imaginações humanas os desejos objetivos encravados nos sonhos platônicos dos que passam; sonhos que não se realizaram; ânsias de amor correspondido; ilusões desfeitas; esperas impacientes; sorrisos amargos; desejos de liberação; fuga dos desenganos; e outros mais... Mas enquanto “*as mocinhas endomingadas provocam sonhos duvidosos e escassos rapazes falam de namoradas, no fundo da praça certos namorados agem*”.

Sendo também palco político, a praça abrigou alguns festejos importantes ao longo dos anos 30: comício cívico pró-candidatura Getúlio Vargas-João Pessoa a convite da intendência; visita do próprio candidato com a “*mocidade escolar empunhando minúsculos pavilhões nacionais*” e com direito a “*três filarmônicas que enchiam o ar de sons vibrantes, pontilhados, de quando em quando, pelo fragor dos foguetes que deixavam após si pequenos flocos de fumo alvacento*”.

enfeitando a lâmina azul do firmamento radiosso e esplendido”; dali saiu a carreata – “*pede-se aos moradores por onde passar o préstimo a fineza de enfeitarem as casas*”; as festas da vitória da Revolução de 30, desencadeada tão logo se captara a notícia do levante das guarnições federais no Rio de Janeiro – “*incalculável multidão reuniu-se à praça 14 de Junho, tendo então, se realizado um grande comício... terminado o discurso do Major Petry, o povo, não contendo o seu entusiasmo, invadiu o edifício da Intendência, e saiu, dando uma volta à praça 14 de Julho, com o intendente carregado sobre os ombros*”. A par de ser espaço social, e mesmo com a crescente introdução de aparelhos radiofônicos, a praça cresceu como palco para as manifestações político-patriótico-nacionalistas. Nos anos da II Guerra, na qual a vila alemã teve de se mostrar mais brasileira do que nunca, as comemorações da Semana da Pátria foram algo espetacular. Um atleta conduziu o fogo simbólico até o Altar da Pátria (a pira ardia durante toda semana). A multidão, postada ao longo da avenida principal e na própria praça, aguardava ansiosa para dar seu tributo frenético e entusiasta, com aplausos quando da passagem do corredor. Quando Berlim caiu, foi feito um comício com vários oradores e um desfile dos manifestantes pelas principais ruas: “*a cidade permaneceu festivamente embandeirada... a indústria cessou suas atividades, mantendo-se o povo nas ruas nas mais delirantes manifestações de alegria... o júbilo da população é incontido*”. Na Semana da Pátria daquele ano, o fogo simbólico partiu do Monte Castelo, na Itália, “*onde os heróicos soldados da FEB escreveram épicas páginas de bravura*”, e atravessou todo o país, “*inflamando os corações dos brasileiros de são patriotismo, unindo-os em torno dos mesmos ideais, concitando-os à luta pela grandeza da nossa terra*”. Na praça, onde se encontrava o altar, foram apagadas as luzes, restando somente o clarão do fogo simbólico. Outros acontecimentos políticos se desenrolavam na 14 de Julho, tais como inauguração de bustos, festa do município com desfile das escolas e sociedade, banda de música e multidão nas ruas,

panfletagem e discursos inflamados na época de eleições – “*para intendente municipal antes um negro de beiço rachado do que um filho de Novo Hamburgo*”; natal da criança pobre, quando várias eram “*agraciadas cada uma com seu presentinho*”, e outros. Com o fim da prática do *footing*, nos anos 60, a praça tornou-se espaço de todos, inclusive dos deserdados da ordem. Por eles, ela passaria a ser considerada decadente e maldita. O *flâneur* lembra-se de sua condição de errante, sem destino e com o passo despreocupado, como de quem não quer nada, e ele não quer mesmo. Seu único objetivo é montar a cidade da narração, a cada passo de suas andanças, entre o que vê e o que recorda. Por isso, assemelha-se aos personagens típicos da praça.

Os deserdados da ordem

Como o *flâneur*, existem várias pessoas que vagam sem rumo (claro que ele transforma sua ociosidade em valor). Ainda sentado num dos bancos da praça, ele avista Bruxel, um dos personagens que passaram a freqüentar o local entre os anos 60 e 70. Ele foi o verdadeiro estereótipo do vagabundo: levou uma vida errante, vagueando por todos os lados, tal um nômade sem tempo nem existência, perambulando pelas estradas sempre de posse de seu saco vazio. Se de dia sentava num dos bancos da 14 de Julho, à noite dormia nas soleiras da estação do trem: “*eles (o resto da humanidade) pensam que eu sinto frio... dormi a noite inteira, e quentinho.... embrulhei-me nesta matéria plástica e me esquentei com o calor*”. Ele foi uma espécie de vagabundo-poeta-filósofo-errante. Lia seu jornal com competência filosófica, raramente sorria e seus pensamentos vagavam. Feliz na solidão, sem atração pelas coisas materiais, esperava o momento derradeiro, quando seria enterrado como indigente, sem acompanhamento nem flores... a vida já se lhe tinha esváido. Medonho foi outro personagem que passou a fazer parte da fisionomia urbana nos anos 70 e 80. A princípio não incomodava ninguém, mas era incomodado por alguns. Sua fúria ficava por conta daqueles que tentavam

tocar no saquinho de matéria plástica que carregava consigo e onde guardava toda sua fortuna. Encostar em seu tesouro significava atingi-lo profundamente. Daí lhe advinha uma violenta crise. Tal fato passou a fazer parte de divertimento geral. Sua aparência era esdrúxula: altura não maior de 1,50 metro, idade indefinida (podia ter tanto 16 como 25), magro e de membros pequenos com extremidades de tamanho aquém do proporcional, olhos tristes como a luz mortiça de duas velas, crânio infantil com rosto encavado, tez amarelada pela palidez, barba rala, chapéu grande e desabado, roupas sujas e surradas, largas e folgadas, revelando que o antigo proprietário era maior, sapatos (quando não descalço) de igual forma. Com o passar dos anos, sua condição mental agravou-se: passou a apedrejar vidraças ou os próprios passantes; a se atirar debaixo dos automóveis em pleno movimento; a fazer *streach-tease* no Café Avenida; a se deitar no corredor dos edifícios; a botar fogo nas portas das residências cujos proprietários negavam-lhe papel velho. Tornou-se, com tudo isso, um caso de polícia ou de saúde pública. Um dia até foi útil: distribuía convites de enterro. Uma terceira figura bastante conhecida de todos, nos anos 90, foi o Macuco. Este sempre foi querido pela população em geral. Um dia sumiu e todos ficaram preocupados. Reapareceu nas Bancas para o seu costumeiro pão com schimier e nata e café preto, “*cheio de causos e recebendo muitos abraços pela sua aparição*”. Um conhecido hamburguês, resgatado que fora pelos salva-vidas, recebeu a sugestão de adotar alguém como compensação pela graça recebida. Pensaram no Macuco. Outros tantos vagabundos típicos dos grandes centros passaram a freqüentar a praça. As fisionomias não diferem muito. Alguns traços são bastante comuns: olhos esbugalhados, rodeados de olheiras profundas, barba e bigode, charutos ou cigarros de palha no canto da boca, chinelo num pé e no outro sapato sem sola, roupas sujas, rasgadas e multicolores devido aos remendos, pinga numa das mãos e chapéu para esmola na outra. Quando doentes, são tratados com indiferença. “*Oito e meia da manhã e o cara estendido em plena*

praça dos Imigrantes, botando sangue pela boca... na calçada um monte de gente passando”, observa o *flâneur*.

Também os menores abandonados e delinquentes tomaram conta da praça a partir da década de 60. Em bandos, onde cada um era mais ou menos sujo do que o outro, andavam descalços fazendo pirraças. Como afazer principal e fonte de renda, possuíam a caixa de engraxate. Esta nada mais possuía do que algumas poucas latinhas de graxa, o pano e um vidro para água. Por pouca coisa se engalfinhavam, brigavam e rasgavam-se em pleno passeio público. O *flâneur* ouve a reclamação do dito cidadão: “*destratam-se interrompendo a passagem dos transeuntes e fazem chegar aos ouvidos destes palavras que nem sempre são encontradas em dicionários*”. Como fuga, a maioria tinha o saco de cola, o qual cheiravam em plena luz do dia. Ao lado dos vadios, indigentes e menores abandonados, estavam travestis e prostitutas. Na década de 80, tendo como ponto a praça, os travestis começaram a gerar polêmica e receber maus tratos. Chegaram a reivindicar uma rua específica para seu livre trânsito, longe das batidas da violenta polícia local. Houve quem denominasse a pretensa rua de “*veadódromo*”. Na prostituição, havia cada vez mais menores de idade. Com desavenças em casa e a rua como única saída, meninas recém-mulheres passaram a disputar palmo a palmo as calçadas da praça com as mulheres da noite e os homossexuais.

A praça também tornou-se lugar das recordações. E isso é algo típico do *flâneur*. Com a correria urbana inerente ao próprio desenvolvimento, somente aqueles que já deram “*seu quinhão em prol do engrandecimento de Novo Hamburgo*” podem se reunir nos bancos do logradouro central para relembrarem com saudades tudo que viveiram no passado. O *flâneur* observa um ancião tentado atravessar a rua: “*seus olhos cansados mal divisam o outro lado da rua, mas seus corações sentem a vibração, os ruídos e a agitação da cidade que cresceu*”. Ao longo dos tempos, inúmeras foram as tentativas de reabilitar a praça nos moldes desejáveis e ditos decentes. Já com novo

aspecto, na década de 70, promoveu-se um desfile de moda junto à fonte de águas dançantes (a apresentação foi interrompida na metade devido a forte chuva). Na esteira da remodelação, a garotada ganhou um *play-ground* aerodinâmico que lembrava a conquista espacial. Se antes as crianças sonhavam que a praça era um campo de batalha, onde o coreto era o castelo, as árvores eram o exército inimigo e os pássaros o auxílio vindo de Deus, na nova praça as novas crianças passaram a sonhar com espaçonaves e viagens interplanetárias. Os adultos ganharam uma concha acústica sobre a casa de máquinas do chafariz. Sua inauguração contou com a apresentação de um coral: “*o espetáculo, apesar do barulho dos veículos, foi impressionante... em primeiro plano, a fonte de águas dançantes fazia evoluções ao ritmo das músicas apresentadas pelo coral*”, lembra o *flâneur*. Na época natalina a praça amiúde ganha um colorido especial. Sua ornamentação é completa: pinheiro iluminado por potentes refletores; árvores com bolinhas coloridas, estrelas e velinhas acesas; presépios representando a história do nascimento do Cristo. Também papais-noéis recolhendo lista de presentes, luzes e outros tipos de arranjos em casas e lojas comerciais são vistos.

Apesar das tentativas de tornar o local “*agradável*” (ou restrito somente aos cidadãos desejados), a praça 14 de Julho transformou-se em praça dos Imigrantes. Não só a mudança de nome foi sentida. Sentiu-se saudades dos tempos passados. Num ímpeto de saudosismo o *flâneur* desabafa: “*Onde está a praça que estava ali? Não sei... Sumiu; arrancaram tudo, demoliram o Coreto, não tem mais flores, não tem mais jardim. Que saudades eu sinto do Coreto nos dias de festa; muita gente assistindo, vibrando, aplaudindo a retreta. Era a praça ‘Quatorze’, coração da cidade, reunindo para a festividade. E nos carnavais! Vinham os blocos, o povo aplaudia; aglomeração, discussão, opiniões diferentes. O povo subia nos bancos, gritava, vibrava, ria a valer. Era o máximo a grande festa, o encontro de todos, ali na praça. Depois vinha a Bandinha, sempre aos sábados dar espetá-*

culo. A praça cheia; crianças, homens, mulheres, velhos, moços, enfim... todos na praça a ouvir os acordes e esquecer a tristeza. Hoje não tem mais praça; mas algo surge no local, acompanhando a evolução. Tudo cresce; é o progresso. E Novo Hamburgo cresce junto, é destaque no Brasil, e nos dá satisfação. Não temos mais a Bandinha, o que nos resta é a saudade dos momentos alegres, felizes, que ali vivemos. Mas eis que surge a beleza. No mesmo local da praça, uma obra-prima encantadora, bela como a natureza. Um presente ao hamburguês, uma idéia muito feliz. Onde ontem tinha a praça, hoje tem o chafariz”.

Para o *flâneur*, torna-se intensa a saudade da outrora praça arborizada, limpa, florida, “*onde os passarinhos completavam o esplendor da natureza ali presente*”, onde havia bancos à sombra das árvores centenárias, bandinhas no coreto, crianças correndo por sobre passeios de pedrinhas brancas, luz incandescente, adultos com seus encontros e desencontros. As linhas arquitetônicas modernas trouxeram o concreto, o lago artificial, a ausência de árvores e o som estereofônico (para martírio dos moradores e lojistas da vizinhança). “*Por que as mocinhas de hoje não podem passear na praça? Mesmo com seus pais e namorados o risco é o mesmo: assaltos, tiros, esfaqueamentos, estupros*”, conclui. Nos anos 80 e 90, as moças endomingadas dificilmente passeiam na praça. Primeiro porque poucas ainda frequentam a missa. Os namoros de outrora, com mãos dadas significando casamento, foram enterrados. Poucos jovens casais andam entre os artesãos ali instalados. O *flâneur* vê uma jovem que foi direto aos brincos. Escolheu, olhou, perguntou preços e até decidiu, só que o brinco que ela escolheu era para o seu namorado. Em segundo lugar, porque os ditos maus elementos passaram a imperar no local. À noite, a situação se agrava. Com a falta de iluminação feérica dos tempos anteriores, a praça tornou-se espaço degradado de uma sociedade degradada. O local passou a ter entre seus usuários bêbados, mendigos, pinguistas, prostitutas, travestis, menos colonos

“sem-terra”. Quando estes fizeram sua caminhada pelas ruas centrais, a iluminação da praça foi desligada, somente retornando quando os “*indesejados*” tinham passado.

A concha das grandes apresentações tornou-se espaço do novo espetáculo urbano. O *flâneur* observa “*um velhinho e duas velhinhas que tomam chimarrão na concha acústica ereta sobre fedorentos banheiros onde se paga dois cruzeiros por mijada, vendo o passeio de tantos carros novos*”. Poucos atos públicos são realizados ali. Passou-se a usar o pódium instalado de frente para a avenida, interrompendo assim o trânsito. Também os atos cívicos foram aos poucos sendo esquecidos. O fogo simbólico, que até meados dos anos 70 era recebido com cortejo, banda de música e fogos de artifício, com bandeirinhas de todos os Estados da Federação e “*palavras de nossos eloquentes patrícios*” perdeu seu valor. A honra de ser escalado como guarda simbólico do local deixou de existir. Raros são os estudantes que sequer permanecem junto à Pira da Pátria. Ao invés da posição de sentido, cadeiras para não cansar. A praça abandonou sua aparência ingênuas dos tempos da emancipação. O fluxo diário de pessoas, agora atraídas unicamente pelas atividades econômicas da área central, fizeram da praça um local onde as raízes não se fixam. Um ponto obrigatório em meio à cidade, porém um ponto de passagem. O cotidiano revelado não foi mais o do discurso oficial, que exclui os excluídos. Passaram a atuar os atores anônimos, frente a elites e autoridade locais.

Pombal

O *flâneur* abandona seu banco. Já se refestelou o bastante e pode prosseguir sua viagem imaginária, rememorando o passado e juntando-o com o presente. Ainda, na praça, ele passa pelo “*Pombal*”. Este serviu muitos anos como rodoviária. Quando erguido, em meados de 1940, o Abrigo municipal trouxe uma nova face para a área central. Suas linhas modernas contrastaram com o aspecto lúgubre da

estação do trem que trouxe o *flâneur*. Foi a batalha travada no campo arquitetônico e estético entre rodoviário *versus* ferroviário. Quando da construção, sua base triangular foi considerada um corpo arquitetônico original e que impressionou. Apesar disto, ele nunca foi muito próprio ao que se propunha. Do segundo andar, os faxineiros muitas vezes alijaram o lixo e a água suja na calçada, atingindo quem ali passava ou quem estivava na área de embarque. Aliado ao crescimento urbano e consequente aumento do tráfego automotor nos anos 50, o Pombal deixou de ser ponto de ônibus intermunicipal. Foi instalado ali um bar e posteriormente o centro de abastecimento alimentício - órgão que deu origem ao supermercado Samas - criado pela prefeitura. Havia a necessidade de um mercado no centro, mas ninguém queria mais que ele funcionasse num velho e anti-estético casarão que, junto com o prédio da estação, destoava do ambiente.

Em 1960, a Câmara autorizou a demolição do Pombal e das Bancas. Correu-se a área central atrás de opiniões, as quais foram as mais diversas. “*Considerando o problema do ponto de vista urbanístico e prático, acho que deve ser demolido. Este prédio já cumpriu com as suas finalidades estando agora o progresso de nossa cidade a exigir sua demolição... A idéia de demolição somente poderá ser posta em prática quando estiver determinado o que ocupará aquele local após a extinção daquele próprio municipal... Entende que deva ser demolido desde que seja substituído por algo que justifique a sua demolição*”. Apesar de autorizada, a prefeitura levou cerca de dez anos para iniciar a demolição. Uma vez decidido, em três dias o Pombal veio abaixo. “*Para os mais velhos, não será fácil esquecer aquele ponto de reunião de muito tempo dos bares e cafés ali instalados... para os novos, fica somente a impressão de que mais uma velha construção caiu, para dar lugar a outras mais modernas e requintadas*”, diria o *flâneur*. Demolido em 1971, a rodoviária foi transferida primeiro para a rua Magalhães Calvet e posteriormente para o bairro Rio Branco.

Nessa época, a cidade estava diante do progresso crescente e o Abrigo Municipal emperrava-o: “*o velho Pombal caiu derrubado para colocar Novo Hamburgo em dia com o futuro*”. O prédio seguinte a ser demolido era o das Bancas. Mas ele safou-se por conta do fim de mandato do *artiste démolisseur*. Permaneceu como símbolo de um passado a ser esquecido, não para o *flâneur*.

As Bancas

Segundo informações do próprio *flâneur*, as Bancas, ao lado do “*Pombal*”, foram construídas como parada para os coletivos urbanos. Entretanto, com o crescente tráfego e devido à pequena largura da Pedro Adams Filho, transferiram o embarque e desembarque para outro lugar. O local era para vir abaixo, mas sobreviveu. Mesmo sem ser ponto de passagem obrigatório, as “*Bancas*” tornaram-se uma tradição local. O *flâneur* lê no semanário *Folha de Novo Hamburgo* uma reportagem completa:

“*Bancas*”: ponto de encontro há 51 anos

“*As bancas, coloridas e movimentadas, com jeito de cidade grande, reúnem os mais diversos tipos de pessoas. Engraxates, médicos, estudantes ou comerciários vão lá tomar a sua batida, um cafezinho, comprar jornal, conversar simplesmente. É comum que se façam negócios, enquanto os ônibus vêm e vão. - Mas quanto ele quer pelo terreno? - se ouve. Os jovens falam a respeito da próxima reunião dançante: - E o conjunto, qual é? Pedaço alegre e pitoresco da cidade, com cores vivas de mercado, ostentando o verde e o vermelho das frutas, as oito bancas congregam gente tão diferente. Muitos dizem que vão tomar o ônibus, ele vai embora, e o freguês continua ali, porque a conversa está boa. Como em outro bar, discute-se política e futebol. E nas segundas-feiras toca-se flauta naquele cujo time perdeu. Certas presenças dão um toque característico às bancas. O conhecido medonho. A verdade é que há muito de humano nas bancas. Gente que se encontra, que vai e vem. As novidades são contadas e*

espalham-se rapidamente, toma-se um cafezinho, olhando para as pessoas que nunca se viu, os que trabalham perto vão ligeiro comprar cigarros. Ali o povo se encontra”.

Este trecho de notícia foi publicado no final dos anos 60 mas mantém-se atual pois as “*Bancas*”, localizadas na avenida Pedro Adams Filho, em plena Praça dos Imigrantes, ainda são um espaço onde muitos se encontram. E mesmo não sendo ponto de embarque e desembarque dos ônibus, como era originalmente, as pessoas não deixaram de freqüentar o local. Jovens e idosos, ricos e pobres, patrões e empregados, homens e mulheres, é o ponto onde todos se encontram...

Sua história

Em 1934, foi inaugurado o café Avenida, localizado na esquina da avenida Pedro Adams Filho com a rua General Neto (atual Calçadão). Um ano depois, o local passou a ser ponto de partida e chegada dos ônibus que faziam linha até Porto Alegre. Dali também saía a baldeação (troca de ônibus) até Hamburgo Velho. Era o tempo em que se tropeçava nos bois que ali ficavam em descanso noturno.

Em meados de 1949, na gestão do prefeito Armando Koch, foram construídos dois abrigos municipais, ambos localizados na então praça 14 de Julho, de face para a avenida: o das linhas interurbanas, popular “*Pombal*”, e o das linhas locais, que ficou conhecido como “*Bancas*”. Após 20 anos, a prefeitura decidiu demolir ambas construções. O ato tornou-se uma solenidade, com direito a foto na primeira página do prefeito Alceu Mosmann empunhando a perfuradora. Alguém escreveu que ele “*foi derrubado para colocar Novo Hamburgo em dia com o futuro*”. O prédio seguinte seria o das Bancas, mas se safou por conta do fim do mandato do prefeito, permanecendo como símbolo de um passado que a cidade queria esquecer.

Na década de 80, o local passou por reformas superficiais. Foram instalados exaustores, coifas e azulejos. “*Depois das reformas feitas nas Bancas até o gosto do pão com chimia mudou. Parece que está faltando alguma coisa*”. Em 1999, novas reformas foram feitas.

O prédio foi pintado, colocaram-se mesas e cadeiras fixas e um toldo transparente, dando assim uma sobrevida ao local.

Bilhetes de loteria e jornais

Na banca 1, Nilson Siegle, 60 anos, vende bilhetes de loteria e jornais desde que começou, junto com seu pai, Rodolfo Siegle, no final dos anos 40. “*Até hoje tem fregueses antigos, trazem os filhos e este passa a ser cliente, o pessoal faz questão de comprar aqui*”. Seu irmão, Nelson, também trabalhou na banca, mas depois montou seu próprio negócio no Calçadão, a banca Rudy. Como um negócio de família, faz dez anos que seu filho Ângelo trabalha na banca. “*Passei para ele, mas ainda trabalho, a parte da tarde é comigo*”, completa Nilson. O horário de funcionamento é das 6 h 30 min até as 19 h. Os dias de maior movimento são sextas à tarde e sábados pela manhã. “*Quando sai o pagamento a gente nota que aumenta o movimento*”. O comerciante orgulha-se do fato de que em seu estabelecimento todos os clientes são tratados da mesma forma. “*Nossa clientela é variada, é para todas as classes, desde o mais privilegiado até o de menor poder aquisitivo, a casa é sempre a mesma*”. O hábito mais saudável, segundo os proprietários, é o do bate-papo com os amigos. Eles entendem que, mesmo sendo uma atividade profissional, o círculo de amizade é imenso. “*Damos trela pro pessoal e assim sempre há alguém para conversar*”. Os assuntos são os mais variados e o principal é o futebol.

Valor do investimento

Valmor Ferreira da Silva atende na banca 2 junto com a esposa e o filho, há 15 anos, das 6 h às 20 h. O maior movimento é no início da manhã, na hora que o pessoal vai para as fábricas. Estes fregueses consomem habitualmente uma xícara de café com leite e algum tipo de salgado. Ao meio-dia também há um bom movimento, com lanches tipo cachorro-quente e xis. Ele não abre até mais tarde porque não tem funcionários, além de familiares. “*Outras bancas abrem, mas para nós não vale a pena*”. Diz que com a reforma melhorou o movi-

mento. Na sua banca, gastou entre R\$ 10 e 12 mil, e acredita que valeu o investimento.

Cerveja só depois das 22 h

Fernando Peteffi é o proprietário da banca 3, mas quem atende desde o início dos anos 60 é o seu tio, Paulo Peteffi, hoje com 59 anos, e que foi proprietário do bar “*Maracanã*” em Hamburgo Velho, mas vendeu para comprar o ponto ali. Ele serve sucos, café, batidas e lanches prontos, como sanduíches e pastéis. Cigarros só de duas marcas e cerveja só em latinha, e depois das 22 h. Com um ambiente familiar, seus clientes de vários municípios são fiéis. “*O pessoal atravessa a rua e eu já sei o que ele vai comer*”. Isso se dá pelo envolvimento que tem com eles. Para não perder freguês, ele adapta seus produtos ao gosto e bolso do consumidor. A batida de frutas custa R\$ 1,20 mas também faz por R\$ 0,50 ou R\$ 0,80. “*Boto maça, banana e leite, o que o cliente quiser já vendo*”. O que ele gosta mesmo é de puxar conversa com todos. “*Em estabelecimento que nem o nosso, o comerciante que não conversa com o freguês, chega no final do mês, o dinheiro em caixa não dá para pagar as despesas*”. Ele chega a interromper suas férias para retornar ao estabelecimento. “*Fico com saudades da freguesia, acho que ela não está sendo bem atendida, pego o ônibus e venho embora*”.

Aberta 24 h

A banca 4 é uma das que permanece aberta 24 h por dia. Durante o dia, quem atende é Inês, à noite é seu irmão, Volnei. Ele entra às 19 h e vai até as 7 h do dia seguinte. Diz que no final de semana o movimento maior é o do pessoal que sai das boates. Também o pessoal da Guarda Municipal e da Brigada Militar aparecem para o tradicional pão com nata e salsichão ou taça de café e fatia de pão com “*schimia*”. Antes da reforma, lembra que aparecia o pessoal da rua, e agora “*até os bêbados não xaropeiam mais*”. A cerveja só é vendida em lata, mas não para beber no balcão. “*Aqui não é boteco*”. O movimento maior é na sexta-feira e no sábado, ainda mais se for próximo

ao dia de pagamento.

Horário marcado

Érico Plegge era o proprietário da banca 5 desde que elas foram construídas. Ele faleceu há dois anos e quem cuida agora é seu genro Ricardo e um empregado, Fabiano da Silva. O horário de funcionamento é das 6 h às 24 h e eles alternam o turno para não virar rotina. Os produtos à venda são parecidos com os das outras bancas: refrigerantes, batidas, poucos tipos de lanches e sorvete de fabricação própria. Sua clientela é diversificada e ali vai porque se sente à vontade. Tem aqueles que esperam para se atendido se há muita gente e outros que telefonam pedindo para deixar pronto o lanche. Tanto homens quanto mulheres puxam conversa. Os temas masculinos são futebol e corpo de mulheres; os femininos são de estresse e variedades do dia-a-dia. “É como se estivéssemos conversando com parentes, mas nas discussões não dá para tomar partido”, completa Fabiano. Antes das reformas havia muitos meninos de rua que se dopavam com cola de sapateiro, coisa que ali deixou de existir. Isso atraiu o pessoal que passou a valorizar o local. “Mas é o problema de sempre, eles vêm quando têm dinheiro. O movimento podia ser melhor”.

Não precisa nem pedir

Na banca 6, o proprietário até 1972 era Adjaldo Castilhos. Este vendeu para Valdir Glaser que está até hoje no estabelecimento, abrindo sempre de madrugada e fechando à meia-noite. Como todos, tem clientes habituais, desde pessoas mais simples até “doutores e advogados”. Há o pessoal que chega cedo para o lanche da manhã e o pessoal da tarde. Alguns gostam de conversar, outros são mais quietos. “A gente tem que saber mais ou menos como cada um gosta de ser tratado, o cliente chega e eu sei o que ele gosta”. Com o passar dos anos ele já sabe as preferências dos seus clientes. Alguns chegam e não precisam pedir, pois Valdir já sabe o que ele quer. Como cada banca tem sua clientela, se ela estiver fechada, eles vão embora mas não compram em outra.

Clientela é certa

Há 30 anos Danilo Rasche está na banca 8. Às 5 h da manhã já está atendendo e não fecha antes das 24 h. “*Quando o movimento tá bom vamos um pouco mais*”. Sua clientela também é bastante conhecida. Diz ter fregueses que conheceu pequenos e até hoje freqüentam o local. Também não existe classe social, ricos e pobres podem ser vistos ali. Recorda que, antes das reformas, a Banca era mais ponto de encontro dos homens que tomavam cafezinhos, mas hoje são vista senhoras com crianças. Completa que o movimento de todas bancas é parelho. “*Uma hora eu tenho mais, depois diminui, mas a clientela é certa, o pessoal do café da manhã vêm todo dia, é sagrado*”. Ele serve sorvetes, refrigerantes, salgados, pastéis, bolinho de carne, croquetes e o que chama de “*café colonial*”, uma fatia com nata e salsichão.

Habitués: Rivarol, o papeleiro

“É aqui que vende fiado?”, pergunta o papeleiro ao atendente da banca. “*Cada figura que aparece*”, comenta com um cliente depois que ele sai. O porto-alegrense Rivarol, 20 anos catando papel e morando na rua, diz que acorda muito cedo. “*Não leva a mal meu hálito, eu bebo cachaça parará...*” Durante a madrugada, percorre as ruas atrás de papéis e, quando surgem os primeiros raios de sol, estaciona sua carroça em frente às bancas e vai tomar um cafezinho. “*Minha carga já tá pronta, mas eu tenho que esperar o horário dos ferro-velho abrir, já arrumei meus trocados*”. Ele conhece a “alemao”, já saiu com ela, mas não sabe seu nome. Lembra só dos olhos azuis. “*Ela me deu um perdido, sabe o que é: vou ali e já volto e desapareceu*”. Informa que ela estava dormindo nas marquises em frente às bancas. Assim como ele, que não tem residência fixa. “*Minha casa é a rua*”.

Sua gíria é típica. Para ele, Novo Hamburgo é “*Hamburguesa*” e as pessoas daqui são “*especiais*”. Mostra um quadro entalhado em madeira “*nobre*”, que faz quando “*dá na telha*”. Aliás, não é ele que faz, são “*suas mãos*”. Na verdade, parece que encontrou o quadro em

algum lixo. Fala que é a figura de uma índia, quando mais parece uma deusa egípcia. Mas não está pronto ainda, “*vai outro quadro atrás*”, explica. Ele não o vende, “*troca por dinheiro*”. O preço varia, “*na hora a gente faz um cambão*”.

O folclórico “Macuco”

Arnildo Ludwig ganhou o apelido de “*Macuco*” porque vendia bilhetes da loteria estadual e federal nas “*Bancas*” e sabia de cabeça os números de placas de automóvel, telefone, CPF, da residência ou escritório de seus fregueses. “*Eu sempre tinha o bilhete certinho das placas, vendia só para pessoas de gabarito, que tinham automóveis*”. Fala das placas com final 09, depois 61, 34 e 77. Posteriormente entraram em uso as letras BM, BY e BP. “*Já as de três fica difícil gravar*”.

Começou a freqüentar o local em 1954, com 14 anos. Comprava o jornal na banca 6, Folha Esportiva ou Folha da Tarde, e na banca 8 comia o tradicional pão com “*schimia*” e nata e café preto, sempre pagando pelo que consumia. Começava a vender os bilhetes bem cedo, perto das 6 h da manhã, e ia até a meia-noite., quando ajudava na limpeza do local. Diz que sempre viveu do lucro dos bilhetes que pegava em alguma lotérica. Às vezes, transitava pelas ruas centrais à cata de clientes. Hoje em dia está aposentado, mas eventualmente compra alguns bilhetes para vender no centro. “*No Luna Bar tem bastante movimento sábado de manhã*”.

O *flâneur* também é *habitué* do local, só não aprecia muito o banheiro, ou “*sala de execução*”: “*Se Novo Hamburgo tivesse pena de morte, já teria um local prontinho para as execuções: o banheiro das bancas, ou a popularmente conhecida Banca 9. E nem seria preciso gastar luz para eletrocutar alguém, ou gás para que a morte fosse lenta. Seria preciso apenas colocar uma porta com um grande cadeado e jogar pra dentro do banheiro, vivinho da silva, o condenado. Se a figura é exagerada, exagerado também é o cheiro que exala dali*”.

O ônibus passou lotado

Nesta intensa movimentação de pessoas e ônibus, o *flâneur* não pode deixar de examinar minuciosamente o transporte coletivo urbano. Ele ensaia uma rima: “*Passa o ônibus dos operários levando esses homens sem rima, que são obrigados à simplicidade da rotina*”. Em suas inúmeras leituras dos clássicos, lembra do filósofo alemão Georg Simmel: “*as relações recíprocas dos seres humanos nas cidades se distinguem por uma notória preponderância da atividade visual sobre a auditiva*”. E este predomínio do “*olhar calado*” acentua-se principalmente nos meios de transporte públicos. Neles as pessoas estão obrigadas a se encarar em silêncio durante longo tempo. Esta obrigatoriedade de ficar mudo face a face com o vizinho de banco tornou-se característico nas cidades grandes. Tal fato ocorreu em Novo Hamburgo, mas de uma forma um tanto peculiar. Esta peculiaridade não se deveu ao seu tamanho. Se no início todos os moradores se conheciam, com o crescimento populacional este fato perdeu em muito sua importância. O aspecto particular residiu na precariedade dos serviços prestados pelas concessionárias ao longo de toda sua existência. Por causa do transporte público débil, pessoas estranhas tinham maiores probabilidades em trocar breves comentários entre si. Em ônibus que entrava “*mais gente do que em velório de rico*”, tornou-se difícil permanecer indiferente à situação. Isto propicia comentários com o vizinho, e destes comentários seguem-se outras assuntos.

Foi na década de 30 que o ônibus consolidou-se como transporte público na cidade. Linhas saídas de Novo Hamburgo para as regiões circunvizinhas foram sendo criadas. Horários existentes foram ampliados. No início, os *auto-omnibus* que faziam o transporte regular entre a vila de Novo Hamburgo e as diversas localidades tinham como ponto de partida e de chegada o Café Avenida, localizado na avenida Pedro Adams Filho, esquina rua General Neto, bem em frente à praça 14 de Julho e à estação ferroviária. Neste tempo era

comum serem encontrados nos ônibus objetos do tipo chapéu de sol, luvas e meias de senhoras, latinhas de pó de arroz e até bengalas, as quais ficavam à disposição de seus legítimos donos nos escritórios das empresas. Em tal época, com as ruas não macadamizadas, o transporte era feito em carros abertos. Tão logo melhoraram as estradas, as empresas responsáveis pelas linhas passaram a adquirir, gradativamente, luxuosos carros fechados. Mesmo com o natural melhoramento das estradas e a aquisição de carros novos, os reclames não cessaram. Houve épocas em que o motorista do coletivo achava conveniente ir dormir mais cedo e de fato ia para casa, mesmo que isso causasse transtornos aos que necessitavam do transporte. Muitos motoristas deixavam de observar o horário estipulado ou até esqueciam da viagem. Quando o pessoal ia aos *kerbs* de outras localidades, a volta para casa era incerta. Quando eles se dispunham a trazer o pessoal de regresso a Novo Hamburgo, aceitavam passageiros ao longo do itinerário. De passagem não deixavam de “*dar um giro*” em outros salões de baile para “*gozar uma valsinha*” e “*refrescar a goela*”. Aos passageiros restava “*aguardar os acontecimentos*”. Entre a viagem e os atrasos, podiam transcorrer mais de 6 horas e com o grande número de passageiros apanhados havia ocasiões em que vários ficavam impossibilitados de regressarem à cidade. Uma simples viagem de ônibus poderia causar muitos transtornos. Cada chofer possuía um relógio, mas eles não estavam combinados entre si. Uns se guiavam pelo horário oficial, outros pelo da Viação Férrea, outros ainda por si próprios. Com a escassez de horários, os carros se transformavam em verdadeiras “*latas de sardinha*”. Passageiros “*peso pluma*” dividiam os acentos com os “*peso baleia*” e a situação era constrangedora, principalmente às senhoras que “*vêm quase esmagadas e aos solavancos pela estrada*”. Se a lotação era 40 passageiros, amontoavam-se no mínimo 70, ficando impossível crer que o carro iria sair do lugar.

O “*pinga-pinga*”, como ficou conhecido devido às inúmeras paradas, era uma tragicomédia. Na hora de o fiscal pedir a passagem,

sempre havia aquele que não encontrava o maldito papelzinho; e dá-lhe senta e levanta e procura no bolso e nada de passagem. Na hora da gritaria, cada qual tinha seu grito: o do fiscal era “*aperta o corredor*”; o do cobrador “*a saída é na frente*”; do passageiro “*não empurra*”, “*tira a mão daí*” e “*pára que eu vou descer*”. A falta de preocupação era tamanha que não seria estranho encontrar um aviso deste tipo: “*esta empresa não se responsabiliza de conduzir os passageiros até o fim da linha*”. Aviso talvez necessário para que as pessoas embarcassem prevenidas. Entre os usuários o comportamento era questionável. No horário de saída das aulas, as jovens requintadas eram expostas a constantes vexames por rapazes que viajavam juntos no ônibus como se fossem civilizados. Além do mais, era nos coletivos lotados que se escutavam as lamúrias, os comentários e as críticas da coletividade. Neste contexto, o cavalheirismo saiu de moda. Tanto as jovens graciosas e bonitas, que faziam suas compras na capital e usavam o horário de pique para retornar à cidade, quanto as senhoras idosas e as com criança no colo, viajavam de pé. Com o coletivo apinhado de gente e a viagem demorando uma eternidade, rapazes e senhores passaram a não ceder facilmente seus acentos. Para agravar a infelicidade dos passageiros - e dos pedestres que recebem a fumaça do óleo queimado nos olhos, rostos, roupas e até na alma - a imprudência dos motoristas é fato presente. Enfrentando diariamente o burburinho do tráfego pouco disciplinado, encontram-se em permanente tensão nervosa. Com o ônibus apinhado de passageiros impacientes, muitos expõem a perigo a vida de todos. E quando não são eles os responsáveis, é o veículo que quebra. Na inauguração de um novo ônibus, o *flâneur* lembra ter ouvido: “*Meus Deus, pelo tempo que levaram para pôr um em funcionamento, eu pensava que vinha um Super-Constellation e no final nos apresentam esta carreta pintada de nova*”. O serviço de ônibus dificilmente acompanhou a evolução urbana e as necessidades da população. Com uma das passagens mais caras do estado, Novo Hamburgo nunca teve um serviço condizente. A situação sempre foi la-

mentável. Não admira ter a cidade preferido o transporte particular e individual, tamanha a precariedade e descaso com o transporte público. Mas o *flâneur* sabe que o silêncio no coletivo foi quebrado pela necessidade de reclamar. “*A dor aproximou as pessoas distanciadas pelo anonimato moderno*”, filosofa.

O contraste nas calçadas

Postado em frente às Bancas, o *flâneur* admira a calçada. Já esteve em várias partes do mundo. De sua visita a Berlim, na Alemanha, ele se recorda: “*O luxo berlinese parece inefável. E já começa no asfalto. A largura das calçadas é principesca, faz do pobre diabo um fidalgo a passear no pódio de seu castelo*”. Ao contrário da cidade alemã, da qual é muito provável que só guarde a origem alemã, o luxo hamburguês termina no asfalto. Suas calçadas poucas vezes foram motivo de orgulho. Se fosse correto o dito popular de que os passeios da cidade são o espelho de sua administração, em Novo Hamburgo tal imagem espelharia desleixo da municipalidade. Quando se começou calçamento nas ruas, realizado com tamanho esmero, pensou-se na necessidade de colocar cordões. Disseram que sem eles haveria um “*contraste desagradável com as belas construções levantadas pela iniciativa privada*”. Concluída a colocação destes, restava aos proprietários dos respectivos terrenos prover suas frentes com lajes, “*de modo a permitir que se atravessasse a vila de uma a outra ponta pela calçada*”. Mas somente a muito custo foi feito algo. Muitos proprietários cruzaram os braços à espera de uma intimação (que nunca veio) para mantê-las em condições transitáveis. Como cartão de visita de seus donos, a falta de calçamento ocorria mesmo nas propriedade de “*gente que pode*”. Tornou-se comum o revezamento de terrenos ora calçados, ora com capoeira. “*Já tem sido apontado e reclamado o estado precário, vergonhoso até, em que se encontram grande parte das calçadas em nossa cidade, sem que até o momento tenha sido tomada providência por quem de direito (e obrigação)*”.

Mesmo com o passar dos anos, poucas eram as calçadas em que os pedestres podiam transitar com segurança. Eles sentiam na pele o franco desrespeito e afronta às suas pessoas. Calçadas velhas, mal feitas e de conservação lastimável, esburacadas e com pedras soltas que, nos dias de chuva, davam verdadeiros banhos se o pedestre distraído pisasse numa pedra em falso. Comumente, no inverno, via-se muita gente com as pernas respingadas pela lama saltada das pedras soltas nos passeios públicos. Isso sem falar na “*chuva de baixo para cima*” que a hidráulica provocava, ou da vinda de cima mesmo, mas provocada por goteiras que formavam verdadeiras duchas aos transeuntes. “*Nos dias de faxina nos andares superiores, os orifícios despejam sobre quem por baixo se achar no momento preciso água suja e queijadas*”. Além disso, os buracos de quase um metro de profundidade que, abertos com a intenção de plantar árvores num tempo mais ou menos próximo, persistiam por longas semanas. O *flâneur* ouve a reclamação da passante: “*Tem-se medo de deixar sair as crianças às ruas para irem à aula. Vários já trazem na canela a marca da queda quando sentiram o chão desaparecer debaixo dos pés*”. Entre água suja vinda de todos os lados e verdadeiros poços secos, pode-se, ainda, ter o rosto arranhado por “*estranhas carícias*” vindas das roseiras pendentes em alguns muros. Difícil mesmo, não só para o *flâneur*, foi nos anos 80 e 90 ser necessário aumentar o passo da caminhada para saltar por sobre homens, mulheres e crianças que passaram a mendigar pelas calçadas.

O modernismo nas ruas

Uma vez cabisbaixo, o *flâneur* aproveita para olhar o recupamento da avenida Pedro Adams Filho, que passa em frente às Bancas. A avenida reflete o desejo da cidade inteira. Como diria o cronista Ercílio Rosa: “*As ruas foram se esticando e se cruzando, formando esquinas onde hoje os namorados se esfregam. Sob o asfalto de suas ruas modernizadas, ainda existe algum fragmento de mi-*

nha juventude ignara, esperando tudo do nada”. Para o *flâneur* “o traçado urbano leva em si desde sua origem um princípio de organização que pode ser simultaneamente imagem e interpretação de mundo”. Em 1927, Novo Hamburgo queria ser moderna. Para tanto, foi indispensável apagar da memória o passado colonial que tinha, como imagem, as vias públicas esburacadas, fora de alinhamento e sem possibilidades de rápido escoamento que seu progressivo crescimento exigia. Seu traçado, por nunca ter sido devidamente fiscalizado, deixado ao bel-prazer dos proprietários de terrenos adjacentes, incorreu na ausência de um sistema viário uniforme. Nos caminhos da colônia somente passam carretas puxadas a junta de bois ou tropeiros, conduzindo suas boiadas. Na via pública urbana é diferente. O espaço passa a ter novos donos: automóveis e outros veículos automotores. Com o surgimento dos primeiros carros particulares ficou impossível safar-se das “nuvens de poeira” que levantam e sujam roupas, móveis e tudo o mais que o “terrível elemento” pode alcançar, uma vez que a maioria das construções no perímetro urbano são fronteiriças a via pública, ou muito próximas a ela, tamanho o espaço do terreno. Por essa razão, ao longo dos anos, a cidade procurou fazer com que de velhas ruas surgissem novas, com novos calçamentos atapetando o chão da cidade industrial. Estas novas ruas refletiram a transformação do espaço urbano e da reordenação da vida, pela qual a cidade passou nos anos subseqüentes à emancipação. Para não mais pisar na poeira das ruas descalças e gastar a mola dos automóveis, foi necessário pôr mãos à obra: abaular ruas, facilitando o escoamento de suas águas pluviais; prolongá-las em linha reta para obter ganhos na extensão, procurando evitar o cruzamento com o leito da Viação Férrea, sempre motivo de perigo; restaurar e conservar o que era danificado pelas chuvas; empregar zeladores a fim de que, em qualquer tempo, pudesse a estrada dar acesso a qualquer veículo, pois como “verdadeiros rosários de buraco, na estação hibernal, transformam-se em grandes atoleiros”. Isto tudo para transformar o que “de rua só tem o nome

pois parece com o leito seco dum rio”, e que em dias de chuva transformavam-se em legítimas cachoeiras. No transcorrer das décadas de 30, 40 e 50, vários foram os sistemas empregados no calçamento das ruas, visando diminuir a formação do pó, impedir a infiltração das águas no subsolo e, acima de tudo, embelezar a urbe. A macadamização (do inglês Mac Adam), foi desde o início muito utilizada, mas se tornou obsoleta e deficiente diante do aumento no fluxo de circulação em vias públicas. Buracos “incômodos e anti-higiênicos” surgiam pouco tempo depois de concluída a estrada. Em tempos diluvianos o macadame não era utilizado, pois era aplicado quente. Calçava-se, então, com pedra irregular rejuntada com piche. Dos Estados Unidos veio a proposta de utilizar o cimento armado. Da Alemanha experimentaram um asfalto líquido aplicado a frio. Por longa data foi usado o paralelepípedo. Porém, o que vingou, porque custava menos que o cimento armado, foi o revestimento que empregava o asfalto por sobre o leito da rua previamente preparada com uma espessa camada de brita e cilindrada tanto quanto possível. Ou ainda, quando as finanças municipais não comportavam maiores investimentos, simplesmente o calçamento de pedra irregular. Certo é que qualquer revestimento possibilitou menor emprego de força motriz e, para tanto, a municipalidade adquiriu possantes máquinas. O que não se queria é a suspensão da pavimentação das ruas, pois a população “não vê recompensada sua operosidade, numa gritante injustiça para com seus deveres e suas obrigações tributárias”.

Sempre foi importante metamorfosear as ruas esburacadas e de difícil trânsito de modo que figurassem como belas artérias públicas. Para o *flâneur*, “os veículos, que, antes, rodavam nelas com dificuldades, chispam, agora, por elas, com grande velocidade, principalmente nos declives, em flagrante contraste com o que se verificava antes”. Assim, dos potreiros surgiram avenidas com extraordinária largura e beleza, e dos morros escadarias que se antes representavam total e completa negação “dos mais comezinhos princípios da técnica

de embelezamento de uma cidade”, agora recomendam-na. Mas o *flâneur* sabe que beleza e conforto têm um preço... e ele não tarda em aparecer. “*Novo Hamburgo anda ficando bonita, limpa, a maioria das ruas asfaltadas. Para se andar de carro, bicicleta ou moto é uma beleza, mas ainda discuto os efeitos que este asfalto produzirá no futuro da cidade*”, filosofa. O uso do asfalto adotado em meados de 1960 resultou na cobertura asfáltica da cidade inteira nos anos 80 e 90, embora acreditassesem ser tão fino, que ficou a dúvida se a rua teria sido asfaltada ou pintada de preto. Para agravar a situação, provocou a deficiência em outros setores. As ruas e avenidas lindas, floridas e asfaltadas não ganharam redes de esgoto. Aos olhos de todos tornaram-se lindas e não sujam os carros importados que nela circulam. Na vila, entretanto, as crianças brincam nos arroios poluídos. O *flâneur* ironiza: “*Quem sabe se num 1º de Abril qualquer, o prefeito venha a público anunciar que não mais asfaltará as ruas da cidade*”.

Os veículos particulares tomam conta da rua

O *flâneur* está tomando um cafezinho numa das bancas. Ele vê o tráfego intenso de veículos que passam pela avenida Pedro Adams Filho e se aventura em outra rima: “*Passa o barulho dos carros, carregando bons senhores, que fogem da simplicidade dos amores*”. Sobre os automóveis, vem-lhe à mente a análise de Edgar Morin. Explica que, de acordo com o sociólogo francês, a compra de um automóvel suscita um prazer real. Aquele que o adquire crê estar realizando um ato racional, em função de uma evidente utilidade como rapidez, comodidade e liberdade. Entretanto, ao contrário da primeira impressão, o automóvel tem um misterioso poder. Seu próprio uso numa cidade grande revela um contra-senso. Ao conduzir um veículo, tendo à disposição uma incrível força bruta a partir de um simples movimento de mão e pressão do pé, tem-se a impressão de domínio do tempo e do espaço. Apesar disto, os engarrafamentos constantes, o controle de velocidade e a escassez de vaga para estacionar são pesos

contrários na balança da utilidade. Com um transporte público se ficaria livre de tais questões, mas a imagem de liberdade que ele proporciona, aliada a possível fuga, acabaria. No anonimato urbano, o homem é somente mais um dentre os demais. Ao volante torna-se senhor absoluto de uma incrível máquina que o dota de uma energia extraordinária. Como num brinquedo infantil, no automóvel o homem expressa sua personalidade interior, vive experiências e aprende com os riscos que corre. A locomoção particular torna-se para ele o que a concha é para o caracol, é impossível dissociá-los. O desejo de posse corresponde a uma necessidade profunda. Sempre há justificativas suficientes para sua aquisição, mesmo que isto desequilibre o orçamento. Compensando sentimentos de inferioridade e favorecendo a descontração, o automóvel desempenha o papel de catarse: desopprime.

Isto que o *flâneur* acaba de explicar, cabe bem em Novo Hamburgo. Na cidade, a tendência em utilizar o veículo particular foi muito forte. Já na década de 60, jactava-se em ser a segunda colocada no índice que media o número de carros em relação ao de habitantes. Com 70 mil moradores havia quase 5 mil automóveis registrados na delegacia local. No final da década de 70 já eram 22 mil veículos, um para cada seis habitantes. O “*autinho*” tornou-se desde cedo paixão local. Em 1928 a chegada de novos modelos fez a multidão dirigir-se às agências locais para ver “*o primeiro carro do último tipo*”. Anúncio de carros da Ford ou da Chevrolet ocupavam páginas inteiras no jornal. Bombas de gasolina eram instaladas cada vez com maior frequência. Os serviços automotivos se modernizavam. Na crise de 1929 houve escassez do produto. Na II Grande Guerra houve racionamento. Autos particulares ficaram proibidos de rodar. As autoridades policiais receberam instruções para apreender veículos infratores. Nessas casas a gasolina era cedida aos carros de praça e aos de transporte de carga e o carro era recolhido ao depósito judicial. Com 375 veículos, o consumo baixou de 90 mil para 26 mil litros por mês, trazendo problemas para o transporte e para a produção. Ensaiou-se a utiliza-

ção do gasogênio, mas para tais veículos carecia força: “*precisam formar vertiginosa corrida para subirem a terrível rampa, tal o aclive da ligação*”. Além do mais, podia-se perder a manivela do ventilador. Passadas as épocas difíceis, o automóvel voltava com toda a força. Na década de 80 Novo Hamburgo ficou conhecida como a “*cidade dos mil Gálaxies*”. A circulação de muitos agentes importadores de calçados acostumados a rodarem em carros grandes e confortáveis (na maioria eram importadores norte-americanos) ocasionou tal fato. Além do mais, com o Gálaxie, os buracos nas ruas passavam despercebidos e em caso de acidente era mais provável virar o outro veículo, mesmo que ele fosse um pesado ônibus. Mas longe de ser privilégio dos mais abastados, o confortável carro, quando bastante usado, ia ao encontro dos menos favorecidos, e apressava a ascensão destes, no sentido inverso, tal o exorbitante consumo. Como cidade que gostava de mostrar e lembrar sua opulência financeira, também circulou pelas ruas uma das duas Mercedes-Benz zero quilômetro existentes no Rio Grande do Sul, fato anterior à “*farra dos importados*” dos anos 90, que, além de falir fábricas e produzir desemprego, fez automóvel estrangeiro disputar espaço com carros velhos.

Isto tudo porque a mentalidade reinante era que compra de um automóvel significava algo mais do que sua real utilidade. Adquirir uma marca nacional equivaleria demonstrar que o balanço tinha deixado muito a desejar. A aquisição de um de “*segunda mão*” era que a fábrica “*andava pelas caronas*” e faltaria até crédito. Por isso havia a necessidade de comprar um automóvel “*grandão*”, último modelo e de preferência “*importado*”, para que todo mundo notasse que os negócios iam bem. Certo é que a era do automóvel se concretizou. Tornado o novo deus da civilização, todos passaram a trabalhar em função dele, de como consegui-lo e trocá-lo constantemente. Em 1968, Novo Hamburgo já contava com um “*cemitério de automóveis*”, negócio até então inédito na região. Já no ano de 1928 previa-se a substituição da estrada de ferro pela de rodagem. Com um aparato técnico,

administrativo e burocrático dispendioso, e o comércio, a indústria e os passageiros exigindo algo dinâmico, os veículos automotores foram a solução encontrada em substituição ao trem. O próprio conceito de distância sofreu modificações. Uma simples viagem dentro do Estado – que em 1930 ou 40 provocava a idéia de ausência durante semanas inteiras e uma série de transtornos, trabalho, obstáculos, contrariedades e desventuras – foi substituída pelo conforto e rapidez proporcionada pelo automóvel.

Ruas esburacadas e abandonadas que a chuva transformava em lamaçal foram “*metamorfoseadas em belíssimas avenidas*”. A cidade foi sendo construída em função do automóvel. O prefeito campeão de votos foi aquele que tornou Novo Hamburgo uma verdadeira “*asfaltolândia*”. Preocupado com os carros, o pedestre, teoricamente intocável, vivia seu inferno particular. A faixa de segurança era pouco respeitada e as sinaleiras existiam só para os carros, pois mudavam em dois tempos. “*Minha rua... Aí começa a desventura da pobre transeunte da minha rua, que não pode comprar um ‘super’ para voar baixinho a tirar poeira na cara dos outros. A ‘aza voadora’ passa. A poeira micropulverizada como o pó de arroz Coty ergue-se do chão onde estivera dormindo ou espreitando as pobres últimas (esse mundo quebrado está tão povoado de gente ruim, que eu chego a atribuir maldades as coisas inanimadas) e joga-se sobre a infeliz criatura: densa, compacta, asfixiante, a gente tenta resguardar, pelo menos os pobres pulmões - que não pediram para passear e não têm nada que ver com as consequências que daí resultam e leva o lenço à boca e ao nariz. Mas aí, o malvado do pó nada respeita, sente-se os olhos em fogo; abandonam-se os pulmões e se leva o lenço aos olhos. Mas, acontece que vêm outro transeunte em sentido contrário, também procurando se proteger na medida do possível, da catástrofe pulverizada e zás: sentimos um choque em todo o corpo e ouvimos um palavrão. Em consequência disso, sorvemos, para completar a desgraça, um longo hausto do maligno pó*”. Mesmo com questionáveis investimen-

tos em infra-estrutura urbana, o número de veículos cresceu mais rapidamente. As ruas ficaram dia-a-dia mais estreitas diante do crescente movimento, e não conseguiram mais dar a vazão necessária. Ao mesmo tempo que o aumento do número de veículos materializava o crescente poder aquisitivo, mais desumano se tornou a área urbana, ficando extremamente congestionada nos horários de pique.

Muito mais que o excessivo número de veículos nas ruas, o trânsito perigoso ficou por conta dos próprios condutores. A falta de observância das leis e regras pôs em constantes riscos a população. De berço, a correria foi generalizada. No começo foi nas ruas macadamizadas “*onde os choferes, sem nenhuma consideração para com os transeuntes e com os riscos de graves acidentes, abrem a descarga de seus veículos, correndo loucamente, sem sequer fonfonarem nos bifurcamentos das ruas*”. Na coletividade onde imperou a idéia de rua como selva, a anarquia passou a reinar absoluta, apesar das constantes regulamentações previstas no código de posturas municipal, como o desvio pela direita e o uso obrigatório da caderneta de motorista, já no final dos anos 20. As novas ruas retas (macadamizadas ou asfaltadas) servem de pista de corrida: “*os condutores entram com 25, abrem para 45, e ruflam para 80 a 100 quilômetros*”. Isto quando a velocidade máxima estava limitada a 30 km/h para carros e motocicletas e 20 km/h para ônibus e caminhões. Mesmo em locais que exigiam maior atenção, e menor velocidade, os carros “*voavam*” a 60, 70 e 80 quilômetros horários. Em 40 ou 50, os “*meninos bonitos*” transformavam as principais artérias da urbes em verdadeiras pistas de prova. Em 1960, as “*Pintacudas*”, estacionadas irregularmente, entravam o trânsito. As descargas abertas causavam a impressão de se estar no pátio de uma oficina mecânica. As ruas de mão única eram utilizadas na contramão. Menores e não habilitados flanavam sem qualquer preocupação. “*Condutores de motocicletas*” e donos de lambretas feriam os tímpanos alheios com o ruído de suas descargas. Em 1970, o tráfego de carroça nas ruas centrais fez do trânsito uma

piada. Numa administração elas foram proibidas de trafegar no centro. Erradicou-se a carrocinha do padeiro, do verdureiro e do biscoateiro. Além de proibidas, era mais em conta manter um carro velho do que um cavalo bem alimentado. Mas com os constantes aumentos de preço dos combustíveis elas reapareceram com toda força nos anos 80. O cheiro de esterco do cavalo sumiu. Em seu lugar a imagem dos anos 90: homens, mulheres e crianças puxando suas carrocinhas em busca de papel velho.

Em matéria de trânsito, Novo Hamburgo apresenta um quadro semelhante ao *kerb* às 4 h da madrugada: ninguém mais se entende. Quem dirige dentro dos limites e da legislação em vigor leva buzina-dada, gracinhas e até ofensas dos apressados. Com a pouca fiscalização, os automóveis, num estilo garboso, continuam seu trajeto. O perigo diminuiu quando da colocação de inspetores de tráfego, quando o pessoal do Departamento de Polícia passou a “*mandar brasa*” ou quando a Brigada Militar agia de maneira acintosa e um tanto brusca. Apesar de melhorias nas estradas, o trânsito piorou. Mesmo com ruas novas, o tempo para ir de um local ao outro aumentou. Um acidente engarrafava completamente o trânsito. E não passa dia sem se verificar choques de veículos nas ruas da cidade. Os motivos e o modo como eles ocorrem são os mais diversos: arames esticados atravessando a rua e animais espantados arrastando o condutor, manobras infelizes virando o veículo e capotagens devido à velocidade excessiva, motoristas imprudentes soltando a direção para apanhar o chapéu e caroneiros caindo ao solo pelo mesmo motivo, motoristas atropelando e fugindo em grande velocidade e com os faróis apagados e atropelamentos em meio à multidão de pedestres, direção frouxa causando acidentes e postes de luz arrancados com violentos choques, crianças brincando na rua sendo atropeladas e curiosos presenciando tais cenas mórbidas de atropelamento com os automóveis seguindo sua jornada mecânica e indiferente. Certo é que, em pouco tempo, os veículos passaram a matar mais do que qualquer outra arma.

O *flâneur* ouve atento o relato de um anônimo freqüentador das Bancas: “*Quando uma pessoa, considerada normal, entra num carro, transforma-se. Dentro, sente-se rei, dona do mundo, e procura mostrar o que sabe fazer. Desliga-se do mundo e zuuuummm, zanza por aí como mosca tonta. Se os carros fossem inquebráveis e os pedestres robôs, poderíamos fazer isso. Entretanto, sentamos num compartimento cujas paredes são tão frágeis que basta uma batida e a lata já amassa. O carro não é o culpado, pois ele não anda sozinho*”.

Se o grande movimento de veículos impressiona a todos, principalmente no final da temporada de verão e retorno às aulas, na época de férias a cidade fica praticamente vazia, silenciosa e melancólica. Desaparece o “*bulício da juventude, o atordoar das motos e a interminável estridência das buzinas*”. Mesmo em outras épocas coexistem a correria urbana no caótico trânsito e o bucolismo interiorano ou a “*densa fumaça cheirando à fábrica*” e as nuvens de fumaça produzidas pelo escapamento dos veículos. O uso do automóvel aliado à preocupação de chegar, à balbúrdia do trânsito, às sinaleiras, fez da cidade uma verdadeira desconhecida. Para quem caminha, ela se apresenta de uma forma, e para quem dirige, de outra. Quem não dispõe de recursos para adquirir um veículo próprio pode andar de carro num dos diversos táxis existentes ou “*carros de praça*”, como eram conhecidos no início. Mas é preciso preparar o bolso, pois um pequeno aumento no preço dos combustíveis significa um grande aumento no preço da corrida. Por esta razão o repúdio, por parte dos taxistas, e a alegria, por parte dos usuários, na obrigatoriedade do uso do táximetro na década de 60. Um ébrio que passa pelo local ironiza: “*quem preferir se resguardar de tais despesas pode andar de carro no próprio enterro... desde 1928 o féretro em Novo Hamburgo é puxado por um carro fúnebre provido de motor próprio*”.

O *flâneur* sabe que, bem ou mal, o automóvel revolucionou o modo de vida de todos: “*O automóvel poderá dar à mulher moderna condições ainda inéditas para fiscalizar o homem, criando para este*

situações mais do que impertinentes. As saias justas e os sapatos salto 7 ou 9 impediam que a mulher nos alcançasse com as próprias pernas. A arma do momento é o automóvel. Com ele a mulher é tão rápida quanto o homem, e pode caçá-lo, dia e noite. Talvez o auto seja o instrumento de novas e amargas decepções femininas. É provável que ele destrua algumas das melhores ilusões da mulher, que pela sua delicadeza e sensibilidade jamais poderia compreender e perdoar os pecados masculinos”, conclui.

Cenário dos sonhos

O *flâneur* conheceu, numa de suas andanças pelo mundo, uma rua singularmente cosmopolita, um ambiente urbano sem paralelos, que abrigou todos habitantes da cidade, desde a nobreza com seus casarões e palácios até artesãos pobres, prostitutas, bêbados e boêmios. Foi a Nevski, em São Petersburgo, na antiga Rússia. Ela abriu no coração de um país subdesenvolvido, em pleno século XIX, uma vista de todas as promessas deslumbrantes do mundo moderno. Serviu como ponto de convergência de forças humanas e materiais: macadame e asfalto, luz elétrica ou a gás, ferrovia, bonde elétrico, automóveis, cinemas e demonstrações de massa. Agiu como cenário para as fantasias coletivas, daquilo que as pessoas desejavam ser, e ofereceu o conhecimento verdadeiro daquilo que as pessoas realmente eram. Era a rua mais longa, mais larga, mais bem iluminada e pavimentada. Ela conduzia ao terminal do expresso Moscou-Petersburgo, símbolo da energia e mobilidade moderna. Sua paisagem oferecia uma bela perspectiva da fluente vida urbana. Construções esplêndidas margeavam-na. A torre, vista de todos os pontos da rua, proporcionava orientação visual e senso de direção. Por tudo isto, inflamava a imaginação e transformava o espaço urbano num mágico cenário de sonho. Tornava-se, de muitas maneiras, um espaço caracteristicamente moderno. A retidão, a largura, o comprimento, a boa pavimentação, fariam dela o local ideal para a locomoção de pessoas e coisas, uma artéria perfei-

ta para os modos emergentes do tráfego. Como espaço para o ver e o ser visto, encerrou um paradoxo tipicamente moderno: ao mesmo tempo que colocou as pessoas face a face, as levou-as a se cruzarem rapidamente, tornando difícil conhecer alguém de perto. Como protótipo inconsciente das avenidas principais nas cidades periféricas do mundo inteiro (arquétipo do emergente terceiro mundo no século XX), o embrião da Nevski está na avenida Pedro Adams Filho, com suas obras soberbas, com seu tráfego intenso e como espaço da sociabilidade local, isto tudo em meio a uma sociedade atrasada e subdesenvolvida, em que o modernismo assumiu um caráter fantástico, uma vez que não veio da realidade social, mas de fantasias, miragens e sonhos de uma tão desejada modernidade.

Agora o *flâneur* caminha nela. Em meados dos anos 30, ouviu que o trecho da avenida Pedro Adams Filho, entre as ruas Gomes Portinho e Lima e Silva (face leste da praça 14 de Julho), eram os piores 100 metros entre Porto Alegre e São Paulo. Obviamente, ele sabe que afirmar isso não demonstra que o local era um abandono total. Pelo contrário, mostra a importância e a necessidade em manter a avenida decentemente cuidada, limpa, recapada, enfim, agradável a todos. Sua importância vem de longa data, mais precisamente quando da chegada do trem, em 1876. Se a partir da estação construiu-se um novo centro urbano, a Pedro Adams Filho foi a artéria principal deste, uma vez que lhe faz frente. Divisor entre os trilhos da Viação Férrea e a cidade que cresceu primeiramente no lado leste, ela se tornou ponto obrigatório de passagem e, por isso mesmo, espaço estratégico para o vir-a-ser moderno. Nela, convergiram grande parte das forças humanas e materiais da comunidade local ao longo de várias gerações: calçamento para o tráfego de automóveis, calçadas para os pedestres, belas construções, iluminação pública, som ambiente (a famosa Voz do Poste), ponto de partida do bonde, cinema moderno, vitrinas trazendo a moda de fora. Em flagrante contraste com outras ruas, a Pedro Adams Filho encerrou o ambiente urbano tão desejado e, como mônada

das artérias principais das grandes cidades, ela se transformou num cenário mágico, que todos sonhavam ter.

Ao contrário de outras avenidas principais nos grandes centros, a largura da Pedro Adams Filho nunca foi principesca. Em termos de tamanho, ela é acanhada. A 1º de Março, que corre paralelo, esbanja largura. Na Pedro Adams Filho, a pista dupla com canteiro central só foi possível num trecho longe do centro. Com uma largura de 20 metros, nunca foi possível torná-la dupla tal como exigiam os padrões internacionais. A solução encontrada foi fazer dela uma rua de mão única no trecho central. E num espaço restrito concentrou-se a tão desejada modernização. Ainda como via de mão dupla até o início dos anos 60, a Pedro Adams Filho teve postes de iluminação fixados num pequeno canteiro central. Neles, foram colocados penduricalhos, os alto-falantes que passaram a ser conhecidos como a “*Voz do Poste*”. Os futuros locutores da Rádio Progresso encarregavam-se das notícias e da animação geral. Algumas vezes, tal serviço foi considerado ensurdecedor para a vizinhança. Em nome do progresso, retiraram o canteiro central e os postes de iluminação. O som ambiente foi transferido para as árvores laterais, mas nunca tiveram a mesma importância: “*parece que adivinharam a morte imediata de tão significativo serviço*”. Com o sumiço da “*Voz do Poste*” e com a avenida transformada em mão única no trecho central, o barulho passou a ser o do intenso trânsito de veículos.

Como espaço ímpar, a avenida foi a vitrina tão desejada das maravilhas da economia de consumo em massa, através das exposição de produtos nacionais e importados, dispostos nas diversas lojas ali instaladas. “*As vitrines são símbolos das oportunidades que o destino provoca nas ambições humanas; os que podem, desprezam as mostras como se elas fossem ofensas à sua superioridade, e os que não podem se contentam na sua contemplação, resignados à modesta felicidade de apenas cobiçar... Quem se encostar num canto qualquer de rua, poderá testemunhar as emoções várias dos vários transeuntes*

que se detêm diante das vitrinas. Uns sonham com o que podem obter e sentem-se felizes; outros obtêm o que não sonham e sentem-se infelizes...”, argumenta o *flâneur*. Como cenário da modernização, novas e bonitas fachadas ladearam a avenida. Já entre os anos 40 e 50, as antigas construções cederam lugar às imponentes edificações. Nas décadas de 60 e 70, no lugar de prédios históricos, ergueram-se arranha-céus. A fúria do progresso trouxe instabilidade à paisagem urbana: “*diariamente mais uma construção se inicia ao longo do trajeto, e mais um trajeto de iniciativa se concretiza na progressão dos dias*”. Em 80 e 90, o ambiente dos sonhos passou a ser de pedra, asfalto e anúncios comerciais. A vegetação tornou-se escassa no centro comercial: “*um pouco de beleza natural não faria mal... o melhor cliente é o cliente feliz e relaxado... não grita nem neurotiza a balconista*”. O *flâneur* pensa alto: “*São apenas cem metros de asfalto, mas ladeando-os há de tudo, o que, certamente justifica o entusiasmo e o orgulho de seus moradores e da cidade, onde ela é, sem dúvida, a única rua realmente cosmopolita*”.

Renovação arquitetônica

Com este cenário de modernização, o *flâneur* lembra que muitas vezes confunde-se progresso com transformação urbana. Ercílio Rosa diria que “*há transformações no aspecto da cidade... casarões históricos e habitações coloniais foram sumariamente destruídas em prol do progresso e da evolução da cidade... Eu admiro a rápida progressão novo hamburguesa através dos fatos concretos expostos nas ruas, na vontade e nos sentimentos modestos e puros, que constroem dia após dia, a transformação da cidade...*” Para uma cidade que se queria moderna, capaz de encenar a ordem e o progresso civilizatórios, o florescimento arquitetônico foi ponto nevrálgico. Ele mostrou o grau de adiantamento em que a comuna se encontrava. Projetando-se no espaço físico urbano, como um palco ilusionista onde os tempos modernos podem ser encenados com todo seu aparato, o imaginário soci-

al se materializou.

Construir não foi tão somente embelezar e modernizar a cidade, tornando-a agradável e bela aos olhos de todos. Foi também produzir uma imagem que a identificasse com outros centros adiantados. A fisionomia hamburguesa recebeu seus devidos cuidados após a emancipação. Por um lado, a municipalidade arborizou praças, arrumou vias públicas e construiu um palácio municipal moderno. Por outro, a elite enriqueceu dia a dia a cidade com novas e modernas construções que, acreditavam, honrava qualquer cidade civilizada. Surgiram sólidos prédios ali e elegantes palacetes acolá. Modernos bangalôs foram sendo construídos. A vila se renovou paulatinamente. Na década de 40, os antigos prédios, que destoavam da harmonia do conjunto foram demolidos e no lugar deles ergueram-se alterosos edifícios, verdadeiros arranha-céus de quatro andares. A maquilagem urbanística estava presente em cada casa hamburguesa, e se estenderia às praças e vias públicas. “*Cada maquilagem pressupõe a existência de defeitos ou imperfeições, as quais ansiamos esconder*”, diria o *flâneur*. A vontade de embelezamento se fez presente. Para esquecer um passado colonial, e dar à vila ares de cidade, foi necessário fazer a caiação dos prédios. Cada um podia cooperar no embelezamento cidadino, irradiando um esforço estético dentro da própria moradia. Prédios residenciais deveriam ser convidativos. O desejo mínimo era a colocação de cortinas nas janelas. Os de comércio deveriam ter a fachada imponente. Queriam-se corpos arquitetônicos originais, triangulares talvez, como o abrigo municipal na praça 14 de Julho. Certo é que os grupos prediais deveriam impressionar e imprimir, no conjunto orgânico, um novo caráter à “*fisionomia da paisagem*” com blocos fabris impulsionados pela seleção de linhas e contornos.

Novas construções tomaram o lugar das antigas. Elegantes prédios residenciais se ergueram majestosamente. Grandes edifícios foram destinados ao comércio. Construíram-se novos estabelecimentos industriais, ou se ampliaram os existentes. A cidade apresentou-se

com suas características pitorescas e com seus ares de bucolidade, mas não deixou de representar sua marcha a passos de gigante na larga estrada do progresso. No vale do sapateiro, a nau-capitã calçou-se de modernas construções. Assim é que “*Novo Hamburgo vai fugindo pouco a pouco de suas condições de aldeia*”. Entretanto, se muitas casas do município foram verdadeiras jóias em destaque no panorama urbanístico, outras chocaram a sensibilidade daqueles que andavam à caça de impressões harmoniosas, pois seus aspectos sinistros lembravam abutres ao longo do leito da Viação Férrea. Ainda nos anos 40, modestos chalés de coloração preta e cinza abrigavam as famílias dos vários milhares de operários que labutavam nas fábricas em prol do progresso local e grandeza do país. Sob exigências higiênicas, importadas dos grandes centros, as construções populares, próprias dos operários, foram proibidas na área central. E quem tinha dinheiro não empregou em casas para alugar, devido ao alto preço que deveria ser cobrado. Os bairros, destinados aos operários, demoraram a sair do papel. Os loteamentos populares irregulares cresceram mais rapidamente. “*Em cada pedacinho de rua surge uma fábrica, um palacete, um chalezinho ou sonho projetado noutro sonho. Ora, direis, a cidade!*”, diria Ercílio Rosa.

A cidade se estica feito elástico: os arrabaldes

Pensando no progresso como sinônimo de modernização, o *flâneur* resgata a periferia. “*Os arrabaldes*”, nas palavras do filósofo alemão Walter Benjamin, “*são o estado de sítio da cidade, o terreno no qual brame ininterruptamente a grande batalha decisiva entre a cidade e o campo*”. Até meados da década de 60, o crescimento urbano de Novo Hamburgo caracterizou-se principalmente em sentido horizontal. Os poucos prédios de, no máximo, quatro andares restrin-
giram-se à área central. Grandes incentivadores deste crescimento horizontal foram os loteamentos surgidos sucessivamente ao redor da urbe. Como este entorno não era terreno arável, pois somente existia

mato e macegas, a área urbana não invadiu nenhuma área rural. Mesmo assim, nos arredores da comuna jaziam os espoliados da eterna luta campo *versus* cidade. Expulsos dos campos de todo Estado pela mecanização agrícola iniciada nos anos 40, os “*nascidos em outras comunas*” migraram para a região do sapateiro, numa verdadeira corrida ao Klondyke, e nos arrabaldes se fixaram. Se na área central, onde está o *flâneur*, a beleza agrada aos olhos dos moradores, dos turistas e dos visitantes domingueros, nos arrabaldes o tom tende à bucolidade, beirando o abandono. Quem passeia pelas vilas anota com a vista a deficiência de detalhes urbanísticos que aparecem à luz do sol. Mesmo em fins dos anos 50, os bairros esperavam em vão as promessas de melhoramentos.

Em Hamburgo Velho destaca-se a policromia dos jardins particulares. Suas ladeiras escondem histórias anônimas. Nas ruas ouvem-se fragmentos das conversas que escapam das janelas semiabertas. Pedaços de conversas, restos de frases pairam no ar. Depósito das recordações, o tradicional bairro guarda na memória o passado. Nos jazigos de seus cemitérios dormem os primeiros moradores e seus descendentes diretos. A arquitetura germânica aguça a imaginação e remete ao tempo em que o bairro era o núcleo do vilamento. Com o progresso local, as ruas esburacadas e cobertas de heras foram pavimentadas. Os passeios foram calçados com lajes de pedra grés. Postes de iluminação substituíram a luz do luar. Escadarias e muros de arrimo integraram o morro bucólico nos rígidos moldes citadinos.

Do outro lado do arroio fica o antigo reduto de escravos, o chamado “*África*”. Diferente do centro, cuja organização e limpeza inspirava ares civilizados, no bairro em questão a “*gurizada*” joga “*pelada*” no campinho de futebol improvisado em terrenos baldios e os adultos “*alisam*” o balcão do boteco ou se “*esparramam*” nas canchas de bocha. Freqüentemente acontece alguma luta sangrenta nas bodegas. Nas ruas sem passeio ou mesmo sem nome, gente humilde e simples, na maioria operários, vão e voltam das fábricas. Exceto

quando chove, pois fica tudo alagado e ninguém pode passar. Chalés pitorescos pipocam por toda parte. Cercas caídas, varais de roupas esticadas ao sol, galinhas soltas, galos cantando ao amanhecer, passarinhos trinando nos arvoredos, molecadas brincando no leito das ruas misturam-se a cachorros sem classe, tal a atmosfera do bairro.

Também do outro lado do arroio fica o antigo local conhecido por “*Mistura*”, reduto dos *brazilianers*, como eram chamados pelos alemães do centro aqueles que ali moravam. O bairro cresceu muito com a construção da rodovia federal nos anos 50, pois se localiza a meio caminho dela e do centro. Como frontispício da comuna, tornou-se passagem obrigatória para quem chega de carro ou ônibus. Seu comércio desenvolveu-se de maneira extraordinária, principalmente na rua Joaquim Nabuco, que começa na praça do triângulo (neste logradouro termina a rua que vem da rodovia) e vai até o centro. Nesta rua estabeleceu-se o comerciante Antônio Cavasotto, que tornou famosa a sua loja Casas Cavasotto devido às promoções lançadas ao público. Nos anos 20 e 30, tempo em que mãos dadas significava noivado, era costume as famílias realizarem piqueniques nas margens das águas límpidas do arroio que separava as duas vilas, pois, cercado por mato abundante, oferecia muita sombra. Com a derrubada das árvores em 40 e 50, terminaram os encontros e as caçadas de passarinhos com fundas e escopetas.

Com o crescimento urbano a partir de 60, as outrora vilas transformaram-se em bairros populosos. A cidade se expandiu e homogeneizou tudo. Novo Hamburgo, sentindo a necessidade de maiores espaços, asfixiou as encostas de morros e aterrou banhados necessários para a vazão natural do rio. Os bairros distantes do centro e próximos do Rio dos Sinos tornaram-se presas fáceis das chuvas. O desejo de progredir tornou-se maior que os obstáculos naturais. Entretanto, a natureza deu o troco à urbanização, com cheias e alagamentos constantes, mas isto somente na periferia. O *flâneur* sabe que para a molecada pouco mudou: antes banhavam-se no riacho de águas

limpas; agora continuam a brincar no arroio, só que as águas vêm do arroio poluído.

A verticalização novo-hamborguesa

Um outro sinal de progresso identificado com construções físicas (modernização) são os prédios. Para o *flâneur*, acostumado com os arranha-céus nova-iorquinos, os edifícios novo-hamborguenses são medíocres. Mas ele sabe que para os habitantes da cidade industrial construções maiores que quatro andares impressionaram muito. Ele recorda que, em meados da década de 50, a cidade se viu abalada pela idéia temerária da construção de um edifício de 16 andares. Temerosos de serem considerados retrógrados, poucos se manifestaram contra a construção; exceção aos mais velhos e sisudos, que apontaram diversas dificuldades para o êxito do trabalho. Mesmos estes foram arrastados no turbilhão que se formou pró-construção. Entretanto, o tempo provou que Novo Hamburgo ainda não estava preparada para tal iniciativa. A grandiosa realização cedo tornou-se autêntica tapera. De futuro majestoso passou a acolher desordeiros e maloqueiros. Foi campo perfeito para proliferação de mosquitos. Mesmo desejando incessantemente renovar sua arquitetura urbana, para Novo Hamburgo era tempo de crescer horizontalmente. Isto mudou na década seguinte. Mesmo timidamente, a cidade babélica tornou-se necessária e cobrada. Como emblema da cidade grande, a torre passou ao desejo novo-hamborguês. A intensidade vertical acabou sendo símbolo da celebração da tecnologia e do triunfo humano sobre as forças naturais.

Novo Hamburgo começou a ganhar nova feição a partir dos anos 60. Prédios抗igos e coloniais vieram abaixo por conta de pica-retas certeiras e os primeiros edifícios começaram a surgir. Os espiões de diversos andares passaram a abrigar apartamentos residenciais, salas comerciais, lojas e garagens. Os próprios industrialistas do ramo coureiro-calçadista foram os empreendedores e fomentadores. Basta-

va ficar fora algum tempo para se observar quanta coisa surgia durante a ausência. Na década de 70 ficou claro que Novo Hamburgo crescia para o alto. Cada dia novas construções apareceram no cenário. O *flâneur* se impressiona: “*Os edifícios nascem como cogumelos! Edifícios erguem-se tal monstros para o infinito, ou majestosos como as montanhas, e projetam sombra sobre as ruas estreitas mas movimentadas*”. A cidade de concreto surge ante os habitantes e o sol aparece cada vez mais timidamente entre os pesados blocos de concreto. Agravado pela correria urbana, o céu deixou de ser obra de contemplação. Bastaram dez anos para Novo Hamburgo sofrer o impacto da transformação urbanística, praticamente adquirindo uma nova fachada e definitivamente enterrando seu passado. Casas do princípio do século e arbustos secos lutam contra o emaranhado de prédios. Como colono em Nova Iorque, o habitante que se ausentava por algum tempo, quando retornava, acabava torcendo o pescoço de um lado para outro na ânsia de contar os edifícios. Verdadeiro canteiro de obras, no ano de 1987, calculou-se na cidade mais de 90 edifícios em obras. E se antes as torres das Igrejas se destacavam no cenário urbano (eram ponto de referência ao viajor) e até era possível observar com detalhes o relevo da cidade, os morros e o vale, logo os edifícios esconderam tudo isto. Da antiga vila de feições européias não restou nem o sotaque alemão. Edifícios arrojadas e sofisticados surgiram em cena. Antenas parabólicas foram instaladas. Até um heliporto foi construído.

Neste contexto surgiu um novo tipo de relação social: o condomínio. Ele reuniu as famílias dispersas pela louca urbanização e criou grupos sociais que passariam a viver comunitariamente. As calçadas, outrora tradicional local de reunião para tomar chimarrão, foram substituídas pelas áreas de lazer cercadas com grades. As brigas de vizinhos deram lugar às reuniões condominiais. Ele ainda trouxe uma contradição tipicamente moderna: nas colônias as pessoas moram a quilômetros de distância uma das outras mas viviam mais próximas do que as que estão lado a lado nos apartamentos. Apesar da

indiferença, a vida no condomínio trouxe muitas peculiaridades como a de passar uma “*cantada*” na vizinha de cima através da janela do poço de luz. A empreitada pode dar resultado, mas todo edifício fica sabendo. Para o *flâneur*, o poço de ar e luz, apesar do nome pomposo, é o maior telégrafo do edifício. As informações que por ali passam são mais conhecidas do que edital afixado na portaria. Da mesma forma, pôr a amante para morar num edifício na mesma cidade é revelar em pouco tempo o nome do “*coronel*”. Mas viver em um edifício é também viver um estilo de vida moderno. Principalmente se for um privilegiado morador da cobertura. Em meio à selva de pedra, ela oferece a singularidade de uma casa com jardim de flores e área de lazer particular aliado a segurança e privacidade relativa. Desta forma, como nos grandes centros urbanos, tais imóveis alcançam grande cotação no mercado imobiliário local. Mas a torre que materializou a promessa de um futuro glorioso trouxe consigo a própria obsolescência. Como Babel sentiu a ira dos deuses: “*Quando eu era menino pobre do bairro Guarani, eu imaginava que deveria ser bom morar num apartamento no centro da cidade, pertinho do cinema e de tudo que era bonito. Agora que eu sou um adulto pobre, que moro num apartamento no Centro, imagino como deve ser bom morar numa casa de bairro onde existe grama, terra, árvore, campinho de futebol e armazém onde se pode apalpar a lingüiça exposta para ver o pedigree*”.

Um novo cenário substituiu a pacata Novo Hamburgo. A cidade foi crescendo tanto para os lados quanto para o alto, como um efeito cinematográfico. O milagre americano aconteceu. Os casarões tornaram-se escritórios de exportadoras. Os chalés cederam lugar aos espiões que suplantaram as torres das igrejas. A cidade passou a viver atrás de grades e cercas eletrônicas. Os bairros se igualaram aos antigos cemitérios. “*A cidade se transformou em labirinto para principiante. O olhar só distingue aquilo que brilha incessantemente*”. Como uma São Paulo em miniatura, a diversidade tornou-se marca registrada da cidade. Pensando o pós-modernismo como ensaio na

tentativa de gerar não apenas novos espaços, mas acima de tudo novas percepções, a cidade voltada para a comunicação simbólica se fez presente. Novo Hamburgo seguiu a tendência das cidades norte-americanas (influência da exportação massiva para aquele país?). Verdadeira *downtown* tornada imenso local de compras e serviços e as residências na periferia. Como um pão sazonado, cozido em forno de barro, tem no miolo a bela avenida Pedro Adams Filho e os edifícios modernos a provocar manifestações lisonjeiras dos moradores locais e visitantes, e na casca as vilas esquecidas por Deus e pelas administrações locais. Um passante faz uma descrição precisa: “*No centro as boates, os cinemas com ar condicionado, restaurantes, etc. Num círculo mais externo os carrões são substituídos pelos modelos fora de linha, surgem os cinemas com pulgas, ruas calçadas com pedra irregular. Iluminação precária, bares com cerveja quente e bife com fritas e arroz. Num círculo posterior, há as bicicletas, as ruas empoeiradas, cachorros latindo atrás das pessoas, botequins da cachaça e do mini snooker, crianças jogando bola em campinhos, mulheres conversando entre cercas de madeira com pintura gasta. E depois, becos onde as patrolas da prefeitura não se animam a ir, crianças sujas chapinhando em valos formados por águas da chuva ou do esgoto, casas de uma peça, paredes de lata e chão batido, varais com trapos postos a secar*”.

Um calçadão na Pedro Adams

Como está passeando pela avenida, ainda na calçada que fica no lado da praça, o *flâneur* passa por onde seria construído o primeiro calçadão de Novo Hamburgo. Isso foi no fim dos anos 70. A obra, que visava a humanização da área, compreenderia o trecho entre as ruas General Neto e Lima e Silva. De início, numa tentativa de acostumar a população com a idéia, ocuparam-se três metros da avenida para instalação de bancos e floreiras. Pelo projeto inicial, seria trocado o asfalto por piso de basalto, estes do canteiro até os prédios. No meio

seriam colocados canteiros para flores e folhagens. Entre eles, seriam plantadas árvores crescidas e instalados telefones públicos. A primeira parte da obra seria até a rua David Canabarro (bem ao meio), para posteriormente seguir até a esquina do Café Avenida na General Neto. A construção do calçadão tornou-se assunto polêmico, principalmente nas rodas do Café Avenida. Dali sairia a opinião: “*calçadão é moda, como foi moda o chafariz das águas dançantes... todos prefeitos querem fazer um fonte luminosa*”. Como esquina onde as coisas aconteciam e local para o ver e o ser visto, aqueles que apreciavam a exibição de carros novos perderiam seu prazer. Diante da pressão geral, o projeto foi engavetado por um bom tempo, ressurgindo na década seguinte. A nova proposta de construção inseriu-se não mais numa procura de humanizar o centro com áreas de lazer, como foi inicialmente. Ela surgiu como uma alternativa ao intenso tráfego. Com um calçadão já pronto desde 1984 na rua General Neto, a idéia foi fechar as ruas centrais ao trânsito de veículos através de várias obras parecidas. Visto por uns como a solução para os constantes engarrafamentos e como uma maneira de reverter uma situação caótica uma vez que a área estava tomada de edifícios, a maior resistência ficou por conta dos comerciantes locais que brigaram pela manutenção de estacionamentos e do próprio tráfego próximo as suas lojas. Realizada uma pesquisa com o apoio deles, colheu-se, obviamente, o resultado negativo. A alegação maior foi de que os lojistas da rua General Neto, transformada em calçadão Osvaldo Cruz, haviam perdido os consumidores classe A e B. Para agravar, na Pedro Adams Filho existia grande número de desocupados devido a praça dos Imigrantes. De resto, não havia argumentos diante de tal evidência: “*o hamburguense está acostumado a estacionar seu veículo em frente a loja que deseja entrar... o automóvel em Novo Hamburgo é fundamental*”. Na derradeira batalha progresso versus humanização, o vitorioso sempre foi o mesmo. Diante disso, novamente o projeto teve como fim a gaveta do esquecimento. Com somente a infra-estrutura concluída, a realização

ou não de um calçadão ali está por conta de administrações futuras.

A cidade na visão do cronista Ercílio Rosa

O *flâneur* está exausto devido às intensas lucubrações. Ele aproveita a sombra de uma árvore para descansar. De onde está, enxerga Ercílio Rosa flanando pelas ruas despreocupadamente.

[A narrativa abandona temporariamente o personagem principal e acompanha o cronista].

Este divaga: “*Eu gosto da filosofia barata das esquinas e dos bares. Gosto de olhar a vida por determinados ângulos. E é debruçado nas arestas das esquinas ou sobre o mármore frio dos bares que eu espio a alma dos meus semelhantes. Vejo-os nos bares, despidos de preconceitos, quando no calor de dois ou três aperitivos, expõem nus seus sentimentos, suas aspirações, suas idéias. Nos bares das esquinas a gente sempre vê indivíduos iluminados pela luz bruxolenta de suas presunções, tornando-se transparentes. Prefiro bisbilhotar os pensamentos alheios, escorado numa esquina qualquer ou segurando o queixo nu na mesa de café. Uma esquina, um bar ou um café, tudo serve para examinar os sentimentos alheios*”.

Já que está na rua, ele a define: “*as ruas são sempre traços geométricos, beirando nossa expectativa debruçada numa surpresa*”. Mas, se não fossem as esquinas, as ruas seriam meras estradas ou caminhos. Ele também as define: “*as esquinas são em geral os ângulos retos das ruas, onde a gente quase sempre encontra uma voz ecoando ou sem eco, afagando uma esperança qualquer, enrolada num sonho poético*”. Das esquinas e ruas, o olhar varia de pessoa a pessoa. Enquanto muitos têm a pressa de chegar aos seus destinos, o passo de Ercílio Rosa é outro: “*Ora, direis, a cidade! Mas eu gosto de percorrer as ruas despreocupadamente, como se fosse um burguês qualquer que tem o privilégio das horas vazias*”. Seu passo é lento e não tem pressa de chegar nem destino certo: “*Parei, bem na esquina de uma curva... postei-me a olhar a multidão que passava ansiosa com a*

sofreguidão dos que têm pressa”. Assim caminha o cronista, com o andar despreocupado e despercebido de quem não quer nada. “*Como é proveitoso, como enriquece a experiência de cada um, postar nas esquinas e sentir o cheiro dos acontecimentos pequeninos, mas que envolvem em suas agitações os problemas de todos os dias. A exata noção dos sofrimentos das cousas, das angústias e das alegrias dos seres humanos, é um privilégio daqueles que se postam nos ângulos e dos que procuram compreender o jogo das substâncias e das aparências. Se todos olhassem para dentro da vida, assim, por um ângulo diferente, as existências seriam mais venturosa, ou pelo menos, mais calmas, porque se compreenderia a necessidade de viver mais solidariamente uns com os outros. Não haveria tanto egoísmo nem tanta vaidade, porque veríamos nos outros a copia perfeita de nós mesmos. Cristo morreu pregando a solidariedade humana, mas até hoje só com o egoísmo, a presunção e os preconceitos inúteis é que se formam os pedestais das sociedades, isso porque, em geral, estas sociedades são constituídas de indivíduos circunspectos, que olham com falsa-gravidade como se a alma deles nadasse sempre em traje de gala!...*”

Ele enxerga uma cidade com uma visão apurada, onde a renovação arquitetônica é um dos tantos sinais da mudança. Caminhando, surpreende-se com a transformação da paisagem “*que o urbanismo progressivo provoca quotidianamente na filosofia das ruas*”. A cidade se transforma diante da intensa urbanização. Elegantes prédios enchem os terrenos vazios da área central e no arrabalde surgem moradias heterogêneas que, “*subindo ladeiras ou rasgando orlas de campos rasos, povoam de esperança e realidade os sonhos embrionários dos que sabem lutar pelos seus ideais*”. Em cada canto da cidade industrial vê-se o despontar de novas fábricas, prédios, palacetes ou simples chalés. O surto de renovação avança com todo seu ímpeto. “*Enquanto a cidade vai estendendo seus limites, ficando ruas ainda sem nome e bordadas de moradias, sentimos uma satisfação cultivando*

nossa megalomania”. Ao fazer sua fiscalização, Ercílio Rosa encontra as transformações radicais por que passa a vila, tanto nas construções pelas ruas quanto na vida cotidiana. “*Esta semana vi as ruas sem placas com placas e as placas sem ruas com ruas*”. Com uma velocidade ímpar são levantadas edificações de todos os tipos, “*aterrando banhados ou cortando barrancos, na fúria apressada de encher espaços vazios*”. A cidade “*se espalha gostosamente sob o amparo poderoso do trabalho fecundo*”. A paisagem urbana transforma-se diante da fúria do progresso. Novo Hamburgo se estende e rola sobre montes e vales “*colorindo-os suavemente com a pluralidade contrastante das casas postadas ao longo das ruas desparelhas*”. A vila de feições coloniais desaparece paulatinamente diante da renovação arquitetônica: “*a cidade invade os arredores, riscando o chão e levantando casas*”. Para o cronista, a rápida progressão novo-hamburquesa é de admirar. O modernismo também está no piso das ruas. A cidade do calçado calça-se com artigo fino: “*as ruas estão sendo revestidas com paralelepípedos, com uma entressola de encanamento hidráulico...*”

O ímpeto da transformação não pode ser cerceado pela nostalgia fixa e immobilizante. A atitude correta é não só aspirar a mudança e estar apto a ela, mas persegui-la incessantemente e procurá-la ativamente, tal o único meio para sobreviver. E o cronista sabe disto: “*às vezes a gente lamenta a destruição de um barraco histórico ou de alguns barracões postados nas margens da cidade, mas acabamos por ver as cousas como si elas sempre tivessem sido assim, e acostumamo-nos com a evolução que o progresso compõe na sua marcha constante*”. Na destruição dos casarões históricos e habitações coloniais, reside uma atitude tipicamente moderna: derrubar as pontes com o passado, para que não haja possibilidades de retorno. Ele entende que o retorno ao passado, demasiadamente simples e pouco crítico, expressa uma nostalgia ou até uma mistificação. Mas os resquícios do passado, em muitas ocasiões, soçobram sua atitude progressista. Quando em tempo de comemorações juninas, ele recorda o

tempo passado, onde a cidade praticamente às escuras, sem a iluminação feérica colocada anos depois, era iluminada pelo fogos de artifício que espoucavam por toda parte. Nos terrenos baldios ardiam fogueiras majestosas. E isto mesmo nas ruas mais tortuosas e arentas dos arrabaldes. Mas com o passar dos anos o progresso aniquilou as tradições. Nos terrenos vazios foram construídos bangalôs modernos e as ruas foram calçadas. “*As tradições vão sumindo, pouco a pouco, abocanhadas pelo turbilhão inevitável das transformações sentimentais e objetivas que empurram a vida sobre os dias que passam*”. Mesmo apanhar marcela na Sexta-feira Santa, que o fazia comungar com a “*imensidão do céu infinito*” e testemunhar “*a grandeza sem fim das verdades da natureza, embalando sonhos imbecis na rede incrédula de nossa alma*” ficou para trás.

Enquanto certas tradições caem, ganham força novas formas de diversão. O carnaval é uma delas. Como errante urbano, Ercílio Rosa não pode deixar de prestigiá-lo. Ele precisa conferir a festa pagã, pois dela certamente restará algo de útil. A época carnavalesca impõe uma interrupção na “*serenidade cotidiana*” da pacata vila. Ela “*forma um parêntese, dentro do qual a gente se põe à vontade, gozando a faculdade de expor sentimentos como eles se manifestam...*” Ele vê no carnaval mais uma mentira que satisfaz “*uma ilusão postada no oásis de nossa vida*”, mais uma desculpa para fugir dos preconceitos. O cronista vai contra o puritanismo de plantão, pronto a bradar contra aqueles que, em época de crise, dedicam-se com extremo entusiasmo aos preparativos das festividades. Para justificar a necessidade de alegria e diversão nos momentos difíceis, cita Spinoza: “*uma emoção só pode ser detida ou removida por outra emoção, contrária e mais forte*”. Nos dias consagrados ao Momo, caem por terra os preconceitos e as janelas da personalidade escondida são escancaradas. É a hora de a verdade virar mentira e de a mentira virar verdade. É a fuga, a interrupção da falsa realidade vivida quotidianamente. Quem põe máscaras, por elas afirma quem é; quem não se mascara, oculta problemas

cotidianos. Ercílio Rosa sabe que “*para mostrar a alma nua é preciso ocultar o rosto*”. Mas depois da festa, depois de expostas todas tendências e recalques, “*voltamos a ser o que somos ou continuamos a ser o que nunca fomos*”. As fantasias amarrrotadas “*jazem sem valor no rol das cousas passadas*” e as almas embriagadas ainda sonham “*com as fúrias libertinas que conservam a ilusão carnavalesca de serem o que jamais serão*”. Findo o carnaval, “*ainda resta uma espiral de serpentina, alguns confetes perdidos ou um cheiro qualquer de existentialismo alisando as realidades cotidianas que somos obrigados a arrastar através dos dias que passam*”. Quando todos voltam à realidade, Ercílio Rosa denuncia o retorno ao sempre igual. Como o jogador que materializa as ilusões do tempo e do espaço, que transforma o jogo num narcótico, sujeitando-o ao eterno retorno, ele condena o recomeçar, depois de cada lance, sempre de novo, sem uma seqüência ordenada (cada lance não se liga aos demais) nem um objetivo final. Mas sabe que para o jogador cada instante é único, pode trazer-lhe uma fortuna. As pessoas são jogadoras na vida cotidiana. Recomeçam, dia a dia, suas existências. E não seguem uma linha nem objetivam algo maior. O ontem não importa para o hoje, nem o hoje para o amanhã. Esperam, pacientes, um lance que os resgate do limbo. Mas poucas vezes este chega. “*Ah! O destino. Jamais saberemos o que existe diante de nós. Apensas sonhamos. Imaginamos, na esperança de nós mesmos, esferas de sonho, veredas de realidade e restos de imaginação que sobram das fases passadas*”.

Se para o jogador o tempo é uma questão secundária, uma vez que o que lhe importa é o momento, para o cronista o passar do tempo requer uma olhada especial. Ele começa pela época das chuvas. Da janela contempla e descreve o dia em que São Pedro reina absoluto: “*violenta e copiosamente, arrogando-se sobre o calçamento, as gotas d’água, num burilar sem cadênci, chocam-se com a vidraça como a quererem quebrá-la, para se refugiarem do vento que as açoita*”. Recordando-se dos tempos colegiais, escreve: “*A chuva é bonita, a chu-*

va é boa! Eu gosto da chuva, porque ela revive as flores. O jardineiro não gosta da chuva porque o priva de trabalhar. Perde o dia. A vida é tão diferente!” Uma vez na rua, ao abrigo do fiel guarda-chuva, percorre a cidade. Vê as calçadas encharcadas com o produto das nuvens estagnadas entre o céu e a terra. Diante das vitrinas da casa lotérica, vê os bilhetes que “*espiam os gestos vagos dos consumidores que passam*”. Nesses dias, o passante enfia-se na capa de borracha e calça galochas para quebrar, em passos apressados, a “*monotonia do deserto provocado pela chuva*”. Vislumbrando o céu nublado, que faz rolar abundante as águas, “*arrastando frêmitos de alegrias inacabados ou fragmentos de esperança*”, vê os letreiros de propaganda estendidos pelas paredes das casas comerciais. Pensa consigo se não importa que chova ou não, “*os desejos são os mesmos, as lutas pelos ideais não sofrem alterações, as ânsias evolucionistas progridem no mesmo ritmo, empurrando a vida para os confins ignorados do futuro*”. Conclui dizendo: “*viver é aceitar a vida como a vida é!*” Mas, “*enquanto a chuva está caindo e os preços continuam subindo*”, o cronista anda pela cidade, carregando esticadinho sobre sua cabeça o guarda-chuva, com a intenção de se abrigar dos próprios desejos que vão “*encharcando nas águas turvas do egoísmo de nossas intenções*”. Somente ela para lavar “*as comoções palpáveis que esquecemos ao relento*”. Passada a chuva, o chão úmido das ruas assinala o rastro dos automóveis e o das calçadas, o dos transeuntes. As árvores, que antes amainaram o impacto do aguaceiro e serviram de abrigo aos pássaros, agora respingam os ternos e os vestidos dos passantes. Na praça 14 de Julho, vê a cabeça do Rui Barbosa, postada no pedestal, ainda molhada e cheirando “*quase toda a fumaça da locomotiva parada na estaçãozinha acanhada*”. Nas esquinas vêem-se grupos heterogêneos confabulando segredos mil.

Como na época diluviana, os dias quentes molham as roupas pelo suor. “*As cousas da cidade entram no cotidiano das rua, suando o silêncio das manhãs e cobrindo de pingos de suor tudo que passa*”.

É o tempo de fugir das horas acaloradas, por covardia, medo do suor, esnobismo, vaidade, necessidade ou pelo simples prazer da fuga. Na época do calor, Ercílio Rosa vê “*pedaços de nuvens brancas dançando no céu azul*” e sente “*uma leve aragem soprada do sul, afagando o calor intenso*”. No ar, “*paira o clima típico do couro curtido*” e “*os ruídos das máquinas demonstram que Novo Hamburgo empenha-se cada vez mais no aperfeiçoamento do calçado, numa miragem quase obcecada pelos pés humanos*”. Pelas ruas estão os passantes com suas roupas enxovalhadas “*colando em corpos suados*”, devido ao intenso calor. Diversas moças e respeitáveis senhoras sentem as intempéries do clima, trazendo na face o creme que escorrega e borra a maquilagem. O cheiro de todos embacia o ar e muitos sonham com uma praia, um planalto ou um chuveiro para espantar o calor. “*A gente sua até na imaginação*”.

Afora os dias de extremo calor ou as épocas de chuva, a cidade convive com o cenário propício à poesia e à contemplação platônica. No mês de maio, “*mês das reticências e das reivindicações*”, o passeio pela cidade industrial faz ver as “*folhas amarelas caídas como a maioria dos sonhos humanos*”. O sol foge mais cedo e os dias parecem perder sua cor. “*Tudo vai se desprendendo: árvores nuas sob a carícia da brisa e folhas amarelas pelo chão como ilusões perdidas*”. Após o mês das mães, o inverno acena, trazendo consigo o frio e o panorama das manhãs geladas, em que “*os jardins, os pomares, as ruas, as esquinas e todos os telhados cobrem-se de sereno gelado, espetando nos olhos da gente o espetáculo arrepiante e belo da geada postada à espera do sol!*” Passados os meses de frio vem a primavera, quando “*os dias vão se esticando preguiçosamente num suspiro alongado, enrolando-se na harmonia platônica das aragens perfumadas que a sutileza primaveril extrai da natureza, renovando as esperanças humanas*”. Para o cronista, a época primaveril traz a metamorfose nas ruas. Elas ficam mais alegres e sugestivas, “*aureoladas pelo colorido de suas miragens, de suas esquinas e de seus postes*”.

Nas esquinas e nos cantos das ruas surgem ilusões coloridas que convidam ao romantismo. A primavera prenuncia o ano que finda e um novo que se inicia, trazendo de volta a rufa do verão. “*E o ano começou como começamos todos os anos: as mesmas preocupações, os mesmos anseios e as mesmas esperanças. Os dias também são iguais. Apenas o calendário vai mudando os números, dando-nos a impressão de que medimos o tempo*”.

Assim como os meses diferem entre si, trazendo sensações estranhas, os dias da semana não são iguais. Na cidade industrial, Ercílio Rosa está atento aos dias de trabalho, principalmente no horário do meio-dia, quando uma multidão de todas as classes invade as ruas com o passo apressado e com a preocupação comum de almoçar. Há os que se detêm nos bares; há os casais de namorados apaixonados que se demoram na despedida; há as “*mocinhas casadouras que se detêm por minutos nas esquinas*”; há, em contrapartida, os rapazes que se encostam nas paredes, “*tomando com os olhos um aperitivo qualquer*”. Mas no badalar do sino que anuncia as doze horas, a cidade se esvazia e “*as ruas já estão afagadas apenas pelo silêncio morno que enche os espaços*”. Como o Gênesse, em que o Criador descansou no sétimo dia, o domingo é o descanso dos hamburguenses. Para o cronista, ele é o oásis da jornada semanal, é o dia de esquecer os acontecimentos complicados, afrouxar as preocupações e “*espreguiçar-se na dormência util das horas folgazãs que vão se dissolvendo na ampulheta do tempo*”. Como um perfeito flâneur, o domingo é o dia de passeio pelas ruas: “*as ruas são sempre um cenário novo, onde as tonalidades nunca se confundem*”. O domingo é dia de praticar o footing na avenida Pedro Adams Filho e na praça 14 de Julho. “*Tem pretensas arianas passeando na avenida depois da missa e morenas de olhos azuis amando em segredo nas curvas da praça*”. Não só no dia de descanso vê-se movimento nestes locais. O final da tarde na cidade é propício para seu o olhar atento, que a lê na fisionomia dos passantes. “*É dos ângulos das ruas que a gente vê o vulto despreocupado*”.

pado e sem pressa do burguês, que passa com gestos medidos de quem tem o privilégio das horas vazias, o vulto esguio da donzela beatificada à procura de um noivo e a sombra curvada do trabalhador pobre com mãos vazias nos bolsos vazios, que arrasta sua existência pelos espaços sem cor do seu destino”.

Nesta agitação frenética, uns procurando a calma do lar e outros em direção aos centros mundanos, o cronista vê a mocinha que passa tranqüila, sem perceber que é motivo de encanto e admiração, que projeta pensamentos atrevidos por onde passa. Ela pára diante das vitrinas, “*retoca o penteado num gesto provocante que desperta desejos ocultos*”, cheira “*as provocações da moda*” e segue “*presunçosa e fria como um sonho hibernal*”. Ela passa pelo cronista, ondulante e faceira, com o olhar distraído de quem não quer nada, simplesmente fitando a rua. Seus olhos e sua doce fisionomia “*parecem procurar algo que a graça do porte dissimula numa curiosa interrogação*”. Seu passo curto é um “*aceno tímido ao culto da esperança*”. Sua simples passagem é o bastante para “*sonhar bobagens*”. Mulheres e vitrinas, duas coisas que casam bem na cidade moderna, que se imbricam de tal maneira e se completam de forma peculiar. A vitrina que expõe a mercadoria é a “*tentação das mulheres*” e o “*desespero dos homens*”. Enquanto fetichista da mercadoria, a mulher é, também ela, mercadoria. Mas não tem consciência desse detalhe. Encarna a mercadoria fetichizada, pois aparece como um artigo de massas. Seu feitiço é o fetiche. Se os olhos femininos vêem apenas mercadorias expostas nas vitrinas, a imaginação materializa as situações que elas poderiam proporcionar. “*As vitrinas sempre enrolam em nossas almas uma emoção qualquer, que traduz as saudades de tudo aquilo que não fomos, e que alimentamos a pretensão de que ainda somos*”. O vidro reflete o sonho do passante, que vê na mercadoria a alquimia que há de transformá-lo no que nunca foi nem nunca será. As vitrinas são “*expressões de mulheres carinhosas acenando num gesto convitativo*”.

Assim como para as beldades femininas, a rua é o espaço dos deserdados da ordem. O cronista acompanha um destes vultos que carregam na alma “*amarrotada e incolor*” histórias recheadas de segredos, miséria e dor. Tal como no “*O Homem da multidão*”, de Edgar Allan Poe, ele anda pelas ruas sem destino, com seu passo vagaroso e despreocupado. A rua é seu abrigo; a multidão seu entorpecente. Suas posses resumem-se num capote velho, numa trouxa que esconde sua história e no jornal que o acompanha em suas leituras matinais. Se sua morada é a rua, sua cama pode ser a marquise do edifício, a nova ponte do arroio, as árvores da praça ou as estrelas e o luar. Amiúde, vagueia entre a avenida, onde busca o pão do corpo, e a praça, o pão da alma na leitura do jornal. “*Há muitos desse vultos que se arrastam à margem do mundo, da sociedade e à margem de si mesmos. São estranhas criaturas que flutuam na multidão, debruando lágrimas com sorrisos ou encobrindo ironias com lamento*”. Tal figura humana, apesar da aparência esdrúxula, distancia-se do automatismo urbano. Tem o seu passo e a sua vida. Vive um mundo à parte dos demais. Como o trapeiro, aquele que vive do lixo que a cidade rejeitou, desdenhou, quebrou ou jogou fora, ele recolhe, cataloga e coleciona imundícies. Assim como o avaro à cata de um tesouro, ele dá aos objetos desprezados novas utilidades. Ele se aproxima do colecionador que se interessa por peças descontextualizadas, juntando-as segundo uma nova ordem que só a ele vale. Cada peça transfigurada torna-se uma enciclopédia que facilita rememorar sua própria história, segundo sua própria lei. Como na residência burguesa, o saco que o indigente carrega consigo por onde quer que vá é o seu mundo, construído a partir dos souvenirs urbanos. Ercílio Rosa diz que “*nas ruas sempre encontramos gente de todos os tipos e tipos de toda a gente*”. As pessoas, ditas normais, muitas vezes não sabem de onde vêm nem para onde vão: “*andam apenas ao léu, subjugadas aos empurrões da vida*”. Seus passos são autômatos, “*são determinadas em seus comportamentos pelos instintos de massa*”. Enroscadas em si próprias, “*não sabem*

definir sua própria personalidade nem medir o tamanho de sua presunção”.

O melhor ângulo para ler a multidão é o da praça 14 de Julho e o da avenida que lhe faz frente. Tais espaços de sociabilidade são como um palco propício para ver e ser visto, onde contracenam os mais diversos personagens urbanos. As mocinhas endomingadas saem da missa e gastam os passeios andando de uma quadra a outra, mostrando-se a medida que se dissimulam; os rapazes se encostam nas paredes, como a esperar um olhar distraído, um sinal do *affair* feminino, “*na silenciosa admiração pelo voluptuoso andar das mais salientes*”. A praça, “*armazém das aspirações românticas*” onde as “*árvores silenciosas que o vento beija suavemente*” escondem as carícias dos namorados que se misturam às flores, numa “*comunhão de cores, exalando perfumes estranhos*”. Quando pegos em flagrante delito, os mais abusados sorriem, tentando conquistar a “*simpatia dos austeros casais que se deliciam com a aragem que sopra suavemente na praça*”. O olhar do cronista a percorre: o busto do Rui Barbosa impõe “*respeito aos que respeitam o direito alheio*”; a estação da Viação Férrea, “*envolta na rústica cerca de arame farpado limitando a praça*”, faz lembrar o passado colonial; o quiosque no centro serve de palco para as “*inocentes imitações cinematográficas das crianças*”; as ruelas cujos bancos abrigam cochichos, conversas, carícias, afa-gos, fazem-no recordar que “*enquanto escassos rapazes falam de namoradas, lá no fundo certos namorados agem*”; crianças brincam nos canteiros à revelia de seus pais; árvores copadas testemunham os começos e os fins dos romances; policiais conversam em dupla; políticos discutem projetos inconcebíveis; mocinhas ingênuas “*viram o rosto com gestos de superioridade e mocinhos com pretensão de galãs dizem inconveniências*”. A praça é um mundo onde “*uma multidão homogênea move-se despreocupadamente, confundindo-se empregadores e empregados, confundindo-se o vestido elegante e luxuoso da grã-fina com o terno surrado do operário humilde*”. Houve também,

por certo tempo, uma banda que tocava no coreto ali instalado.

Na avenida em frente, o cronista lembra que havia a Prefeitura e a Delegacia, mas agora “*os automóveis correm desabaladamente ziguezagueando entre a multidão que se esparrama no vai-e-vem costumeiro*”. Enquanto moças e rapazes caminham de um lado ao outro, ou casais de namorados “*se apalpam nos recantos escuros da praça*”, Ercílio Rosa vê num lado da avenida o engraxate que acompanha o movimento de todos transeuntes. Esfregando um sapato qualquer, sonha com as moças com que nunca dormirá e com os trajes que nunca vestirá. Pensa mais é “*num pedaço de pão dormido ou numa aventura de algum assalto que praticará amanhã*”. No outro lado da avenida, vê o jornaleiro distribuindo “*laudas cheias de letras*”. Seus berros são manufaturas urbanas. “*Ali na praça e na avenida há de tudo: sonhos que não se realizam, ânsias de amor correspondido, ilusões desfeitas, esperanças impacientes, sorrisos amargos e desejos de liberação. Uns correm atrás de uma esperança, outros fogem dos desenganos*”.

Se a leitura da cidade é melhor vista pela praça e pela avenida, do Café Avenida a perspectiva se reveste de privilégios inimagináveis. Entrando no local, como quem não quer nada, “*distraído como um curioso em férias*”, Ercílio Rosa relanceia os olhos através da fumaça dos cigarros e vê o garçom serpenteando entre pernas e cadeiras, “*na ânsia de atender todos ao mesmo tempo*”. O som do ambiente é o do chacoalhar das xícaras misturado ao dos “*pedaços de conversas surgidos de todos os lados*”. Uma vez instalado numa das mesas, o cronista lança o olhar na praça com seus bancos verdes “*como pensamento de certos políticos*”, abrigando casais românticos que alimentam “*sonhos da mesma cor do céu*”. Seus olhos percorrem parte da avenida, onde a multidão comprime-se na ida e vinda incessante “*dos que sabem encher as horas vazias que separam as preocupações de cada um*”. Voltando-se ao interior do Café, seu olhar entra na intimidade da cidade. Numa das mesas a palestra versa sobre política: “*a maioria salvava o país... uns opinavam pelo loteamento, outros acha-*

vam ser necessária uma vassourada, outros mais eram de opiniões que com o Briza era difícil a solução”. Na roda política discute-se também o progresso do calçado e dos calçadistas e se combina a candidatura do futuro prefeito. Ercílio Rosa, como bom *flâneur*, lembra-se do dia das eleições, quando cartazes e faixas enfeitam as ruas num apelo pela solidariedade do voto. “*Cabos e sargentos eleitorais cruzavam as ruas da cidade aliciando soldados para seus generais, na derradeira batalha de princípios*”. Mas passado o dia destinado a participação democrática, os eleitores já não representavam grande coisa e os cartazes e promessas perdiam seu valor. Conclui que a cidade e o país precisam de menos discursos de palanque, de promessas de politiqueiros de bairro, e de mais ação e trabalho. Na mesa do Café estariam os alguns dos tantos “*patriotas*” que, apesar do esforço, não conseguiam liquidar com o país. Passando as conversas que rolam pelas mesas, o cronista se depara com grupos discutindo futebol, crise de crédito, de serenidade, de violência. “*Das vozes anônimas dessas conversas surgem interrogações que, sem endereço, transformo em outras interrogações*”. Ele se fixa no grupo de funcionários que discutem reivindicações salariais. Recorda que Novo Hamburgo é terra de gente trabalhadora, que luta pelo seu próprio bem-estar e pela grandeza da cidade e do país. A preguiça, pensa ele, não encontra lugar no seio dos novo-hamburguenses. Tal ímpeto de trabalho é herança dos colonizadores: “*as águas volúveis do Rio dos Sinos são testemunhas de toda a evolução de um pugilo de imigrantes calcados no desejo fixo de vencer*”. Mas a cidade que viu na industrialização uma oportunidade de crescimento desdenhou seus antepassados: “*há muitíssimos anos que já não existem colonos em nossas glebas, e Novo Hamburgo nada deve a quem quer que seja, de seus primitivos colonizadores*”. Lembrar sim de comemorar o “*Dia do Colono*”, mas não ligá-lo à imagem da Novo Hamburgo progressista. E na cidade que “*progide tão rapidamente como namoro de rapaz*”, não poderia ser outra a mentalidade. De aldeia ou vila com feições coloniais, Novo Ham-

burgo se transformava num pequena metrópole. “*Na sucessão dos dias que se arrastam incondicionais na progressão dos tempos, Novo Hamburgo vai fugindo pouco a pouco de suas condições de aldeia. Em cada setor de atividades, sentimos as transformações das cousas que se projetam ao longo da nossa imaginação. A cada momento que passa, surge distante de nós, algo novo nas características da cidade, cravando pontos de exclamação nas emoções da gente*

O cronista se lembra que o progresso também tem suas mazelas. Vê-o chegar à cidade pelas fábricas de calçado. Entretanto, o resultado não lhe é nada satisfatório: “*o progresso chegará infalivelmente ao cúmulo do nada, que é o fim implacável de tudo o que do nada veio*”. Mesmo assim, sabe que na cidade que tem “*fábricas em quase todas as ruas e namoros nas esquinas, policrônicas alvoradas e românticos crepúsculos*”, é necessário o trabalho.

E se a praça é o lugar das aspirações românticas, nela ou na avenida ao lado encontram-se também os preguiçosos. Na primeira, “*gastando os bancos*” ou, na segunda, esfregando as “*solas de sapatos caros nos paralelepípedos*”. No seio da sociedade trabalhadora, tais elementos corroem as mentalidades e desvirtuam as intenções dos que se esforçam. Neste sentido, o cronista colabora com a consubstanciação da idéia de progresso no sentido material, pelo trabalho de todos. Somente com serões “*até as 23 ou 24 horas em prol do progresso coletivo*” é que seria possível toda comunidade vencer. Se cada operário ou trabalhador da urbe “*se deixasse levar pelo descanso estabelecido legalmente, legalmente seria apenas um novo-hamburguês descansando*”. Não haveria progresso geral se a força de trabalho coletiva considerasse o descanso conquistado no léxico trabalhista. A comuna em si seria uma grande colméia na qual cada componente participaria de forma plena: “*em cada pedaço de rua há um gesto de satisfação exposto numa fração do trabalho feito além*”. Desta forma o cronista subsidia o discurso do qual a cidade queria se aproximar: “*se cada bom burguês trabalhasse apenas o que manda o figurí-*

no, todo este torrão que se apresta para comemorar o seu jubileu de prata não seria o que é, presentemente”.

O dia comum na cidade industrial começava cedo. Mal passava das 7 h e a manhã “ainda envolta nas brumas da madrugada foge do orvalho”. Das chaminés fumegantes das inúmeras fábricas viria a densa fumaça, envolvendo toda a cidade. Recordando tal panorama de urbe progressista, Ercílio Rosa compara-os aos que reivindicavam aumento no ordenado. São os “conquistadores do salário mínimo” que vivem refesteladamente sua horas de lazer esfolando as mesas dos cafés. Estes escoram-se no trabalho alheio, naqueles que “vivem encafurnados nas oficinas e escritórios, lutando pelo pão de cada dia”. Assim é que reivindicar, única forma de pressão salarial contra os “tubarões do couro”, passa a ser visto com desdém. Muitos poucos fazem “greves inconstitucionais”. A grande maioria de trabalhadores “conduzem suas esperanças debruçados no otimismo progressivo do desejo de vencer pelo esforço natural do trabalho tranquílio”. Ercílio Rosa, o *flâneur* que dá valor a seus momentos de ociosidade, ele próprio, não admite a inércia.

Voltando-se para a mesa do café, onde se discutem questões salariais, o cronista conclui que, somente no trabalho ordenado e pacífico, Novo Hamburgo poderia encontrar seu desenvolvimento. Para Ercílio Rosa a ociosidade é um caminho improfícuo. O ócio que torna possível a fuga do automatismo urbano também leva à degradação. Ele difere do velho poeta Rodrigo, personagem freqüente na vida da cidade e que sempre aparecia no Café Avenida, justo na hora em que “os homens sacudiam a fadiga matinal com o clássico aperitivo”. Com sua voz sonora e simpática, ele oferece suas poesias por alguns trocados. Diante desta situação dúbia, em que ociosidade tanto pode ser fértil como degradante, o cronista se despede do Café Avenida: “saí como havia entrado, sem querer nada e distraído como curioso em férias”.

Seu último passeio é ver a cidade do alto, dos morros que a circundam. Ele pode atravessar a praça e pegar a composição na estação que fica ao fundo dela. De lá até Hamburgo Velho são 5 minutos de viagem, isto se não ocorrer nenhum imprevisto, como um abalroamento entre o trem e algum veículo particular que tentou transportar o leito: “*Porque será que os veículos rodoviários não adivinham que as sinaleiras da Viação Férrea não funcionam por falta de energia elétrica?*” - pensa ele. Enquanto espera o trem, lê o hebdomadário local. Uma notícia lhe chama a atenção: “*Demolida a estação de trem de Taquara*”. Vendo que os taquarenses foram atendidos em suas reivindicações – “*terão estação condizente com o desenvolvimento da comuna*” – lembra-se da estação local, o velho “*barracão cercado de arame farpado que ornamenta a praça*”. Pensa que no passado o trem foi considerado “*o grande veículo de aproximação entre os povos da terra*”, representou a salvação do mundo pelo progresso industrial. Mas agora, com os trilhos passando perigosamente na cidade, cortando-a ao meio, o trem tornou-se sinônimo de problemas urbanos. A estação local, longe de se assemelhar à Gare d’Orsay parisiense, cujos elementos oníricos transformaram-na em museu do século XIX, faz lembrar o passado colonial que tanto a cidade quer esquecer. Trazida da Inglaterra, peça por peça, na metade final do século passado, suporta as rugas do tempo. Tem a glória de ser a mais antiga do Estado. Ninguém na cidade a quer. É reivindicação geral derrubá-la e construir uma nova de acordo com o progresso local. O cronista está junto nesta batalha.

Uma vez em Hamburgo Velho, desce na “*estaçãozinha acanhada e humilde*”. Antes de subir a ladeira para apreciar o bucolismo local, que o antigo vilamento soube preservar, confere o Monumento da Colonização, “*que é um símbolo que a gente enrola na transparência dos dias, encampando um sonho retrospectivo na história da cidade*”. Por permissão lá se sabe de quem, o América Tênis Club encampou o monumento, dotando seu entorno de atrações desportivas

e sociais. Ao invés de transformá-lo “*num berço onde a gente embala as horas desocupadas das tardes domingueiras*”, virou mero monumento restrito aos associados. Ercílio Rosa decide subir as “*colinas de paisagens bucólicas*” que “*refrescam as idéias da gente*”, onde “*o vento sopra de um modo diferente, acariciando as árvores que balançam graciosamente como uma lembrança épica no coração sonhador*”. O bairro é todo poesia: nos ângulos das ruas “*há pedaços de sonhos grudados nas esperanças de seus habitantes*”; casas luxuosas e habitações antigas “*parecem pedacinhos de vida onde o destino depositou um reflexo do céu*”; nos jardins há a policromia romântica; ali ficam os ginásios que introduzem o “*saber na consciência dos adolescentes*”; tem o flagrante contraste da avenida que conduz ao cemitério – “*esburacada, enrugada e coberta de heras que parecem uma parca desfiando a vida, também no limiar do outro mundo*” - destoando a harmonia do conjunto; tem as árvores centenárias que testemunham a evolução da cidade alta; e tudo o mais que o coração apaixonado sonhar. “*Ali a gente vê em cada esquina, em cada jardim e em cada barraco, uma reminiscência dos heróicos colonizadores que nos legaram esta conjunção de fábricas*”.

O cronista da memória faz um apelo em prol da construção de uma praça no largo fronteiro à igreja católica, de onde se descortina um belíssimo panorama da cidade baixa: “*Se aquele largo fosse uma praça, a gente se postaria ali e, contemplando o vale, rememoraria todos os bens estendidos pela cidade afora, dependurados nas encostas, ou escorregando pelas ladeiras abaixo*”. Sentado no local de sua reivindicação, o cronista pode ver melhor a paisagem: “*você já viu como à nossa cidade se transforma constantemente?*” Do alto do Morro dos Hamburguenses, que deu origem a cidade, a visão é esplêndida. Vislumbra-se “*de norte a sul e de leste a oeste imensas obras coçando o ímpeto dos novo-hamburguenses que sabem o que querem*”. Voltando os olhos para o aristocrático bairro de Hamburgo Velho – “*que desde os tempos coloniais mantém o tradicionalismo conservador das*

cousas que não são bem nossas” - lembra-se do embate entre progresso e passado. Recorda a cidade natal que também sofrera o impacto da transformação urbana: “*em cada canto outrora deserto há um amontoado de edificações atestando a furiosa progressão dos que ficaram*”. Neste repique de saudosismo, a vigília o chama para o presente. O tradicional não lhe diz respeito. O progresso a sua frente sim. Lembra-se da destruição de casarões históricos e habitações coloniais em prol do progresso: “*nos acostumamos com a evolução que o progresso compõe na sua marcha constante*”. Na derradeira batalha entre o passado e o futuro, o cronista fica indeciso. O progresso está na sua frente, mas o saudosismo é um ninho acolhedor.

Com o fim da circulação do hebdomadário “*O 5 de Abril*”, no ano de 1962, Ercílio Rosa cessou de escrever suas crônicas, ou quando as escreveu foi muito raramente e nada mais do que novas redações de escritos passados. Como *flâneur* que precisaria se distanciar da multidão para perceber a mudança da vida, Ercílio Rosa acomodou-se. Por esta razão, desapareceu no meio da multidão, tornando-se somente mais um passante. Faleceu em 30 de julho de 1982. Como todos aqueles que tiveram algum dia um olhar apurado sobre a sociedade, as homenagens e o reconhecimento chegaram-lhe tarde. Mas seus escritos, do tempo em que Novo Hamburgo cresceu acerbadamente, ficaram como herança para a cidade industrial.

A emancipação municipal

[A narrativa volta a acompanhar o *flâneur*]

Ainda sentado debaixo da árvore, o *flâneur* observa o antigo prédio da prefeitura municipal, que ficava ali, em frente à praça. Lembra da emancipação municipal. Ele leu o memorial apresentado em 14 de setembro de 1925 ao Conselho Municipal reunido na cidade de São Leopoldo. Uma dos argumentos chama sua atenção: “*Todos os seres, mesmo os irracionais, procuram emancipar-se*”. Com este argumento, o então 2º distrito Novo Hamburgo solicitou licença para

formar um município autônomo, sozinho ou com outros territórios para os quais houvesse vantagens geográficas e econômicas. O pedido, negado em nova reunião datada daquele mesmo mês, argumentou ainda que tal aspiração unânime do “*povo sensato*” era deveras justa, uma vez que “*a renda da zona em questão é suficiente para cobrir as despesas da administração e o grau de educação cívica bastante adiantado para poderem os habitantes escolher seus administradores*”.

No quesito economia, o *flâneur* sabe que Novo Hamburgo ia de vento em popa muito antes da emancipação. A cidade provara isso na exposição realizada em 1924, onde grande parte de seus produtos manufaturados ou agrícolas puderam ser vistos por considerável número de pessoas, entre elas o “*preclaro estadista que, tão proficuamente, dirige os destinos do Estado: Borges de Medeiros*”. Em termos de arrecadação, a agricultura, o comércio e, principalmente, a indústria do então 2º distrito havia contribuído para os cofres municipais, em 1925, com uma renda superior a 300.000\$000. O marco inicial da independência político-administrativa foi creditado à instalação da Coletoria Federal em 1914. Do território, onde quase não havia comércio, indústria ou “*algo demonstrativo de progresso apreciável*”, surgiu um renomado parque industrial cognominado a “*Manchester Brasileira*”. Este conglomerado industrial tornara-se desde cedo motivo de orgulho. A cidade jactou-se em ter um número de estabelecimentos industriais maior do que o de casas comerciais. Por isso sua alcunha: Cidade Industrial. Sua pujança econômica era fato inconteste; não havia motivos para barrar o pedido de desanexação em se tratando unicamente de sua capacidade financeira. Todos os índices deram mostra disso. A questão extrapolou a arrecadação possível. Estava em jogo o retorno em investimentos, através de obras de infra-estrutura, cuja responsabilidade estava a cargo da sede distrital, São Leopoldo. Esta deixava muito a desejar: “*Novo Hamburgo e Hamburgo Velho, pelo extraordinário desenvolvimento dos últimos anos não, pode adiar por mais tempo o calçamento de ruas, organização de praças, for-*

necimento de água, instalação de esgotos e introdução de outras medidas de ordem pública, que a higiene impõe, o progresso exige e a população tem direito”. O descontentamento pairava no ar devido à carência de obras públicas no distrito. Urgiu assim, e sem perda de tempo, introduzir melhoramentos urbanos, a menos que se fosse intento impedir o avanço e o progresso local.

Para o Conselho Municipal, com sede em São Leopoldo e, teoricamente, representando os interesses de todas as comunas que faziam parte da região, tais melhorias há muito eram realizadas. Para eles, Novo Hamburgo sempre fora, mais do que qualquer outro distrito, favorecida por investimentos. Neste particular não havia possibilidade de “*contradita séria*”. Prova “*irrefragável e insofismável de tal afirmativa*” eram os relatórios de diversos intendentes cujo teor verificava que as despesas realizadas na comuna, nos anos de 1921 a 1924, teriam sido grandes, inclusive bem maiores do que na própria sede distrital. Não havia, portanto, motivos para desmembrar a região, uma vez que tudo caminhava conforme as necessidades e capacidades locais. As finanças municipais, sempre lisonjeiras e satisfatórias, permitiam a tomada de empréstimos a fim de custear obras de infra-estrutura urbanas. Tais empréstimos, muito comuns na época, tão logo lançados a público eram cobertos, quase sempre, no mesmo dia de sua abertura. O parecer negando a autonomia a Novo Hamburgo argumentara que, quando a questão da divisão municipal surgiu, houve retraiamento de capital deste tipo de operação. Confiante em sua prosperidade e em seu ilimitado crédito, a municipalidade havia se lançado em execução de vultosos projetos. Tendo feito as encomendas e lavrado os contratos, viu-se, com o fato ocorrido, obrigada a recorrer aos bancos, a fim de levantar fundos necessários ao cumprimento de seus compromissos. Por esta razão, argumentou-se que somente “*unido e próspero o município gozará de crédito ilimitado e poderá vitoriosamente prosseguir na execução das obras e melhoramentos de que carece... desta vantagem gozará o 2º distrito*”. Maroto

que é, o *flâneur* questiona: – se somente o 2º distrito fosse perder com a separação, e se ficaria em péssimas condições para atender seus futuros compromissos, e ainda veria sua renda diminuir e seu crédito ser abalado, por que razão faltou verbas - ou credibilidade - para São Leopoldo? Ele mesmo responde: – Como investidor, o mercado que ora escasseara, sabia que a sede distrital somente teria a perder, uma vez deixando de ser sorrateiramente responsável pelas verbas arrecadadas em Novo Hamburgo.

Afora a questão econômica e outras tantas levantadas no parecer, o *flâneur* lembra que uma das razões negativas situou-se no argumento etnológico. “*São Leopoldo foi o ponto inicial da colonização alemã. Hoje, porém, os seus moradores se adaptaram ao meio, perdendo, assim, o caráter de uma cidade puramente alemã que era há 30 anos atrás. Em Novo Hamburgo, tal fenômeno de adaptação e nacionalização ainda não se operou completamente*”. Contra-argumentando, Leopoldo Petry (borgista convicto, que viria a ser o primeiro intendente) indagou o sentido de tal afirmação. Afinal, os hamburguenses precisavam ainda viver sob a tutela de São Leopoldo para se nacionalizar, uma vez que ainda não podiam ser considerados brasileiros? Eram mais patriotas aqueles cujos capitais estavam a juros e se entregavam à ociosidade, ao invés dos industrialistas e comerciantes locais que, incansavelmente, trabalhavam em seus estabelecimentos? E os operários, que mourejavam sem cessar nas fábricas? Patriotas eram aqueles que passavam as noites nos cabarés e os dias parados nas esquinas das ruas ou flanando pelas vias públicas? Sem falar das mulheres, que zelavam seus pertences e tornavam o lar mais agradável, ao contrário daquelas que viviam debruçadas nas janelas e que chegavam a vender a roupa de cama para comprar meias de seda e se desfazer de trens de cozinha para ir ao cinema! Para uma Novo Hamburgo, onde tudo era trabalho e produção, onde os “*parasitas da humanidade, felizmente, não encontram ramo em que pousar*”, era melhor trilhar sozinho o caminho do que ir mal acompanhado, disse

Petry.

Em se tratando de brasiliidade ou amor a Pátria adotada, Novo Hamburgo não decepcionou ao longo do tempo, sempre formou e forteleceu a cortina de Defesa Nacional. Pode provar isto em épocas conturbadas da história brasileira. Em 1930 “*viveu horas de júbilo indescritível, que atingiu as raias do delírio*” quando a população soube do levante das guarnições federais no Rio de Janeiro, ocasião em que subiram ao ar centenas de foguetes e o povo afluiu ao edifício da Intendência, onde eram afixados os pormenores da vitória. Ou em 1964, quando as indústrias trabalharam normalmente e nenhuma desordem foi vista. A cidade não tomou conhecimento do que chamou “*movimento de anarquia*” que se estabeleceu no país. “*Este é um dos motivos que fazem o progresso de Novo Hamburgo... somente através do trabalho, do empenho honesto e criterioso de nossos governantes é que o Brasil chegará a dias melhores*”.

Apesar do discurso cívico e da atitude bem comportada, viu o ano de 1926 passar sem ver concretizado seu sonho de emancipação. Somente em abril do ano seguinte ela ocorreu. Tal demora justificou-se pelo fato de que Borges de Medeiros “*desejava formar o município em harmonia com os políticos de São Leopoldo*”, tendo mandado diversos emissários para entendimentos que nunca se concretizaram. Infrutíferos estes, resolveu decretar a emancipação. Em fins de março de 1927 chegou a tão esperada notícia. “*Sendo justamente hora do fechamento das fábricas, esta notícia se espalhou rapidamente e ao cabo de poucos momentos já se ouvia por todos os cantos da nova comuna um intenso espoucar de foguetes que durou a noite toda e o dia e a noite seguidos, só parando quando não se encontrou mais um foguetezinho em toda a vila. O programa das festas já estava impresso há vários dias e foi profusamente espalhado e cumprido à risca*”. Em 5 de abril de 1927, Borges de Medeiros assinou oficialmente a elevação do distrito à categoria de município. Encravado completamente dentro do território de São Leopoldo, ocupava este uma área

superficial de 65 km², com uma população de 8.500 almas e 1.438 prédios, tendo por sede Novo Hamburgo. Como intendente provisório foi nomeado Jacob Koeff Netto. Logo em seguida fundou-se um jornal a partir de “*um grupo de ardorosos paladinos do vilamento local*” que teve, como primeiro presidente, Leopoldo Petry, levado ao cargo de intendente municipal, em chapa única, tão logo se apuraram os resultados das eleições municipais de maio de 1927. O *flâneur* lê no editorial da primeira edição uma controvérsia: “*O nosso jornal não tem nenhuma ligação partidária ou religiosa. Isto não nos impede de consignarmos, em nosso artigo inicial, palavras do mais profundo reconhecimento ao preclaro estadista que tão proficuamente dirige os destinos do nosso querido estado, Borges de Medeiros*”.

Tocando piano na delegacia

Neste seu momento de ociosidade, o *flâneur* lembra que a delegacia de polícia ficava ali, ao lado da prefeitura. Numa reminiscência proveitosa, ironiza o fato de que Novo Hamburgo procurou firmar-se como uma cidade limpa, bela e agradável aos olhos de todos, principalmente aos dos visitantes da FENAC. Mas prezando tanto por ruas asfaltadas e retas e iluminação pública abundante, a cidade pecou na garantia de segurança aos seus concidadãos. “*Pensavam que bastaria reorganizar os espaços urbanos para obter reformas estruturais na sociedade*”, deduz. “*Leodô engano, a insegurança tornou-se marca registrada na cidade industrial*”.

Enquanto pequena vila, nos anos 30 e 40, a preocupação maior não passou de ingênuas ocorrências policiais: ciclistas abusadores ou pequenos petizes andando com suas bicicletas e carrinhos nos passeios públicos, trazendo aos transeuntes o risco de se verem atirados à sarjeta, tal a velocidade que imprimem; rapazes com fundas na mão, caçando aves mas acertando tantas outras coisas; brincadeiras de mau gosto do tipo arrancar portões de residências particulares e abandoná-los mais adiante; incêndios apagados a balde d’água com a ajuda dos

vizinhos; ou simplesmente objetos achados nas ruas, tais como chaves e latas de cola. Esporadicamente havia casos mais graves: indivíduos desalmados raptando crianças com o fito de saciar instintos bestiais; tarados destituídos de senso moral encontrando como passatempo a difamação pública; salteadores irrompendo armados de facões, cacetes ou porretes, roubando dos passantes o dinheiro que, cria-se, ser para equilibrar a precária situação financeira; audaciosos gatunos furtando do templo local a taça de ouro utilizada como suporte para a hóstia sagrada – “*nem as Igrejas respeitam!*”; industrialista recebendo felicitações por ter atirado contra assaltante noturno que com a voz de “*pára*” não parou e ainda atirou, embora não tenha sido encontrada a arma; troca de insultos e agressões físicas entre inquilino e proprietário por causa do aluguel; ou brigas de amor, em que o namorado enciumado sacava da faca e feria sua bem-amada.

Mas a cidade calma e pacífica, onde reinava relativa ordem e tranqüilidade, mudou. De pacata e ordeira na época da emancipação, transformou-se em turbulenta e perigosa em menos de 40 anos. A calma cedeu lugar à agitação e o pacifismo desapareceu. O progresso chegou rápido, trazendo consigo naturais consequências. Ele cobrou seus benefícios carreando aspectos negativos. Tal foi o ônus a ser pago. Nos anos 70 a 90, os constantes assaltos trouxeram à cidade um clima de pavor. As charges dos jornais passaram a refletir a rotina dos roubos e a indiferença alheia. As necessidades mudaram, rouba-se para finalidades outras que não sejam matar a fome. Os golpes cresceram e não passa dia sem alguém ser lesado. De tanto pensar em trabalho, em fabricar calçados e embelezar a urbes, Novo Hamburgo acabou não se prevenindo contra os amigos do alheio e malandros. Tornou-se paraíso dos golpistas e assaltantes. Nela os vigaristas encontraram a tão sonhada Eldorado. Resgatando Ítalo Calvino, o *flâneur* conclui: “*Pelas ruas, as pessoas caminham retorcendo as mãos, acordam de manhã com um pesadelo e logo começa outro*”.

A (in)segurança urbana

Seguindo nesta recordação sobre segurança pública, o *flâneur* enfatiza que a vida na cidade exige um conjunto de leis e regras impostas a todos com o fito de assegurar a moral, a ordem e a segurança. Admitindo-se moral como uma conduta considerada válida - relativa aos (bons) costumes, ordem como tranquilidade pública resultante da conformidade das leis vigentes e segurança como aquilo em que se pode confiar, a cidade é o lugar menos propício para esta tríplice utopia. Por princípio, a cidade faz lembrar um antro de perdição e de concentração de parasitismo, um lugar de contradições e, logo, de deterioração moral. Na luta pela ordem pública ganha a intranqüilidade permanente. O verbo confiar tornou-se impossível conjugar. De uma leitura de Michel Foucault vem a idéia de que policiar diz respeito a bem governar. Além de fiscalizar, inspecionar e tomar medidas preventivas contra as enfermidades urbanas, a segurança pública inclui a manutenção da ordem vigente. Reprimir e eliminar os perigos urbanos são atribuições dos órgãos de segurança. A melhor forma de realizar isto é pela demonstração de força. Esta ameaça implícita tem dupla via: interna e externa.

Inserido no contexto brasileiro, Novo Hamburgo sofreu a influência externa. Como cidade industrial, cuja finalidade última está na produção fabril, acatou de pronto decisões nacionais e até deu sustento para a (des)ordem vigente. Ao longo das intempéries brasileiras, a cidade soube dançar conforme a música. Na revolução de 30, viveu horas de grande júbilo, que atingiu as “*raiias do delírio*”. Com o levante das guarnições federais no Rio de Janeiro, subiram aos céus centenas de foguetes e “*o povo começou a afluir à frente do edifício da Intendência Municipal, onde iam sendo afixados os pormenores da grande vitória*”. Na Segunda Guerra Mundial, em que o inimigo maior era a Alemanha, a cidade de origem germânica sofreu diversos constrangimentos. Por precaução os rádios foram registrados e o idioma alemão ficou proibido. Aqueles que o falassem em público eram

presos. Tal proibição não levou em conta que o idioma pátrio era utilizado no dia a dia e havia idosos que sequer sabiam o português. Passado o conturbado período, a cidade privilegiou o patriotismo brasileiro. A Semana da Pátria sempre fora comemorada com muitos festejos. Eram necessárias demonstrações de civismo e ardor patriótico para afirmar o brasileirismo dos descendentes dos colonos alemães. “*No ar, os nossos pilotos festejavam a magna data em revoadas arrojadas e elegantes, falando, com o ruído dos seus motores, a linguagem do futuro glorioso deste povo, cujo destino as noites estreladas ostentam no cruzeiro reluzente e os dias refletem o brilho do sol nas asas metálicas dos aviões. A alma da Pátria se espalhava fremente e indômita nos milhares de rostos alegres desse povo glorioso, em cujos peitos está acesa a chama ardente e crepitante do mais puro patriotismo, envolvido no trabalho diuturno e fecundo em prol da nação, para a grandeza sempre maior do Brasil*”. Milhares de crianças das diversas escolas e atletas das sociedades desportivas desfilavam todos anos pela avenida Pedro Adams Filho. Uma apresentação da Banda dos Fuzileiros Navais do Rio de Janeiro levou uma enorme quantidade de pessoas ao centro. Certa feita, o número de autoridades locais recebendo ilustres convidados foi tamanha que fez o palanque vir abaixo. No golpe militar de 64, “*quando os grupos subversivos tentaram a guerrilha*” e “*as forças armadas vieram para as ruas e levaram todos eles de roldão*”, onde “*uns forma mortos, outros aprisionados e os que sobraram fizeram pista*”, pois “*estava em jogo a soberania nacional*”, Novo Hamburgo deu o exemplo à Nação e não parou, sequer “*tomou conhecimento do movimento de anarquia que se procurou estabelecer no país, com a queda do presidente João Goulart*”. As indústrias funcionaram normalmente e nenhum movimento de desordem foi visto, mesmo sendo o ex-governador gaúcho Leonel Brizola figura responsável pela oficialização da comitiva de industrialistas locais que fez a famosa viagem ao exterior - viagem esta que abriu as exportações calçadistas aos países europeus e aos

Estados Unidos -, integrante do governo apeado do poder. Na década de 70, auge da ditadura militar, falar em comunismo na cidade era invocar o próprio tinhoso. Acreditava-se que exemplos como o golpe militar na vizinha Argentina, em 1976, comprovavam que “*governos fracos, que toleram a greve sistemática e a baderna generalizada, fatalmente terminam conduzindo o país para uma situação de caos*”.

O flâneur compara a explícita demonstração de amor pela pátria e a precária garantia da segurança local. No início, quando Novo Hamburgo era uma vila recém-emancipada, a calma e a tranqüilidade imperavam e a polícia sequer tinha plantão, pois entre um e outro homicídio ou crime violento na “*Courocáp*” passavam-se anos. A inspetoria de veículos dos anos 30 era uma piada. Vestia-se de improviso um cidadão com uma indumentária e estava formada a secção. Como tal, o inspetor, “*no mister de sua profissão*”, revelava uma completa ignorância do código de veículos. Num determinado acidente, quando um carro foi de encontro a um poste telefônico, ele fez o legítimo papel de manequim fantasiado. Com a aglomeração popular, onde todos palpitavam, causou espanto geral sua pergunta: “*mas que devo então fazer?*” O acidentado propôs-lhe que tomasse nota do nome, mas o dito cujo era analfabeto. Em diversas ocasiões foi de lamentar a atitude da inspetoria de tráfego, principalmente na aplicação de multas. “*Repetidas vezes são multados automóveis que, pasmem os leitores, ou estão ausentes, ou trancados na garagem*”. Era comum o apelo para que a polícia aplicasse “*corretivos necessários*” aos baderneiros, dando-lhes “*uma ocupação mais proveitosa no xadrez, durante umas boas 24 h*”. Mesmo com a troca de uniforme (era preciso demonstrar que se tinha policiais dignos, disciplinados e bem fardados), a Guarda Civil foi dissolvida. Em 1935, o policiamento do município ficou a cargo de 16 homens da Brigada Militar do Estado. Na década de 60 resolveu-se fazer um policiamento preventivo com praças caminhando em dupla pelas ruas centrais da cidade. Antes a polícia só aparecia onde se imaginava “*dar galho*” ou quando o já tinha dado. Na nova

situação, eles caminhavam a passo lento, geralmente com as mãos para trás, conversando entre si, “*indiferentes aos olhares que lhes endereçavam os que desconheciam a finalidade desse aparente trocar de pernas*”. Alcunhados de “*Fritz e Franz*” ou “*Pedro e Paulo*”, a fiscalização das duplas surtiu efeito. O trânsito melhorou, principalmente o de pedestres. As mulheres ficaram livres dos incômodos e impróprios Don Juans que infestavam a cidade. Os “*filhinhos de papai rico*”, que faziam das ruas pistas de corridas e de experimentação do ronco de seus motores, também levaram a pior. Mas a fiscalização rigorosa trouxe a repressão desvairada. Logo surgiram diversos reclames sobre a maneira acintosa e até brusca com que os guardas interpelavam as pessoas de bem. Aos que davam entrada na Delegacia local havia a surpresa da “*Operação Cabeleira*”, que procedia ao corte das melenas. Tal medida foi considerada salutar, pois tirava de circulação os diversos gatunos e malandros que infestavam a cidade, ao menos enquanto perdurasse a careca.

Fundo o regime militar, o clima de segurança nacional perdeu o sentido. Entretanto, a violência institucionalizada continuou, mesmo com a polícia tendo de mendigar vales de gasolina e viaturas à comunidade. Os salários percebidos não causavam inveja a ninguém. Diferente das telas de cinema que mostravam o aparato policial norte-americano, a pobreza franciscana da polícia local emperrou a solução de diversos crimes. Nesta situação, as duplas de brigadianos encarregadas da ronda preventiva ficaram acuadas diante da violência: “*O que eles poderão fazer caso alguma coisa aconteça? No máximo sair correndo atrás, ou será aconselhável correr para fugir dos transgressores que estarão mais bem equipados do que eles próprios*”. A insegurança tornou-se geral. Os que tinham recursos se protegiam com cadeados, grades, cercas eletrônicas, cachorros treinados, segurança particular, alarmes, armas de grosso calibre e outros inúmeros mecanismo de proteção. Para a grande maioria restou continuar exposta às freqüentes agressões. Empresas de vigilância particular

cresceram, pois mesmo com um Conselho de Segurança atuante, a cidade continuou presa fácil. Numa recente gestão, os recursos provenientes do estacionamento pago, que até então iam para a polícia, foram desviados para a saúde. Ao invés de prevenir a violência preferiu-se cuidar das vítimas. Em voga nos anos 90, as empresas de zeladoria, com seus carros velhos para a ronda noturna, seus apitos e rádios transmissores para contatar a polícia, substituíram a segurança pública tão decadente. A esta caberia outra função: “*Se todos os brigadianos que estavam no Centro resolvessem se agrupar, o contingente seria maior do que os grevistas que fizeram a acanhada passeata*”. Como diria Marshall Berman, “*esse mundo miraculoso e mágico é ainda demoníaco e aterrorizador, a girar desenfreado e fora de controle, a ameaçar e destruir, cegamente, à medida que se move*”. Pelo menos este é sentimento do *flâneur*, sentado ali na praça, debaixo de uma árvore, em frente à delegacia de polícia.

A exteriorização da miséria

Neste clima de rememoração da fisionomia urbana, naquilo que ela tem de mais atroz, bárbara e cruel, o *flâneur* resgata o outros personagens urbanos que a cidade insiste em esconder: mendigos, pipocas e prostitutas. Ercílio Rosa assim os descreveria: “*Há muitos desses vultos que se arrastam à margem do mundo, da sociedade e à margem de si mesmos. São estranhas criaturas que flutuam na multidão, debruando lágrimas com sorrisos ou encobrindo ironias com lamentos*”. Já no carnaval de 1941 apareceu a seguinte observação: “*Não é permitido o trânsito pelas ruas de grupos carnavalescos de que façam parte indivíduos maltrapilhos, empunhando latas, fragmentos de madeira e outros objetos*”. Os excluídos da ordem foram excluídos também na desordem. Nos anos 40, uma figura típica se destacou: Argemiro. Fruto de uma sociedade excludente (o *flâneur* sabe que ostentação da riqueza, pobreza dos trabalhadores e mendicância nas ruas são resultados do mesmo processo produtivo),

Argemiro mendigava nas portas das casas, hotéis, restaurantes, lojas e bares, pedindo algum dinheiro ou um prato de comida. Aonde chegava só precisava cumprimentar os presentes e, sem dizer coisa alguma, recolher com facilidade o dinheiro (como a contrapartida de uma sociedade comprometida, onde o níquel representa um alívio na consciência de quem dá). Antes de tudo, Argemiro foi uma personificação da sociedade privada. E como representante de uma sociedade assim, muitos apareceram e desapareceram depois dele. “*Eles são o outro prato da balança que com sua miséria, desgraça e vicissitudes contrabalançam e equilibram a paz social do mundo moderno*”.

O problema da mendicância agravou-se nos anos 50 e 60. Cada vez mais mendigos passaram a perambular pelas ruas centrais, estendendo a mão à caridade alheia. A cidade que jactou-se em ser trabalhadora, não pôde presenciar o humilhante e assustador espectro de mendigos a se movimentar pelas artérias modernas. Com a chegada do rigoroso inverno – com todos de narizes vermelhos, roupas cheirando a naftalina e comerciantes com sorriso de satisfação estampados no rosto – os mendigos esfarrapados e descalços sofrem mais ainda. Em disputa com cães sarnentos, à cata de alimentos, eles reviram o lixo atrás de um pão velho. Nas décadas de 80 e 90, tal situação entrou no cotidiano urbano. Passear pela cidade tornou-se uma opção um tanto constrangedora. O número de indigentes aumentou dia após dia, alguns com aparentes problemas mentais e outros tantos alcoolizados. Para chamar a atenção, há os que abriam suas próprias feridas e aqueles que assustam os passantes com reações agressivas ou obscenas. Como na Porto Alegre do início do século que aparecia encantadora e bela aos olhos de todos mas que escondia suas grandes falhas, Novo Hamburgo quis ficar conhecida pelos carros de luxo e pela pompa de cidade grande, mas à noite a cidade dos mendigos ganha força e toma conta das ruas. “*No lugar de vistosas capas e elegantes casacos, contentam-se com o que sobrou: os trapos*”. O *flâneur* deixa a questão no ar: “*Quem é louco, aquele que baba nas ruas*,

mostra-nos a língua e diz palavras desconexas ao léu, ou aquele que aumenta o passo e salta sobre homens, mulheres e crianças que mendigam pelas calçadas?"

Crianças descalças na capital do calçado

O flâneur recorda que, na Novo Hamburgo dos primeiros tempos após a emancipação, não era comum vagarem pelas ruas menores abandonados. Quando estes eram encontrados, a polícia administrativa tratava de recolhê-los para posteriormente serem encaminhados de volta aos pais. Era o tempo em que menores de rua ainda tinham pais conhecidos. Na década de 50, o problema do menor era tangível. Face à condição de miserabilidade dos pais, crescente número de pequenos seres eram obrigados a mendigar nas ruas. Aos pequenos esmoleiros levantavam-se vozes contrárias. Às autoridades cabia tomar medidas radicais, sérias e urgentes, pois da esmola passavam aos pequenos furtos. Surgia o problema da delinquência infantil. Em 1953 foi dado início à construção da Casa da Criança, obra esta que somente foi entregue em parte sete anos depois. O problema agravou-se com o “elevado número de guris que fumam e bebem como gente grande cuja única preocupação é vadear, freqüentar casas de diversões noturna, e, não raro, entregues à mais franca e desenfreada jogatina”. Procurando reverter tal problema, encontrou-se solução paliativa colocando-os nas esteiras da produção. Conforme notícia pouco divulgada, somente no ano de 1960 mais de 800 menores de 18 anos tinham sido despedidos das fábricas de calçado. No final da mesma década, quando Novo Hamburgo ultrapassou a produção calçadista da cidade de Elda na Espanha, circularam por lá fotos da miséria hamburguense. Eles culparam os subsídios do governo e os míseros salários pagos aos operários. E se os salários dos operários já beiravam a simples subsistência, no emprego de menores encontrou-se a tão desejada e necessária mão-de-obra ainda mais barata. Quando não se empregavam nas indústrias, os menores faziam outros trabalhos,

como jornaleiros, engraxates, vendedores ambulantes, ou senão esmoleiros: “*O jornaleiro, esse pequenino ente que não conhece as belezas da infância, que nem sabe como é que se entra numa escola e que nunca viu um presente de Papai Noel, também faz parte do mecanismo do jornal*”. Como engraxates, andavam com roupas sujas e pés descalços. Como trabalhadores da fruteira ou feirantes das esquinas, substituíam a escola pelo trabalho e o uniforme pelo chinelo de dedo e calção surrado. Como pedintes, seus rendimentos causavam inveja a ponto de virem de outras cidades para mendigar em Novo Hamburgo.

Enquanto as crianças privilegiadas davam sua demonstração de civismo desfilando na avenida em comemoração à Semana da Pátria, os menores perambulavam pelas ruas. Com pais bêbados e morando feito bichos em toscos casebres sem as mínimas condições de higiene, eles ganharam o espaço urbano. Primeiro mendigavam trocados ou comida, depois passaram a roubar, prostituir-se e até matar. O problema do menor atingiu a todos: “*É o operário que irá trabalhar descansado sem preocupações com os filhos, é a mãe que produzirá mais, é o aspecto da cidade que irá melhorar*”. A vida dos menores tem suas nuances. No anoitecer juntavam-se os lucros do dia e separasse o troco para o vício do cigarro. Quando não dava muito, serviam as guimbas ou sabiás encontrados nas sarjetas. Pais se aproveitavam da situação do menor. Os meninos maltrapilhos, tremendo diante do rigoroso frio gaúcho, batiam nas portas das residências luxuosas, pedindo “*vizinha, não tem uma roupinha p/ nós?*” Feita a doação e dito o “*brigado*” a cena se repetia na vizinhança. Num lugar ermo a mãe dos pequeninos pedintes dobrava e ajeitava o monte de roupas ganha. Para carregar o fruto da caridade alheia valia até chamar um táxi. O problema do menor dormindo ao relento, que, na década de 60, era algo inacreditável para Novo Hamburgo, passou a ser presenciado no cotidiano da cidade nos anos 90. Lançaram a culpa disto tudo no pessoal do interior que buscava na Courocap o sonho de crescimento

perdido na roça. “Atraídos pelo sonho da selva de concreto e suas luzes, os invasores vão chegando, dando vida a verdadeiros anjos de cara suja: os meninos de rua. No primeiro momento tudo é novidade: o asfalto, o ônibus, os carros de luxo. Logo o tempo encarrega-se de mostrar que o brilho e o conforto não são para todos, e sim para poucos, pouquíssimos. O convívio urbano, e em especial a mendicância, torna-os mais próximos. Reconhecê-los não é tarefa difícil: são os mesmos que transitam, molambentos e desesperados pelas ruas do Vale dos Sapateiros”. Como diria Walter Benjamin, “com centenas de esquemas e variantes, transformam a miséria numa grande arte”.

O mal necessário invade a cidade

De um passante, o *flâneur* ouve o famoso dito popular: “a prostituição é a mais antiga das profissões”. Entretanto, sabe que a reunião de diversas mulheres, com o fito de trocarem favores e serviços sexuais por dinheiro, é algo típico da civilização. Para além dos diversos termos utilizados para denominar a “casa das putas”, certo é que tal lugar sempre refletiu a sociedade onde funciona. Pelos seus aspectos físicos retrata sua época. Como não poderia deixar de ser, em Novo Hamburgo também existiu tanto a prostituição de rua quanto a do lupanar. O *flâneur* recorda que na década de 50 houve uma ferrenha briga entre a municipalidade e um bordel local. Fiscais da prefeitura fecharam a casa da cafetina Joana Catarina Tiss. Esta, não dada por vencida, impetrou um mandado de segurança, e continuou a trabalhar. Mas se a justiça favoreceu a alcoviteira, os jornais não descansaram. Denunciaram a presença de indivíduos desclassificados que, promovendo bebedeiras acompanhados das moças residentes na maloca, punham em polvorosa o bairro, com suas pancadarias, gritarias e palavrões. Logo se discutia a estranha proposta do legislativo estadual que visava oficializar a zona do meretrício, com a construção de casas e salões de baile para as decaídas, feitas pelo Estado ou pela iniciativa particular. Criam eles que tal ato oficializaria e incrementaria o cha-

mado “mal necessário”, e acima de tudo representaria um rude golpe aos bons costumes, desmoralizando a tradicional família hamburguense. Criou-se uma comissão de homens de bem numa cruzada contra os bordéis e pela elevação moral. Pouco adiantou, tal iniciativa naufragou em pouco tempo e dissolveu-se a comissão. “Que cada um vá para casa cuidar de suas filhas o máximo que puder e deixem que o mal necessário tome conta da cidade e que o império da Catarina continue mandando, ditando as leis e os costumes”. Com tal publicidade, os negócios continuaram e no local do bordel surgiram outros tantos, ficando conhecido como o Morro das Catarinas.

Na metade dos anos 70 começou timidamente a prostituição ambulante pelas ruas da cidade, principalmente na avenida Nações Unidas, nas imediações onde seria erguido o *shopping center*. O *flâneur* vê uma charge da época onde aparecem rapazes inocentes que pensam estar com a bola toda, pois algumas moças vestidas sensualmente lhes abanam: “Olha só zé, que jóias!! Temos com tudo!!” Dois outros se escondem embaixo da ponte e um reclama ao outro: “Não te falei que aquelas minas iam tirar até a roupa da gente!!” Para completar a ironia, uma multidão se aglomera numa carrocinha ao lado do ponto, certamente para “cuidar” melhor das moças. Em 1980, apareceram os travestis. Numa ocasião houve um jovem que passeava na cidade quando uma bela loira convidou-o para passear. Aceitando, namoraram no primeiro dia e no outro ele a levou para casa. Ao convidá-la para um banho de piscina, ela relutou e ambos nunca mais se viram. Posteriormente ele descobriu o engodo, tratava-se de um homem. Passados dez anos, os travestis proliferaram a ponto de criarem uma associação inédita, pioneira do gênero na América Latina, cuja finalidade era defendê-los contra a marginalização social e promovê-los harmoniosamente na sociedade. Também nesta década as casas de prostituição evoluíram. O Morro das Catarinas passou a ser privilégio dos desclassificados. As escapadas dos casados, principalmente na época de calor quando as esposas estavam no litoral, mudaram. Nos idos de 50 ou 60,

quando a cidade ainda era pequena e quase todos se conheciam, era necessária uma verdadeira fuga cinematográfica, com carros de praça, ônibus e até trem. Com o crescimento urbano e o anonimato inerente a ele, visto a partir dos anos 60, tais precauções tornaram-se desnecessárias. Trazida pelos viajantes dos grandes centros e pelos importadores com gostos mais requintados e paladares exigentes, Novo Hamburgo entrou nos anos 90 com uma infra-estrutura profana comparada à das grandes cidades. Surgiram casas de massagens localizadas na área central e as acompanhantes universitárias, ambos com freqüentes anúncios no mesmo jornal que promoveu a cruzada pela moralidade e pelo fim do bordel da alcoviteira Catarina, tempos anteriores. Em época de FENAC, as modernas casas noturnas locais atraíam tanto quanto as da capital Porto Alegre. Na cidade que se quis moderna, o *footing* das moças de família depois da missa, realizado ali onde está sentado o *flâneur*, foi substituído pelo *trottoir* das putas. Muitas fábricas de calçados fecharam e em algumas delas se instalaram modernos prostíbulos. A força de trabalho das filhas hamburguesas mudaria de sentido. Saiu de cena a tradicional costureira de sapato; em seu lugar, o apelo sexual, o *drink*, a dança sensual e o pagamento no final.

A cidade progride

Neste resgate de vestígios do passado – ou, como queiram, evocação dos mortos –, o *flâneur* se questiona sobre o que seja o progresso, que traz tanto benefícios quanto malefícios. Ele lembra uma passagem do épico *Fausto*, escrito entre os séculos XVIII e XIX pelo alemão Johann Wolfgang Goethe, na qual o personagem principal esclarece seus desejos a Mefistófeles: “*Entendamo-nos bem. Não ponho eu mira na posse do que o mundo alcunha gozos. O que preciso e quero, é atordoar-me. Quero a embriaguez de incomportáveis dores, a volúpia do ódio, o arroubamento das sumas aflições. Estou curado das sedes do saber; de ora em diante às dores todas escancaro*

est’alma. As sensações da espécie humana em peso, quero-as eu dentro em mim; seus bens, seus males mais atrozes, mais íntimos, se entranhem aqui onde à vontade a mente minha os abrace, os tacteie; assim me torno eu próprio a humanidade; e se ela ao cabo perdida for, me perderei com ela”. O *flâneur* sabe que no início dos tempos as necessidades humanas eram primárias. O homem precisava de pouca coisa para subsistir. E nesta marcha evolutiva, criou para si novas necessidades, uma supérfluas, outras indispensáveis. “*Ingênuo é aquele que pensa que mantendo-se no estado primitivo, o homem seria mais feliz do que com o imenso aparato que hoje tem a sua disposição. Assim como a criança parece ser mais feliz em seu mundo, tal felicidade seria a do bruto*”. Ele percebe que, segundo colocou Norbert Elias, a condição humana é uma lenta e prolongada construção do próprio homem. À esta marcha evolutiva convencionou-se chamar “*progresso*”. Entretanto, há de se separar o joio do trigo. De um lado tem-se o desenvolvimento tecnológico e científico, o progresso material, o da técnica emancipacionista e o dos saberes. Estes trazem a satisfação das necessidades humanas e tornam-se, assim, marcas do processo progressivo. “*Se as conquistas materiais são a cama de salto das intelectuais, destas advém o progresso moral, embora não as siga imediatamente*”. Tal como fizeram Walter Benjamin e Theodor Adorno, ele comprehende ser preciso recusar a confusão entre progresso das técnicas e dos conhecimentos com o progresso da humanidade. Concebido diante da ameaça fascista de 1930-40, que parecia avançar sem obstáculos sobre a liberdade humana, o conceito de Adorno sobre o progresso humano repousa na constituição social global e no sujeito consciente de si mesmo; as únicas armas capazes de afastar o desastre total. O verdadeiro progresso consiste na guerra contra o triunfo do mal radical, na resistência ao constante perigo de regressão à barbárie e na possibilidade de evitar a catástrofe integral. É famosa a invocação alegórica de Benjamin sobre o anjo da história que tenta em vão deter-se nas ruínas acumuladas do passado, pois a tempestade

chamada “progresso”, soprada do paraíso, impele-o irresistivelmente para o futuro. Tal alegoria reaparece quase textualmente em Adorno: “*O anjo portador do gládio de fogo, que expulsa os homens do paraíso e os impeliu à via do preparo técnico, é, ele próprio, o símbolo desse progresso*”. Estes dois pensadores alemães entenderam que se pelo progresso intelectual faz-se compreensível o discernimento entre o certo e o errado, mas que o desenvolvimento moral não o acompanha concomitantemente, a inteligência humana, a técnica e as conquistas materiais podem ser postas a “serviço das trevas”. Com isto, pode-se embarcar a marcha progressiva, mas nunca detê-la. Aqueles que assim procedessem assemelham-se a pequenas pedras colocadas debaixo de grande veículo, não o impedindo de avançar. O *flâneur* ressalta que, embora nunca utilizada a palavra “moral”, tanto Adorno quanto Benjamin vislumbraram o caráter moral no progresso humano. Em Adorno, o verdadeiro progresso humano se daria quando a sociedade global alcançasse um caráter social e quando o sujeito nela vivesse com conhecimento e consciência de si mesmo. A própria idéia de humanidade não exclui coisa alguma; não cabe uma idéia de progresso sem a de humanidade. Em Benjamin, a técnica é emancipadora, permitindo a “redenção”, mas vista pelo *modo operandis* habitual, por como se utiliza quem dela se apropria, tais conquistas tornaram-se insignificantes.

O *flâneur* deixa claro que, queira-se ou não, o aperfeiçoamento da humanidade segue uma marcha regular e lenta, mas constante. Os abalos físicos ou morais que surgem nesta, impelem o homem a seguir em frente. Vistos com olhos pessimistas e mesquinhos, tais abalos são percebidos como desordem constante e caos total. Com um olhar mais apurado, eles se assemelham à tempestade que saneia a atmosfera, depois de a ter agitado violentamente. Observado em conjunto, vê-se a marcha moral ascendente, pois no passar dos tempos reprimem-se os abusos de toda ordem. Além do mais, para tornar compreensível a necessidade do bem e das reformas, faz-se mister que o

mal chegue ao limite. “*Atualmente, o progresso das técnicas e dos saberes parece soçobrar ao moral. Tal situação, passageira, faz da vida moderna algo de paradoxo e contraditório*”. Ele resgata a idéia de Marshall Berman, quando afirma que ser moderno é viver um desejo de mudança, de si e do mundo ao redor, mas também viver o terror da vida que se desfaz em pedaços: “*Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor - mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos*”.

Neste contexto é que se insere o progresso em Novo Hamburgo. A cidade viveu seus dias de glória quando buscava incansavelmente o progresso, confundindo-o com conquistas materiais. Renovou sua arquitetura, construiu belas residências e edifícios sumptuosos, alinhou e calçou suas ruas, ordenou o desenvolvimento, enfim, procurou crescer e ganhar feições de pequena metrópole. Para tanto, precisou derrubar as pontes que a ligavam ao passado, uma vez que não queria volta. Negou suas origens coloniais para mergulhar no sonho urbano. E estas mudanças teve de fazer sem nostalgia. Obviamente, neste processo, conheceu as intempéries do caminho. As mazelas inerentes ao crescimento chegaram de prontidão. Entendendo progresso como uma força dinâmica e irresistível, como o vento que sopra do paraíso e impele a seguir em frente, a cidade progrediu sob o olhar atento do *flâneur*.

A tempestade que saneia a atmosfera

Como visto pelo *flâneur*, o processo progressivo humano subentende-se não como algo tranquilo ou sereno, reto ou ininterrupto. De Theodor Adorno resgata a evocação da figura do gigante, que após seu sono imemorial, se põe-se lentamente em movimento, para, em seguida, desembestar, espezinhando tudo o que lhe surja no caminho. Tal metáfora do progredir da humanidade faz crer que o rude desper-

tar é o único potencial de emancipação humana. O sono do gigante assemelha-se às idéias que se infiltram pouco a pouco no seio das civilizações e germinam durante séculos para depois irromperem subitamente e produzirem o desmoronamento do edifício do passado, que deixou de estar em harmonia com as novas necessidades e com as novas aspirações. Assim como a tempestade saneia a natureza, após tê-la abalado violentamente, as intempéries do caminho do ser humano são-lhe oportunidades profícuas. “*Adorno viu que os revezes históricos provocados pelo próprio princípio de progresso ofereceriam as condições para que a humanidade encontrasse os meios de evitá-las no futuro*”. De Marshall Berman, lembra que o processo, embora demoníaco, impele ao crescimento, e cita a fala conclusiva de Mefistófeles: “*Por que você aceita parceria conosco se não pode levá-la adiante? Você quer voar mas fica logo aturdido! O crescimento humano tem custos humanos, qualquer um que o deseje tem de pagar o preço, e ele é altíssimo!*” Assim vive o homem moderno: amedrontado e sem bilhete de retorno. Neste contexto, a cidade parece encerrar não só o desejo de progresso pela modernização, mas ser o túmulo de justiça, amor e paz entre os homens.

Na cidade industrial, Novo Hamburgo, a conta do progresso humano caminhou colada ao desenvolvimento material. Acreditou-se, já nos anos 50, que o avanço das pesquisas científicas aliada à ganância humana estava em combate com a valorização do homem e da vida em geral. Idéias sobre a insensatez futura ganharam terreno: “*A humanidade no ano 2000 será pouco combativa e mais acessível às idéias gerais, a um humanitarismo mais sincero porém de caráter mais débil, como ocorre com as pessoas que tem demasiadas considerações e vivem múltiplas torturas e inibições interiores*”. Embora tratassem de debelar os males urbanos para que estes não se transformassem em epidemias e calamidades públicas, mesmo no começo dos anos 60 houve a cobrança por maior interesse para que Novo Hamburgo não perdesse sua característica de cidade modelo de progresso,

e deixasse a violência, a miséria e outros males se proliferarem. Mesmo com isto, a cidade viu chegarem os acontecimentos que o progresso trouxe, por conta dos benefícios. Foi o pesado ônus para uma cidade que cresceu a olhos vistos. À medida que Novo Hamburgo foi ficando grande, tornou-se indiferente à situação dos vencidos. A poluição foi um dos convidados que primeiro compareceram ao sabá do progresso. O arroio, desde cedo, foi constantemente contaminado por produtos utilizados no curtimento do couro. Já na década de 30 ele exalava o “*insuportável fétido, notadamente nos dias de canícula*”. Os detritos nele lançados tornaram suas águas putrificadas, fazendo “*desprender irrespirável atmosfera*”. Também os detritos das patentes tinham ali seu fim, e eles faziam os transeuntes sentirem “*a sensibilidade olfativa ferida pela fedentina, que se emana da sarjeta*”. Mesmo com o código de posturas incutindo multas aos que nele despejavam lixo ou porcarias diversas, as águas poluídas do arroio o tornaram residência oficial dos mosquitos, “*insetozinhos enfadonhos*” que “*aparecem em verdadeiros enxames*”. A cidade foi tomada por verdadeira invasão, nas quais os mosquitos se tornavam donos da noite: “*Flit, inseticida, Pereat, Pirâmides, matador, nada ajuda!*”, ouviu-se dizer na época. O sono noturno passou a ter a presença dos “*irritantes zumbidos*” e das “*malfadadas picadas*”. Quanto mais calor fazia, mais a cidade sofria. Mesmo com a chuva eles não desapareciam e restava esperar o inverno para levar “*esses indesejáveis*”. Contra estas pragas, foram tomadas rígidas medidas na década de 40, tais como remover o lixo em latas fechadas, adotar piso na cozinha e despensa, e exigir “*gabinetes higiênicos*” com fossa séptica para as casas em construção ou reforma. Para completar a pretensa salubridade passou a faltar água e esgoto; a água veio, mas o arroio continuou sendo poluído.

O *flâneur* recorda que a poluição veio também na esteira do transporte automotor. Aliado aos pesados edifícios que se ergueram nos anos 60 como “*monstros para o infinito*”, projetando “*suas som-*

bras negras por sobre as ruas estreitas”, os veículos trouxeram barulho, poeira e gás tóxico saído de suas surdinas. A melodia urbana tornou-se um som estridente com decibéis acima do normal, trazendo a surdez precoce. A poeira foi amainada pelo asfalto que impermeabilizou a cidade inteira nos anos 80. Acabou em parte com ela e tornou a cidade bonita e limpa, mas fez com que a água da chuva perdesse contato com a terra e fosse coletada e drenada rapidamente ao arroio, inundando-o e fazendo dele mero canal morto e sem condições de renovação. Tal foi a mentalidade desde a década de 30: “*Para um país subdesenvolvido é muitíssimo mais vantajoso construir estradas pavimentadas do que estradas de ferro*”. Nos anos 70, o automóvel viu sua era chegar irresistivelmente: “*o automóvel é o novo Deus da civilização, todo mundo passa a trabalhar em função dele*”. Ele trouxe os resíduos tóxicos liberados na descarga. Com poucas árvores, muitas delas derrubadas por terem sido plantadas “*sem ordem nem simetria*”, e muito asfalto, os efeitos nocivos apareceram em meados dos anos 80: “*o motorista tem de enfrentar diariamente o burburinho do tráfego pouco disciplinado, é um homem que se encontra em constante tensão nervosa*”; aumentou dia a dia a insegurança para motoristas e pedestres; cresceu o número de acidentes e Novo Hamburgo passou a contar seus mortos junto com as estatísticas econômicas. Com o alto poder aquisitivo, significativa parcela da população pôde ter seu veículo. Aumentou o índice de carros por habitante. Com a circulação cada vez maior, mais desumana tornou-se a cidade. Os congestionamentos em horários de pico apareceram. Os motoristas locais passaram a ser conhecidos como petulantes e irresponsáveis. Poucos param ao sinal vermelho e o respeito aos limites de velocidade não existe.

Na década de 90, a cidade embriagou-se no fel do progresso desvairado. Sob a égide progressista, a urbe conheceu o paradoxo da riqueza em profusão e da miséria alheia. Mesmo arrecadando vultosas divisas com a exportação fabril nos áureos anos de 60 em diante, ela viu crescer em seus limites o número de famílias com vários fi-

lhos, morando em barracos de madeira ou lata, com crianças subnutridas brincando nas águas poluídas, isto já na década de 70. “*Novo Hamburgo já cresceu bastante a ponto de ter famílias com oito filhos de barriga inchadas, morando num casebre e renda familiar insuficiente para patrocinar um jantar em restaurante de categoria. Estes nunca viram uma colorida boutique do centro, nunca passearam por uma galeria cheia de lojas atraentes, nunca tomaram gilda de canudinho ou andaram de frescão*”. Atraídos pela “*selva de concreto e suas luzes*”, os excluídos da ordem logo se deram conta que as belezas urbanas não eram tão belas assim. Os carros de luxo e a pompa da cidade grande ficam distantes da realidade. Ao invés de elegantes trajes, os anjos de cara suja vivem em farrapos pelas ruas centrais, debaixo de marquises ou em outro canto que ofereça abrigo noturno. A mendicância aumentou consideravelmente e tornou-se profissão. A cidade dos miseráveis sitiou a bela e chique pseudo-metrópole novo-hamburguesa, ameaçando-a com a invasão paulatina e sutil. Nas ruas emolduraram imagens díspares: belos carros e pedestres nos semáforos; grã-finagem bem vestida pulando por cima de mendigos nas calçadas; travestis, bêbados, drogados e assaltantes convivendo com uma ex-população germânica assustada. Da discrepância na distribuição da renda, vieram outros efeitos. A violência aumentou. De município calmo, pacífico e tranquilo até os anos 50, passou a cidade insegura nos anos 90. Ao cidadão coube se proteger com a infinita plêiade de equipamentos. As crianças de rua ganharam uma batalha importante: enquanto elas têm a liberdade de percorrer as ruas, as crianças ricas brincam trancafiadas em casa. Como a violência é um natural dom masculino, às decaídas restou a prostituição. “*Adentramos os anos 90 com uma infra-estrutura de fazer inveja aos mais famosos lugares do mundo, temos hoje casas de massagens instaladas no Centro com anúncio no jornal*”, diz um passante. Como subterfúgio a isto tudo, as pessoas passaram a se fechar num mundo cada vez mais íntimo. O *flâneur* evoca o norte-americano Richard Sennett, que afirmou que as

sociedade ocidentais estão deixando de voltar-se para o outro e preocupando-se com a própria interioridade, “*com a ressalva de que, em meio à preocupação consigo mesmo, ninguém pode dizer o que há dentro*”. A cidade se distanciou dos tempos em que as notícias circulavam rapidamente de boca em boca. “*Cidade grande é cidade fria, sem alma, uma selva sem comunicação*”. Com milhares de pessoas morando num pequeno espaço urbano, o anonimato foi algo inerente: “*Quem sou eu para conhecer uma multidão de gente deste tamanho?*”, questiona-se. Cresceram o número de edifícios nos anos 80, pois morar em apartamentos dá uma sensação de segurança. Entretanto, é mais fácil ter amizade nos quatro pontos cardinais da cidade do que no apartamento ao lado. Tal anonimato aliou-se à indiferença alheia. O *flâneur* fica aterrorizado com uma charge do jornal, onde várias pessoas vêem um cadáver estendido no chão, mas o que fazem é ler o jornal que cobre ele. Moderna como foi, não faltou a Novo Hamburgo a invasão dos entorpecentes. Já na década de 60, vários grupos se encontravam diante da Casa de Chá, próxima à esquina da paquera. Conhecia-se quem fumava maconha ou tomava produtos farmacológicos (boleta). Com o crescimento urbano visto a partir dos anos 70, e o grande potencial econômico, a cidade tornou-se ponto rentável para o consumo de drogas mais fortes, como a cocaína, o *crack* e os diversos ácidos que infestaram o mercado local. Para arrematar, os tempos modernos trouxeram a paranóia e a alienação nas artes em geral. A falência cultural viu-se na anti-cultura psicodélica.

O progresso tão esperado não se fez parceiro da promessa de paz e felicidade. Seus cúmplices foram outros: vai-e-vem apressado, motor enfumaçando, buzinas ensurcedoras, trânsito caótico, filas para comprar e ser atendido, conduções públicas abalroadas, bombardeio de imagens de consumo desvairado, hospitais psiquiátricos lotados, neuróticos anônimos se reunindo nos fundos da igreja, vias públicas impermeabilizadas pelo asfalto, deslocamentos demorados, engarrafamentos, veraneio sem descanso, roubos, assassinatos, viga-

rices, tóxicos, tiroteios, prostituição infantil, esgotos entupidos, energia elétrica e água potável escassos, escolas sem vaga, cadeias lotadas, crianças cheirando cola, depósitos de lixo soçobrando, escassez de áreas verdes e árvores, noites sem estrelas, fábricas falindo, desemprego em massa, futuro incerto, e *tutti quanti*. Mas como falou anteriormente, para entender a necessidade do bem e das reformas é necessários que se chegue a um limite intolerável. “*Para ser dado o devido valor à luz, é necessário conhecer as trevas*”, profetiza. A tempestade que agita violentamente as estruturas atuais saneia a atmosfera humana.

Derrubando as pontes do passado

O *flâneur* lembra da inauguração, no final do ano de 1927, do monumento em homenagem ao centenário da colonização alemã na região. O sumuoso edifício foi erguido no terreno que fazia parte do lote número 1 da “*colônia da Costa da Serra*”, pertencente a Libório Mentz, imigrante chegado na segunda leva em 6 de novembro de 1824. Sua estrutura em tijolo e cimento armado media 23 metros de altura e era guarnecido por 8 colunas redondas. Em seu interior havia escadas que davam acesso às sacadas. Nas quatro faces viam-se placas de mármore com os seguintes dizeres: “*100 anos da colonização - em comemoração ao centenário da colonização alemã no Rio Grande do Sul 1824-1924. Honrando os pais, ensinando os filhos*”. Com o marco inicial da obra posto no ano de 1924, o “*sumptuoso monumento, erigido numa das mais pitorescas colinas de Hamburgo Velho*”, levou três anos para ser concluído. Apesar da demora, sua inauguração foi um acontecimento digno de registro: “*os convidados oficiais foram recebidos na gare da Viação Férrea de Hamburgo Velho*”. Formado o préstimo na estação do trem, as autoridades municipais, os convidados oficiais, as escolas e sociedades, junto com grande massa popular, puxados pela banda de música, seguiram ao local do monumento. A praça da colonização estava enfeitada com bandeira e gri-

nalda. No ceremonial foi entoado o “*imortal hino de Beethoven (cantam os céus a glória de Deus)*”. Apesar da pomposa inauguração, bastou um quarto de século para a obra perder muito do seu sentido.

O *flâneur* evoca Martin Dreher para lembrar que os primeiros colonos chegados ao Brasil não receberam muita atenção da Pátriamãe. Até a queda de Bismark, que sentenciou: “*um alemão, que despe sua pátria como um velho casaco, não é mais um alemão para mim, não tenho mais interesses de compatriota para ele*”, havia pouco interesse em relação aos expatriados. Como no Brasil estes imigrantes foram colocados em regiões pouco povoadas, fazendo com que o contato com a população local fosse mínimo, os elementos da cultura brasileira só foram adotados quando neles se via alguma vantagem. No correr do tempo, tais povoados adquiriram características próprias. Mas, com a queda de Bismark, aumentaram os interesses alemães em relação às zonas de imigração. Adotou-se uma política de preservação da germanidade, através da imprensa, das escolas, congregações e igrejas, e da Marinha. Com a I Guerra Mundial, na qual o Brasil se aliou contra a Alemanha, surgiu a desconfiança contra o “*perigo alemão*”, e o Estado tomou iniciativas de combatê-lo, tais como a imposição do idioma nato e a proibição do alemão. Cessada a batalha em campos europeus e findas as proibições, os teuto-brasileiros se concentraram em restabelecer ou preservar algo dos valores étnicos. Desta forma, se comemorou-se festivamente, em 1924, o centenário da colonização. O movimento modernista, que ganhou corpo com a Semana da Arte Moderna em 1922, veio colidir frontalmente com esta cultuação ética. A partir de 1930, o governo Vargas apertou o cerco contra o estrangeirismo e o nacionalismo tomou vulto. Nas escolas, todas as matérias deveriam ser proferidas no idioma português. Duro golpe à região de colonização alemã, cuja grande parte dos alunos aprendiam no dialeto local. Com a II Guerra, tais medidas acentuaram-se. Ficou proibido falar em público o idioma dos países inimigos, entre eles o alemão. Findos os períodos conturbados, a cidade

continuou a comemorar o Dia do Colono. Não colocaram o dia 25 de julho como feriado, mas prefeitura e entidades culturais, esportivas e religiosas se movimentavam na organização do programa festivo.

Ainda na década de 50, podiam ser vistas visitas de embaixadores dos países do qual descendiam os habitantes da região, tais como o alemão em maio de 1957 e o da Áustria dois meses depois. Entretanto, maiores eram os laços que ligavam os teuto-brasileiros à terra que os acolhera. As comemorações da Semana da Pátria constituíram-se “*na melhor prova e afirmação de brasiliade dos descendentes dos bravos e heróicos pioneiros da colonização riograndense*”. Ao invés de “*um monumento que foi dedicado a homenagear a colonização alemã no Rio Grande do Sul e que lembra uma Novo Hamburgo vila, uma Novo Hamburgo do passado, colônia ainda*”, clamou-se por um busto ou uma estátua que fizesse lembrar a transição para a vida urbana. Por esta razão a afirmação: “*em Novo Hamburgo não há colonos, há simplesmente indústrias!*”. Neste contexto, não havia razão para preservar a imagem dos tempos de colônia. As velhas construções lembravam o passado. Progredir significou fazer desaparecer os tempos de outrora e tal destruição assinalou a queda das pontes com o ontem, para que não houvesse possibilidade de volta. Tal atitude veio de encontro às raízes do pensamento iluminista que, ao abraçar a idéia do progresso, “*buscou ativamente a ruptura com a história e com a tradição esposada pela humanidade*”. Assim como se engaja numa modernidade que cultiva o novo e que, de acordo com Sérgio Paulo Rouanet, expulsa o antiquado e se define mesmo pelo distanciamento com relação a ele. Só negando o passado é que se acreditava possível a conquista da dita civilização. Desta forma, a cidade procurou se modernizar através da destruição construtiva. Nas décadas de 60 e 70 foi comum o desaparecimento de prédios antigos para o surgimento de novas construções. A cidade cresceu e os prédios se multiplicaram. As ruas se alargaram: “*Tudo cheira novo!*”, diria o *flâneur*. Em termos de cultura, a cidade se distanciou dos tempos em

que imperava o idioma alemão. “Há mais de trinta anos era comum, vulgar mesmo, ouvir-se falar quase que exclusivamente a língua alemã nas casas de comércio, nas sedes sociais, nos bares, nos cafés, nas reuniões, enfim onde quer que fôssemos ou estivéssemos. Se caminharmos pela avenida central ou freqüentarmos os nossos bares, cafés, cinemas ou outras casas públicas, já não se nota mais aquela predominância da língua alemã, até outra bem diferente que nós outros ainda não entendemos. Encontramos aqui o grego Nathan, o rumeno Nicola, o turco ou sírio Ahmud, o polonês Petrowoski, o espanhol Carrasco, o italiano Sefadi, e por que esquecer o velho tronco, o português Isaías. Mais adiante vamos encontrar o ex-alemão Schubert, o ex-alemão Fink e assim formando uma maravilhosa sinfonia étnica, cada um de seus componentes trazendo para nosso meio os conhecimentos, experiência e cultura de suas terras de origem para enriquecer este Novo Hamburgo”.

A cidade viu chegar os anos 80 completamente renovada. O boom da exportação calçadista trouxe os recursos para a modernização física. O progresso veio de fora, demolindo de roldão as tradições e igualando a cidade às grandes metrópoles, senão em tamanho e importância mas como processo. “Já tem até jornal diário e trânsito complicado”, orgulha-se o cidadão. A cidade adquiria uma nova fachada pelo impacto da transformação urbanística que sofreu. As poucas casas do princípio do século passaram a lutar contra o emaranhado de fios e prédios novos. “Em pouco tempo Novo Hamburgo não terá mais passado”, afirma o nostálgico. O tempo de cozinhar em forno de barro, tirar água límpida do poço no fundo do quintal com a caneca feita de lata de azeite, ter caminhãozinho de madeira com rodas feitas de latas de leite em pó, soltar pandorgas fabricadas com grude de polvilho ou farinha de trigo, brincar na via pública com bolinhas de gude, chegou ao fim. As antigas construções onde o ladrilho hidráulico não verte em dias de umidade, onde a cal das paredes repele os mosquitos, e os quintais com árvores frutíferas, horta cartesiana

e até espantalho, vieram abaixo por conta de picaretas certeiras. Sentimento maior de perda foi daqueles que não conseguiram se adaptar à vida nova e às transformações. Oriundos da roça e com sotaque carregado, não conseguem se integrar no mundo do modernismo e por ignorância alheia sofrem rejeição. Mas, como coloca Marshall Berman, no mundo moderno, para que a pessoa sobreviva, precisa aspirar à mudança, não apenas estar apto a ela mas persegui-la ativamente, procurá-la, sem lamentar com nostalgia as relações fixas e imobilizantes, e olhar sempre para o seu futuro e para a sua relação com os demais. Além do mais, a velocidade das transformações não permite que se detenha a observar com olhos de saudosista. Mesmo assim, coexistem em Novo Hamburgo o bucolismo interiorano e a correria dos tempos modernos. Os resquícios étnicos há muito deixaram de existir. O próprio monumento da colonização, outrora epicentro de uma tentativa de resgatar e preservar a origem germânica, foi cercado por um clube recreativo e seu acesso ficou restrito aos sócios. Como diz o *flâneur*: – “as pontes com o passado, Novo Hamburgo soube derrubar”.

Hino de Novo Hamburgo

Ainda descansando numa sombra de árvore na praça, o *flâneur* vê a banda passar, tocando o hino municipal, escrito nos anos 60 por Leopoldo Petry, dedicado à FENAC:

Novo Hamburgo, baluarte altaneiro
de trabalho intensivo e cultura,
Onde a ordem unida ao progresso,
Produziu bem-estar e fartura.
Onde um povo ordeiro e pacato
Em esforço continuo se expande
Do Brasil ao progresso servindo
E a grandeza do nosso Rio Grande.

Onde os homens em tempos passados
Os azares da sorte enfrentaram
E vencendo a floresta ainda virgem
Do futuro alicerces lançaram.
De paragens longínquas chegados
Onde medra o frondoso carvalho
Nestas plagas de esbeltas palmeiras
Iniciaram profícuo trabalho.
Suas esposas. Heroínas sublimes,
Não deixando os maridos sozinhos,
Corajosas à selva seguiram
Sobraçando os queridos filhinhos.
Em união com os filhos pioneiros
Douras terras, com nobre heroísmo
Do progresso as estradas abriram
Animados de patriotismo.
Sempre unidos, semeiam e plantam
Satisfeitos recolhem a messe
Quando a terra, premiado o trabalho
Seus tesouros, em paga oferece.
E onde ranchos outrora se viam,
Confortáveis vivendas se reguem,
Onde a densa floresta imperava,
Progressistas cidades nasceram.
Guarda sempre, terrinha querida
Do passado a herança sagrada
E põe todo esse rico tesouro
A serviço da Pátria adorada.
Pois, assim colherás altaneira,
Do labor merecida vitória,
E teus filhos, dos pais se orgulhando,
Cultuarão, com fervor, sua memória.

Discurso pró-progresso

O *flâneur* tem uma clara consciência que o conceito de progresso material, antes de tudo, é derivado da troca: se ela foi justa, não houve progresso, pois se ficou onde se estava. Na dinâmica capitalista, esta questão se coloca extraordinariamente bem. Na apropriação de poucos em detrimento de muitos, reside este princípio que, longe de ser estático, tornou-se extremamente dinâmico. Ele recorda das palavras de Theodor Adorno: “*a liberdade da ampliação destaca-se da mentira da igualdade*”. E sabe também que o Século das Luzes, que proporcionou a vinda da razão, impregnou-se no pensamento ocidental. Pelo progresso da técnica veio o progresso intelectual; técnica e saber passaram a caminhar mais ou menos juntos. O conceito de progresso confunde-se com o de civilização. O caminho para ser civilizado passa pela busca incessante do progresso. No ocidente, o conceito de civilização se expressa na consciência que os ocidentais têm de si mesmos. Foi Norbert Elias que afirmou que os ocidentais, numa atitude narcisista, descrevem o que lhe constitui o caráter especial e aquilo de que se orgulham. Olhando o próprio umbigo, vêem a natureza de suas maneiras e gostos, o nível de sua tecnologia, o desenvolvimento de sua cultura, sua ciência, sua concepção de mundo, sua maneira de viver, seus costumes, suas idéias religiosas.

Neste contexto, em Novo Hamburgo, confundiu-se o conceito de progresso humano com o de progresso material. Desde a emancipação, o progresso trouxe consigo um crescente número de edificações a todo território do município: “*em toda parte vê-se surgir modestos chalés aqui, sólidos prédios ali, e elegantes palacetes acolá*”, bem anotou o cronista Ercílio Rosa. A idéia foi de que mesmo com pequena área urbana, puderam ser feitos grandes avanços. Com os “*ensinamentos da técnica moderna*” o espírito progressista iniciou o trabalho de “*adaptar-se às necessidades da coletividade*”. A renovação arquitetônica acompanhou a evolução: “*quando temos a oportunidade de percorrer a cidade, surpreende sempre, as novas constru-*

ções que vão erguendo, cada dia, com mais freqüência e em estilos os mais exóticos”. Nos anos 30, 40 e 50, a cidade não cessou de se metamorfosear e dar demonstrações de progresso apreciável, com construções que “honrariam qualquer cidade civilizada”. A cidade ganhou dia-a-dia novas edificações, “sua vida toma foros de ambiente civilizado; tudo, aqui, respira atividade, beleza, bom gosto”. As ruas, que antes eram cobertas de ervas daninhas e de espessos maricazais, foram calçadas. Os terrenos vazios e abandonados às macegas se transformaram em belos jardins que se multiplicaram a olhos vistos e tornaram-se “verdadeiras salas de visitas para os forasteiros”. A afirmação não poderia ser outra: “o progresso aqui é fato inconteste”, ou ainda “tudo cheira a novo”. A manutenção dos serviços públicos foi indispensável. Nos anos 30 e 40, a abundante iluminação pública bem disse da vida intensa e do progresso do município: “uma cidade como Novo Hamburgo, da qual podemos nos orgulhar, tem direito a uma permanente indumentária de gala”. Por esta razão, urgiu serem tomadas todas as medidas possíveis, capazes de dotar a cidade de uma iluminação decente, “de acordo com seu alto grau de desenvolvimento sob todos os aspectos de sua vida cotidiana”. Nos anos 50, a água foi motivo de preocupação, uma vez que a extensão da rede era índice de progresso material; em 60, não se admitia a precariedade nos serviços telefônicos. Também nesta época se procurou dar nome às ruas, colocando as placas indicativas nas esquinas, e numerar as casas, transformando a povoação “numa urbe com aspectos progressistas” e dando “o rótulo indispensável num ambiente civilizado”. Foi desejo batizar as ruas com o nome dos vultos que contribuíram para o progresso municipal. Com o crescimento urbano se fez necessário pôr ordem na casa. “Não se concebe que possa uma comuna se desenvolver e progredir, sem que haja um plano pré-determinado de orientação ao setor urbanístico”. O esparramento exagerado e desordenado dava a impressão de ausência desta planificação racional tão desejada. O *flâneur* lembra do francês Le Corbusier, que

chegou a acreditar que “a casa, a rua, a cidade devem estar em ordem, senão contrariam os princípios fundamentais pelos quais nos norteamos; em desordem, elas se opõem a nós, entravam-nos, como nos entravava a natureza ambiente que combatíamos, que combatemos todos os dias”. Somente pela ordem se promoveria a liberdade. Ela dependeria da imposição da ordem. O avanço deste progresso não poderia ser interrompido: “O progresso não pode parar de evoluir, estamos condenados a progredir sempre, não podemos estacionar no tempo, pois ele nos engolirá”. Como concluiu Fausto: “Se eu parar serei escravo!” Karl Marx viu isto como um mecanismo de sobrevivência do modo de produção capitalista: “A burguesia não pode existir sem revolucionar constantemente os meios de produção, e, por conseguinte, as relações de produção e, com elas, todas as relações sociais”. Ai daqueles que se pusessem como entrave à marcha progressista; foram considerados retrógrados e acabaram atropelados. Isto pôde ser visto em Novo Hamburgo, na década de 50, quando a idéia da construção de um edifício com 16 andares avançou sem sacrifício nem opositores. Os mais velhos, menos sujeitos às mudanças, foram os mais angustiados. Um ancião, mesmo afastado da zona urbana, bem sentiu tal amargura. Na década de 60 foi ameaçado por rigorosa fiscalização, pois deixava o gado solto e estes quase sempre acabavam na via pública. Com pesadas multas, em pouco tempo perderia sua terra. Obviamente, os grandes proprietários de matadouros não sofreram este tipo de pressão.

Como uma São Paulo em miniatura, onde tudo era trabalho, dinamismo, ânsia de progredir, ritmo acelerado de desenvolvimento e vontade firme de vencer, Novo Hamburgo se transformou. Nos anos 60 e 70, a calma e a tranqüilidade passaram a só existir na aparência, pois a urbe tornou-se febricitante, inquieta e buliçosa. Com o passar dos dias, acentuou-se mais e mais o desenvolvimento, a renovação e o progresso da cidade industrial. O *flâneur* pode constatar: “Novo Hamburgo é uma cidade moderna, movimentada, bonita, com grande trâns-

sito de pedestres e veículos”. Além de oferecer sapato ao grande número de turistas que a visitavam, a urbe tinha de ser atraente, limpa e agradável à vista. A crescente construção de edificações verticais, casas e indústrias fizeram com que ela ganhasse “*pinta de metrópole*”. Com ares de cidade grande, desapareceram as feições coloniais; os prédios antigos vieram abaixo por conta das picaretas certeiras; novas construções se ergueram com velocidade impressionante; a cidade se modernizou. De calma e pacífica, onde reinava a tranquilidade, passou rapidamente à agitação diária: “*A calma deu lugar à movimentação desusada dos centros maiores*”. Novo Hamburgo cresceu e conseguiu que o tão desejado progresso batesse às suas portas. Com o progresso, os valores mudaram; surgiram as interpretações e os requintes de civilização: linhas aerodinâmicas nos automóveis, estilo funcional nas residências, gravata borboleta, penteados, bronzeado de pele, televisão a cores, máquina de lavar roupas, cursos, viagens, valor da renda. “*Às vezes me pergunto, será que está valendo a pena? Há um meio de impedir tanto progresso? A resposta vem logo... e tem outro jeito? Temos de nos adaptar e pronto!*”, lastima o *flâneur*. Apesar das transformações, algumas coisas de cidade pequena ainda podem ser vistas na cidade dos anos 80 e 90, tais como uma horta com mangas, amendoins, flores e outros produtos, em meio à selva de prédios; ou ainda o povo se reunindo aos sábados pela manhã na praça enfeitada de bandeirinhas de papel para ouvir retretas da Banda Municipal. A cidade chegou ao progresso tão esperado antes do previsto e do imaginado. Numa lucubração extrema, o *flâneur* imagina: “*Mil coisas encheram-me o pensamento; mil coisas assolaram-me o cérebro, ao pensar sobre seu futuro, sobre o seu aspecto e influência, digamos, daqui a um século. E estas ruas, (penso para mim) como estarão? Muitos arranha-céus, vida social intensa, vida noturna, night clubs luxuosíssimos, imprensa diária, estações de rádio, progresso de toda a sorte? Talvez... Mas pergunto, não deixaria Novo Hamburgo de ser, então, a cidade do couro, o local onde as fábricas fizeram*

uma cidade, para ser como as outras, enfim, como todas as grandes cidades, onde há riqueza, mas ao mesmo tempo miséria em profusão? Ao futuro, ao incognoscível futuro, pertence a resposta”.

Todo este progressivo processo tem uma justificativa plausível: o trabalho. “*O paradoxo da riqueza opulenta ao lado da juventilidade tem em Novo Hamburgo uma explicação: é o trabalho*”. Esta palavra serve para explicar tudo e somente diante dela é possível compreender tamanho progresso em tão curto período. Em tempos difíceis, como em 30 ou 50, mesmo com o “*boquejo nas esquinas*” e as “*rotativas*” despejando milhares de notícias de crise, o que passava a ser uma sentença inapelável, Novo Hamburgo continuou a se desenvolver. Como uma “*terra singular*”, os filhos da gleba hamburguesa realizavam jornada diuturnas e pertinazes para o seu bem-estar e para a grandeza da pátria. “*É uma dessas razões mestras que, mergulhando no solo fértil do trabalho organizado, regado com os mais sãos princípios sociais da justiça e fraternidade humana, levam ao tronco robusto da Nacionalidade a seiva da alimentação, a capa agasalhadora e confortante das ramificações e folhagens, em meio às quais fazem brotar os frutos do progresso material e as flores da cultura e da arte*”. Para o mais exaltado, Novo Hamburgo é exemplo de pujança de uma coletividade voltada ao trabalho, e na indústria encontra seu destaque. Como apanágio de todos, a ordem, o progresso, o trabalho organizado transformaram a antiga Hamburguer-Berg na Manchester Brasileira. O discurso é claro: “*Há poucos municípios onde se trabalha e produz tanto como aqui*”. Tal canto da sereia fez com que, em curto espaço de tempo, principalmente a partir dos anos 60, a cidade atraísse os migrantes de todo Estado. A população cresceu e os “*nascidos em outras comunas*” passaram a ser maioria. Com a crescente industrialização e consequente oferta de empregos, a cidade passou a ser vista como o pote de ouro no fim do arco-íris. Na década de 70, ela materializou a Eldorado perdida. Mas os anos 90 chegaram e Novo Hamburgo perdeu, pouco a pouco, seu prestígio

econômico. Com a crise calçadista e sua excessiva dependência nas exportações deste produto, a cidade escorregou lentamente de posição. Mesmo assim, a cidade de feições germânicas passou por inúmeras transformações. O progresso lhe imprimiu fortes mudanças, tanto físicas como culturais. “*O ritmo de cidade grande aportou na progressista urbe, trazendo consigo tanto as vantagens quanto as mazelas do progresso tão desejado por todos*”, filosofa o *flâneur*.

Usos e costumes se modificam

Na evolução dos tempos, velhos hábitos foram enterrados na mesma cova que sua época e outros tantos nasceram na maternidade do tempo. Há ainda os que permaneceram tal um ancião sentado no banco de praça a transmitir sua experiência aos que passam, de muita valia para alguns, de nenhuma para muitos. O *flâneur* (que, de igual forma, está descansando debaixo de uma árvore frondosa a transmitir suas experiências e reflexões) resgata as palavras do filósofo Walter Benjamin. Sai de cena o homem tradicional de outrora: solene, nobre, adornado com as oferendas do passado. Em seu lugar, o contemporâneo nu, deitado como um recém- nascido nas fraldas sujas da nova época. Ou do nova-iorquino Marshall Berman: na sociedade moderna, de essência dinâmica, com espaço para milhões viverem, não com segurança, mas com liberdade de ação, a comunidade não mais se concentra na repressão da livre individualidade para manter um sistema social fechado, mas sim na livre ação construtiva e comunitária, para proteger as fontes coletivas que permitem a cada indivíduo ser *täting-frei* (liberto para agir). A Novo Hamburgo de feições germânicas enterrou consigo alguns usos, hábitos e costumes.

A passagem do aeroplano, outrora acontecimento digno de registro e que fez as pessoas pararem para olhar, tornou-se fato comum. Promover campeonato de pelada (futebol) na via pública trouxe o risco certo de atropelamento. Botar os tamancos nas calçadas para incomodar a vizinhança, apanhar Marcela na época de páscoa, desfilar na

“*parada dos bichos*” com cartazes satirizando vários temas nacionais e locais ficou para trás. Reunir-se em grupo para percorrer as ruas depois da meia-noite de fim de ano, dando salvas no ar, denominado *neujahrsanschiessen* ou ir de porta em porta, munido de gaita e apresentando em versos originais os votos de felicidade aos vizinhos, chamado de “*cantar o ano bom*”, não coube mais na cidade crescida. Fazer serenata para a amada, que antes poderia render um pito das autoridades locais por incomodar a vizinhança, tornou-se perigoso (pular o muro e entrar sorrateiramente no pátio certamente rende um tiroteio antes mesmo de a cantoria começar). Em termos de sexualidade muita coisa mudou. A Novo Hamburgo moral e rigorosamente fechada de 1930 e 40 viu chegarem os tempos modernos a partir dos anos 70. O ideal de felicidade surgiu como válvula de escape, como alento à alma cansada da labuta hostil imposta pelo cotidiano. Nesta fuga, não mais o sofrimento. No esquecimento, sua fertilidade. O dia-a-dia terrível pouco é frente às benesses que a contemplação proporciona. O apelo sexual, principalmente o feminino, destaca-se como clímax da felicidade. A jovem de família tradicional que até a década de 50 era mandada a internatos com a finalidade de se educar para o noivado e o matrimônio - sem, teoricamente, aulas práticas - e para dirigir o futuro lar e a lida doméstica costurar, remendar, lavar e engomar, higienizar a casa e lidar com maestria na arte da culinária “*a fim de preparar gostosos quitutes para seus maridinhos*” cedeu lugar à mulher independente e autônoma dos anos 80 e 90, concorrendo de igual na busca do prazer sexual, indo à caça de sua presa, quando necessário. Foi-se o tempo das atividades de esperar marido: praticar hipismo, freqüentar chás de caridade, fazer cursos diversos. De sólido somente ficou a preocupação milenar feminina: cuidar da beleza. Diminuiu o casamento entre parentes (o que havia elevado a percentagem de excepcionais na colônia). O namoro no sofá ou no portão de casa sumiu de cena temporariamente (os olhares vigilantes dos pais e as más línguas da vizinhança e das velhas recaladas impediam qual-

quer aproximação mais concreta). Uma moça aceitar um convite para ir à copa durante o baile não mais significa namoro. Encostar na eleita não é mais um fato comemorado pela torcida, nem segurar na pontinha dos dedos ocasiona sonhos românticos. O *flâneur* ouve o comentário de uma senhora: “*Tulivacot, naguele dempo era diferente, não como hoje, em que os namorados chegam a pegar no bremera vez que fê. A baile bremero brecissafa saper quem era o rabaiz, e só depois dissia se podia o namoro. Hoje, os curriam bremero casam, depois tizem pros bairros. Se a chende engosdava no rosto do namoro a mãe e baile chega boda olho grande. Beicho só quanto tinha namorada virme. Mas os rabaiz zembre queriam beichá a chende, principalmente depois do paile, quando, as fesses, iam chundo até a gaza da chente: - Alô, curria, quepme aí cussia, alô, uns dissiam assim, odros fassiam roteio, dinham conversa mól, assim: - Alô, quepme aí brova de amôor. Vechá os olhos. Ich vil uma bicota na boca, alô. A chende usava roupa de mulher, hoje a maioria usa roupa de homem, esdias galças gombridas. Eu não quero ser adrassada, zei que é brátilico esdias calça, mas é roupa de homem, isto é*”.

Ainda na década de 70, surgiu uma campanha contra a nudez feminina para levantar a mulher nos degraus da decência (acreditava-se que a moça que mostrasse as nádegas na rua não poderia estar aspirando a um bom casamento, uma vez que o homem cansaria de vê-la seminua em público e a consideraria imprópria para ser sua companheira, esposa e mãe de seus filhos). Mesmo assim, a mulher vestiu a mini-saia – peça considerada “*adubo para os olhos*” – e a calça comprida, ocasionando a triste situação de não saber muitas vezes quem é homem ou quem é mulher. Nesta miscigenação de roupas, também muitos homens assumiram seu “*lado feminino*”. Em 1981, o *flâneur* acompanhou uma típica cena londrina em um supermercado local: um jovem homossexual, vestindo roupas femininas, andando de mãos dadas com outro rapaz. “*Mas como Novo Hamburgo não é Londres, uma multidão seguiu o casal discretamente*”, informa. A cidade evo-

luiu bastante. É natural católicos casarem-se com evangélicos e vice-versa. O hábito de namorar no sofá voltou discretamente, pois na rua o risco é permanente. Outros costumes típicos da colônia ainda permanecem na Novo Hamburgo moderna, embora sem o mesmo prestígio. Como eficiente meio de comunicação no início do século, o sino anuncia na colônia incêndios, hora do dia e falecimentos. Na pequena comunidade poucos tinham relógio de pulso e os doentes eram conhecidos por todos. Se viesse a falecer um membro da comunidade, os colonos paravam seus afazeres e comentavam entre si: “*Horch! Iss ein man gerttorb. Ich tengo mohl das wea millesch pehts. Tea wa so tzimlichkrang gness, un is so ungefeia finef un siptzich ioa ald. Sai bekrebniss is moia, um haleb fia. Un tea wa ein guda mam*”.[Escuta! Morreu alguém. Eu acho que foi doença de... Ele estava bem doente, e tinha mais ou menos 70 anos de idade. Seu enterro é amanhã às 3 e meia. E ele era um homem bom, traduz o *flâneur*] O repicar dos sinos fazia parte do cotidiano e todos se acostumavam desde pequenos. Acima de tudo, o sino tocando significava um chamamento à oração. Na Novo Hamburgo que cresceu acerbamente nos anos 60, tal costume afundou. Em meio à poluição sonora da cidade, o sino tornou-se um barulho a mais, muitas vezes lúgubre, irritante e assustador. A chamada para orar foi substituída pelo acertar o relógio, entrar ou sair do trabalho ou colégio, pegar o ônibus, almoçar, jantar. O cotidiano substituiu a reflexão interior. O barulho do sino agora avisa a morte, pouco a pouco, do indivíduo.

Alguns costumes não mudaram, pelo menos em sua essência: fofocas e etiquetas. As ruas estreitas de outrora, assemelhadas a filmes italianos com as comadres trocando novidades na hora de varrer as calçadas ou da passagem do verdureiro, tornaram-se amplas e largas, mas nem por isso deixaram de ser fontes à bisbilhotice alheia. Na cidade anônima, o costume provinciano cujas línguas viperinas despejam fel e maldade continua. A onda de boatos, característicos de cidades pequenas onde a preocupação constante de seus quase deso-

cupados habitantes é deter-se na vida dos outros, tornou-se institucionalizada numa Novo Hamburgo dos anos 60 e 70. Nascidos nos bares e cafés, assumem foros de verdade. Se o estado físico de algum veículo envolvido em acidente de trânsito é lamentável, o dono já vira defunto. Mas o prato predileto das bocas alheias ainda continua sendo a conduta de moças e senhoras. Alguém lhes dá um amante e logo após entra no “*me disseram*”. Se mulher fumando não significa mais que ela está à beira da prostituição, as más línguas atingem outros: os desquitados – “*quem não sabia que aquilo iria terminar assim*”; aos que vão mal nos negócios – “*só podia quebrar, era só farra, mulheres e carros novos*”; aos que progridem – “*trabalhou, mas tem algo de errado, até pandorga para subir precisa do rabo*”; ao beberrão – “*não vai beber, com uma mulher que gasta tudo em porcaria e não lava um prato*”; à mulher que sofre – “*coitada, mas o marido é pior, tem até amante, é a fulana*”; aos toxicômanos – “*é fácil resolver, basta uma surra por dia*”; aos homossexuais que deixaram de apanhar nas ruas – “*uma raça odiável, não posso nem enxergar um*”. Para o *flâneur*, “*fofocas são idênticas à bomba atômica: nascem de um átomo e vão aumentando de volume e força, capazes de destruir uma cidade. A fofoca tem sua origem no inferno, e o seu chefe é o pai da mentira, o diabo*”. Na família tradicional a etiqueta perdura. É de bom tom, quando em local público, não se apresentar a um desconhecido com o qual se troque algum comentário. Mas se encontrar algum conhecido na rua, e se estiver na presença de um amigo ou amiga, a boa educação manda parar para saudá-lo e imediatamente apresentar o acompanhante. Caso contrário, pode parecer que se quer esconder a identidade da relação. Em Novo Hamburgo é comum na apresentação relacionar a pessoa ao nome da família ou ao cargo que ocupa. As da terceira turma, do *nouveau-riche* – que quando surgiu a moda de calcular matematicamente a classe social lotaram lojas para transporem a barreira na pontuação necessária para “*chegar lá*” –, fazem de tudo para chamar a atenção, principalmente para aparecerem na coluna

social: “*Estou na fossa, quer vir tomar um Jhonnie Walker Black Label comigo? Meu amorzinho, bati esta foto no Plaza São Rafael há quatro horas atrás, paguei ao fotógrafo um nota para revelar a foto em tempo recorde. Publica na tua coluna amanhã, ok!*” Como não pode deixar de ser, há, em Novo Hamburgo, grande influência da cultura exterior. Na década de 60 surgiram os *play-boys*, alcunhados de refinados cafajestes, escravos do prazer, invertidos e tarados sexuais, ou simplesmente reis da malandragem. Na década de 70 o forte foram as gírias, que perduraram nas décadas seguintes. Na década de 90, a geração *shopping center* e o *happy hour*, a hora da descontração que tomou parte no cotidiano urbano.

Na cidade que viu mudar seus usos, hábitos e costumes, muitos foram deixados de lado e outros tantos surgiram vindos de diversas culturas. A transformação foi sempre um parto difícil, pois em Novo Hamburgo quase tudo incomoda: música em bar, ensaio de conjunto jovem, agrupamento em frente à sorveteria, bolinha de gude na rua, e outros. Para uma cidade que um dia jactou-se pela pujança econômica vinda da indústria coureiro-calçadista, criança boa é aquela que se entretém com a televisão o tempo todo. Bem ao contrário do *flâneur*, cujo objetivo é construir uma cidade através da narração, à medida que faz suas andanças.

Estações do ano

Sentado, sob a frondosa árvore, o *flâneur* aproveita o ambiente de Novo Hamburgo. Por sua localização, entre 29°40 e 29°50 da latitude sul e 7°50 de longitude oeste do meridiano do Rio de Janeiro, e por sua altitude, com mínima de 27 metros na antiga estação de trem, 103 na igreja católica de Hamburgo Velho e máxima de 250 no travessão de Dois Irmãos, a cidade sempre se viu envolta num clima ameno e bem definido. Tal amenidade fez inclusive de Hamburgo Velho, um dia, local recomendado para estação de repouso. Acima de tudo, primavera, verão, outono e inverno permitiam ser vistos como

tais. Nos últimos anos acentuou-se o clima quente nos meses de janeiro e fevereiro, seja pelo dito aquecimento global, seja pelo efeito estufa, próprio das zonas intensamente urbanizadas.

Numa rápida passada dos meses do ano, o *flâneur* começa lembrando das folhas caídas e árvores nuas de outono. É a estação que sucede ao verão e antecede o inverno. No hemisfério sul principia quando o Sol alcança o equinócio de março (dia 21) e termina quando ele atinge o solstício de junho (dia 20). No mês de março findam os dias de calor “canicular”, há o retorno das férias e consequente volta às aulas. Em abril começam as chuvas esporádicas. No mês das mães, maio, “o sol vai fugindo e parece que os dias tornam-se sem cor e que os sonhos se desfiam com as folhas”. A estação de outono tem “o perfume das últimas maçãs maduras” e é “uma incógnita todas as manhãs, porque vira mais depressa que cata-vento”. Quando o Sol alcança o solstício de junho (dia 21), chega o inverno, cuja característica principal é o frio e, no Rio Grande do Sul, o tradicional vento “Minuano” que “entra por um ouvido e sai pelo outro”. Na estação gelada, que permite “chupar os dedos como se fossem picolés”, as casas permanecem por maior tempo fechadas, muitas vezes aquecidas por lareiras ou fogões a lenha, e os cinemas e bailes tem pouca freqüência. Nas ruas desertas as pessoas andam encapotadas e os carros ficam com os vidros embaciados. “Decididamente Novo Hamburgo enfrentará novos dias calmos, sem grandes festas. Muita gente preparando as malas para diversos pontos do país, onde gozarão as férias de inverno. Nossos clubes, neste mês, que deverá ser chuvoso e frio, permanecerão fechados. Nossas ruas, geralmente movimentadas, ficarão silenciosas e tristes, privadas da beleza e graça das jovens que enfeitam a cidade. No verão, essa solidão que se abate sobre a cidade é mais suportável, amenizada, talvez pela beleza da estação. Porém no inverno onde tudo é úmido e frio, esse abandono parece que toma conta de tudo, envolvendo-nos também em seu véu de melancolia”. O frio das épocas invernais traz os narizes vermelhos, os

sobretudos cheirando a naftalina e o sorriso dos comerciantes que vêem seus estoques abandonarem as prateleiras. Mas traz consigo o degradante espetáculo da mendicância. Meninos e meninas com pés descalços e mal agasalhados percorrem as ruas em busca de trocados, agasalhos ou um prato de comida. Velhos e moços disputam com cães chorros as latas de lixo em busca de restos de comida. Quando o calendário atinge o equinócio de setembro (dia 21), os tempos primaveris chegam, trazendo o espetáculo do desabrochar das flores. As chuvas também são abundantes. Em dias de temporal “as ruas jazem alagadas e nas sarjetas avolumam-se correntes de água que se atiram vorazes por sobre os escoadouros”. Os que têm carro safam-se; os demais correm à procura de proteção que na maior parte das vezes é de pouca valia, pois os carros passam velozes sobre poças d’água e molham os desabrigados. O final da primavera é marcado pelo “horário de verão”, quando se adiantam os relógios em 1 hora para melhor aproveitar a claridade e gastar menos energia. Alguns se acostumam, outros nem tanto. Na colônia não adianta o novo horário, “pois as vacas estão acostumadas com o horário de tirar o leite”. O solstício de dezembro (dia 20) marca a chegada do verão, época em que o calor reina absoluto. Para amenizá-lo vale tudo: chuveiradas constantes, sombra de árvores, bancos de praça ou andar na calçada onde o edifício faz sombra. Não que adianta muito. O “chopinho” ao ar livre torna-se choco, dormir à noite é um inferno acentuado pelos mosquitos, o asfalto derrete e gruda; os bueiros abrem suas “bocas mal cheiradas” e cospem “milhares de insetos nojentos, como as baratas que voam para dentro das casas”. Seco como “carne de sol”, o calor no verão faz as pessoas se arrastarem de um lugar a outro, em busca de ambientes climatizados.

Dezembro também é o mês do Papai Noel que, apesar do calor, traja-se como se nas ruas reinasse a neve. A cidade se embeleza com a colocação de milhares de lâmpadas das mais diversas cores nas árvores das ruas centrais, principalmente na avenida Pedro Adams

Filho. Na praça central monta-se o pinheiro iluminado por refletores e as casas e lojas decoram suas fachadas com milhares de luzes “*piscapiscas*” e outros arranjos natalinos *Made in China*. A vontade de fazer um Natal digno de países europeus sempre fora tão grande que Novo Hamburgo já foi alcunhada de “*cidade-presépio*”. Se depender dos habitantes, só falta a neve. “*Creio que em todas as casas haverá pelo menos um galho de pinheiro simbolizando a árvore de Natal; e que da árvore penderão bolas coloridas, estrelas douradas e velinhas acesas; e que ao pé do pinheirinho o presépio reproduza a história do nascimento de Jesus; e na maior parte das casas as famílias cantarão em coro os trechos de Noite Feliz; e certamente haverá pacotes com nomes sobre a mesa, cartuchos com passas, avelãs, docinhos cobertos com merengues e balas*”. Nas ruas, a alegria natalina estampa-se nas faces infantis. Com vitrinas multicolores e repletas de brinquedos e presentes, as lojas atraem sempre. O clima natalino volta-se para o consumo: crianças, casais e amigos trocam idéias, discutem e se consultam para escolher a melhor opção. Aos filhos dos menos favorecidos, o Natal deslumbra mas não muda em quase nada a penúria. Eles olham, cobiçam, desejam e suspiram diante das vitrinas, mas no dia seguinte continuam suas brincadeiras com latas velhas, carros sem roda e bonecas sem braços ou cabeça. “*Brinquedos de vitrines e papai-noel não entram em casebres de arrabaldes*”. A data homenageando o Messias torna-se simples comércio. O espírito de fraternidade cedeu terreno ao sonho consumista, cujos apelos encantam a todos. Como diria Ítalo Calvino: “*não existe época mais agradável e produtiva, para o mundo da indústria e do comércio, que o Natal e as semanas que o antecedem... entre os homens de negócio, as pesadas disputas de interesse se aplacam e dão lugar a uma nova competição: quem oferece de modo mais gracioso o presente mais distinto e original*”.

Passado o Natal é tempo de descanso. A cidade fica vazia, silenciosa e melancólica. O bulício da juventude, com o atordoar das motos e a estridência das buzinas, cessa. A maior parte dos veranistas

hamburgenses está de férias e o local preferido, desde as primeiras décadas do século XX, é o balneário de Tramandaí, no litoral norte do Estado. Para os maridos, as épocas de férias são propícias para escapadas. Enquanto as esposas ficam no litoral com as crianças e a cidade está livre dos olhares vigilantes, os casados esparecem à noite. Antigamente, as fugas exigiam esquemas complexos, dignos das aventuras de espionagem. Com o crescimento urbano e o anonimato inerente a ele, elas se tornaram bem mais fáceis e sem o sabor do perigo.

O trânsito nas ruas

Descansado, o *flâneur* levanta para seguir sua caminhada pela cidade industrial. Continuará suas andanças, pois acreditada piamente que “*as ruas são sempre um cenário novo, onde as tonalidades se confundem*”. Já começa recordando que na Novo Hamburgo dos anos 40, cidade pequena que era, todos se conheciam ou ao menos tinham noção da procedência familiar. Como comunidade fechada, em muito importava a estirpe do indivíduo. No andar na rua, a saudação era atitude indispensável. Com outra fisionomia, a cidade permitia os passeios descompromissados, principalmente onde ele está agora, no lado da calçada da praça 14 de julho, na avenida Pedro Adams Filho. Ali, após a missa domingueira, as jovens sonhadoras praticavam o *footing*. Como espaço para a vida social, a rua abrigava diversas comemorações. Ainda em meados de 30, na procissão de *Corpus Christi*, que iniciava na Igreja São Luiz e seguia por algumas ruas centrais, viam-se as fachadas dos edifícios festivamente engalanadas e ornamentadas com imagens, estátuas e flores. Em alguns pontos por onde o féretro passava, armavam-se artísticos altares onde o sacerdote e o sumo-sacerdote celebravam a bênção, seguidos pelos diversos coros que faziam a melodia. Se grande número de católicos acompanhavam tais atos religiosos com demonstrações de devoção, os não-católicos assistiam com respeito à solenidade. Também as demonstrações cívicas revestiam-se de brilhantismo. No XV de Novembro, alunos, políticos

e representantes de diversas sociedades civis reuniam-se na praça para cantarem o hino da independência. Após isto, formavam um préstio, puxado pela Banda Municipal Carlos Gomes, e dirigiam-se a Hamburgo Velho, onde estava localizado o monumento da emancipação. Lá, grande massa de povo aguardava o cortejo. Era o tempo em que o grande perigo nas ruas ficava por conta dos petizes e suas carrocinhas, e dos rapazes com suas bicicletas, que faziam das calçadas suas praças de desportos ou canchas de corridas, ou até dos varredores da prefeitura que costumavam andar com suas viaturas nos passeios. Como o pouco trânsito ainda permitia às crianças brincarem na calçada, e às famílias dela se utilizarem para conversar na fresca da tardinha ao mesmo tempo em que observavam o movimento, tais abusos ocasionavam transtornos. Os perigos na rua também ficavam por conta de alguns cidadãos cujo hábito de caçar aves com espingardas ou fundas, acertando muitas vezes postes, canos de luz e até vidraças, constituíam abuso ao município. Ainda em fins de 40, a cidade era interiorana; os hábitos mudavam num tempo diferente das demais transformações. Fora dos horários comerciais a multidão invadia as ruas, seja pela manhã a caminho do trabalho, seja à noite voltando para casa, ou às 11 h 30 min, quando verdadeira turba humana surgia na parte central. Antes do almoço, alguns preferiam os bares para o aperitivo costumeiro; casais apaixonados se detinham nas esquinas para um último beijo; mocinhas solteiras passavam ante os olhares atentos dos rapazes. Logo depois, “quando os relógios marcam doze horas, sintonizando com o badalar dos sinos, as ruas já estão totalmente vazias e afagadas pelo silêncio morno que enche os espaços”. Tal cenário era bem diferente da verdadeira cidade de Manchester na Inglaterra, onde o espetáculo da multidão operária se apresentava, com as fábricas vomitando nas ruas uma turba agitada e barulhenta. Homens, mulheres e crianças, com suas roupas sujas, rostos cansados e tristes, tinham o bar como refúgio, ou simplesmente voltavam para seus velhos casebres.

Nas décadas de 50 e 60, a multidão passou a tomar conta das ruas, trazendo consigo o anonimato urbano. Como bem observou o filósofo alemão Georg Simmel sobre as metrópoles, também em Novo Hamburgo tornou-se mais fácil esbarrar fisicamente em meio à massa humana apressada do que conhecer alguém humanamente. Com o aumento no movimento dos transeuntes, as calçadas tornaram-se estreitas. Pessoas passaram a se movimentar a passos largos, andando às pressas pelas ruas. A multidão se comprimiu. Se antes passeava-se pelas ruas e eram todos conhecidos, o crescimento populacional tornou a todos ilustres anônimos. “É um mar de rostos nunca dantes vistos. Um mundão de gente!”, exclama o *flâneur*. Neste rebuliço, a vivência direta não permite notar o crescimento vertiginoso. A velocidade da vida acaba com a observação das transformações. Na correria urbana, não há paradas. Da rotina mecânica veio a indiferença. Desdém, desprezo, apatia, insensibilidade, negligência, qualidades patentes ao homem moderno ameaçado, ansioso por apagar seu rastro na selva urbana, tal uma presa que foge de ávido caçador. “Sensações estranhas da vida comum de todas as horas: segredos comerciais ou confabulações futebolísticas, demagogias políticas ou declarações de amor... Tudo pode acontecer nos vãos escuros das ruas...”, diria Ercílio Rosa. O ato de parar para observar a multidão que “passa ansiosa com a sofreguidão dos que têm pressa” tornou-se atitude suspeita e fora do comum. Tal conduta chama a atenção dos passantes. Na cidade que esconde a todos, parar para olhar, ver ou sentir, é ameaçar os demais. O único olhar permitido é o do *voyeur*, aquele que não materializa desejos escondidos, somente fica a imaginar. Como na cidade imaginada por Ítalo Calvino, Cloé, onde as pessoas não se reconhecem ao passar pelas ruas, somente imaginam uma infinidade de coisas em relação umas das outras: encontros, conversas, carícias, mordidas... nada de cumprimentos cordiais. Por poucos instantes os olhares se cruzam para logo se desviarem, nunca se fixam. Assim é em Novo Hamburgo, onde passam diversos vultos: o do burguês despre-

ocupado com seus gestos medidos de quem tem o privilégio das horas vazias, a sombra curvada do operário pobre com suas mãos vazias metidas nos bolsos vazios ou o porte esguio da donzela beatificada à procura de um noivo. Numa cidade que um dia teve fábricas em quase todas as ruas e namoro nas esquinas, que teve policrônicas alvoradas e crepúsculos românticos, que teve ladeiras sugestivas e casas dependentadas nos barrancos, não poderiam faltar pretensas arianas passeando na avenida depois da missa e morenas de olhos azuis amando em segredo nas curvas da praça. Como figuras urbanas da multidão, vaidosas, exibem-se enquanto dissimulam sua passagem, oferecem-se enquanto se negam. “*Efêmera beldade, cujos olhos me fazem nascer outra vez, não mais hei de te ver senão na eternidade?*” indagaria Charles Baudelaire.

Sem sombra de dúvida, o trânsito nas ruas mudou de feições. Se grandes foram as transformações na fisionomia da urbes, maiores o foram no movimento urbano. A cidade que cresceu e se desenvolveu fortemente durante os anos 70 e 80 produziu consequências não imaginadas. O homem moderno, produto da cidade grande, deveria ter todas as condições de conforto que a aglomeração urbana poderia lhe oferecer. Entretanto, ironicamente, tal vivência urbana o faz enfrentar o vai-e-vem dos dias apressados e a competição incessante com tudo e com todos. A cidade que se quis moderna carreou consigo problemas inerentes às grandes metrópoles: crianças liderando quadrilhas, neuróticos anônimos se reunindo nos fundos da Igreja, e o mais paradoxal, fantasmas sem sótãos vagando ao longo das ruas. “*Velhos espectros voltam a rondar a vida nas sociedades modernas*”, alerta Maria Stella Bresciani. Da vila em 1927, onde todos se conheciam e era de suma importância a procedência familiar, surgiu a Novo Hamburgo da década de 90 que perdeu sua cara germânica e ganhou uma população de cabelos negros e pele morena que assumiu o comando social. O centro da cidade, outrora espaço do *footing* e dos namoricos ingênuos, tornou-se verdadeiro mercado persa. “*Sábado, o*

coração da cidade estava vivendo momentos de completa confusão, a partir do Calçadão. Havia, além do trânsito intenso, comemorações, protestos e até procissão religiosa. No Calçadão, tocava a Banda Municipal. No bar da praça um conjunto popular, na praça havia a concentração dos funcionários do SulBrasileiro. Depois apareceu um grupo interrompendo o trânsito e gritando: hei, hei, hei, Jesus é o nosso Rei! O centro transformou-se num verdadeiro mercado persa!” relata o *flâneur*.

Ordem, organização e disciplina... o Plano Diretor chegou

O *flâneur* está prestes a atravessar a avenida Pedro Adams Filho e lhe vem à mente uma questão nevrágica no desenvolvimento físico da urbe: o plano diretor. Como Novo Hamburgo, cidade progressista por natureza, pôde se deixar crescer sem a santíssima trindade urbanista (organização, ordenamento e disciplina)? Um passante que, assim como o *flâneur*, espera o movimento diminuir para poder atravessar para o outro lado da rua, explica-lhe que intenção não faltou desde o início, embora tenha demorado a fazer parte do dicionário novo-hamburguês. “*Já em 1929 adotou-se um código de posturas com a finalidade de evitar maiores despesas às gerações futuras, para que elas não viesssem a destruir ou corrigir aquilo que viria a ser construído*”. Ele explica que o pessoal se achou forçado a organizar os projetos e planos de construções “*de acordo com os ensinamentos da técnica moderna*”. Pensada enquanto um problema a ser resolvido, a cidade tornou-se objeto de reflexão, coisa que induziria à intervenção no espaço, na busca de uma ordenação social. “*Na prática, tal situação somente ocorreria na área central*”, complementa. Nos arrabaldes, onde viviam os “*nascidos em outras comunas*”, a intervenção e organização do espaço somente começou a ser pensada nas décadas de 50 e 60, quando a cidade já parecia um “*elástico a se esticar por seus arredores*”. O *flâneur* sabe que em se tratando de questão étnica havia forte separação até meados de 1940. No lado privilegiado do

arroio, onde passava o leito da Viação Férrea, viviam os puros descendentes germânicos, divididos entre Hamburgo Velho, local das famílias mais antigas, e Novo Hamburgo, onde ficava o comércio em geral. O outro lado do rio era reduto dos não-alemães. Numa área, vulgarmente conhecida por “África”, ficavam os de pele escura. Noutra, o “Mistura”, ficavam os *brazilianers*, aqueles que já tinham certa miscigenação. Isto explica em parte a tardança na questão da organização espacial da cidade. Se, nas ruas centrais, havia o belo, o agradável, o “local dos encontros domingueiros depois da missa”, materializados na praça 14 de julho - palco das aspirações românticas -, e na avenida Pedro Adams Filho - espaço propício ao *footing* -, no arrabalde a situação era bem diferente. A maioria daqueles que vinham de outras cidades para trabalhar nas fábricas de calçados e curtumes da cidade, movimento este que se tornou acentuado nas décadas de 50 e 60, acabavam fixando-se nos novos loteamentos que surgiam da noite para o dia no entorno urbano. Tais loteamentos, e as construções que neles se fizeram, é que exigiram a intervenção municipal. “*Numa cidade que queria perceber-se civilizada não poderia haver uma zona de crescimento desvairado, onde prevalecia o interesse dos moradores e dos loteadores, sem nenhuma visão de conjunto*”. Uma cidade como Novo Hamburgo, que se orgulhou de sua pujança econômica, gozando da singularidade de ser o município brasileiro que mais carreou rendas aos cofres públicos em proporção ao seu tamanho em determinada época, não poderia admitir a inexistência de um desenvolvimento urbanístico orientado de acordo com os ditames da época moderna. O passante encerra a conversa afirmando: “*Nosso atual desenvolvimento citadino é como uma lago que recebe tumultuosa e descontroladamente as correntes em forma de trabalho e esforço, expandindo-se aritmeticamente ao sabor do acaso - mas não é um açude que forma um conjunto, equilibrando a natural energia da nossa população produtiva com uma visão coordenada. Construímos, em Novo Hamburgo, casas e fábricas e ruas e estradas, enfim, um im-*

pressionante aglomerado de prédios e de vias públicas - mas não chegamos, ainda, ao ponto de construir uma cidade”.

O plano diretor, como uma certidão de batismo um tanto atrasada, chegou em tempo para se construir algo grandioso e definitivo. Sua utilidade foi vista mais como um freio a cercear o ímpeto desordenado das construções na cidade, do que uma extravagância ou luxo da municipalidade. Tão antipático ao público quanto necessário à cidade, os recuos progressivos impuseram-se pela necessidade do trânsito. Argumentaram que se cada pessoa tinha um traje diferente para cada fim, uma cidade deveria ter ruas com dimensões variadas, pois vários eram seus fins. Na rua do comércio, calçadas largas para os pedestres verem vitrinas e caminharem abraçados aos pacotes; na do comércio atacadista, estacionamento seguro e contínuo para os veículos que lhe servissem; na da grande indústria, que possuía pátios internos, uma rua de fácil acesso. Assim, cada rua deveria exigir um estudo prévio e racional, que levasse em conta tais fatores, dando uma visão de conjunto à cidade e proporcionando a boa utilização pelos habitantes. Sem ele, a cidade acabaria se vendo diante de uma série de aberrações técnicas, onde prevalecia o interesse imediato dos moradores mais próximos, ou ainda diante das mais distorcidas criações arquitetônicas, no mais variado e profundo revezamento de estabelecimentos. “*O esparramento exacerbado, que se constata no alastramento de nossa urbes é um dos aspectos que dão a impressão de desordem e ausência de planificação racional*”. A comissão mista para tratar do planejamento urbano local foi formada em 1952, com dois engenheiros civis, um topógrafo, três comerciantes, dois industrialistas, dois juristas e um desenhista. Nenhum urbanista ou arquiteto. Algo foi feito, mas a cidade bucólica de feição européia cresceu em ritmo vertiginoso a partir de 1970. A fúria do progresso não se conteve na organização, ordenamento e disciplina esperados. Seu futuro foi sonhado. “*Eu estava em uma cidade do futuro. Era uma cidade totalmente industrializada. Era uma cidade rica. Todos tinham veículos*

próprios. Tudo em volta era edifício e aquela cidade super urbanizada não guardara nenhuma espaço para o verde”. Num arremate irônico, Ercílio Rosa exclamaria: “*Becos fechados foram abertos! Novas ruas foram rasgadas! Por enquanto somente no papel...*”

Campanha “Vamos dar nome às ruas e números às casas”

O *flâneur* sabe que, na esteira da ordenação espacial, vem a necessidade de nomear ruas e numerar casas. “*Se bairros inteiros revelam seu segredo nos nomes das ruas, quem não tem nome não existe! Uma rua sem nome provoca no subconsciente um vago sentimento de insatisfação, de abandono e de orfandade intelectual*”, divaga. Sua memória fotográfica da década de 50 lhe faz lembrar uma Novo Hamburgo que ainda se caracterizava pelo crescimento horizontal. Somente na parte central da cidade, e ainda muito timidamente, a cidade alcançava os céus. Casas operárias surgiam em loteamentos populares. Ali é que faltava número nas casas e nome nas ruas. Ainda nas que tinham, era comum alterar a denominação ao longo do percurso. “*Mesmo com o Medonho distribuindo convites de enterro nas ruas centrais da cidade, ficava difícil prestar as últimas homenagens ao falecido, tal a má orientação*”, recorda. A cidade cresceria com maior rapidez do que a sua capacidade em vencer o anonimato suportava. Ercílio Rosa diria que “*no chalezinho sem número, numa rua sem nome desta cidade industrial, mora o novo-hamburguês anônimo e sem pretensões*” e que “*enquanto a cidade vai estendendo seus limites, ficando ruas ainda sem nome e bordadas de moradia, sentimos uma satisfação cultivando nossa megalomania*”. Urgiu transformar a aldeia amorfa e anônima numa urbes com aspecto progressista, dando rótulo às ruas, questão indispensável num ambiente que se queria civilizado.

Assim, o batismo das ruas fez-se necessário. Ou mais, foi ele um dos primeiros passos da organização que se queria ter, para se chegar a ser. Não mais a tolerância de continuar ruas “*dormindo na*

bruma incolor e amorfa da anonimidade”. Em 1961, o recém inaugurado jornal “*NH*” (autodenominado “*jornal da comunidade*”), lançou uma campanha para prover as ruas com nomes e as casas com números. Embora exitosa a campanha, após cinco anos ainda faltava nome às ruas, tal a dificuldade na coleta de dados de personalidades locais cujos nomes justificassem serem dados a elas. As vias públicas hamburguenses, outrora imersas no anonimato, foram sendo batizadas pouco a pouco. Anônimos, nos anos seguintes, somente aqueles que nelas passaram a morar. “*Esta semana vi ruas sem placas com placas e as placas sem ruas com ruas*”, recorda o *flâneur*.

A artéria da movimentação

O *flâneur* segue firme em sua trajetória. Não tem consciência de seu destino, só sabe que é preciso ir em frente. Ele atravessa a Pedro Adams Filho, na faixa de segurança, como bom cidadão. De frente para a praça, observa os passantes. “*Calçadas estreitas, gente que a passos largos se movimenta, gente que vive, que anda às pressas pelas ruas. Alegria de sorrisos, satisfação estampada no rosto e uma multidão que se comprime. É a rua principal e os automóveis, num desfile garboso, continuam seu trajeto, dando um toque de dinamismo à cidade que cresceu*”. Lembra que na década de 30 a Pedro Adams tinha mão dupla com canteiro central e iluminação. Os ônibus intermunicipais saíam do Café Avenida em seis horários: 6 h 20 min, 9 h, 11 h, 13 h 30 min, 16 h e 18 h 15 min. Destes, apenas em quatro havia baldeação para Porto Alegre. Atualmente, a avenida é mão única, há poucas árvores e retiraram a lombada eletrônica que fotografava a placa dos veículos em excesso de velocidade. Neste meio tempo, muita coisa ocorreu: a cidade cresceu, prédios foram erguidos, casarões coloniais vieram abaixos, ruas foram asfaltadas, calçadas foram construídas, ocorreu uma intensa fuga do campo que trouxe migrantes de toda parte e a multidão de veículos e pedestres tomou conta das ruas.

Mesmo nos anos 40 e 50, o reflexo sutil das vitrinas dispostas na avenida envolvia “*as sombras dos vultos que passam vibrando de ímpeto incoercíveis*” e a Pedro Adams Filho regurgitava de moças e moços, de crianças, senhores idosos e senhoras de todas as idades, fazendo do local uma nova “*Rua da Praia*”. O trânsito de veículos surgiu como um problema a ser resolvido e as sinaleiras foram o primeiro indício da organização requerida. Nos principais cruzamentos da área central foram instalados semáforos automáticos. Quando não funcionavam, transformavam-se em perigo para aqueles que já haviam se acostumado com elas: “*o condutor do veículos que com certa velocidade tenta atravessar o cruzamento, e não vendo nenhum sinal, fica duvidoso e se constitui num perigo para os transeuntes e para os demais veículos*”. Uma vez postas, deveriam funcionar, pois “*tanto motoristas como pedestres, já se acostumaram a se guiarem pela sinalização luminosa na orientação de sua movimentação... o não funcionamento poderá provocar, a qualquer instante, acidentes de grande mostra*”. Também o estacionamento na avenida foi mudado. Ele passou a ser feito pelo lado leste e de forma perpendicular, o que gerou transtornos e controvérsias por parte dos motoristas que desejavam estacionar seus veículos ao longo da praça. Foi bastante comum nas décadas de 30, 40 e 50 ser fechado o trânsito na avenida, no trecho entre as ruas Lima e Silva e Davi Canabarro. Naquela época, famílias inteiras acorriam à Praça 14 de julho para o descanso domingueiro e à avenida para o *footing*. Tal o costume, que quando não a fechavam, ocasionavam-se problemas aos pedestres mais distraídos: “*a cada passo, o transeunte desocupado era colhido por um automóvel ou jogado a distância por algum ônibus*”. A prática ressurgiu esporadicamente até os anos 90, desta vez estendida até a Gomes Portinho, principalmente nos sábados pela manhã, fazendo do espaço uma chamada “*rua do lazer*”. Dela adveio a idéia de fazer do espaço um Calçadão nos anos 70, mas o intento nunca se concretizou. Entre 40 e 50, sob o olhar do cronista Ercílio Rosa, a Pedro Adams Filho abrigou um

multidão heterogênea que “*comprime-se no vai-e-vem recreativo dos que sabem encher as horas vazias que separam as preocupações de cada um*”. A avenida, como princípio, meio e fim dos romances cidadinos, tornou-se o pequeno mundo “*onde a gente gasta pedacinhos de vida, enquanto as horas folgadas do fim de domingo não se alongando nas sensações místicas dos que se encontram ao longo de si mesmos*”. Ela abrigou ainda “*os transeuntes heterogêneos que passam despreocupados pisando em ladrilhos soltos*”. Era o tempo da “*Voz do Poste*” e das pessoas serem conhecidas.

No início da década de 60, o trecho central da Pedro Adams Filho tornou-se de mão única. Além do desejo de desafogar o trânsito de veículos que aumentava dia-a-dia e consequentemente diminuir o número de acidentes, a adoção do sentido único veio paralelo à retirada do canteiro central. Como era muito estreita para um padrão internacional de avenidas, somente com uma largura maior acreditaram ser possível solucionar o trânsito e também comportar as paradas militares e cívicas. Para a população local, entretanto, tal modificação pareceu péssima: traria prejuízo ao comércio pois se supunha que com um só sentido diminuiria o movimento geral em 50%; o forasteiro encontraria dificuldades em se locomover; haveria confusão devido às inúmeras contravenções que se verificariam, entre outras. O trânsito mudou, mas mesmo assim, transcorreu algum tempo até todos se acostumarem com a inovação: “*continuaram, porém, os veículos a trafegarem nos dois sentidos*”. O caos cresceu no perímetro central, em determinados momentos a balbúrdia chegou às raias da mais completa anarquia. O tráfego no centro fez da Cidade Industrial uma Babilônia moderna. Em horários de pico, a ausência de medidas disciplinares e de fiscalização decente deram a situação como insustentável. Imprudência e desleixo, tal a idéia que se formou entre todos: “*O problema é o abuso das buzinas. É verdadeiramente impressionante a ensurdecadora sinfonia executada, principalmente pelos coletivos, pelas estridentes buzinas a vácuo e a ar em nossas ruas cen-*

trais, dando a impressão de as mesmas serem grandes auditórios de espetáculo de cunho rocambolesco e alucinante. Alucinante sim, não é absoluto exagero de terminologia, pois que duvidamos que alguém que permaneça cerca de uma hora na Avenida Pedro Adams Filho não seja vítima de, pelo menos 3 a 5 choques provocados pela clarina de uma buzina manipulada por alguém que não imagina o malefício do seu procedimento”, explica o passante com ânimos exaltados.

O *flâneur* recorda que, já na década de 70, Novo Hamburgo tinha uma movimentação de carros e pessoas digna de uma pequena metrópole. Para a cidade ex-colônia alemã, todo este trânsito impressionava. Na capa de um jornal daquela época, o *flâneur* lê: “*Novo Hamburgo ou São Paulo? A primeira vista pode parecer São Paulo ou qualquer outra cidade brasileira. Entretanto não é nada mais do que a nossa avenida Pedro Adams Filho*”. O número de veículos trafegando no centro trouxe como consequência natural um trânsito cada vez mais difícil. No final da década, a situação estava deveras complicada. O industrialista, acostumado em mostrar sua última aquisição sobre quatro rodas na “*esquina maldita*”, relata sua preocupação: “*queria ir ao Café Avenida para me esquecer dos problemas da fábrica com um bate-papo informal, mas andei mais de 15 minutos ao redor da quadra e não consegui um local vago!*” Para desestimular o trânsito nas ruas centrais, em fins da década de 70 foi adotado o estacionamento pago. Obviamente, com esta atitude inédita, não faltaram caricaturas. O *flâneur* lembra de uma charge publicada no jornal: um turista mal estaciona para pedir informações e a moça da cobrança pergunta sobre o tíquete no carro. Apesar das controvérsias, a regulamentação do trânsito foi paulatinamente sendo aceita. Se faltava vontade para dispensar alguns trocados para poder estacionar, sobrava estímulo tanto nas vagas que passaram a existir como na simpatia das próprias moças que controlavam o estacionamento. A princípio, suas vestimentas não atraíram muito a atenção; eram de cor marrom (saia, blazer e chapéu de coco). Posteriormente tornaram-nas mais pareci-

das com suas colegas francesas, as *pervenches*. Seu novo uniforme constituiu-se em blusa branca com gravata vermelha, calça e casaco azul-marinho. Em algumas ocasiões, o estacionamento pago foi suspenso, o que trouxe de volta a falta de vaga. Outro motorista reclama: “*Após muitas voltas para estacionar no centro, só encontrei vaga quase no bairro Guarani e dali fui a pé ao centro. Conseguir uma vaga no centro, sem Faixa Nobre, assemelha-se a ganhar na loteria!*” Em algumas ocasiões, conseguir uma vaga ficava por conta dos “*fiscais*” clandestinos; com estes não havia padrão de cobrança nem garantia de cuidado do carro: “*Estacionei meu carro e apareceu um guri pedindo dinheiro para cuidá-lo. Disse-lhe que na volta pagaria. Depois de cinco minutos voltei e dei-lhe umas moedas. Ele reclamou, querendo um barão. Eu não concordei e ele jogou fora dizendo na minha frente: isto eu não quero*”. Algumas medidas para conter o trânsito na Pedro Adams Filho foram adotadas. Em 1977 foram instalados em diversos pontos obstáculos do tipo “*tartaruga*” e “*quebramolas*”. O *flâneur* lembra de uma brincadeira, feita por parte dos engraxates. Cada vez que passava uma carro velho, eles atiravam uma mola de automóvel. “*Teve motorista parando para verificar se a peça tinha saído de seu veículo*”. Afora isto, instalaram em 1995, entre o Calçadão e a Praça, uma lombada eletrônica que fotografava veículos acima da velocidade permitida. O *flâneur* acha proposital uma charge daquela época, onde aparece um casal posando em cima do carro para ser fotografado pelo aparelho. O equipamento, apesar de moderno, surpreendeu por ser instalado num local onde o trânsito fluía relativamente bem.

A década de 80 se caracterizou, para a Pedro Adams, não só pelo intenso trânsito de veículos, mas de transeuntes num ir-e-vir incessante. Como passarela, desfilaram conhecidos e estranhos, moças bonitas e senhoras elegantes, industrialistas e operários, gente de toda laia e tipo. Surgiram até personagens novos, como um mendo que se arrastava grotescamente pelos ladrilhos irregulares e por

entre as pernas indiferentes dos passantes; posteriormente ele ganhou uma cadeira de rodas e passou a serpenteiar por entre os transeuntes “*com a mesma desenvoltura do jovem atleta sobre sua moto ou do cidadão com seu carro zero km*”. E com esta multidão de pessoas indo de um lado para o outro com a pressa costumeira, a indiferença campeou solto e quem sentiu isto mais intensamente foram os idosos. O *flâneur* presenciou uma cena repugnante: “*uma senhora desmaiou e ninguém parou... alguém correu e pediu socorro, mas todos estavam com pressa... o problema não era deles... tinham pressa... cada vez mais pressa*”. Com o intenso tráfego, atravessar a rua tornou-se uma aventura perigosa. O *flâneur* lembra da piada em que duas velhinhas conhecidas se encontram na movimentada avenida, cada uma em um dos lados. “*Uma delas indaga: – Como você conseguiu atravessar com este movimento? Responde a outra... Não atravessei coisa nenhuma, já nasci deste lado!*” Em 70 anos de vida autônoma, Novo Hamburgo cresceu a tal ponto de ter uma avenida como a das grandes cidades, como tanto havia desejado.

Limpeza urbana e arborização

O *flâneur* segue cabisbaixo, mas isto não é entrave para continuar observando com olhos de lince tudo que passa em seu redor. A partir de pequenos indícios que vai encontrando, narra uma cidade que não se imaginava existir. Vestígios que passam despercebidos para a maioria das pessoas, possibilitam-lhe recordar o passado e juntá-lo ao presente. O papel de bala que alguém esqueceu no chão o induz a filosofar. Lembra do *slogan*: “*Novo Hamburgo cidade espelho, reflete limpeza pro Estado inteiro*”. Sinônimo de ambiente civilizado, a limpeza urbana traduziu-se como cultura adiantada. E com esta idéia fixa, Novo Hamburgo procurou, desde cedo, tomar a si a responsabilidade em se manter agradável aos olhos (e olfato) de todos, através da limpeza e arborização de suas vias e logradouros públicos. O *flâneur* viveu no tempo da emancipação. Nesta época, fez-se valer a proibi-

ção de lançar lixo, cascas de frutas, detritos, animais mortos, qualquer imundície ou coisa semelhante no espaço público. Queriam que ao exterior aparecesse a transformação por qual a cidade passava. Como sala de visita da localidade, as ruas e logradouros públicos deveriam refletir limpeza para que, quem os visitasse, não saísse com uma impressão desagradável. Se acontecesse de algum visitante esbarrar com montes de cisco e cascas de frutas espalhadas pelo chão, sarjetas entupidas e exalando mau cheiro, não seria muito lisonjeira a impressão que teria da cidade. Se nas estradas coloniais a sujeira pouco se fazia notar, tal seu estado de abandono, no município com as ruas recém niveladas e alinhadas, qualquer detrito feria a vista. “*O velho hábito de utilizar a rua como depósito de lixo precisou ser eliminado*”, explica. Obviamente, não bastou a publicação do edital impondo ordem e beleza. O antigo uso não cessou mesmo nas décadas seguintes. Os apelos feitos pouco tiveram eco junto à população. Quando não se jogava o lixo na via pública, jogava-se nos terrenos baldios, abandonados às macegas.

A par da limpeza, a administração pública iniciou uma arborização na cidade. Para uma completa modificação em seu aspecto geral, derrubou plátanos que diziam ter sido plantados sem ordem nem simetria e, no lugar, colocou árvores frutíferas, de sombra ou ornamentais. “*Mas, ao invés de zelarem para que mãos daninhas não estragassem a beleza da urbe, a população assistiu os eternos mocinhos bonitos depredarem as árvores logo após a saída dos bailes*”, pensa consigo. Outro problema em voga foi o depósito de lixo. Na década de 50 a circunvizinhança do outrora lugar ermo e agreste, receptor das substâncias recolhidas dos cubos da cidade inteira, transformara-se em florescentes e populosos bairros. A presença de valas fétidas em meio a eles ocasionou inconvenientes. O *flâneur* lembra dos dias de mormaço em que as exalações se alastravam insuportável e prejudicialmente por vários trechos.

Indício de progresso e avanço civilizatório, a limpeza das ruas continuou. Aos olhos dos visitantes, a cidade deveria ter uma digna apresentação, ao menos nas ruas centrais. Uma cidade limpa, com logradouros sempre convidativos, era motivo de trânsito permanente. De tanta insistência, Novo Hamburgo tornou-se modelo ao Estado. Suas ruas calçadas e bem varridas e sua iluminação feérica exemplificavam a vontade da comuna. Impulsionada pela presença de visitantes, a cidade imprimiu beleza e agradabilidade em seus espaços. Tanta limpeza tinha uma finalidade. E não era a retomada de uma conotação germânica. Novo Hamburgo longe estava de suas corimãs europeias. O cuidado com a limpeza da urbe fundamentava-se na feira calçadista, a FENAC. Em meados de 1960, cada vez mais se encontravam turistas em visita à cidade. Boa parte destes eram de compradores de sapatos. Para estes a cidade era de fato uma beleza, tanto de dia como à noite. Nas praças centrais não havia canteiros pisoteados nem bancos arranhados ou árvores gravadas a canivete. Seus jardins transpareciam o aspecto primaveril o ano inteiro e nas ruas principais não se via sujeira. Mas civilizada e ordenada, somente a área central. Nos arrabaldes reinava a anarquia com ruas emaranhadas e chalés rústicos. A começar pela divisa natural, o arroio que atravessava a cidade. Nele só passando com o nariz tampado. Problema igual encontrou-se nos bueiros, que entupiam freqüentemente devido ao acúmulo de detritos trazidos pelas chuvas. Sem limpeza, os moradores se viam obrigados a aturar o cheiro insuportável, agravado nos dias quentes.

Entrementes, a cidade foi pioneira em muitas oportunidades: em 1974 empregou mulheres para varrer as ruas e nos anos 80 e 90 fez a campanha “se-pa-re o lixo” e terceirizou o recolhimento. Ficou assim a imagem de cidade limpa, que tanto orgulha seus habitantes, principalmente aqueles aonde chega o asfalto. O *flâneur* recorda de outros *slogans*: “A limpeza é o sorriso da cidade”, “Novo Hamburgo, cidade industrial, na limpeza não tem igual”, “Cidade limpa e bem

cuidada é cidade muito visitada”, e “Bom cidadão não joga lixo no chão”.

Atenção ao volante: animais soltos...

Outra pista que possibilita o olhar detetivesco do *flâneur* é um cusco sarnento que dorme tranquilo na soleira de uma porta. O cão-chorro é um dos tantos animais soltos que vagam ao bel-prazer nas vias públicas. Até a metade do século, eles conviviam pacificamente no vilarejo de feições coloniais. Quando iniciou o reinado automobilístico, passaram a entrave a ser eliminado. Em matéria de animais soltos, os cães mereceram atenção especial por parte das autoridades locais desde a emancipação. Para uma administração que procurava zelar pela beleza do município, cães vadios nas vias públicas não poderiam ser admitidos. Aqueles que fossem encontrados vagando sem a chapa de identificação ou sem o devido cabrestilho no focinho para não morderem, seriam recolhidos para posterior eliminação com arsênico. Se na década de 30 as ruas da bela capital gaúcha estavam sendo “*enfeiadas por uma multidão de cães nojentos, cheios de mazelas, que enxameiam as calçadas expondo sua rabunagem ao sol, muito pachorramente*”, em Novo Hamburgo a cachorrada não se limitava a dormir e vadear pelos passeios públicos. Muitas vezes agrediam transeuntes: “*Nada mais desagradável do que esta falta de garantias para as nossas pernas proveniente da excessiva liberdade dada à sociedade canina*”, diz o *flâneur*. O código de posturas previa responsabilidades aos proprietários de cães que deixassem seus fiéis companheiros soltos, com agravos caso eles viessem a provocar “*estragos feitos pelos dentes dos seus molossos na integridade física dos cidadãos*”.

“*O excesso de cães vagando pela cidade tem uma explicação lógica*”, diz o *flâneur*. Numa sociedade pequena, onde todos se conheciam e os roubos eram pouco freqüentes, não havia razão em se ter a residência gradeada e com cães para afastar os “*amigos do alheio*”, como atualmente é sua finalidade maior. Além disso, poucos alimen-

tavam inutilmente um animal deste. A preferência recaía em vacas, porcos, cavalos e galinhas, pois traziam algum retorno à família. A posse de um cachorro tinha por objetivo a caça. E pela ausência de grades nas casas dos proprietários, a fuga tornava-se facilitada, quando não eram eles simplesmente criados soltos. Com o tempo e o natural crescimento urbano, a cidade passou a proibir a caça em seus arredores. Logo, os cães tornaram-se inúteis. Muitos foram largados ao bel-prazer para que conseguissem seu próprio alimento vadiando na cidade. Com o aumento da violência urbana, o cão assumiu a função de guardião e passou a ficar preso na coleira ou no pátio gradeado. Com o abandono dos cães por parte dos proprietários, tornou-se frequente pelas autoridades adotar uma medida considerada louvável e saneadora: a eliminação. Não faltaram paladinos na luta pelo extermínio canino. As queixas cresciam. Ainda em meados de 1950, os cachorros punham em polvorosa as pessoas: ladravam noite adentro sem parar, atacavam e mordiam crianças e velhos, assaltavam casas em busca de alimento, rasgavam vestes de transeuntes. A comunidade canina contava com cães de todas as raças e tamanhos, numa miscigenação tal que se formou uma nova raça, alcunhada de “vira-lata”. O proprietário de algum cachorro fujão, se o quisesse de volta, deveria pagar multa e alimentação gasta enquanto preso, dar-lhe vacina e colocar-lhe coleira e focinheira, isto tudo até três dias depois de ele preso. Os que eram esquecidos no cárcere poderiam ter como destino nada agradável a fábrica de sabão. Querendo fosse feita justiça, elementos criminosos percorriam a cidade na calada da noite envenenando os cães, estivessem eles presos ou soltos.

Na cidade que desejava ter foros de civilização ainda eram encontrados outros animais: bois, vacas e cavalos. Soltos, invadiam quintais, rompendo cercas e estragando pertences. No perímetro urbano era comum algumas pessoas engordarem porcos e criar galinhas, como se ainda vivessem na colônia e fosse comum a situação lida pelo *flâneur* num jornal da época: “*Terneira detida. Encontra-se*

recolhida ao pátio do quartel de polícia municipal, há cerca de cinco dias, uma terneira de pelo branco e preto, a qual vagava na via pública”. Para o trânsito, tais animais soltos eram uma preocupação constante. Alguns irresponsáveis e desordeiros, para agravar a situação de perigo, espantavam os animais com o fito de ver motoristas desavisados desviarem com manobras bruscas do perigo de colisão. Embora nunca eliminados completamente, o número de animais soltos nas ruas diminuiu com o passar do anos.

... e sinais de trânsito

Com o relativo controle dos animais soltos e o aumento do trânsito de veículos, o problema passou a ser os sinais de trânsito. O *flâneur* recorda das primeiras sinaleiras da cidade, as da Viação Férrera que cortava a cidade ao meio. “*Célebres e arcaicas, pouco preenchiham a finalidade a que se destinavam, pois freqüentemente não funcionavam e constituíam-se em legítimos fogos fátuos para os condutores que nelas se fixavam*”, explica. Para organizar o trânsito de veículos automotores, foram instaladas sinaleiras automáticas nos principais entroncamentos urbanos. Levou 30 anos para os semáforos serem sincronizados entre si e para o pedestre ganhar uma sinalização própria, mesmo que tenha sido quase inútil, tamanho o desrespeito. Aliado a isto, o movimento intenso, a inutilidade da faixa de segurança e a sinaleira de dois tempos tornavam a vida do pedestre um perigo constante. E com o hábito vindo da freqüente orientação pela sinalização luminosa, o mau funcionamento causava embaraços diversos. Além de semáforos, Novo Hamburgo passou a contar com um bom sistema de sinalização. Mas as placas de trânsito coexistem com outdoors, sinais, letreiros, tabuletas, informações, anúncios, cartazes, folhetos, manchetes, luminosos, enfim, uma gigantesca aglomeração de textos ou constelação de escrita que, poluindo o visual, erguem-se diariamente diante dos habitantes. Apesar de ser bem sinalizada no trânsito, o desrespeito às regras estabelecidas sempre foi enorme. Para

o motorista hamburguense o sinal vermelho não significa grande coisa. Antes do sinal verde já aparece um apressado buzinando neuroticamente. É costumeiro ouvir que “Novo Hamburgo é uma cidade de contradições: tem grande número de sinaleiras e os motoristas são os mais irresponsáveis”. Ou presenciar situações como esta: “Como está bom o rádio, não? Sim, o som está bárbaro. Tu já reparastes como a máquina está puxando bem, até parece um cavalo, me dá vontade de voar, a ti não? É bom sim, a máquina está tinindo. Vou sentir a sensação de levantar vôo. O velocímetro marca 100, 110, 120, 140. A sensação é o máximo”. Para conter isto, na década de 70 a cidade implantou um sistema de “tartarugas”, obstáculo ovalado colocado lado a lado em toda extensão da rua, com o objetivo de diminuir as correrias. Caso o motorista não as respeitasse poderia quebrar uma mola ou até a ponta de eixo do veículo. Não logrado o êxito esperado, na década seguinte iniciaram a instalação de “quebra-molas”, saliência única de um ao outro lado da rua. Na década de 90, Novo Hamburgo ficou conhecida como a capital do “quebra-molas”, pois em quase todas as ruas existia o obstáculo.

Para os dias complicados que se seguiram à cidade modernizada, a sinaleira representou uma nova forma de vida a partir dos anos 90. Enquanto se espera passar os “trabalhadores da fruteira do semáforo” ou os pedintes, é possível praticar a terapia da sinaleira, conforme explica o *flâneur*: “Requisitos: um automóvel, pouco tempo para o relax, uma dose razoável de estresse e disposição para se adaptar à vida moderna. Some a isso quatro ou cinco sinaleiras no seu caminho e um intelecto mínimo para ler enquanto dirige. A leitura é só o início, depois você decora o texto e não precisa mais do jornal. A terapia é feita no trajeto diário de casa para o trabalho, do trabalho para casa. Você entra no carro com o jornal na mão, põe a chave na ignição e vai lendo o texto. Um ônibus lhe pisca os faróis atrás e um fusca velho na frente não deixa você ir mais rápido. Na primeira sinaleira uma senhora com uma criança no colo lhe cutuca o vidro pedindo

dinheiro. Você não tem culpa mas se sente mal. Diz não com a cabeça e prolongando o movimento começa o aquecimento do pescoço alternando esquerda direita. Debrie, abra o cinto e desabotoe o botão da calça. Dê uma de iogue: exale todo o ar dos pulmões e contraia a pança. Aspire o oxigênio que resta à sua volta pausadamente. Na outra sinaleira tire os sapatos e faça uma massagem chinesa. Massageie o pé esquerdo no debradeiro e o direito no freio. Sinal verde à vista. Arranque e apague da mente os afazeres e imagine que seu dia irá ser bom. Diga bem alto: o meu chefe é bom.. o meu salário é bom. Frases como estas você intercala entre as sinaleiras. Na próxima sinaleira abra o vidro, estique os braços na altura dos ombros e movimente-os num vai e vem tal qual um pássaro. É o tai-chi adaptado à sinaleira do trânsito. Todo mundo tá vendo, mas você está livre em pleno trânsito... Você precisa voltar à realidade, por isso cante: ai, ai, ai, tá doendo o bolso... crie uma melodia”. Parafraseando o filósofo Walter Benjamin, o *flâneur* diria que “sinais de trânsito regem a orquestra da cidade grande”.

O líquido precioso brotou dos canos

O *flâneur* sabe que um dos mais expressivos índices de progresso material de uma cidade é a extensão da rede de água. Pensa nisso ao ver um cano estourado por onde vaza abundantemente o precioso líquido, isto em plena avenida Pedro Adams Filho. Ele lembra do romance “Um rio imita o Reno”, escrito pelo imortal Viana Moog, um ilustre hamburguense. A história fictícia se passa numa localidade do sul do país, de nome Blumental, mas coincidentemente conhecida por “Manchester Brasileira”. O personagem principal, um “estrangeiro” do norte do país, tinha a incumbência de construir, em pouco menos de cinco meses, uma hidráulica na cidade. Tratava-se de um projeto completo, serviço de engenheiro, bacteriologista e higienista. Tudo isso antes das eleições. Assim como a cidade fictícia, palco da trama, Novo Hamburgo conviveu, por longos anos, com a inexistência

de água encanada ou com a escassez de seu fornecimento quando ela brotou nas ruas centrais. Somente no ano de 1952 é que o líquido, abastecido pela hidráulica, pôde ser servido em cafés, pensões, hotéis e residências da cidade. Passados quatro anos já havia reclamações em relação à demora na ampliação dos serviços e à falta d'água constante, agravada pelo calor que secava os reservatórios. Havia a promessa de ampliação paulatina na extensão da rede e aprimoramento dos serviços, mas esta ficava sempre aquém das necessidades locais. Em 1957, a vereança local decidiu por bem dotar a proposta orçamentária com determinada verba para ser posta à disposição do Estado, a quem competia o serviço, para que ele pudesse realizar as devidas e necessárias ampliações. Algumas obras foram feitas. Entretanto, sempre para o momento vivido, e nunca pensando no dia de amanhã. Mesmo sem preverem o fabuloso crescimento urbano da qual Novo Hamburgo fora acometida, os reservatórios e a rede hidráulica foram sendo construídos no limite das reivindicações locais. Enquanto a cidade apinhava de gente nos anos 60, 70 e 80, as torneiras iam secando. Assim como a rede elétrica, a cargo do Governo Estadual, a água foi sempre um problema presente na cidade que cresceu vertiginosamente. O *flâneur* conta a piada que leu no jornal: “*A hidráulica e a CEEE estão aconselhando que não usem mais água de torneira nem acendam luz durante a noite, para evitar funestas consequências como constatar que não há água nas torneiras e que as lâmpadas não acendem*”.

Luz “eléctrica” e iluminação pública

A recordação das luzes no canteiro central da Pedro Adams Filhos, que atualmente existem tão somente na imaginação do *flâneur*, o motivam-no a devanear sobre a luz elétrica. Ele ouviu (ainda na época da “*Voz do Poste*”, como ficou conhecido o alto-falante instalado no canteiro central da avenida) do próprio cronista Ercílio Rosa: “*E, depois do anoitecer, quando a gente pensa que sonha, lâmpadas*

são quebradas nas esquinas, enquanto a lua ofende a iluminação de certas ruas... Quando o crepúsculo já não é mais nada, a noite impera...”; mas também presenciou, décadas depois, um hamburguense, que esteve fora da cidade por alguns anos, surpreender-se com a frenética iluminação pública, a ponto de exclamar: - “*Meus Deus, Novo Hamburgo parece uma árvore de Natal, nunca vi coisa igual!*” De qualquer forma, sabe que a cidade-luz demorou a chegar a tais condições. Todos conviveram por longo tempo com a escuridão noturna. Desde o início via-se a eletricidade como força motriz que, grandemente, influenciaria o desenvolvimento urbano, pois a Cidade Industrial tinha máquinas na produção fabril. Conseqüentemente, acreditava-se que a eletricidade modificaria o caráter, os costumes e a mentalidade em geral. Entretanto, era comum ver nas ruas diversas lâmpadas apagadas; e habitual até se ter interrompido o fornecimento elétrico quando da realização de algum festejo. O *flâneur* lembra da própria festa de emancipação, quando, não tendo luz na praça, estacionaram ao redor diversos veículos particulares da localidade, e dos faróis fez-se luz, a bem de continuar os festejos. Obviamente, tão logo Novo Hamburgo emancipou-se, as ruas centrais e a praça 14 de Julho receberam uma iluminação feérica, claridade esta que se tornou escassa nos anos seguintes, fazendo da praça um doente de olhar tristíssimo esperando a hora fatal. Mas nos distritos é que faltavam tais melhoramentos. Uma cidade, que crescia vertiginosamente, exigia iluminação nas ruas e energia para as indústrias, ao comércio e às residências. O *flâneur* explica o motivo de tal escassez: “*os serviços sempre estiveram a cargo do Estado, que licenciava a produção e o fornecimento a companhias estrangeiras. Estas dificilmente acompanhavam com investimentos o progresso da cidade. Assim, quanto mais a cidade crescia e se iluminava, mais às escuras ficava*”. Nas ruas o aspecto negro, tal qual uma casinha de pobre, iluminada pelo candeeiro. Fábricas, lojas e lares, vias de comunicação modernas ou esburacadas e praças arborizadas, todos sentiam a escassez da luz.

Ainda na década de 50, prejuízos de toda ordem advinham ao município devido ao racionamento de luz. Não só Novo Hamburgo, como centenas de vilas e picadas clamavam por mais energia elétrica, pois somente onde ela existisse em abundância reinaria o conforto. Os blecautes eram constantes e se tornavam fontes de inconvenientes até de ordem moral, principalmente às mulheres. Urgia dotar a cidade de iluminação conveniente, de acordo com a vida citadina. Não mais ter zonas às escuras durante semanas seguidas!

Cansado dos desmandos estrangeiros, o governo estatizou, na década de 60, a energia gaúcha, sob comando da então companhia americana *Bond & Share*; e prometeu não mais racionamento. Ledo engano. Mesmo assim, a população via-se obrigada a tatear no escuro, quando em demanda aos lares. O município do interior, que possuía a maior extensão de rede elétrica, continuava às escuras. Mesmo a área central, quando os neons dos anúncios comerciais eram apagados, caía em perfeita penumbra. Que dizer dos bairros, que permaneciam muitas vezes semanas inteiras até a luz dar o ar de sua graça? Ficava impossível passear à noite. O manto negro se fazia sentir e notar, como se não tivessem chegado a Novo Hamburgo os benefícios resultantes das descobertas do último século. E se as luzes permaneciam apagadas, ainda faltavam postes com lâmpadas. Para piorar, existia o vandalismo noturno. Por maldade ou outros motivos muitas lâmpadas eram quebradas. Exceção foram sempre as épocas natalinas, quando se fazem campanhas para se enfeitar casas, lojas e fábricas. A municipalidade dá seu quinhão iluminando a área central. Chamada até de cidade-presépio, chegada a época de Natal, milhares de lâmpadas são acesas, pinheiros são iluminados por refletores, jogos de luzes surgem na noite, comércios e residências são decoradas, mesmo que para isso seja necessário desligar algumas lâmpadas em outras áreas.

Para se chegar à cidade iluminada tão desejada, alguém sugeriu, em fins dos anos 80, colocar possantes holofotes coloridos, que deveriam ser instalados nos altos dos edifícios, projetando fachos de

luzes em diferentes direções, dando à cidade um aspecto de metrópole e oferecendo um deslumbrante visual noturno. Mas a idéia não vingou. “*Quem sabe travada pela escassez de energia provocada por tanta iluminação, que agora é novamente distribuída por companhias privadas*”, lamenta o *flâneur*. “*Sobra iluminação nas ruas, com novas e possantes lâmpadas a mercúrio nas principais vias e as velhas fluorescentes nas vilas. Mas no setor produtivo a escassez continua*”, conclui.

Uma avenida singularmente cosmopolita

O *flâneur* segue sua caminhada na Pedro Adams Filho, espaço hamburguense do ver e ser visto. Ele sabe que a avenida concentrou tudo aquilo que faria da cidade algo realmente cosmopolita. Se até os anos 50 ela foi o espaço propício ao *footing* das jovens domingueiras, ao olhar atento dos rapazes encostados nos muros, à contemplação da última moda posta nas vitrinas, às manifestações cívicas, depois dos anos 60 ela abrigou também os deserdados da ordem ou todos os demais que ali acorreriam. Por um lado, a avenida foi o espaço das manifestações cívicas, onde a população bem demonstrou o sentimento patrio de que era possuída, ou de manifestações populares como a apresentação de desfiles do corso carnavalesco. Por outro lado, ela foi o local propício para se colherem as “*migalhas da vida cotidiana*”. Nos poucos mais de 100 metros (entre as ruas Gomes Portinho e Lima e Silva), pode ser verificado um pouco de tudo aquilo que a cidade tem a oferecer.

Sob a pena de Ercílio Rosa, nos anos 40 e 50, a avenida apresentou-se em sua mais completa intimidade: “*a quietude dos arrabaldes põe em relevo o murmúrio que envolve a avenida, onde a mocidade alegre sorri prazerosamente*”. O *flâneur* lembra que, naquela época, a cidade era calma e pacífica. Tinha na semana de trabalho uma divindade onipotente e encontrava nos sábados à noite e nos domingos depois da missa a vazão de seus anseios represados. O vai-e-vem

dos passantes despreocupados, “desfilando em indolentes passos”, externavam a satisfação e a alegria de todos. O *flâneur* viu passar pela avenida os arquétipos da sociedade local: “*O idoso cidadão, na companhia de sua esposa, passeava num descanso psicológico. O jovem romântico, aparentemente letrado, vaidoso, numa superficialidade protuberante, passos monótonos, sussurrava com quentura e entusiasmo ao ouvido de sua idéia. Outros, com sorrateiros olhares, tocavam de leve nas formas bem agitadas dos corpos contornados das mocinhas que embelezam a avenida. Aglomerações de pessoas formavam círculos de palestras à margem da calçada. Em alhures, de mais cidadãos se organizavam em ala, para apreciar a graça fulgurante. Uns, protótipos na técnica dom joanesca, narcisivamente acariciavam com os olhos, cheios de calidez e docura, a excelência feminina. Diante as diversas vitrines e entradas de estabelecimentos, deslocavam-se diversos cavalheiros: senhores cabisbaixos, celibatários olvidados, boêmios arrependidos, etc.*” Era o tempo de sair da missa correndo e ir se escorar nas paredes dos muros e prédios da avenida, na espera do passeio das moças que chegavam logo em seguida. Não faltavam aquelas que mais chamavam a atenção: “*todos os olhares se convergiam silenciosos quando a jovem passava trajando um elegante tomara-que-caia*”; ou a outra que fazia um sucesso danado, mesmo vestindo um saco de aniagem, fazendo com que os mais idosos se lembressem do tempo que as “*patroas*” possuíam a mesma elegância, desenvoltura e beleza: “*Afinal, este diabo de divórcio vem ou não vem?*”, indaga o ansioso. Já nos anos 60, alguns afoitos exageravam e iam além do olhar passivo; dirigiam palavras às vezes desmedidas e até obscenas. Os assim chamados “*galãs*” ou “*engraçadinhos*” colocabam em prática sua técnica de conquista dom juanesca dirigindo gracejos de mau gosto às senhoras e senhoritas. Pelo lado feminino, tal atitude não era sempre bem vista. As principais queixas eram no campo da moral, pois o “*grupo de elementos desocupados não conhecem limites para as suas atividades degradantes, tornam-se porno-*

gráficos, atentando contra a moralidade pública através de gestos e palavras”, garante a moralista enraivecida. “*Coitados, é a única maneira de se fazerem notar!*”, diria a moça ofendida. A opinião das mulheres execrava tais atitudes e delas veio a sugestão para os homens melhor aproveitarem sua aptidões, “*como escolher melhor suas roupas, seus alfaiates, barbeiros, lavadeiras e, sobretudo, médicos plásticos*”.

Aos poucos esvaiu-se a avenida que outrora regurgitava de alegria, com famílias inteiras aproveitando a folga semanal. Durante a semana o movimento já era intenso desde a década de 60. No trânsito diário, os passantes eram os mais diversos. No alvorecer de um novo dia os primeiros que surgiam eram os leiteiros e padeiros distribuindo seus produtos de porta em porta e logo em seguida os operários dirigindo-se às fábricas. Pouco depois se viam as comerciais “*em passos saltitantes transbordando de esperanças e sonhos*”. Com elas também apareciam os estudantes “*discutindo a lição do dia ou a última do professor*”. Um pouco mais tarde, vinham os homens de negócios vestindo ternos e gravatas nem sempre impecáveis e carregando suas pastas pretas. Por fim, havia as mães apressadas e preocupadas com as compras diárias. Também havia outros personagens típicos, como os pequenos jornaleiros e os engraxates. Na tentativa de vender seus serviços, um gritava: “*Leiam as últimas notícias*”, sendo ele mesmo analfabeto; o outro oferecia: “*Graxa hoje, seu moço?*”, tendo ele mesmo os pés descalços.

Ditando moda

Como passarela de desfile das mais variadas tendências, padrões e estilos, a Pedro Adams Filho ditou a moda dos anos 40 e 50. Em suas vitrines não só a fantasia nacional e internacional, mas o reflexo sutil dos passantes. Nas crônicas de Ercílio Rosa, elas ganharam um colorido especial. Para ele, as vitrinas se assemelhavam à expressões de mulheres carinhosas acenando num gesto convidativo.

Os sonhos e anseios de cada um nelas estavam dependurados. Aos homens, os bilhetes de loteria prometiam um resto de vida farta; às mulheres, um “*escarpim de 35 cruzeiros*”. Nas calçadas, os luminosos titubeavam pela escassez de luz. Nas lojas, as vitrinas ornamentando a avenida, saudavam os passantes com a beleza de suas mostras. Como altar da nova sociedade de consumo, tornavam-se “*símbolos das oportunidades que o destino provoca nas ambições humanas*”. Para o cronista, aqueles que podiam comprar “*desprezam as mostras como si elas fossem ofensas a sua superioridade*”; os que não podiam “*se contentam na sua contemplação, resignados na modesta felicidade de apenas cobiçar*”. Ademais, a todos cabia a contemplação platônica. Como agente da mercadoria, a moda prescreve “*o ritual segundo o qual a mercadoria-fetiche quer ser adorada*”. Dado seu interesse pela mercadoria, o *flâneur* se interessa apaixonadamente pela moda.

A melhor época para a contemplação é a natalina. O jogo de luzes na cidade, os enfeites nas casas, edifícios e árvores, garantem um ambiente propício ao comércio nas lojas. O movimento sempre cresce e as mercadorias expostas são um convite para fazer compras. A noite de Natal nada é sem os presentes aos entes queridos. Assim, numa visita às lojas, a atenção cai nos diálogos de adultos e crianças sobre o melhor presente a dar ou a pedir. Mas as vitrinas não expõem tão somente os artigos tomados como objeto de contemplação coletiva. Elas refletem a modaposta nos passantes da Pedro Adams Filho. Nenhum outro espaço, como a avenida, é lugar mais digno do ver e ser visto. E como as estações do ano, a moda muda constantemente, trazendo temas futuristas, para espanto dos mais tradicionais, ou temas do passado, para desdém dos progressistas. Um ou outro, ela é o supra-sumo do sempre-novo mas sempre-igual. Nesta época, o simples olhar é motivo para que as reminiscências venham à tona. Como enigmas, exercem um forte fascínio sobre a alma ingênua e pura das crianças que sonham accordadas com a chegada dos presentes. Falan-

do a linguagem própria da época, fazem sentir na imaginação infantil o oceano paradisíaco, sempre enrolando na alma uma emoção que “*traduz as saudades de tudo aquilo que não fomos e que alimentamos a pretensão de que ainda somos*”. Sob as luzes multicoloridas do Natal, e diante de vitrinas repletas de brinquedos, o sonho infantil sempre se faz acompanhar: “*Mas os filhos das vizinhas vieram apenas olhar, cobiçar, desejar e suspirar diante das vitrines, para no outro dia fazer imitações de latinhas velhas debruadas de sonhos lá nos barrancos do bairro, pois brinquedos de vitrines e papais-noéis não entram em casebres de arrabaldes*”, suspira o *flâneur*.

Para Ercílio Rosa, as vitrinas representavam não somente um sonho infantil. Sua melhor definição foi seguramente esta: “*Ah, as vitrines! Tentação das mulheres, desespero dos homens*”. Para o sexo frágil elas despertavam veemente os desejos mais recônditos, significando a própria perdição. Para os maridos, que na época ainda eram considerados o esteio do lar, a queda da esposa diante da diabólica imagem de consumo trazia dívidas intermináveis. As vitrinas passaram a objeto de primeira contemplação por todos. Desde cedo organizaram-se concursos “*a par de estimular uma boa apresentação das mostras da cidade aos visitantes e à população em geral*”. Alguns exageraram na tentativa de chamar a atenção. “*Outro dia me espantei com o interior de uma vitrina, e parecia que ali tinha passado um furacão: todas as coisas estavam jogadas em todas as direções, e em volta de bolsas, sapatos e sombrinhas os lenços davam a impressão de sacudidos pelo vento. Pensei que ia ser arrumada, mas me explicaram que aquilo era decoração. Tratava-se de uma decoração informal, disse o informante, e o desequilíbrio era apenas aparente, pois tudo representava ritmo através de movimentos organizados. Procurei entender o princípio estabelecido pela decoradora da vitrina, mas acabei fazendo o que fazem os homens: fiquei espiando do outro lado as balonistas bonitas. Afinal, para o sexo forte, é essa a principal utilidade das vitrinas, ver o desfile do outro lado dos vidros*

de fregueses e balconistas”, explica o *flâneur*. No começo dos anos 60, uma certa loja colocou alguém fotografando a vitrina. Em pouco tempo provocou a aglomeração popular e todos ficaram ali parados, de boca aberta, como quem pensa estar vendo um disco voador, sem ver nada. Parou bêbado, viatura da polícia (pensaram que fosse uma concentração de pensionista do IAPI) e várias outras figuras urbanas. Quando o fotógrafo abandonou seu posto, todos ficaram se perguntando o que de fato havia ocorrido. O único que sobrou foi o bêbado que, olhando sério para a caixinha de música com uma pequena bailarina dançando em cima, dando voltas e voltas, sacudiu a cabeça dizendo: “*não é possível, acabo tonto vendo este troço andar em roda!*” O fascínio foi tamanho que tinha empregada doméstica passando dias e noites terríveis até conseguir comprar o tão sonhado artigo exposto. Também a mudança dos hábitos podia ser visto nas vitrinas. Ainda na década de 60, algumas jovens postavam-se embevecidas numa mostra de artigos masculinos. Apesar da jovem idade, comentavam as cores, os bordados e os enfeites das peças, sendo elas próprias uma propaganda da loja, pois sua animação foi tamanha _”os slacks arrancavam gritinhos e ohs das mocinhas”_ que chamaram a atenção dos passantes. Já nas vitrinas de artigos femininos, os tímidos rapazes não deixavam de passar olhando rapidamente os ousados artigos, “*calculando as medidas daquilo que iria encher as roupas alvas e transparentes*”.

Nos anos 60, a aculturação tomou impulso e os ídolos cinematográficos tornaram-se símbolos de como se vestir. O cabelo teve importância vital neste período; representou a imagem da rebeldia: “*temos de olhar duas vezes para termos a certeza de que estamos deparando com uma pessoa do sexo masculino, tal a semelhança que ficam com o cabelinho lambidinho para o lado tipo língua de vaca*”. A imitação descabida dos novos heróis estrangeiros fez da moda nos cortes uma completa aberração, ainda mais numa cidade periférica e tradicional como era Novo Hamburgo. A colunista de moda local

alertou: “*pelo simples fato de um indivíduo se destacar como ator ou cantor, vestir-se excentricamente e adotar maneiras mais excêntricas ainda, não quer dizer que seja ditador da moda*”. Sua língua viperina não se restringiu aos do sexo masculino. A beleza feminina estava destroçada diante do “*horror*” dos penteados e modelitos. Obviamente, algumas exageravam e andavam adornadas com enormes penteados, típicos de festa de gala, em plena tarde de calor. Em perfeita falta de harmonia, junto com as “*melancias*” da cabeça, calçavam chinelos cômodos: “*é o mesmo que ir a um baile calçando tamancos*”. Também o corte tipo *chanel*, adotado por algumas mais afoitas, provocou comentários: “*assemelham-se a soldados em dias de parada*”. Como a moda acompanha a época, a alegria das cores na Páscoa influenciou a roupagem feminina local: as jovens “*transformaram-se em verdadeiros ornamentos*”. Numa sutileza inconteste, a cronista comentou: “*a primeira impressão que nos ocorre é que as jovens haviam aderido aos festejos da Páscoa de maneira nunca vista em nossa cidade, aproveitando a tinta que sobrou do tingimento dos ovos, em casa, para pintarem os cabelos*”. A primavera de 73 trouxe colorido de volta às vitrinas, com o estampado predominando. As roupas ficaram alegres e surgiram novidades no mercado. Para os homens camisas de malha fio Escócia, com pesponto, e calça de brim, tergal ou gabardina, com bainha boca-de-sino. Para as mulheres: terninhos e vestidos com pregas e blusas com gola xadrez. A década de 80 voltou-se para o terreno do casual e do confortável, de acordo com o novo ritmo feminino. O clássico veio com toda força: “*talvez os produtores estejam cansados de propor um estilo de vanguarda sem nada venderem, talvez porque estejam confusos com os diversos lançamentos que surgem a cada dia*”. A palavra-chave do momento era o conservador. Também vinha a idéia de comprar uma peça que futuramente poderia servir em outras estações ou que não saísse de moda tão cedo. Para Novo Hamburgo, a moda teve algumas peculiaridades. Uma charge mostrou o novo estilo em voga: um sapato com balas de revólver como decoração, tal

a violência urbana. Com todas estas tendências na avenida, houve um certo retrairoimento em relação ao próprio conceito de bem vestir. Se até a metade do século, as tardes da Pedro Adams Filho eram palco para as mulheres elegantes, pois elas eram bem vestidas em todas as horas do dia, os anos 90 trouxeram o nivelamento de roupas: “*o marketing da moda colocou calça comprida em todas as mulheres... elegância mesmo, só nos grandes momentos sociais*”. Acabava a moda, ou seria somente um novo ciclo?

Um ou outro, ao longo dos anos a avenida foi feita um espaço de todos. A sociabilidade dos degradados surgiu com cada vez mais força. Ainda nas décadas de 50 e 60, a cidade viu crescer paulatinamente aquilo que tanto queria esconder: a informalidade. No comércio, Novo Hamburgo tornou-se “*Meca*” dos “*mascates*”; estes expunham seus artigos em plena calçada da avenida ou dos arredores. Concorrendo com o comércio legalmente estabelecido, eles foram proibidos de exercer suas atividades. Com licença especial da edilidade, ficaram somente as carrocinhas de pipoca, cachorro-quente, sorvetes e churrasquinhos, mas mesmo estas logo mais foram também proibidas. Numa crítica sagaz escreveu-se: “*a próxima medida a ser adotada será a proibição da permanência dos buracos na avenida Pedro Adams Filho*”. A cidade que tanto queria ser limpa e agradável (tanto na sujeira quanto nos camelôs) exigiu ser moderna no recupamento da avenida. Assim como eram constantes os buracos, a proibição de comércio ilegal não durou muitos anos. A cada troca de administração, iam e vinham os “*ambulantes*”. Como personagens que deram personalidade à cidade, o pipoqueiro, o vendedor de bilhetes, o vendedor de revistas e muitos outros foram partes constitutivas das atividades locais.

O combustível do homem moderno

Ao passar pela David Canabarro, o *flâneur* lembra do antigo *point* dos anos 70 devido à Casa de Chá ali existente. Onde agora está postado ficava a esquina da paquera, conhecida assim pelos jovens, ou esquina maldita, alcunhada pelos velhos. Ali os jovens se reuniam, muitos para trocarem experiências sobre drogas, ou até a experimentarem. Feliz daquele que as tivesse provado, pois cedo se tornava ídolo. Nesta época, os que se trancavam nos carros para curtirem um baseado, ou os que preferiam tomar boleta, eram conhecidos de todos. Esta tendência humana em procurar refúgio nos estimulantes artificiais existiu desde tempos imemoriais. Mas a razão pela qual o homem deles se utilizou mudou com o tempo. O estilo de vida moderno trouxe novos hábitos de consumo. O vai-e-vem incessante e a correria urbana exigiram novos produtos a fim de suportar as angústias e estimular o indivíduo. Chá e charutos, relacionados a relaxamento e lazer, foram substituídos por café e cigarros, associados ao trabalho cotidiano. Cervejas baratas e aguardentes de produção local tornaram popular o uso do álcool. E assim como aumentou o uso da força de trabalho infantil, o consumo passou a acontecer cada vez mais cedo. Também ganharam espaço na preferência popular os comprimidos anestesiantes, diversos estimulantes e outros tantos relaxantes. “*Na reprodução das rotinas mecânicas, tal consumo liberta o ser constrangido, mas apenas para que ele insufla de vida a rotina da exasperação artificial*”, explica o *flâneur*. A fuga provocada pelos estimulantes acaba com o redemoinho enlouquecedor provocado pela vida diária e esvazia o tumulto íntimo do indivíduo. Nele encontra-se a beatitude prometida. Grandes questões em voga resolvem-se de súbito e as contradições existentes transformam-se em unidade. “*O homem virou Deus, e como um maníaco que substituiria móveis resistentes e jardins verdadeiros por cenários pintados numa tela e emoldurados numa armação, quis criar o Paraíso através do sonho e da embriaguez*”.

Em Novo Hamburgo, o combustível do homem moderno foi comum desde cedo, tendo iniciado com o uso de bebidas alcoólicas. Freqüentemente ocorriam conflitos nas bodegas devido à bebedeira e à jogatina. À noite, enquanto a maior parte da população dormia ou preparava-se para o sono, os bêbados, as prostitutas e os vadios tomavam conta das ruas e punham em polvorosa o sossego público. Nos bares predominava a boêmia. Os habitantes noturnos enchiham a cara e ficavam a desafiar a todos, “acreditando-se verdadeiros super-homens, quando não são nada mais nada menos que uns simples e reles bêbados, inúteis e desordeiros”. O flâneur lembra de ter visto, numa esquina, um ébrio oscilando entre a vertical e a horizontal, certamente sob o peso do cigarro, torto e apagado, que lhe pendia dos lábios em babugem. Três rapazes, cantarolando e fazendo algazarra, dele se aproximaram. Pediu então: - “Ei moço... dá o fogo”. O grupo estancou. Mais pela perspectiva de uma experiência nova ou de uma gozação, do que de espírito de solidariedade humana. Um deles acendeu o cigarro do alcoólatra: - “Estás ruinzinho, heim, velho!”... – “Ruininho não... estou afogando”... – “Afogando as mágoas? Ou a fome?”... – “Afogando a vergonha de ser brasileiro”, concluiu o pudim de cachaça no vaivém de sua maré de garrafa. Com o passar dos anos novas drogas, cada vez mais fortes, foram sendo usadas. O alto poder aquisitivo fez de Novo Hamburgo uma zona rentável para o tráfico. A cocaína deixou de ser esparramada sobre mesas de fino acabamento, em algumas mansões de luxo. O pó foi logo comercializado em bares, clubes, vilas, favelas e até em portões de escolas. Fez-se consórcio para aquisição do produto. Até fazer parte da rota internacional de tráfico a cidade fez. Na década de 90, em plena divisa de Novo Hamburgo com São Leopoldo, fez-se a maior apreensão de cocaína do país. Escondido no interior de fardos de couro *wet-blue*, 2,1 toneladas do mais puro produto, pronto para ser enviado ao exterior.

A outra face da avenida

Na avenida principal estãos também os menores abandonados. Como engraxates, jornaleiros ou baleiros, as crianças em estado de abandono invadiram o local. A partir dos anos 60, quando não trabalhavam em alguma atividade, simplesmente praticavam pequenos delitos ou mesmo pediam esmolas de porta em porta. Como vício, muitos cheiravam a cola de sapateiro utilizada nas fábricas e sem o mínimo controle de circulação. Também adolescentes abandonadas estavam na avenida. O flâneur tem uma amiga nesta situação: “*Sua verdadeira identidade e origem ninguém sabe ao certo. Ela apareceu atraída pelo movimento e pelas luzes do centro. Ela atende por um apelido conquistado na pia batismal da indiferença pública. Sua passarela são as ruas da cidade com preferência pelas proximidades do Bar Quiosque. Entre o Café Avenida e o Bar ela desfila seus vícios conquistados ali mesmo. Encena diariamente um espetáculo que varia entre topless, cheirar cola e provocar brigas com colegas de infortúnio e proprietários que emolduram seu palco. Quando a loira sumir, como sumiram outras tantas, outra irá surgir para conquistar os aplausos ou as críticas dos freqüentadores dali*”.

Na esquina central, a prostituição crescente apontou uma degradação escondida. Na década de 60 ainda a cidade se debatia para contê-la. O assim chamado *trottoir* incluía menores de idade (mariposas mirins) e mulheres de todo tipo, “*portando quase todas uma frasqueira, marcavam encontros nos cafés centrais, daí rumando para hotéis onde passavam as noites em companhias dos seus galãs*”. A idéia que se tinha era a de que tais meninas vinham de famílias desfeitas ou problemáticas, e na rua encontravam a fuga. Numa cidade que se jactou em ser modelo, com lâmpadas fluorescentes nas ruas, asfalto brilhante, chaminés a todo vapor, operários trabalhando e jovens estudando, idas à Igreja e histórias para adormecer crianças, as pequenas meninas prostitutas foram o calo no Vale do Sapateiro. Mas o maior incômodo não foi terem elas se prostituído, mas sim terem elas

se prostituído em plena avenida Pedro Adams Filho. “*A partir das 20 horas as meninas começam o desfile, criando uma situação vexatória para as senhoras e senhoritas que por ali passam. Inclusive meninas e senhoras residentes nas proximidades têm sido alvo de propostas indecorosas pelos homens que procuram as mariposas*”, recorda o *flâneur*.

Nos anos 80, o aspecto lúgubre tomou conta das ruas centrais e a avenida Pedro Adams Filho deixou de ser trânsito da grã-finagem local. A cidade industrial, à medida que ia perdendo seu poderio econômico, ganhou ares das grandes metrópoles degradadas. A noite no centro deixou de ser dos casais de namorados e das moças e rapazes comportados; em seu lugar, homossexuais, indigentes, prostitutas, menores abandonados. A cidade maldita pôde ser vista nitidamente na Pedro Adams Filho. Um passeio noturno é deveras revelador: homens e mulheres de aparência suspeita confabulando e gesticulando à sombra; travestis e prostitutas espalhafatosas nas calçadas; grupos ameaçadores de rostos amargos e carrancudos no Café Avenida, sempre alerta aos acontecimentos; meninos e meninas cheirando o resto da cola utilizada na exportação que tanto enriqueceu a cidade, sem contudo trazer a felicidade geral, por toda parte. Mesmo no Natal, época das luzes e da solidariedade, dos papais-noéis e reis magos, das vitrinas e da troca de presentes, o aspecto noturno da avenida é pouco convidativo. “*Quem passou pelo centro na madrugada de Natal, assistiu a cenas do dia a dia, só que notadas com mais emotividade. Defronte o Café Avenida pai e filho dormiam na calçada abraçados. Na ponta da praça um grupo de garotos cheirava cola e abanava para quem passava. Mais adiante outros menores juntavam pontas de cigarros para rápidas tragadas. Adiante um grupo de travestis, embriagados, sonhavam com uma noite de amor ou só prazer, entre goles de sidra*”. A própria sociedade de outrora, que se impressionava com “*elementos inescrupulosos*” urinando nas esquinas centrais – “*esses indivíduos que se ocultam nas sombras da noite merecem*

corrigenda pela ação indecorosa que procedem” - passou a ver no cotidiano as calçadas manchadas de sangue. A avenida Pedro Adams Filho chegou à madureza como espaço de todos. Como reflexo de uma sociedade local degradada, ela mostrou à cidade cada época de sua existência. Ela mostrou a todos por onde todos caminhavam.

Café Avenida

Na esquina da antiga General Neto, rua transformada em Calçadão, o *flâneur* tem à sua esquerda o Café Avenida. O café, que seria o mais famoso ponto de encontro hamburguense, foi erguido na década de 30. O primeiro proprietário, Eduardo Craemer, comprou o terreno das irmãs Koefel: “*o novo proprietário vai nele construir sumptuoso sobrado, onde instalará moderno café, de um lado, e elegante salão de barbeiro, do outro*”. A recepção do estabelecimento foi tamanha que, em 1934, já fizeram a ampliação do prédio: “*o recinto do referido bar já se tornou muito pequeno para acolher o grande número de pessoas que costumam freqüentar esse modelar estabelecimento*”. As reformas, que o dotaram de um espaço para restaurante, tornaram-se motivo de orgulho para os freqüentadores. A pintura das paredes, uma com fundo cor de rosa e outra verde, constituíram uma atração geral, equiparando o local “*às suas congêneres da capital do Estado e de outras localidades adiantadas*”. Um ano depois, o local passou a ser ponto de partida e chegada dos ônibus que faziam linha até Porto Alegre. Dali também saía a baldeação, em ônibus especial, até Hamburgo Velho. Em frente ao Café Avenida havia nesta época uma bomba de gasolina. Era o tempo em que se tropeçava nos bois que ali ficavam em descanso noturno. Em 1954, o restaurante anexo ao Café fechou suas portas devido à concorrência do restaurante Majestic, na mesma rua. A área que o abrigava foi locada para outros comércios, ficando a esquina como local exclusivo para o famoso cafezinho.

Ambiente obrigatório para o hamburguense durante vários anos, o Café Avenida “*chega a ser uma espécie de bolsa de Novo Hamburgo... são feitos negócios, negociatas, picaretagens, coisa séria e brincadeira, de tudo um pouco...*” Pouco tempo depois de inaugurado, passou a ser um ponto estratégico para saber o que ocorria na cidade. Como o jornal em Novo Hamburgo era semanal, o local era a fonte de informações. Por isso, durante anos seguidos, foi o café mais conhecido e freqüentado da cidade. Nele se formavam governos, elegiam-se diretorias, discutiam-se questões importantes ou banais, reuniam-se velhos e moços, patrões e operários, ricos e pés-de-chinelo. A ele iam todos os sábios apedeutas, os estrategistas de mesa-de-café, os pseudo-literatos, críticos de arte, enfim, todos aqueles indivíduos que absolutamente nada entendiam do tema de suas conversas. Na década de 40 e 50, o Café Avenida foi espaço perfeito para o cronista Ercílio Rosa ver e descrever a cidade. Ali era o local próprio para os indivíduos exporem seus sentimentos, aspirações e idéias, “*no calor de dois ou três aperitivos*”. Do Café ele descreveria Rodrigo, o velho poeta, que chegava sempre na hora do clássico aperitivo, oferecendo suas poesias em troca de algumas moedas, ou a “*dama das 18 h*”, que passava numa pontualidade britânica. Uma visita ao Café Avenida seria assim descrita: “*Entrei no café como quem não queria nada, e não queria nada mesmo. Distraído, como um curioso em férias, relanceei os olhos através da fumaceira de cigarros que se enrolavam no ar. Gente exteriorizando sentimentos vários esfregavam-se nas mesas, enquanto o garçom serpenteava entre pernas e cadeiras, na ânsia de atender todos ao mesmo tempo. Furando o som característico do chacoalhar das xícaras misturado com o vozeiro, distinguem-se, pedaços de conversa surgidos de todos os lados. Olhando longe, caminhei vagarosamente entre as mesas e fui separando as palestras. A maioria ‘salvava’ o país... Uns opinavam pelo loteamento simples e puro; outros achavam ser necessária umas vassouradas em regra; outros mais eram de opiniões que com Briza era difícil a solução...*

Eram os grupos entendidos em política... E ali no canto, o futebol se desenvolvia em toda a sua grandeza popular. Mais além lamentava-se a ausência do dinheiro, de crédito, de seriedade, de tudo... E eu, sem querer nada, fui atravessando o burburinho regurgitante e continuava ouvindo frações de conversas: patrões queixando-se dos empregados e empregados queixando-se dos patrões... Funcionários de todas as classes, discutindo reivindicações de aumento de ordenados. Saí como havia entrado: sem querer nada e distraído como curioso em férias...” Para Ercílio Rosa, não só o Café Avenida era importante, mas a calçada em frente a ele era especial: “*esta esquina é o coração da cidade... é a esquina das reivindicações... é desta esquina em que se distribuem as notícias, e que se discutem as pequenas e grandes cousas...*” Já na época do cronista, o proprietário era Omar Guerreiro. Em 1957, ele havia realizado algumas reformas no local: “*tem agora um balcão refrigerador com todos os requisitos de higiene, que serve de depósito para as iguarias e especialidades, a fim de bem servir sua numerosa freguesia*”. Neste tempo era pouco comum senhoras e senhoritas sentarem-se à mesa do café. Ali era um local predominantemente masculino. Houve uma vez que alguns rapazes resolveram brincar de telefone, uma réplica do “*brinquedo de comadre*” das garotas. Arranjaram um telefone colorido e vivia fingindo que estavam falando com alguém. O proprietário do Café Avenida entrou de gaiato e se justificou: “*é o clube dos homens e a qualquer folguinha a concentração é no cafezinho*”.

Na década de 70, o Café Avenida tornou-se palco para a mudança de costumes. O “*Clube do Bolinha*” que somente abrigava senhores e jovens que lá iam para ficar sabendo das últimas notícias sobre futebol, política, opiniões sobre a cidade, viu seu território ser invadido. “*Domingo à tarde um grupo de jovens de nossa sociedade resolveu experimentar a emoção de sentar à mesa das fofocas do Café Avenida e saborear um gostoso cafezinho. Gostaram tanto que deixaram o seguinte bilhete em poder de Luíza: que o exemplo destas duas*

jovens sirva para as demais jovens de nossa cidade. Que todas elas venham também sentar nesta mesa, a mesa das fofocas. Luíza ficou tão entusiasmada e resolveu estabelecer um horário só para as jovens. No referido horário colocará um vaso com flores para indicar aos barbados que é o horário feminino”. Na esquina do Café também foram vistas as primeiras mudanças da moda. O *flâneur* lembra de uma charge, onde aparece uma moça passando de saia comprida e ninguém lhe dando bola; quando ela reaparece com uma mini-saia, todo mundo surpreende-se e a assalta com os olhos.

Nos anos 80 e 90, a agitação urbana ameaçou o tempo gasto com o cafezinho. O Café Avenida insistia em sobreviver pelas notícias ou piadas ali produzidas. Apesar de o café custar mais caro que nos outros locais, o freguês podia ouvir temas que passavam da política à pescaria ou da falência de empresas à situação nacional. Um comentário sobre a venda de chairas para o Chile e Paraguai era motivo para alguém concluir: “*vão servir para afiar as baionetas dos regimes fortes destes dois países*”. Se um falasse que precisava arranjar trajes de colono para uma comemoração, da outra mesa já se comentava: “*Pra que fantasia? vai assim mesmo que já está bem caracterizado*”. O Café poderia ser considerado um verdadeiro ponto de convergência de todos. Ouviam-se nas mesas conversas em diversos idiomas: “*numa um grupo discutia em árabe, em outra hamburguenses debatiam em alemão, numa terceira um grupo em português*”. Os comentários e boatos surgidos ali eram muitas vezes tão verídicos que davam margem a observações do tipo: “*nenhuma notícia surgida no Café Avenida até hoje foi desmentida... falou no Café Avenida, tá falado*”, ou a piada que o próprio Omar Guerreiro ia requerer o registro como a agência de notícias, com direito autoral e tudo o mais. Seria o *Avenida-press*.

Nossos modernos castelos onde as luzes nunca se apagam

O Café Avenida fechou suas portas há muitos anos, mas isto não impede ao *flâneur* entrar no prédio transformado em loja de eletrodomésticos. Quem sabe consiga ouvir a vozes fantasmagóricas dos que ali iam. Já na porta, imagina ouvir uma piada vinda de um grupo postado numa das mesas. “*Dizem que os conhecidos comerciantes Aladim e Bentevi leram a manchete de um jornal da Capital no início desta semana – Argentina em falência - e viajaram imediatamente a Buenos Aires, a fim de arrematar as sobras... Só que com a eclosão do golpe militar (ninguém sai, ninguém entra), ambos ficaram presos por lá...*” Embora sem muita graça, serve para demonstrar a força econômica da cidade.

O complexo coureiro-calçadista, base da economia local, nasceu num contexto dúvida. Ao que consta, foi Nicolau Becker, imigrante de origem alemã chegado ao Brasil no final do século XVIII, o primeiro a trabalhar com curtume e selaria. Instalado na Estrada das Tropas, na altura do que viria a ser Hamburgo Velho, via passar a sua frente os tropeiros vindos das estâncias localizadas na parte sul do Estado rumo ao mercado principal de Sorocaba, em São Paulo. Além do ponto privilegiado, pouco valia a matéria-prima utilizada no fabrico dos artigos de montaria: lombilhos, caronas, cinchas, sobre-cinchas, loros e rabichos. Para os estancieiros, o que importava no boi era a carne e não o couro; este era tão somente utilizado na própria estância. Desta forma, o negócio prosperou. Com a chegada de imigrantes alemães em 1824, muitas famílias passaram a trabalhar na fabricação dos artigos de montaria. Em 1857 existia no Vale dos Sinos trinta e duas manufaturas de couro e selaria. Do curtimento do couro e da manufatura voltada à selaria adveio a fabricação de calçados. Como o garrão e o couro das virilhas do boi não serviam aos artigos de montaria, tal material passou a ser utilizado para se confeccionarem chinelos, solas e saltos. Aliado a isto, os alemães eram acostumados a calçar algo para proteger os pés no rigoroso inverno europeu. Chegados

ao Brasil, não perderam o hábito, pois a lida nas picadas proporcionava o encontro com animais venenosos que se escondiam sob a mata-virgem. E como o serviço na roça desgastava rapidamente o calçado, tornou-se necessária a constante aquisição do produto. Na virada do século a industrialização caseira passou a ocupar a mão-de-obra de um número maior de famílias. Na primeira década deste século destacou-se o industrialista Pedro Adams Filho que introduziu modernas técnicas de fabricação do calçado. Em 1912 a municipalidade de São Leopoldo, da qual até então Novo Hamburgo fazia parte, mandou construir uma usina hidroelétrica na localidade de Picada 48. Com 200 H.P., ela disponibilizou energia abundante à região e possibilitou a utilização de motores elétricos nas pequenas indústrias que fabricavam manualmente o calçado. Outro destaque coube ao industrialista Paulo Triebses, fabricante de sandálias, artigo mais leve, barato e cômodo, que logo substituiu o chinelo e teve grande aceitação no mercado. Unindo assim necessidades e oportunidades, nascia a indústria que anos mais tarde alcunharia a cidade de Curocap, Industrial, Manchester Brasileira ou simplesmente a Capital Nacional do Calçado. Tamanha seria a quantidade de indústrias estabelecidas que Novo Hamburgo jactou-se em tê-las em maior número do que os estabelecimentos comerciais. Em 1954 havia 403 indústrias contra 350 casas de comércio.

Na visão de Ercílio Rosa, uma manhã de dia útil iniciava cedo. Ele diria que “*no começo do dia rasgam silenciosos rastejantes de nossa cidade sons surdos e metálicos... São milhares de maquinários que, em harmoniosa melodia, iniciam-se no trabalho cotidiano*”. Pouco passaria das 7 h e poderia se ver “*a manhã ainda envolta nas brumas da madrugada*” e “*o sol, ainda respingando sereno*” levantando-se heroicamente no começo de mais um dia comum. “*Enquanto a aragem dorme, como é de costume nos vales, uma densa fumaça cheirando à fábrica envolve toda a cidade*”, completa. No povoado que tinha fábricas em quase todas as ruas, elas reinavam absolutas. A po-

derosa indústria do couro e do calçado, com seus inúmeros estabelecimentos deles derivados, empregaram milhares de operários e fizeram da outrora vila um município rico e progressista. Novo Hamburgo encontrou na industrialização fabril o desejado destaque perante as demais cidades. De pequenos estabelecimentos caseiros surgiram grandes grupos econômicos. No reinado do couro, as fábricas de calçado fizeram a cidade. Em pouco tempo, a cidade passou à condição de maior contribuinte *per capita* dos cofres públicos. Mas não faltaram críticas. Em 1955, um visitante publicou suas apreciações sobre a cidade. Para ele, embora a maioria dos trabalhadores tivesse como função diária confeccionar calçados ininterruptamente para que Novo Hamburgo pudesse ser chamada de Cidade Industrial, muitos não tinham um par decente para calçar. Tal paradoxalidade existia para que os industrialistas recebessem o “*título pomposo de magnatas ou tubarões do couro*”. O contra-argumento utilizado foi o de que eles, os industrialistas, viviam cobertos de macacões de pó e lutavam lado a lado com seus empregados “*em prol do progresso de toda a coletividade*”. Para desespero dos “*forasteiros grã-finos*”, em Novo Hamburgo se desprezava o conceito de classes, visto que fora das oficinas não haveria empregados nem empregadores, somente novos hamburguenses. “*A maioria dos automóveis que correm nas ruas da cidade, certamente custaram muitos macacões engraxados e muito suor por dentro e por fora de seus proprietários*”, argumentou o empresário. Afara tal mentalidade ingênuas, dia-a-dia os industrialistas se fortaleciam como verdadeiros capitães da indústria coureiro-calçadista. “*E o desenvolvimento industrial da comuna avança sem cessar, em meio ao retinir de engrenagens e máquinas, sem solstício para descanso, nem paradas*”. Na medida do possível, os responsáveis por tal empreitada empregaram modernas e aperfeiçoadas maquinarias na produção fabril. A par disto, empregaram também um grande número de menores. Ambos, máquinas modernas e menores de idade, proporcionaram ganhos maiores. O discurso vendido a público fora sem dú-

vida de que em Novo Hamburgo as pessoas trabalhavam muito e que a preguiça não encontrava espaço. Todos acordavam cedo e seguiam suas jornadas até tarde em prazerosos serões; tudo para fazer crescer a produção calçadista, semelhante à cena do épico “*Como era verde meu Vale*”, ou algo parecido, com operários felizes e contentes nas linhas de produção. Aos industrialistas, apesar de alguns deslizes aceitáveis tais como se absterem de utilizar o trem para fugir do fisco ou contaminarem os arroios com produtos poluentes, estaria reservado o estereótipo do Fausto, fomentando o progresso material e a consequente evolução humana, tão desejada por todos. Com o trabalho organizado e disciplinado, a vida na fábrica deveria parecer uma extensão da própria sociedade, esta também caminhando na ordem e no progresso desejados. Por detrás dos portões das indústrias, a disciplina se impunha a partir de regulamentações próprias e, uma vez que se tratava de propriedade privada, sob jugo dos “*capitães do couro*”, a jornada e as condições de trabalho impostas aos operários “*bem-comportados*” se davam de acordo com as necessidades de cada indústria e de cada momento. Tal um feudo autônomo, as fábricas assemelhavam-se a “*modernos castelos onde as luzes nunca se apagam*”. Por estes tempos, todos se uniam na luta contra as forças externas e importava mais o geral do que o individual. Mas se o discurso que circulava na cidade queria deixar transparecer um sistema produtivo digno, organizado e coerente, do qual faziam parte empregados, sínteses da aspiração patronal, e empregadores, que trabalhavam lado a lado com operários, e que na cidade todos lutavam em prol do desenvolvimento da própria comunidade e do bem comum, tal situação começou a mudar. A relativa independência de Novo Hamburgo, que passou a crise de 1929 e a II Grande Guerra com relativa facilidade, cedeu lugar a uma dependência doentia e suicida. O “*deflorar da donzela*” ocorreu no final dos anos 60, quando da famosa viagem de um grupo de industrialistas à Europa e aos Estados Unidos, com o fito de venderem lá calçados hamburguenses. Tendo em mente tão só a vontade de negociar (o

flâneur lembra que o grupo não voltou “*de blue-jeans, mascando chicles e perito na difícil arte do rock-and-roll*”) e conscientes de sua tarefa, “*trocaram uma festa especial, com lindas garotas em Nova Iorque, para darem continuidade ao programa estabelecido*”. Com os primeiros pedidos embarcados, começava uma nova fase no município; ele conheceria a pujança e a bancarrota. Pelas mãos da exportação do calçado, tornado produto varonil, a cidade perdeu a virgindade e, tal uma fêmea prenhe, teve desejos irresistivelmente furiosos. Em meio a um movimento mundial de transferência da produção manual e poluente a países periféricos, Novo Hamburgo se deparou com o desafio da produção em massa do calçado. Acolhendo os trabalhadores espoliados dos campos vindos de todas as regiões do Estado, a cidade começou a crescer vertiginosamente. O inchaço populacional deu-se a olhos vistos. Famílias inteiras migraram em busca do sonho da cidade grande. Em final dos anos 60, Novo Hamburgo foi a Eldorado prometida; quem quisesse trabalhar, encontrava algum tipo de serviço. Baseados na mão-de-obra barata, os industrialistas do calçado pouco investiram em suas indústrias. Com levas cada vez maiores de migrantes batendo às portas das fábricas e com os pedidos vindos do exterior, não havia preocupações em modernizar. Preferível foi desviar os preciosos e abundantes recursos, necessários à produção fabril, para a construção civil e a aquisição de bem imóveis. Como um efeito cinematográfico, a cidade alcançou os céus. Talhou-se a zona urbana, em pouco tempo, de enormes espingões. Da vila de antiga feições germânicas fez-se um enorme canteiro de obras. Antigos prédios coloniais vieram abaixo para dar lugar a modernos edifícios. A cidade se modificou. Tal foi o repúdio pela desordem, e a consequente busca pela ordem, que a cidade não parou no golpe militar iniciado 1º de abril de 1964; sequer tomou conhecimento do movimento dito anárquico, eclodido pela deposição do presidente. Novo Hamburgo encontrou na ideologia ditatorial o caminho seguro para o rápido progresso, algo tão desejado. Clientes estrangeiros, em sua maioria nor-

te-americanos, pagando em moeda forte seus grandes pedidos, multidão de ex-agricultores trabalhando nas fábricas, sem horário para pausas ou descansos, legislação propícia a mandos e desmandos e fiscalização quase nula: para os industrialistas novo-hamburguenses o céu foi o limite.

Entretanto, bastaram dez anos para o “*barco fazer água*”, para tomar forma a perigosa situação criada com a extrema dependência na exportação de calçados. Em 1974, mudou a política norte-americana, e o sapato brasileiro virou réu. Por esta época, o *flâneur* ficou espantado pela quantidade de anúncios de primeira página anuncianto a venda do patrimônio das massas falidas. Grandes e tradicionais grupos industriais foram retalhados em pedaços por ávidos negociantes que, tal raposas à espera da vítima, compravam a barganha e re-vendiam logo adiante. As indústrias locais ficaram assim sujeitas às intempéries econômicas. Ora cresciam exacerbadamente por conta de mecanismos governamentais, tais como a maxidesvalorização da moeda que fez sumir o pão da mesa, mas incentivou as exportações, ora quebravam. Passados trinta anos após a “*grande viagem*”, e Novo Hamburgo já convivia com sua própria derrocada. Um levantamento feito em 1993 apontou a verdade que não queria ser vista: a cidade escorregava lentamente de sua posição de terra abastada e empobrecia dia-a-dia. As charges apontaram a situação presente. Numa delas um cidadão não entendia por que o Vale dos Sinos passava a ser o Vale das Latinhas. O outro explicava: “é que lá tinha uma fábrica de calçados... lá tinha um curtume...” Noutra charge um grupo de turistas visitava o Vale do Crack. Tal nome porque todas as fábricas estavam quebrando, e este seria o som ouvido quando isto ocorria. Com a falência das indústrias de calçado, e de muitas outras que compunham o complexo coureiro-calçadista, o desemprego tornou-se cena cotidiana. Cada vez mais podem ser vistas pessoas esperando em longas filas para receber o salário-desemprego. A explosão de um depósito químico em pleno centro da cidade demonstrou que o modelo adota-

do pela Cidade Industrial tinha chegado ao fim. Da exótica China veio o troco que a indústria local tinha dado às regiões de grande produção calçadistas, tempos antes. Cidades como a norte-americana Lawrence, que não acreditou na concorrência externa e passou a conviver com centenas de fábricas de calçado fantasmas, ou como a espanhola Elda, que chegou a se irmanar com Novo Hamburgo e depois se arrependeu quando a brasileira passou-lhe à frente nas vendas, foram as imagens vistas pela vidente no uso de sua bola de cristal para a Capital Nacional do Calçado.

Obviamente, muitos empresários locais não perderam tempo e buscaram alternativas na produção. Já previsto por Adam Smith, que considerava o capital como algo de essência instável, os “*capitães do couro*” transladaram suas indústrias para regiões mais carentes; primeiro alcançaram o interior do Estado e depois se expatriaram para terras do nordeste brasileiro, chamados por incentivos fiscais e mão-de-obra abundante. O *flâneur* lembra da definição de Carl Schorske: “*o capitalista urbano apareceu como um nômade pouco patriótico. Mesmo que a cidade contribua ao melhoramento que lhe proporciona o mercado e os bens manufaturados, mesmo que enriqueça a humanidade porque possibilita a transcendência das necessidades primárias, seus empresários residentes são hábeis e pouco confiáveis*”. O *flâneur* leu também escritos do filósofo Georg Simmel que assinala a passagem de comunidade para sociedade. Neste última, a intensa aglomeração humana foi um verdadeiro Cavalo de Tróia. O inimigo não mais está para além das trincheiras urbanas, mas sim dentro dos próprios domínios da cidade. Prelúdio dos tempos chegados, todos passaram a viver na luta pela própria sobrevivência, uns contra os outros. Outra piada é contada pelo mesmo cara ao grupo de amigos postados numa mesa do imaginário Café Avenida: “*muitas empresas de calçado estão em excelente estado, mas seus donos não*”. Dessa todos riem.

Proletários, uni-vos!

Ainda nesta seqüência imagética do Café Avenida, o *flâneur* lê, no hebdomadário “*O 5 de Abril*”, a crônica de Ercílio Rosa: “*O cenário das ruas e os segredos das esquinas são oásis para quem sacrifica seu trabalho pela grandeza desta cidade onde a gente depositou um sonho sobreposto noutro sonho*”. Ambos sabem que a questão proletária foi bastante peculiar em Novo Hamburgo. Entendendo os operários como aqueles desprovidos dos próprios meios de produção, obrigados a vender sua força de trabalho para sobreviverem, e, portanto, tal como mercadorias ou artigos de comércio, sujeitos às vicissitudes da concorrência e as flutuações de mercado, quase não havia lugar na cidade para embates e discordância entre empregados e patrões. Diferente do discurso operário encontrado na virada do século XX na capital Porto Alegre, o discurso presente em Novo Hamburgo até os anos 60 mostrou-os não como categoria humilhada, espezinhada, aviltada, explorada e até roubada, mas como digna, obreira, construtora do progresso e como sustentáculo da sociedade. Não havia injustiça no usufruto do labor produtivo. Isto porque a marca d’água entre dominador e dominados era muito tênue.

O conceito de trabalhador estava muito mais próximo ao do francês Pierre Bourdieu. Em sua teoria, o aspecto econômico é um dentre os demais. Divididos em campos, cada um tem a sua propriedade específica, mas também suas propriedades comuns ou gerais, válidas a todos os outros. Neles, cada indivíduo tem um capital simbólico, um conhecimento adquirido, um conjunto de saberes próprio, um *savoir-faire* acumulado (conceito de *habitus*). Dominantes e dominados estão assim ininterruptamente envolvidos em lutas de diferentes formas, “*sem por isso se constituírem necessariamente em grupos antagonistas*”, explica. Instauradas com um tempo mais ou menos duradouro, as alianças ambíguas fundamentam-se sempre num “*mal-entendido mais ou menos consciente*”. Pensando assim, é possível entender, sem perplexidade, a convivência dita harmônica entre

empregados e empregadores na Manchester Brasileira. Todos pertenciam a um campo mais ou menos específico, e nele havia uma coexistência pacífica. Ainda mais que, para além do entusiasmo um tanto exagerado, as fábricas muitas vezes não passavam de fabriquetas caiseiras, onde a figura do patrão aparecia como a do pai responsável por sua família. Portanto, era natural a relação entre patrão e operários. O ambiente de trabalho era por princípio ordeiro. Nele, os trabalhadores lutavam em prol de si próprios e pelo bem geral da nação, “*dadas as consequências do produto de seu trabalho, que se espalha pelo Brasil afora*”. Aqueles que realizavam jornadas diuturnas e pertinazes estavam “*mergulhando no solo fértil do trabalho organizado, regado com os mais sãos princípios sociais de justiça e fraternidade humana*”. Ao laborioso povo da terra, o prenúncio de um “*horizonte cheio de esplendor matinal, em rútilo faiscar*”, que traria à Cidade Industrial um grandioso porvir. Era forte o discurso em cima do trabalho feito além do necessário. “*Se cada habitante se deixasse levar pelo descanso estabelecido legalmente, legalmente seria apenas um novo-hamburguês descansando*”, diria Ercílio Rosa. Em toda urbe podia serem visto passar trabalhadores com a face acusando satisfação. Como numa colmeia bem organizada e feliz, os indivíduos realizam-se no labor sistemático. Invocando o conto da formiga e da cigarra, todos trabalhavam para, no rigoroso inverno, poderem usufruir dos frutos colhidos. A atitude da cigarra, preguiçosa e jocosa, era refutada veementemente. “*Enquanto os conquistadores do salário mínimo vivem refesteladamente suas horas de lazer nos bancos das praças ou esfregando solas de sapatos caros nos paralelepípedos das avenidas centrais, os que trabalham vão amassando os areais das ruelas dos arrabaldes, carregando aviamentos para o serão até 23 ou 24 horas em prol do progresso coletivo*”. Os vadios em meio à comunidade de trabalhadores eram considerados não uma necessidade, mas uma mal que “*corrói as mentalidades e desvirtua as intenções dos que se esforçam*”. Tal era o desiderato pelo trabalho ordenado e por trabalha-

dores ordeiros que, em 1952, Novo Hamburgo pleiteou a vinda de imigrantes italianos, visto “tratar-se de elementos selecionados e capacitados”. Bem diferente era a recepção, uma década depois, dos imigrantes vindos do interior do Estado, que acorreram à cidade, tal como garimpeiros na corrida ao ouro do Klondike. Por esta razão, a figura do sapateiro foi resguardada. Mal “os primeiros alvores começam a tingir no horizonte o azul celeste com o colorido vivo dos raios solares”, o humilde sapateiro é visto dando seus primeiros passos no “atendimento de seus afazeres”, junto com os primeiros transeuntes que “desfilam pelas ruas em demanda ao trabalho cotidiano no afã do progresso que projeta para a amplitude as criaturas humanas”. Se na industrialização fabril a cidade procurou um sentido de progresso, sempre que possível negou seu passado agrário: “Em Novo Hamburgo não há colonos... há simplesmente indústrias”, diz o mais exaltado, postado no balcão do café. A cidade quis ser vista como exemplo de pujança e capacidade produtiva, com um dinamismo onde pouco importava o tamanho e o número de habitantes, mas sim a produtividade alcançada. Destes crescentes índices de produção tirava-se a idéia de que havia poucos municípios onde se trabalhava mais do que ali. A mentalidade corrente era clara: “Da emancipação até nosso dias tudo foi trabalho, esforço e dinamismo, transformamos Hamburgo-Berg na Manchester Gaúcha”.

Como ordem e progresso não são inconhos, sempre houve intempéries no percurso. Devido à constante elevação do custo de vida durante a década de 50, irromperam na cidade diversos movimentos de protesto. Ercílio Rosa disse que “os sentimentos de revolta íntima cuidadosamente refreados transbordaram a passividade das almas tradicionalmente serenas e tranqüilas, e expandiram-se, exteriorizando demonstrações de desagrado”. Mas não se viu anarquia. O então inédito movimento popular se desenrolou com disciplina, veemência e confiança. Pelas ruas da cidade, a turba humana deslocou-se pacificamente. E isto porque se creditava ao operariado local um espírito or-

deiro e trabalhador. Acreditaram ser a causa psicológica do movimento, o alarme com que ficaram os chefes de família, pois sentiam “a responsabilidade sobre seus ombros de sustentar mulher e filhos dignamente”. A concentração do operariado e o descontentamento com os preços exorbitantes acabou num estilo bem brasileiro. Em meio à massa, falaram diversos oradores, concitando-os que voltassem às fábricas e criou-se uma comissão “que dali por diante zelaria pelas aspirações gerais”. Era um tal de poder constituído a fazer demagogia e depois colocar um pedra em cima, e de povo a reclamar mas depois se conformar, que foi difícil ver outra forma para solucionar o problema. Mas “enquanto a chuva está caindo, os preços continuam subindo”, e o descontentamento popular passou a oferecer aos “elementos extremistas o terreno propício para a propaganda deletéria”, o que colocou a cidade nas “malhas pérfidas da greve”. Em vista disso, os “condutores do operariado, através dos sindicatos de classe secundados pelo prefeito, tomaram a iniciativa de salvaguardar a tranqüilidade no seio da família comunal”. Tamanha foi a capacidade de controlar o operariado local que Novo Hamburgo conheceu a greve somente no início dos anos 60. O flâneur fez parte do movimento: “O dia amanheceu sem o costumeiro a pito das indústrias. No ar pairava algo de diferente, algo de inédito, a grande cidade fabril do sul do país não iniciara aquele dia da maneira como os demais. Era dia de greve”.

Apesar dos pequenos desvios na reta estrada do progresso, procurou-se passar a idéia de cidade extremamente trabalhadora e ordeira. Tais movimentos de conflito poderiam ser computados aos nascidos em outras comunas. Numa estatística realizada em 1961, revelou-se que o número de forasteiros residentes na cidade era bem maior que o número de naturais da terra. A inferioridade numérica de hamburguenses saltou aos olhos de todos. O fluxo migratório, ao qual se imputou a causa de todos os males locais, exacerbou-se dia a dia. O discurso de cidade de trabalhadores ordeiros e pacíficos cedeu lugar

ao do êxodo que trouxe consigo a miséria. Como viu a historiadora Maria Stela Bresciani, a concentração urbana revela-se num paradoxo: a divisão do trabalho e o aumento na produção versus ameaça potencial à sociedade civilizada (classes laborieuses e classes dangereuses). Os migrantes vindos do interior do Estado fizeram Novo Hamburgo sustentar sua a mentalidade racista. Diferente dos primeiros imigrantes alemães, que se auxiliavam mutuamente, eles passaram a carregar a culpa da miserabilidade local e do consequente aumento da violência, quando na verdade foram os responsáveis pela riqueza do município, mas continuaram pobres, pois não tiveram a devida compensação por causa da exploração fabril. A miséria veio pelas mãos de um sistema produtivo excludente. Uma colocação interessante de Leonardo Benevolo vem à mente do *flâneur*: o desenvolvimento econômico não é remédio para a situação, mas acelera o fosso que separa ricos e pobres.

Em plenos anos 80, alguns ainda afirmaram que Novo Hamburgo era terra de gente trabalhadora que “vive de forma mais responsável do que festiva”; por outro lado, muitos denunciaram a verdadeira corrida ao ouro de colonos que abandonaram “seu habitat natural para se instalarem às margens da rodovia”. De qualquer forma, o discurso continuou afirmando que em Novo Hamburgo o povo é ordeiro. A greve nacional de 1989 foi um verdadeiro desastre na cidade. Fábricas trabalharam, lojas abriram e bancos atenderam normalmente. Optando pelo trabalho e não pela paralisação, “a esmagadora maioria dos hamburguenses mostrou que não é simpatizante de movimentos grevistas”. Foi tamanho o escracho que “se todos os brigadianos que estavam no centro resolvessem se agrupar, o contingente seria maior do que os grevistas que fizeram a acanhada passeata”, recorda o *flâneur*. Trabalhando por salários míseros e sem iniciativa de coesão, com sindicatos muitas vezes comprometidos e poder público praticamente tomado por interesses privados, os ordeiros e pacíficos trabalhadores viram evaporar no ar seus empregos, sob

a bandeira da liberação econômica. Na década de 90, a grande produção expatriou-se para regiões onde a mão de obra e os incentivos fiscais eram mais atraentes. Com grande parte da força produtiva local jogada a subempregos ou simplesmente desempregada, aqueles que têm seus salários garantidos no final do mês, com carteira assinada e situação regularizada, não são voz contestadora do sistema produtivo excludente, à menos que também eles queiram engordar a bicha do salário-desemprego.

O *flâneur* posta-se de pé em cima de uma das mesas e, em altos brados, conclama: “*Proletários, uni-vos!*” A convocação ecoa pelo ar, sem chamar a atenção de ninguém.

Fechando as portas

Como espaço aberto a todos, o Café Avenida foi palco dos mais diversos personagens urbanos. O *flâneur* recorda que, já nos anos 60, era assustador o número de engraxates que passava defronte o Café. Com a construção do Calçadão, os garçons passaram a ameaçá-los com o recolhimento da caixinha, para que não atrapalhassem a beleza local. As cenas mais tórridas davam-se ali. Numa delas, “uma menina de 16 anos, conhecida por Alemao, teve de ser retirada do Café Avenida por policiais, onde se refugiou depois de ficar dopada ao cheirar cola”, conta. Os próprios habitantes noturnos trouxeram ao local mais insegurança. Com o funcionamento à noite, podia ser visto todo o degrado da sociedade: travestis bolinando e sendo bolinados, bêbados vomitando, menores dopados, desocupados gritando palavrões, batucadas e cantorias noite adentro. Como agravante, o tempo gasto em tomar café e conversar com amigos tornou-se escasso nos anos 80 e 90. O Café Avenida fugiu do fim a que se destinava e entrou em dificuldades financeiras. Como o prédio era alugado, a renda tornou-se insuficiente para manter as portas abertas. Houve boato de que um empresário pretendia adquirir o ponto para mantê-lo aberto, como símbolo de um empreendimento que se tornara de

domínio público. Mas uma piada surgida no próprio Café refletia a real mentalidade dos locais: “*como foram as vendas na Fenac? Muito boas, vendi minha D-20 e dois terrenos em Tramandaí*”. Em 26 de dezembro de 1995, o mais tradicional ponto de encontro da cidade cerrou suas portas para nunca mais abrir. O proprietário, Omar Guerreiro, abriu uma cafeteria a poucos metros do local original, mas mesmo com a fiel freqüência dos clientes, em menos de um ano estava novamente em dificuldades para pagar as despesas. A magia do local ficou no antigo prédio. Uma das principais atrações do Calçadão da ex-General Neto cedeu seu espaço para uma loja de eletrodomésticos. Em 1980, alguém imaginou como seria o Café Avenida no ano 2000. Sua descrição foi bastante detalhada: as velhas mesas de mármores e pernas carcomidas seriam trocadas por balcões de fórmica; os novos freqüentadores seriam pessoas sem poesia nem tempo para amizades; o chão seriam reluzente e sem pontas de cigarros. Sua perspicácia foi exata, mas o local não seria mais no Calçadão. Os freqüentadores do Café Avenida, e do próprio Calçadão, passaram a se encontrar no *shopping center*.

Assim como eles, o *flâneur* segue sua caminhada em direção ao templo do consumo, embora com um trajeto um pouco diferente: subirá o Calçadão, entrará à esquerda na galeria Hamburguesa, seguirá pelas galerias Carolina e Central até a avenida Joaquim Nabuco, onde descerá em direção ao *shopping*.

O Calçadão e a rua General Neto

O *flâneur* está na parte debaixo da antiga rua General Neto, transformada que fora na década de 80 em Calçadão Oswaldo Cruz. A história desta rua confunde-se com a própria história de Novo Hamburgo, mas não com o passado político ou com o desenvolvimento econômico da cidade, contado fartamente nas resenhas oficiais, e sim com as vivências que ali se desenrolaram, ao longo dos tempos. É a história das figuras humanas e dos locais de convívio; é o passado

pouco explorado, pois nele não há heróis, só anônimos. Com apenas uma quadra, de no máximo 180 metros de comprimento, espremida entre as avenidas Pedro Adams Filho e Bento Gonçalves, bem no coração da cidade, a General Neto foi desde cedo um espaço de sociabilidade local. Por ela passou o bonde que seguia a Hamburgo Velho, ainda no início do século. Se a ponta inferior ficou conhecida como a “*esquina do pecado*”, devido ao Café Avenida, poder-se-ia considerar a ponta superior como o próprio céu, uma vez que nela foi erguido o prédio da Instituição Evangélica. Entre as duas, como o limbo simbólico, surgiram construções que tornaram famoso o local: Sociedade Ginástica, Cinema Lumière, e Galeria Hamburguesa. Nela, viu-se passar toda a vida social. De espaço dos grã-finos com roupagens domingueiras, a ex-General Neto transformou-se num imã dos despossuídos. Palco para o ver e o ser visto, ela foi “*aquela rua em Novo Hamburgo*”, na expressão de um cronista local. Como tal, mostrou tanto a beleza quanto a face degradada que a cidade quis esconder. Numa cidade que cresceu e se desenvolveu, a General Neto foi seu reflexo principal.

Casa Floriano e Varejo Avenida

Cada construção na General Neto foi um marco. No lado oposto ao Café Avenida, ficavam dois estabelecimentos que se tornaram famosos. Um deles, a Casa Floriano, foi desde cedo progressista. Já em 1925, época em que os burros não conseguiam ultrapassar a profunda areia que se encontrava em frente à loja, ela admitia moças como balconistas, fato este que não era bem visto na época. A fama do estabelecimento era tamanha que se tornou fonte de consulta para os demais comerciantes: a “*freguesia ostentava com muito orgulho o fato de comprar fiado na Hamburgueza (antigo nome fantasia), ou então, qualquer coisa o senhor perguntava lá pro seu Ebling*”, explica o *flâneur*. O outro estabelecimento que se tornou famoso foi o Varejo Avenida. Ele revolucionou o comércio nos anos 50. Suas amplas vitrinas ilumi-

navam a Pedro Adams Filho e a General Neto, mostrando a moda da época para o público feminino da cidade. A loja foi instalada num “majestoso edifício de finas linhas arquitetônicas”, erguido no lugar de um hotel. Apesar da beleza, a calçada não havia seguido o alinhamento, “deixando assim uma saliência considerável, fazendo com que muitos pedestres topem naquele obstáculo e tombem ao solo”. Mesmo assim, o estabelecimento passou a empregar vendedoras tidas como as mais bonitas da cidade: elas “se confundiam com os manequins expostos nas vitrinas”. Como o Café Avenida foi local de concentração dos paqueradores da cidade, havia uma batalha de olhares e comentários cruzando a General Neto.

Circo, cinema e televisão

Ao lado dos dois estabelecimentos, subindo um pouco a ex-General Neto, quase em frente de onde seria a galeria Hamburguesa, foi construído o cinema Lumière. Em maio de 1953 ele inaugurou sua sala de exibição, tendo em cartaz o filme “*O maior espetáculo da Terra*” (do diretor Cecil De Mille). Suas 1900 poltronas fizeram do local um ponto ímpar no cenário urbano. O *flâneur* cansou de ver os namorados se encontrando nas sessões de matinês ou nas sessões comprometedoras à noite, “*para retificar o beijo roubado na tarde de domingo*”. O fluxo de pessoas e veículos estacionados em fila dupla era tamanho que se tornaram constante as reclamações por parte dos moradores. O *flâneur* sabe que a encenação, antes de tudo, é uma catarse para quem assiste. No circo, tal purificação pende para o lado cômico e o da expectativa. O ambiente circense permite a purgação através do riso e da ansiedade. No cinema e na televisão ela assume diversos gêneros. Na projeção de imagens, o espectador passa pelas mais diversas situações que nunca pensou viver e jamais viverá na sua real existência. Nos poucos momentos de entretenimento, ele assume uma vida que não é a sua; ele sai de seu mundo anônimo para viver uma história da qual participa passivamente. Circo, cinema e televisão fo-

ram inventos bastante apropriados ao homem moderno. Em sua vivência superficial e rotineira, eles o completam.

Dos primeiros tempos à época da emancipação municipal, os entretenimentos na cidade davam-se por conta da visita de algum circo, da encenação de alguma peça teatral ou da projeção de algum filme. Espetáculos teatrais ou filmes davam-se no mesmo local: os “*Cine-teatros*”. Os circos chegados à cidade, trazendo sempre alegria, normalmente montavam o pavilhão na praça 20 de Setembro e lá, precedidos ou não de renome, trabalhavam com sucesso. A estréia era coroada de êxito: “*tanto no sábado, como no domingo, toda a lotação era excedida, tal a massa de povo que afluiu a esse espetáculo*”, lembra. Posteriormente, já nos anos 50, o forte passou a ser o cinema, bastante vulgarizado entre o público. Nas sessões observava-se a formação de filas (ou como eram chamadas na época “*bichas*”) de interessados que aguardavam “*com verdadeiro estoicismo o seu direito a um lugar mais cômodo na participação da respectiva sessão*”. Na Cidade Industrial, os trabalhadores acorriam em massa às salas de projeção, “*para assistirem à vingança que o intérprete executa em nome delas, na medida em que o ator não somente afirma diante do aparelho sua humanidade (ou o que aparece como tal aos olhos dos espectadores), como coloca esse aparelho a serviço do seu próprio triunfo*”. Para as crianças havia encenações do tipo Chapeuzinho Vermelho, com que “*a petizada gozava com a faceirice do passarinho e, com a austeridade dos cavalheiros, emocionava-se com a bondade da fada que detestava a bruxa, não deixando em nenhum momento de amar a Chapeuzinho Vermelho*”, ou filmes do tipo “*As diabruras da Marisol*”. Pouco a pouco, o cinema foi quebrando a força da tradição moral. Filmes como “*Um romance em Paris*” apresentaram, em “*tecnicolor de 2^a e 3^a dimensão*”, danças frenéticas e ousadas. Muitas vezes os trailers dos chamados “*filmes impróprios*” eram exibidos nas sessões de censura livre. Estas cenas de “*verdadeiro atentado à moral, que ferem as mentes em formação*”, causavam descontentamento

aos adultos, mas eram a alegria dos adolescentes. Apesar das reformas nas salas de exibição, como a colocação de poltronas estofadas “Brafor” em substituição das cadeiras de madeira, sempre no afã de proporcionar aos habitués maior conforto e bem-estar, ou ainda de campanhas para moralizar o convívio social, era freqüente notar a falta de decência de alguns “engraçadinhos” que ignoravam a “boa ética” e se conduziam de maneira “pouco recomendável e nada social”, largando suas “piadinhas” em relação à película exposta. O *flâneur* explica que “muitas vezes, os fiscais encarregados localizavam o engraçadinho e o puniam, expulsando-o do interior do cinema; porém, no momento em que este não era localizado, o público-assistente permanecia ouvindo palavrões por eles ditos, verdadeiros vexames”. Ele lembra de uma reclamação corrente na época: “chegará o dia em que um chefe de família não mais poderá levar os seus a assistir uma película”.

Os primeiros aparelhos de TV apareceram na cidade na década de 60. Como um cinema caseiro, invadiu os lares e fez com que velhos, moços e crianças ficassem em casa para saborear os programas exibidos. Num século em que a vida era acelerada, suas transmissões satisfizeram o desejo humano de chegar mais rápido aos lugares, ver mais coisas e perder menos tempo com tudo isto. “Não sei se vocês já se deram conta, mas a televisão é algo assim do outro mundo. Um negócio louco, para falar a verdade. Quando estou assistindo o Jornal Nacional e vejo, imagem e som dos mais distantes recantos do Brasil, não consigo esconder minha admiração pela inteligência do bicho-homem. Apesar de ocorrer diariamente, o fato de Recife, Brasília, Guanabara, São Paulo e mais um número de cidades dentro de minha sala é motivo de constante deslumbramento”, diz o *flâneur*. Com uma lógica própria, a televisão veio para vender idéias, valores e um novo estilo de vida. A alienação reproduz-se nas imagens encerradas no aparelho transmissor, no início em P&B e depois colorido. Redutora por natureza, ela traz cenas espetaculares para

serem vistas. “Você entra em casa e quase cai de costas, quando ouve um grito que quase derruba as paredes. - Ai, o Manuel assassinou o Luciano! que crime horrendo! Pronto, estragou seu dia. Antes mesmo de chegar à sala de onde viera o grito, você começa a imaginar qual de seus parentes tem o nome de Manuel, o sádico, que assassinara o Luciano. Ou o Luciano, que fora vítima de tão odioso assassinato. Mas quando chega à sala, vê somente sua esposa, sua irmã,... pasmem, até o velho diante de um aparelho de televisão, assistindo à novela que está em seus capítulos derradeiros”.

O cinema entrou em decadência gradualmente. Seguindo uma tendência nacional, o hamburguense preferiu ficar em casa a assistir filme na telona. Nos anos 70, os cinemas começaram a apelar com filmes eróticos: “Um marido sem... é como um jardim sem flores”. Também a qualidade das cópias deixava a desejar naquela época. Como elas passavam por vários cinemas, desgastavam-se rapidamente e sua distribuição era extremamente precária. Se caísse alguma ponte ou ocorresse outra intempéria, a fita poderia não a tempo na cidade. Com a queda do público nos anos seguintes, as casas apelaram para a sonegação. Amiúde, os porteiros não utilizavam o ingresso e os devolviam ao bilheteiro que os vendia novamente, não precisando, portanto, acionar a caixa registradora. Mesmo com isto, na década de 80, foram fechando os “cinemões”, assim chamadas as grandes salas de projeção. Com a abertura do *shopping center* no início dos anos 90 - com duas salas de cinema menores e um ambiente sofisticado - as salas de cinema de até 1900 lugares definitivamente cerraram suas portas. O *Lumière*, localizado ali onde está o *flâneur*, em pleno Calçadão, e o *Avenida*, na Pedro Adams, viraram lojas de eletrodomésticos e roupas. O que mais tempo resistiu foi o *Saionara* (antigo *Carlos Gomes*), localizado na rua Lima e Silva. Ele, que proibia o ingresso dos engraxates de pés descalços e roupas sujas, mas permitia o “distinto público” das fitas pornográficas, amanheceu um dia com uma faixa: “Breve aqui, Igreja Universal do Reino de Deus”. Este cinema teve o mes-

mo fim que o de Hamburgo Velho. Muito tempo antes, havia virado templo religioso após uma reforma no prédio, o que causou grande confusão, uma vez que descaracterizou completamente o bairro histórico. De qualquer forma, o *flâneur* conclui que a diversão passiva das telas foi substituída pela exortação ativa da fé, e o gasto com o ingresso pelo dízimo e pelas ofertas.

O Lumière cerrou definitivamente suas portas em 1982. Se, quando inaugurado, em 1950, atraiu uma multidão, quando fechou já eram poucos os freqüentadores. De filmes famosos, passou a exibir produções mediocres. Ao invés do cinema, o local virou uma grande loja de departamento. “*Os suspiros arrebatados dos namorados foram substituídos pela expectativa dos balcunistas no afã de aumentar seus rendimentos. O escurinho conivente com os namorados foi desvendado por potentes conjuntos luminosos. A poesia deu lugar ao prosaico, os heróis abandonaram a tela para sempre*”, lamenta o nostálgico cinéfilo. Do intenso trânsito, das produções famosas, da carrocinha de pipoca e dos vendedores de maça proibidos de trabalhar, só restou o nome inscrito em letras antigas, acimentado no segundo andar da fachada principal.

O telefone ligando a cidade ao mundo

O prédio ao lado do antigo cinema foi, por muitos anos, a Companhia Telefônica. Em 1908, Novo Hamburgo possuía a expressiva quantidade de 280 aparelhos telefônicos movidos a manivela e operados por simpáticas moças. Nas cidades do interior, as famílias restringiam a saída das mulheres para trabalhar fora. Como tal, os centros telefônicos tornaram-se redutos femininos, pois ali elas encontravam trabalho. Era o tempo de levantar o aparelho, girar a manivela e aguardar a “*voz macia e doce*” responder a chamada. Fornecido o número desejado se desligava, não sem antes breve colóquio cordial. Se a chamada fosse para alguém da localidade, demorava pouco. Se fosse para outro município da região ou do Estado, era melhor ir cuidar de outros

afazeres. Maior distância do que isso, só mesmo com uma paciência de Jó, pois uma carta chegava antes. As moças da telefônica eram figuras excepcionais neste processo. Além de plugarem um assinante a outro, conheciam as famílias e até recebiam recados quando a ligação não se completava, tal a precariedade do serviço. Uma nova linha ligando a cidade à capital era motivo de alegria geral. A mesma estrutura tocada a manivela e utilizando telefonista perdurou até meados da década de 60. Assim, ou os telefones tocavam todos ao mesmo tempo, ou se os atendia e ninguém respondia. Se a chamada fosse urbana era realizada com relativa facilidade, apesar do sistema obsoleto. Se se tratasse de chamada interurbana, o telefone em Novo Hamburgo era quase uma inutilidade. O *flâneur* ouviu uma crítica bastante sagaz: “*O telefone é o único aparelho que você tem dentro de sua casa e funciona de acordo com a vontade de terceiros. E basta você desejar que alguém lhe telefone para se tornar silencioso como uma tumba*”. Por esta razão, urgia modificar o sistema. Todos queriam o telefone automático, objeto de primeiríssima necessidade nos chamados “*ambientes civilizados*”, elemento indispensável a se refletir nas demais atividades.

Com a estatização dos serviços telefônicos no início dos anos 60, que até então estavam sob responsabilidade de uma companhia multinacional, fez-se uma campanha para instalação dos telefones automáticos. Acabou ali o romantismo. De peça chave na estrutura, a telefonista passou a ser um canal de comunicação frio e insensível aos chamados, operando numa mesa coberta de fios, mas apenas acionando botões. Apesar de ter sido a coqueluche do momento, a instalação dos telefones automáticos não logrou o êxito esperado. O *flâneur* lembra que a campanha desencadeada pela imprensa local não conseguiu fazer com que fosse alcançada a previsão inicial de 1.100 aparelhos. Chegou-se a 70%, com 742 inscritos. “*Novo Hamburgo, com sua pujança econômica e o padrão de vida de seus filhos, poderia ter atingido a casa dos 2.000 aparelhos*”, escreveu-se na época. Isto porque

não eram grandes as vantagens em ter o “*aparelhinho preto*”. Eram poucos os telefones na cidade e os que tinha funcionavam precariamente. DDD não existia. Além do mais, as pessoas se encontravam nas ruas; os homens no Café Avenida, esquina onde “*as coisas aconteciam*”. Lá se ficava sabendo de todas as novidades. Com o tempo a coisa mudou. A cidade cresceu e todos tornaram-se desconhecidos. Além do prestígio, o telefone tornou-se utilidade indispensável. Ao se fazer ficha para obter crediário nas lojas, já se declarava a posse ou não do mal falado aparelho. Também o telex tornou-se uma realidade em 1971, embora sua instalação permanente dependesse do uso ou não pela comunidade, coisa que não aconteceu de imediato. Ou o telefone público, dois anos depois, alcunhado de “*orelhão*”, sempre motivo de depredação. O primeiro telefone público da cidade foi instalado em frente à galeria Central. As fichas, bem mais tarde substituídas por cartões magnéticos, eram vendidas em uma tabacaria ali localizada.

Particular ou público, os problemas continuaram existindo. As linhas se cruzavam freqüentemente. Pequenos segredos ou grandes problemas tornavam-se esporadicamente de conhecimento público: “*Já houve o caso de duas madames conversando sobre a insatisfação conjugal... uma orientava a outra como proceder para arranjar um homem*”. A tecnologia avançou na década de 80. Precursor do celular, o telefone sem fio apareceu em cena timidamente. O esnobe colunista social local podia ser visto passeando pela cidade de posse do seu. Motivo de charges, a situação precária dos telefones era corrente. Numa delas, uma caveira já com teias de aranha aguardava uma ligação. O cinzeiro cheio fechava a sátila. Em outra, um aparelho telefônico pedia, com chapéu na mão, esmolas na calçada. Uma placa avisava: “*cego, surdo e mudo*”. Numa cidade rica como era Novo Hamburgo, os telefones celulares chegaram tão logo foi possível. Misturando exibicionismo e funcionalidade, sua utilização invadiu a cidade nos anos 90. Primeiramente apareceram em locais freqüentados pela elite

nouveau-riche, mas hoje em dia podem ser vistos até na periferia, tal sua popularização. Os usuários de celulares, assim como os índios que receberam espelhos e colares dos primeiros conquistadores e foram correndo para as aldeias exibir os presentes, correm a cidade exibindo-os, pois ele é motivo de prestígio público ou sinônimo de simples curiosidade. O *flâneur* descreve uma cena corrente: “*Uma nova onda paira no ar e se espalha na cidade. Curtem, esnobam. São os assinantes dos telefones celulares. Os novos ricos fazem charme, pose, carregando e usando o celular. Descem dos carros com o aparelho na cintura e vão logo fazendo uma ligação, só pra mostrar que têm celular. Eles gostam mesmo é quando o aparelho toca. Deixam ficar tocando de propósito*”.

O muro da vergonha é aqui!

Ainda subindo a General Neto, o *flâneur* posta-se em frente ao primeiro arranha-céu da cidade, o edifício Charrua, construído ao lado da central telefônica, quase em frente à antiga sede social da “*Veterana*”. Ele lembra do crescimento vertical na cidade, mas não se digna a relatá-lo novamente. De onde está, avista o frontispício do Calçadão, onde ergueram uma escola particular. Ainda na parte de cima da rua, mas no lado inverso, ergueu-se o primeiro prédio da Instituição Evangélica Luterana, como a mostrar o caminho do céu (uma alusão à “*esquina do pecado*” na parte de baixo). A igreja desta entidade foi construída no terreno ao lado (Bento Gonçalves esquina David Canabarro) em estilo gótico.

O olhar aguçado do *flâneur* foca o muro erguido entre o prédio da comunidade luterana e a SGNH. Ele foi objeto de discussão na cidade inteira. Em 1987, ele foi cedido para que alguns artistas locais expressassem seus talentos, quebrando a frieza imposta por tanto concreto e visando embelezar o local. Ao invés de o pintarem com paisagens agradáveis, como tanto desejavam aqueles que prezavam pela falsa estética, os artistas fizeram ali uma manifestação em favor da

vida, um grito contra a morte do Rio dos Sinos. O muro saiu de sua acidentada insignificância e passou a ser olhado e debatido. As farpas rolaram soltas no jornal e foram motivo de discussão nas rodas de conversa. De um lado, os críticos da arte denunciante: “*deve-se limpar o muro e contratar gente com mais beleza no coração e pureza na cabeça... algum tempo ali, tentando decifrar a mensagem que pretendiam transmitir, nada encontramos de positivo... a sensação foi de mal-estar... se alguém conseguir decifrar aquilo teremos os mais feios e pornográficos palavrões*”. Obviamente, numa cidade que prezou pela industrialização, uma obra-prima sem conteúdo ideológico ou crítico era mais conveniente. A consciência ecológica não deveria estar na pauta, pois as empresas poluidoras, cujos proprietários eram os “nobres e influentes” cidadãos, a muito custo e muito tardivamente instalaram tratamento de efluentes. O discurso reacionário dizia que não era com passeatas, pichações de muro, palestras e outras intelectualidades que se remediaría a situação. A culpa da poluição não era das empresas e sim dos consumidores. A favor do muro estavam aqueles que queriam justamente isto: procurar um impacto para a conscientização geral. O muro tornou-se o símbolo da luta ecológica. Numa de suas pontas aparecia o rio bonito, em harmonia com a natureza, como era nos primeiros tempos. À medida que se acompanhava a pintura, via-se o retrato da poluição. Na ponta extrema havia esqueletos simbolizando a morte. A argumentação principal foi a de que, apesar do intenso debate que se vinha travando, tudo continuava igual. A única coisa que mudava era o rio, cada vez mais pastoso, fedorento e podre, num prelúdio da própria morte. Numa enquete realizada, acen-tuou-se a polêmica do muro. Enquanto uns achavam que a obra era um pouco exagerada para ser exposta num calçadão tão bonito, outros via nela um retrato da realidade, algo necessário para que todos se conscientizassem do meio-ambiente e como uma tomada de provi-dência para salvar o rio. Os mais comedidos concluíram que realmen-te não dava para viver na ilusão de que o rio ainda era lindo, caudalo-

so e poético. Ele estava morrendo e ainda havia tempo para salvá-lo. Para estes, a morte biológica do rio foi devido a um processo inerente ao próprio desenvolvimento: “*Negar que a humanidade, como um todo, optou pelo conforto generalizado desde o automóvel até o uni-verso de plástico é ignorância. Usamos adoidadamente as adoráveis cacarecas que o mundo moderno oferece, sem pensar nos detritos, para onde vão, que males causam*”.

Diante da polêmica, as autoridades silenciaram. A consciênci-a pesou não só pelo “*mar de piche*” que cobriu a cidade, mas pelo próprio problema que se arrastava por sucessivas administrações. Já nas décadas de 30 e 40, o arroio servia para transportar as águas polu-ídas. Nos dias de “*canícula*” era insuportável o “*fétido*” que emanava dele. O mau cheiro era causado não só pelos detritos das fábricas e curtumes, tornando “*as águas putrificadas*” e “*despendendo irrespirável atmosfera*”, mas também das patentes que despejavam direto nas sarjetas: “*quem penetrava na rua sentia a sensibilidade olfativa ferida pela fedentina*”, lembra o *flâneur*. O cheiro vindo do canal era nauseabundo. A reivindicação por uma rede de esgoto de-cente acentuava-se com o excesso de chuva. Os bueiros não venciam a quantidade de água e irrompiam facilmente. A questão da poluição, seja industrial ou residencial, era vista não sob o prisma da contami-nação e degradação do rio, mas só pelo fato de exalar mau cheiro numa cidade que crescia e se queria moderna. “*Os curtumes em tem-pos idos estavam localizados longe dos pontos de maior intensidade populacional, devido ao cheiro acre e pouco agradável. Hoje alguns se viram instalados em pleno centro. Muitos deles estão transferindo suas instalações novamente para bem longe da área populacional*”. Assim como não se queria o mau cheiro, os mosquitos também não eram bem-vindos. Como Novo Hamburgo cresceu ao longo do arroio e o transbordamento deste fazia das margens uma verdadeira sanga, os “*insectosinhos enfadonhos*” proliferavam enormemente. Na déca-da de 40, a edilidade adotou medida para exterminá-los, como a re-

moção do lixo em latas fechadas e fossas sépticas para as residências, mas se sabia que era na estruturação das águas pluviais e do esgoto que se encontrava a maior dificuldade. O problema só foi eliminado de vez com o avanço da urbanização sobre o arroio, já nos anos 50 e 60.

Na polêmica da pintura do muro do Calçadão não faltou a opinião científica: “*Um estudo de um engenheiro florestal afirma que o asfalto em demasia e a grande quantidade de locais concretados estão auxiliando na morte do rio dos Sinos. A impermeabilidade em nossa cidade tem sido uma ambição do progresso. Deseja-se ordem, limpeza, fluidez do trânsito, enquanto grandes áreas cobertas com cimento são símbolo de luta vencida. Tendo o orgulho como guia e o controle da situação como argamassa, gasta-se dinheiro público e privado em obras de efeitos questionáveis. Impermeabilizar a cidade é cobrir ruas com asfalto, é cimentar passeios públicos, pátios e estacionamentos. É construir sempre mais. É canalizar arroios e drenos de tal forma que a água perca totalmente o contato com a terra e corra para o rio. Com a grande impermeabilização, a água da chuva é coletada com rapidez, penetra o sistema de drenagem, e faz com que os drenos estejam sempre atulhados e o alagamento das ruas seja uma constante. A substituição dos canos com dimensões maiores passa a ser rotineiro. O rio, desconectado de seus órgãos de limpeza, passa a ser um mero canal de transporte de águas, sem alterar sua qualidade pelo caminho. O rio está praticamente morto e sem condições de renovação*”. Como não poderia deixar de ser, todas esta discussão acabou sem ação concreta. O muro foi pintado de branco e o rio continuou morto.

A “Veterana”

Descendo o olhar, o *flâneur* enxerga o prédio da antiga sede da Sociedade Ginástica de Novo Hamburgo (SGNH), mais conhecida como “Veterana”. Nos idos de 1911, ano de sua construção, eram fa-

mosos os bailes de kerb ali realizados. Chegavam a durar três dias: de domingo a terça-feira. Nos anos de 40 a 50, os encontros ali eram uma opção para quem cansasse do footing na Pedro Adams Filho. Na década de 60 o quente eram as reuniões dançantes realizadas aos sábados, entre as 20 h e a 1 h da madrugada. O *flâneur* lembra do laquê nos cabelos femininos e da “*cuba-libre*” no copo. Havia o conjunto para animar o baile e os medrosos de plantão em frente à pista de dança. A própria atmosfera reprimia os namoros. Como comunidade pequena que ainda era, todos se conheciam. As moças que ficavam nas mesas bem em frente à pista eram descartadas; não pela feiura, mas é que se recusassem o convite para dançar todos veriam. Para as que ficavam ao fundo, nas mesas não tão bem iluminadas, deveria se ter cautela, pois elas poderiam ser mais altas ou mais baixas do que apareciam enquanto sentadas. Se assim fosse, poderia ocorrer discrepância no casal. O próprio convite era uma grande formalidade. Nas mesas as moças faziam-se acompanhadas por uma verdadeiro júri: pai, mãe, irmão, tia, primo, etc. Uma vez criada a coragem necessária ao convite, se a moça disfarçasse muito (ela deveria fazer ares de se surpreender com o pedido), o rapaz passava reto. Se parasse, e a “vítima” aceitasse o convite, a mãe lançava um olhar firme e ameaçador, como se dissesse: “*dança, mas não aperta*”. Uma vez no salão, o objetivo era o meio da pista, quase sempre lotada. Com a música lenta, arriscava-se um tocar de rostos e, como as calças eram folgadas, no término o rapaz tinha de disfarçar: “*a perna esquerda ficava mais um pouco esticada, meio de lado*”. Na década de 70 a sede foi transferida para outro local e o prédio ficou fechado longos anos. Na onda das Galerias, teve-se o intento de fazer dele um moderno Centro Comercial, com garagem subterrânea e corredores ligado à galeria Hamburquesa, mas o venderam para uma Companhia de Seguros, na maior transação imobiliária até então registrada. No final dos anos 80, o presidente da Câmara dos vereadores (então prefeito em exercício) resolveu por bem desapropriar o prédio, tornando-o de utilidade pública. Quando

o prefeito reassumiu seu posto, revogou o decreto. Ele seguiria os anos sem ser utilizado. Numa determinada época, o prédio foi pintado na parte externa; as paredes azul-celeste e as janelas azul-marinho. Mesmo assim, o local virou ponto de encontro sexual, fazendo com que um candidato a vereador propusesse transformá-lo num moderno e central motel da cidade, “*a pedido dos usuários anônimos*”, lembra o *flâneur*.

Lazer, Cultura e festa pagã

Sob auspício da SGNH, o *flâneur* recorda mais profundamente a vida social da cidade. Como vila recém-emancipada, em 1927, a agitação estava aquém do consenso metropolitano. Era o tempo de fazer piqueniques na beira do arroio devido à sombra em abundância, praticar o footing na praça depois da missa, reunir a família na calçada em frente à residência para observar o movimento, participar de clubes de ciclismo que promoviam passeios domingueiros, ou assistir às “*carreiras*”, dispendendo-se ao longo da cancha para apostar e torcer pelos cavalos. Meio século depois, a urbanização já tinha derrubado as árvores e poluído o arroio, a correria havia acabado com os passeios descompromissados, o trânsito intenso trazido a poluição, os carros tomado conta das ruas e a aposta em corridas se tornado ilegal. Ainda na década de 50 e 60, era também bastante comum freqüentar os bailes de kerb que ocorriam por toda a região. Mesmos nestes, ou em outras reuniões sociais que os sucederam, os homens continuavam preferindo a copa a dançar com as garotas. Esporadicamente, aconteciam eventos que atraíam grande público, tal como a prova de ciclomotores realizada nas principais ruas urbanas ou até um tribunal de júri que, por estar julgando um assassinato que chocou a cidade, foi realizado num salão de festas de uma sociedade local. Também na cultura não havia muito interesse local. Embora em algumas ocasiões a cidade não se limitasse a “*aspirar a poeira das oficinas, nem a construir bangalôs bonitos e chalezinhos simples ao longo das ruas*”, e

tentasse algo em relação ao desenvolvimento cultural, na maioria das vezes tais iniciativas eram improfícias. O “*cheiro típico de couro curtido*” continuava espalhado pela cidade toda e, “*enquanto o ruído das máquinas denota que o novo-hamburguês empenha-se cada vez mais no aperfeiçoamento do calçado, numa miragem quase obcecada pelos pés humanos*”, a mentalidade local passava ao largo dos “*nobres princípios espirituais*”. A crítica aparecia: “*enquanto ceureamos os pés, viemos usando a cabeça apenas para pôr o chapéu*”. Agravando a situação, não havia separação entre o joio e o trigo. Uma apresentação de cantores de renome internacional ou célebres artistas atraiu poucos ao auditório; estes compareceram apenas para serem vistos. Mas “*qualquer malandro que, com apenas um pandeiro ou violão se apresenta diante de nossa platéia recebe ovações indescritíveis*”.

Enquanto lazer e cultura perderam terreno, uma festa pagã avançou paulatinamente, contaminando todos por onde passava; foi o Carnaval. Lembrando Lucrécia D’Aléssio Ferrara, o *flâneur* explica que a época carnavalesca é aquela onde se rompe “*a distinção entre ricos e pobres, popular e erudito, particular e público, para criar um momento em que tudo ocorre ao ar livre*”. Nela, a sociedade inteira se deixa ver pelo reverso da ordem estabelecida. Para melhor explicar a festa, o *flâneur* cita Georges Balandier: a pessoa “*se libera pela imitação e pelo divertimento, abre-se aos ataques e às críticas por meio de transposições toleráveis e se entrega parodicamente ao movimento a fim de com ele aumentar sua ordem*”. Como festa do inverso ela se opõe às demonstrações políticas de civismo e às ritualizações religiosas. Obviamente, na tradicional sociedade hamburguense, fechada por natureza, o carnaval levou tempo para chegar aos padrões atuais. Nos anos 30, as brincadeiras de rua, através dos blocos, eram bastante peculiares. Ao aproximar-se o reinado do deus Momo, via-se a agitação nos ensaios. Afinados os hinos carnavalescos, os entusiastas tomavam as principais ruas da cidade. A passeata revestia-se de brilhantismo e os dirigentes dos blocos e cordões recebiam congratulações “*pela*

boa linha de conduta e ordem que mantiveram durante os folguedos empanado tantas vezes pelo entusiasmo fanático de seus torcedores e adeptos”. Em tempos de Estado Novo, o carnaval de rua foi retrocedendo ano a ano e ameaçou passar despercebido em muitas ocasiões, devido à ausência dos corsos e de outros festejos. Era a época das normatizações carnavalescas. Batalhas de confetes e banhos com fantasia, ensaios ou bailes públicos, passeatas de blocos, cordões, ranchos ou qualquer outro tipo de agrupamento, só poderiam se realizar mediante autorização prévia da delegacia especial de costumes, e depois de pagos os emolumentos previstos em lei. O poder constituído desautorizava qualquer canção sem que a respectiva letra tivesse sido previamente censurada e proibia o uso de fantasias atentórias à moral ou parecidas com uniformes adotados pelas classes armadas. O uso da máscara somente era permitido nos dias de festa e os mascarados estariam sujeitos à fiscalização policial. Grupos carnavalescos de que fizessem parte indivíduos maltrapilhos, empunhando latas, fragmentos de madeira ou outros objetos seriam dissolvidos e seus componentes levados à delegacia. Várias moças da sociedade local preferiam abster-se dos festejos e partiam em retiro espiritual, “*acontecimento digno de registro nos anais religiosos da comuna*”, diz a beata. Ao invés do culto ao deus pagão, a oração e a reflexão.

Na década de 50, os festejos carnavalescos saíram da clausura e ganharam força. O luxo dos carros e das fantasias sensacionalizavam o público. A animação e a folia tomaram conta da grande massa de populares que se postava na avenida para ver os blocos desfilarem. Quando a barulhenta e alegre temporada do Momo batia às portas da cidade – “*já atingem nossos ouvidos os prólogos das epopeias de festança e gáudio*” - arrastava todos de roldão. Mesmo assim, a conduta local continuou impecável, “*face aos sentimentos cristãos do nosso povo*”. O flâneur lê num jornal da época que “*a elevada linha de conduta, que sempre presidiu a festança desenfreada e incontida da mocidade de nossa terra, parece constituir também este ano um*

dos traços vigorosos de nosso carnaval, que, atualizando-se gradativamente com o correr dos anos, tem para si o mérito de mover-se sempre dentro dos limites da decência e do respeito mútuo. Assim, a cidade industrial vai a passos largos e decididos ao encontro do rei da alegria, honrando suas tradições de gente alegre e divertida, coisa de seu alto prestígio social, conquistado através de sua ilitada e retilínea conduta”. Apesar de ser uma festa necessária, uma vez que libera energias reprimidas e fecha as lacunas para insurreições, não faltavam vozes contrárias. Em terra de gente trabalhadora, havia aqueles que acreditavam poder tais energias serem canalizadas “*a favor de melhores objetivos e mais profundas realizações em prol da felicidade geral e da elevação sempre mais alta do prestígio da pátria*”. Tal mentalidade não levava em conta o efeito de purificação engendrado pelos festejos carnavalescos, limpando qualquer sentimento de revolta em relação às desigualdades sociais. A festa do reverso, que deixava a impressão de uma sociedade sem cortes sociais, desigualdades e conflitos de poder, que queria transparecer a fraternidade no âmbito festivo, que invertia os papéis e posições dos indivíduos, acabava por consolidar tais dicotomias “*depois do fim do rito*”. Levou anos ainda para a Cidade Industrial deixar de ter carnavais do tipo “*desfile militar com marcha à vontade*”, com direito à Banda Municipal, em que a disciplina de caserna era substituída pelo espírito fuleiro. O eficiente policiamento que zelava pelo préstimo carnavalesco tornou-se impotente diante do predicado maior dos foliões: pornografia e imoralidade. Com a chegada dos chamados Blocos Humorísticos, nos anos 60 e 70, muitas vezes “*constrangendo senhoras e moças, com obscenidades e gestos imorais*”, o estilo liberado e irreverente quebrou pouco a pouco a tradição local. Com bastante relutância, sem dúvida: “*Há, meus caros jovens, as vossas extravagâncias colocadas ao lado daquilo, para uma comparação, transformar-vos-iam em noviças quando saem a passeio: de mãos dadas e encabuladas*”, emenda a recalcada.

Aos poucos, os festejos nos bailes fechados, realizados por diversas sociedade locais, passaram a atrair os foliões e se tornaram realizações tradicionais. Dos antigos blocos de foliões dos anos 30 e 40, sobrou o carnaval de rua organizado em escolas de samba nas décadas de 80 e 90, com direito a platéia e jurados. O folião que quiser liberar sua personalidade enrustida tem como opção escolher entre participar dos bailes nos salões das sociedades locais ou viajar para outros Estados onde o espírito da irreverência é muito maior. O que importa é dar vazão às energias reprimidas durante o ano inteiro pelo trabalho ordenado; e nada melhor que a festa do inverso. Numa sociedade que preza tanto pela ordem, a festa pagã, como baluarte da desordem, completa o outro lado da moeda social.

A cidade dos fogueteiros

Nesse profundo exercício de introjeção, o *flâneur* recorda que, em momentos de festejos e diversões, um elemento que nunca faltou na cidade foram os fogos de artifício, o mais antigo elemento da origem chinesa que, segundo Walter Benjamin, “*mostra-se superior ao fausto telúrico*”. Ele produzia um espetáculo aos olhos de todos e gerava inquietação a muitos, devido ao estrondoso barulho. É da época da emancipação as primeiras notícias de festejos com este tipo de utensílio: “*ao cabo de poucos momentos já se ouvia por todos os cantos da nova comuna um intenso espoucar de foguetes*”. A comemoração foi tamanha que “*durou a noite toda e durante o dia e a noite seguidos, só parando quando não se encontrou mais um foguetinho em toda a vila*”. Mas o crescimento da cidade fez mudar muitas tradições. Nos anos 50, nas comemorações juninas os balões e os buscápes ficaram proibidos por causa da segurança e as fogueiras, que antes se erguiam majestosas até em ruas arentas dos arrabaldes, escassearam. Nas noites de São João, os fogos de artifício ganharam força: “*sobre a cidade praticamente às escuras, espoucavam fogos de todos os artifícios*”, lembra o *flâneur*. Não restrito às comemorações, o

foguetório estendia-se sem aparente motivo. Os “*pacatos*” moradores sobressaltavam-se altas horas da noite, assustados pelo barulho de bombas, rojões e foguetes, soltas por “*elementos desclassificados*” que procuravam estabelecer a algazarra e o insossôgo no descanso merecido. Para Novo Hamburgo, que queria ser (ou mostrar que era) civilizada, tal “*espoucar enervante e insensato*” era um abuso que, “*além de perturbar o sono necessário dos que durante o dia trabalham, deprime o prestígio da cidade ordeira e serena*”. Em vão, muitos esperavam noites tranqüilas e madrugadas serenas; freqüentemente a cidade via-se tomada de assalto pela foguetada e acordava atemorizada. A impressão que se tinha é que devido à insônia ocorriam tais abusos. Sem poder dormir, o insone vingava-se na vizinhança soltando os foguetes. Na cidade detentora do imaginário título de mais barulhenta do Estado, tudo era motivo para algazarra. Festas de aniversário ou casamentos, jogos de futebol ou comício de políticos, acerto no jogo do bicho ou na loteria, qualquer coisa que saísse fora do normal seria festejado com uma “*foguetama*” impressionante: “*O fino do programa é arrumar uns amigos que tenham automóveis, e dar uma voltinha pelo centro da cidade queimando os guris (foguetes) nos ouvidos de quem não tem nada com o acontecimento*”.

Com o crescimento vertical visto a partir da década de 60, tal propósito tornou-se ainda mais perigoso. Os foguetes passaram a estourar praticamente dentro dos apartamentos mais altos. Uma série de rojões, em plena madrugada e em plena janela, era uma amarga experiência. Por estes tempos, se tornaram intensas as reclamações dos moradores: “*será que o tributo pago pelos novo-hamburguenses não merece algo além de foguetes?*”, reclamou um deles. Com a colaboração da delegacia de polícia iniciou-se uma campanha pela tranqüilidade pública. A empreitada procurou manter o sossego principalmente após as 22 h. Os mais visados eram os jovens condutores de lambretas, que andavam com suas descargas abertas e proferiam palavras obscenas e de baixo calão, e aqueles que largavam foguetes pelas

ruas da cidade no meio da noite. Desta forma, a perturbação tornou-se contravenção, pois “uma população trabalhadora merece um repouso reparador, sem interrupções causadas por elementos que não sabem o mal que estão causando com seu desrespeito ao sossego público”. Apesar da aprovação geral, a lei do silêncio durou pouco tempo. O *flâneur* lembra de uma charge de 1974, onde aparece um grupo de jovens bebendo e comemorando em plena rua. “*Nos edifícios, os moradores vão para a sacada; uns acordam sonolentos, outros atiram seus travesseiros. Um comenta com sua esposa: - O negócio é a gente se mudar para o interior. Enquanto isto, o grupo do barulho parte sem rumo nem hora para terminar a folia*”, explica. Os comentários da charge bem mostram a característica que a urbe tomou: Novo Hamburgo não poderia mais ser considerada cidade interiorana. De tanto querer ser moderna e progressista, sentiu a problemática subjacente ao crescimento urbano. Com as tradições caídas, a cidade tornou-se grande. Nos festejos mais diversos, os fogos de artifício somem das lojas, tal sua intensa comercialização. O *flâneur* sabe que o barulho é um tributo inerente ao próprio desenvolvimento.

Cuidado! Obras!

Com todos estes estabelecimentos, a General Neto foi a escolhida, em 1982, para ser transformada num Calçadão. A idéia não era nova, foi na verdade uma adaptação da vontade inicial de fechar para o tráfego de veículos a área central da cidade, a começar pela parte central da avenida Pedro Adams Filho (entre as ruas Lima e Silva e General Neto). Era intento da prefeitura restringir o acesso a algumas ruas centrais. O mote principal era diminuir o consumo de combustível. Acreditavam que, fechando o trânsito de veículos, as pessoas passariam a utilizá-lo menos. Como via de trânsito principal (ela corta a cidade), uma vez fechada, limitaria o crescente tráfego. Em 1977 confirmou-se a obra e a prefeitura iniciou instalando bancos e floreiras no espaço do estacionamento para acostumar a população com a nova

área de lazer que ali surgiria. Um ano depois, o projeto já estava concluído: piso de basalto, canteiros para flores e folhagens, árvores já crescidas e telefones públicos. As obras deveriam ter início no mês de agosto, mas do Café Avenida vieram opiniões contrárias. Para eles, o Calçadão seria moda como tinha sido o chafariz, e como mostrar o carro novo na “*esquina do pecado*”? Também não faltou o desdém do jornal. O *flâneur* lembra da charge que viu: dois servidores públicos (caracterizados como colonos) colocam um sapato gigante (calçadão) na Pedro Adams Filho, pensando que era aquilo que o prefeito tinha pedido. Até o legislativo entrou em cena. Com a desculpa de haver consultado inúmeras pessoas, um vereador apontou que a General Neto seria o local mais indicado para ser feita a obra. Diante de tanta pressão, o Calçadão foi engavetado.

Passados cinco anos, com a troca de prefeitos, reacendeu-se a vontade de ter em Novo Hamburgo uma obra que se tornava marco de várias cidades. Tão logo isto ocorreu, os lojistas da General Neto colocaram-se contrários, alegando que o comércio seria prejudicado com a queda no movimento. Desta vez não adiantaria muito. No final de 1982 confirmou-se a instalação do primeiro calçadão de Novo Hamburgo na famosa rua. As obras iniciaram no ano seguinte. Durante a construção não faltaram opiniões, gracejos, reportagens, dúvidas, sugestões, expectativa. Pelo projeto, a General Neto seria revestida com piso de basalto e dotada de pequenas bancas construídas em concreto e madeira com telhas de barro, cabinas telefônicas, locais fixos para engraxates, postes de iluminação, floreiras com bancos, e tudo o mais. O *flâneur* cansou de ouvir opiniões divergentes. De um lado apoiava-se: “*calçadão é progresso, só vai ajudar a população e trazer vantagens ao comércio*”. Se em Porto Alegre havia a “*Rua da Praia*” que, mesmo obrigando a todos estacionar longe do centro, aglomerava uma multidão todos os dias – “*tem gente que volta com torcicolo de tanto olhar os prédios e acha tudo lindo*” - e o também havia nas principais cidades europeias, aqui também podia ter. Havia os contra: “*calçadão*

é obra de prefeito de cidade subdesenvolvida”. Não se considerava a obra prioritária, pois enquanto havia miséria nos bairros não cabia embelezar o centro; além disso, não haviam consultado os comerciantes. Consideravam por fim o Calçadão como obra de pára-quedistas que vinham de fora e achavam-se donos da cidade (em alusão ao prefeito, natural de outra cidade).

De certa forma, a idéia do calçadão já não fazia parte da vontade de diminuir o consumo de combustível. Ela se inseria agora numa tentativa de humanizar o trânsito na área central, tão densamente urbanizada. Antes de ser uma obra estética, ele poderia ser considerado um primeiro passo na tentativa de substituir o privilégio dos carros pelo dos pedestres. Com o automóvel, todos se acomodaram. Todo motorista fazia questão de estacionar muito próximo à porta da loja, escola ou residência a que pretendia ir. Andar mais do que alguns metros parecia crime (este pensamento é especial para o *flâneur*, que não dispensa sua caminhada pelas ruas da cidade). Numa cidade em que era necessário mostrar a opulência financeira, sendo o automóvel zero quilômetro símbolo primeiro, estacionar sem ser visto era heresia (sempre há os que utilizavam o sábado para lavar e dar brilho no veículo). Nesta paranóia coletiva, em que o automóvel é o dono das ruas, mais espaço para as pessoas (mais árvores e flores, menos cimento e carros) foi fundamental. Tal ato inverteu os valores já invertidos. Ainda que Novo Hamburgo fosse uma cidade pequena, mesmo nos anos 80, comparando-a às grandes metrópoles, o trânsito já era intenso. As calçadas centrais tornaram-se estreitas e a desorganização e a falta de fiscalização trouxeram o pandemônio às ruas: caminhões a carroças interrompendo o trânsito, veículos mal estacionados ou parados em fila dupla, bicicletas na contramão, pedestres atravessando fora da faixa de segurança. Assim, o Calçadão trouxe um novo ambiente social para uma área pseudo-militarizada. Ao invés da guerra no tráfego, árvores, flores, iluminação, espaço para caminhar, ban-

cos para sentar, pessoas para conversar, enfim, a General Neto deveria ser uma rua voltada para o lazer.

Bem ou mal, o Calçadão saiu do papel e se tornou “*a menina dos olhos*” do prefeito; ele visitava o canteiro de obras diariamente. Com os trabalhos quase concluídos, ele pessoalmente apelou aos comerciantes para que melhorassem as fachadas dos estabelecimentos: “*como o Calçadão dará um novo realce ao centro, os proprietários poderiam se integrar ao espírito de novidade, pintando a fachada e melhorando os luminosos*”, sugeriu na época. Já que o assunto foi matéria vencida – “*a vaca tem que se acostumar aos trilhos*” - a idéia corrente foi a de criar um padrão estético. O local deveria ter estilo único para não se transformar num colcha de retalhos. A vontade foi de inaugurar o espaço no aniversário da emancipação do município (5 de abril), mas somente em 28 de julho deu-se por entregue a tão falada obra, com uma festa digna da politicagem local: banda de música, atrações diversas, show, discursos. Mesmo antes do tão esperado momento de entrega oficial à população, o Calçadão gerou críticas: “*a prefeitura precisa pensar numa solução para o piso escorregadio em dias de chuva; pelo tipo de lajota, extremamente escorregadia, várias pessoas caíram ao transitá por ali*”, reclamou aquele que foi voto vencido. Como não poderia deixar de ser, a General Neto foi rebatizada devido à nova aparência. Sugeriu-se o nome de Tancredo Neves (a exemplo do que estava acontecendo em outras cidades), mas o que ficou mesmo foi Osvaldo Cruz. Até sobre isso o *flâneur* ouviu críticas: “*o Calçadão nada mais é do que o produto de adaptação de uma rua ao uso exclusivo de pedestres. Não vejo razão para rebatizá-lo*”.

Pouco mais de quinze anos após a inauguração, cogitou-se reformar o espaço. Um designer local propôs a troca do piso por um anti-derrapante e a construção, entre as floreiras, de cafés-bistrôs, “à semelhança dos que existem em Buenos Aires e Paris”, comparou. Na esteira da mudança, os comerciantes continuam exigindo a abertura

da rua para veículos, sem serem ouvidos, obviamente. A rua General Neto transformou-se junto com os anseios locais. Foi-se o tempo dos encontros na Ginástica, da conversa no Café Avenida, das sessões no cinema Lumière, dos passeios nas galerias. Muitas coisas desapareceram, e o passado foi cada vez mais lembrado: “*na frente da Ginástica nem rua tem, e naquele tempo havia*”, lamenta o *flâneur*.

“Aquela rua em Novo Hamburgo”

Um cronista local escreveu: “*certa vez me apaixonei por uma rua e levei um quarto de século para conhecê-la... foi depois que li ‘Aquela rua em Paris’, de Eliot Paul. Ali se amava e se sofria, o sol de agosto dourava suas calçadas gastas pelos séculos e a neve de dezembro se espalhava sobre as pedras polidas do leito*”. Ao invocar a rua que conheceu primeiramente pela literatura e depois pessoalmente, ele a comparou com a General Neto: “*aqui, na minha cidade, apaixonei-me há muito tempo pela ruazinha de uma quadra, enfiada no coração de Novo Hamburgo, onde ainda hoje todo mundo marca seus encontros e desencontros. É a ruazinha que conheci como General Neto*”. Uma rua, para ser apaixonante, precisa ter suas peculiaridades, e isto a General Neto sempre teve de sobra, quer sendo rua, quer sendo calçadão: “*através dele se espia a cidade e se fica sabendo de todas as novidades. Caminhamos para transformá-lo numa imitação da Calle Florida de Buenos Aires, ou da rua do Ouvidor, no Rio*”. Na General Neto viveram algumas figuras anônimas de extrema importância: o doutor Casemiro, que morava no Hotel Deppe e varava madrugadas em seu consultório; também sua fiel enfermeira Magdalena; o advogado Antônio Bemfica Filho, que vivia apontando a miséria do mundo com vistas ao parlamento; Arnaldo Schimitz, da Casa Real de Móveis, sujeito de pequena estatura e personalidade ímpar; o Rudi da banca de revistas ainda do tempo do Abrigo Municipal; o Finck do Luna Bar; o Omar Guerreiro do Café Avenida; o Nilo Muller e o Ivo da alfaiataria; o Daltro Dala Barba, exímio cobrador –

“*o último pedido do devedor: não põe minhas duplicatas no Daltro*”; o Bender do Salão Fígaro (este colocou uma porta de baixa altura em sua barbearia: “*dizem as más línguas que é para impedir a entrada do Milton Cassel*”); o Alfeu Klein, que animava carnaval, festa popular, aniversário, casamento e até velório, entre outros.

Com a construção do Calçadão, a General Neto transformou-se, firmando-se como espaço de sociabilidade local, principalmente aos sábados pela manhã. A impressão do *flâneur* é a de estar em meio a centenas de milhares de transeuntes, tal como na “*Rua da Praia*” ou até em alguma avenida de Amsterdã: “*não existem muitas cidades tão aloucadas como a nossa nas manhãs de sábado*”, explica. Se os dias da semana são praticamente iguais, no sábado o Calçadão brilha como um palco: crianças patinam, jovens namoram, moças passeiam, anciões conversam, etc. Muitas são as atrações: banda de música, shows diversos, briques, bares com mesa na rua, decoração própria em épocas festivas, e tudo o mais para atrair. Com a construção do calçadão, a rua General Neto ganhou ares de rua metropolitana. Sua modificação agradou: “*Como ficou lisa igual popô de nenê, há quem sugira que se coloquem escarradeiras em pontos estratégicos para que não se cuspa no calçamento lustroso, e se distribuam recipientes para a coleta do lixo, e se ponham fiscais para punir os faltosos*”. Decididamente, o Calçadão entrou no cotidiano da cidade.

A rua das verdades

O *flâneur* ouviu na inauguração do Calçadão o seguinte comentário: “*O Calçadão tem tudo para se tornar um efetivo ponto comercial. Seus bares e cafés podem imitar os famosos cafés parisienses com extensões envidraçadas, avançando para os dias mais frios e chuvosos. Imagino-me tomando um cafezinho quente, vendo a chuva batendo nos vidros num daqueles terríveis dias de inverno. O Calçadão é um shopping aberto, com sol, chuva e crianças patinando entre os canteiros e mesas num movimento estético alegre*”. Como rua me-

tropolitana, a outra face da cidade mostrou-se na General Neto. Os problemas e perigos, típicos do desenvolvimento mal administrado, fizeram-se acompanhar pela beleza do local. Se a obra do calçadão atrai a todos, não poderiam faltar os despossuídos. “*Aquela rua em Novo Hamburgo*” tornou-se palco da nova ordem.

Para o comércio, o fechamento da rua em 1984 não foi algo bem aceito. Ainda com a mentalidade de que para o cliente é necessário estacionar bem em frente ao estabelecimento, os comerciantes acreditam que uma rua sem trânsito ou estacionamento é sinônimo de vendas decrescentes. Apesar de um tanto frágil (as galerias que fizeram tanto sucesso na década de 70 eram de uso exclusivo de pedestres), esta argumentação é sempre utilizada para justificar a queda no movimento e no nível da clientela. A bandeira pela abertura parcial da rua (pleiteiam uma via de 3 metros de largura) segue firme, mesmo sem êxito. Outras questões, muito mais embricadas e complexas, fizeram do calçadão na ex-General Neto um local degradado. O problema maior situou-se, por um lado, no quase abandono por parte dos poderes competentes, e, por outro, na falta de atrativos locais. A rua tornou-se um mero local de passagem. O racionamento de energia elétrica, imposto em âmbito nacional, começou pelo Calçadão. Sómente parte da iluminação foi utilizada. Uma simples falta de água no centro fez dele local de abastecimento. A situação precária na segurança atingiu o comércio. Algumas lojas passaram a vender de portas fechadas, tal o assédio dos menores abandonados que fazem verdadeiras “excursões” nos estabelecimentos. Nas floreiras foi encontrando um pé de maconha de aproximadamente três meses e já medindo 1,5 metros. O espaço tornou-se local propício à prática de skate ou patinação, o que incomoda os pedestres.

Na face oeste, bem na praça, os travestis circulam com atitudes obscenas, trazendo perturbação ao local. De cima a baixo, os menores e mendigos transitam. “*Uma doente mental ficou totalmente nua, andando com uma corrente na mão e tentando acertar os auto-*

móveis”, lembra o *flâneur*. O assédio infantil por uma esmola é feito por meninos e meninas da própria cidade.

Ainda na época da construção, o calçadão gerou muitos comentários e opiniões divergentes. O *flâneur* cita algumas:

- “*O calçadão é muito importante para o comércio, pois ele se torna o ponto quente do centro da cidade. O centro foi enriquecendo e o pó diminuiu*”;

- “*O Calçadão foi muito bem concebido e dará um certo ar de grandeza à cidade. Mas se ele nasceu certo, deverá continuar assim, limpo e casto. Deve ser cuidado para que as pragas não tomem conta: camelôs, entregadores de panfletos, mendigos, bicicletas e patins*”;

- “*O Calçadão trará consigo novos hábitos à cidade, tornando-se um ponto de encontro para amigos terem o seu bate-papo*”;

- “*É um desperdício de dinheiro para satisfazer um capricho do prefeito*”;

- “*O Calçadão ficou bonito, um verdadeiro cartão de visitas, mas, não seria interessante termos uma cidade sem casebres e mendigos?*”

- “*Bastaria colocar floreiras sobre o asfalto*”;

- “*A iluminação, apesar de bonita, é fraca*”;

Se décadas antes da inauguração da obra a General Neto foi um dos locais finos da cidade, onde as distintas e esnobes botavam suas melhores roupas quando iam ao centro, o novo espaço tornou-se ímã para os marginais e desocupados. Sentiu-se a falta dos ditos cidadãos pela própria falta de atrações no local. Se antes havia o trânsito intenso de veículos, trazendo a poluição, com a obra o local passou a atrair bares que se fizeram acompanhar pela confusão das mesas e pelos freqüentadores muitas vezes atrevidos: “*torna-se impossível transitar por lá. Se não bastasse a falta de espaço, ouvem-se piadinhas*”, reclama a carola.

As galerias Carolina, Central e Hamburguesa

Ainda postado em frente ao antigo prédio da SGNH, o *flâneur* desperta de suas lucubrações filosóficas devido ao comentário de um passante: “*Já notaram o número de galerias que a cidade está construindo? Não vai levar muito tempo e poderemos atravessar Novo Hamburgo de lado a lado só através delas. E o número de butiques existentes na santa terrinha? Ou alguém está cometendo um erro de projeção ou Novo Hamburgo está nadando em dinheiro*”. O *flâneur* revê mentalmente seu itinerário. Entrará na galeria Hamburguesa pelo lado sul e seguirá até a David Canabarro; atravessará a rua e subirá alguns metros até a galeria Carolina, onde poderá atravessar até a Lima e Silva; descendo a rua, encontrará a galeria Central, que dá para a rua Joaquim Nabuco, onde é possível caminhar algumas quadras até o *shopping center*. E assim o faz.

Logo na entrada do corredor, para e pensa que a melhor definição pára as assim chamadas galerias de comércio é a de que as trata como santuário do culto ao efêmero. Como lugar santo, consagrado à adoração e veneração daquilo que é o mais passageiro e transitório (a moda, o consumo, a promessa de felicidade na aquisição de um produto ou no simples gasto supérfluo), elas um dia foram o templo do fetiche da mercadoria, no qual todo o ambiente formado, com qualidades oníricas feitas exclusivamente ao estímulo da compra, serviu para despertar tão somente o desejo. As galerias hamburguesas experimentaram tais aptidões, mas de uma forma não tão forte como suas famosas co-irmãs parisienses, as mesmas que o *flâneur* cansou de contemplar, e que foram objeto de análise do filósofo alemão Walter Benjamin. Se na Paris do século XIX as assim chamadas “*Passagens*” apareciam como centros comerciais de mercadorias de luxo, as de Novo Hamburgo surgiram como um espaço dentre os demais, no qual também se instalaram boutiques exclusivas e famosas, mas que comportaram outros tantos ramos comerciais menos fetichistas. Se nas primeiras as construções foram espetaculares para a época, com tetos

de vidro por onde entrava a luz que iluminava as lojas mais elegantes da Cité e por onde o passante caminhava em piso de mármore, as segundas tiveram a tardia arquitetura modernista, com linhas retas e aspecto clean, adaptadas à cidade periférica que era. De um lado, tinha-se um mundo em miniatura de uma cidade sofisticada; de outro, tinha-se também o reflexo de uma sociedade, mas com todos os personagens urbanos. Ainda nas de Paris, a arte pôs-se a serviço do comerciante, fazendo com que os consumidores não se cansassem de admirar as belezas, sendo por isso mesmo um local de atração. Nas de Novo Hamburgo, não houve arte, nem beleza, muito menos atrações. Ali se compra, mas não com todo um ambiente de sonho. Suas qualidades oníricas encontram-se nas mercadorias, objetos que o *flâneur* bem sabe contemplar.

Erguendo os templos

À medida que o *flâneur* dá os primeiros passos em direção ao mundo da mercadoria fetichizada, vai lhe chamando atenção o aspecto físico da obra. Ele lembra que, lá na década de 60, a cidade crescia de “*vento em popa*” e o comércio exigia novos locais para novos estabelecimentos. Com o espaço restrito, as lojas ficavam cada vez mais comprimidas e impossibilitadas de se expandirem. Assim, as galerias surgiram em Novo Hamburgo no início dos anos 70, como uma opção à expansão do comércio local, espremido que era no lado leste da avenida Pedro Adams Filho. As duas primeiras construídas foram a Central (entre a Joaquim Nabuco e a Lima e Silva) e a Hamburguesa (entre a David Canabarro e a General Neto). A terceira, Carolina (entre a Lima e Silva e a David Canabarro) foi erguida anos depois. As duas primeiras, erguidas concomitantemente, tiveram um rápida aceitação por parte dos futuros proprietários. “*A rapidez com que foram realizadas as tarefas de erguimento das duas galerias deve-se à receptividade que elas tiveram junto ao público. A comunidade da cidade industrial, sentindo a importância destas obras, de imediato*

atendeu à chamada das firmas responsáveis, adquirindo as salas para que houvesse as condições necessárias para a conclusão da obra”, recorda. Ambas construções tornaram-se sinônimo de progresso e modernização para a Cidade Industrial. “*O velho vai dando lugar às novas e arrojadas formas*”, diria o progressista. Ambas tenderam para a arquitetura modernista: fachadas retas, e ausência de adornos, mostrando a “*racionalidade funcional expressa na limpeza estrutural de sua concepção*”. Desvinculados da arte, a fachada e o interior das galerias caminharam para a funcionalidade e para o amplo aproveitamento do espaço. A limpeza na construção demonstrou serem elas espaços para a vivência do cotidiano e também de passagem. No interior, viu-se o total aproveitamento da área passível de construção. Todas as lojas (no térreo) e as salas (no 2º e 3º pavimentos) tiveram como abertura o meio do terreno. Nele ficou o corredor público. O *flâneur* vê as vitrinas das lojas nos dois lados e portas e janelas nos andares acima. O corredor é iluminado naturalmente, mas ao invés de ferro e vidro, foi utilizado concreto e telhas transparentes. Pelo projeto inicial, a galeria Hamburquesa conta com 38 lojas térreas e 17 conjuntos no piso superior, servido por elevador. A Central tem 43 lojas, entre térreo e andares superiores. Em ambas, o comércio sempre foi diversificado: relojoaria, ótica, cartório, loja de calçados, de eletrodomésticos, de móveis, de roupas, de fotografia, farmácia, lancheria, consultórios e escritórios diversos. Na metade de 1971, as duas obras monumentais foram inauguradas “*para a satisfação do público hamburguês que pode agora usufruir destes dois locais*”, alegra-se o *flâneur*.

As vitrinas da moda e as lojas famosas

Recém-inauguradas, as galerias custaram a se tornar espaço de trânsito dos habitantes. Diziam que a população não estava acostumada a passear por elas, pois era ainda muito apegada às compras tradicionais. Outro subterfúgio para o baixo movimento foi o de que, pelo fato de terem sido concluídas juntas, a cidade não tinha porte

suficiente para comportar dois espaços de tamanha envergadura. Como agravante, poucos foram os comerciantes que se instalaram de imediato nas lojas. Assim, falta de costume e apego às lojas tradicionais, divisão causada pela concorrência entre ambas e espaço desocupado fizeram delas, ao menos no início, um lugar de pouca importância, para lamento do *flâneur*, que se deleita com o ambiente da moda. Para reverter tal situação, não faltaram opiniões diversas: instalação de butiques femininas, conscientização da importância do espaço, anúncios e novidade constantes, etc. Uma ou outra, elas foram despertando aos poucos a curiosidade e aguçando a imaginação de todos. Com o passar do tempo, novas lojas foram sendo inauguradas. A Eletrolar - trazendo as mais recentes novidades em eletrodomésticos, estofados, tapetes, forrações e tudo o mais para o conforto e a beleza dos lares hamburguenses - instalou uma filial na Galeria Central. O *flâneur* esteve presente na inauguração: “*o ato inaugural contou com a presença de figuras representativas da comunidade*”, recorda. Outros ramos comerciais de menor importância se instalaram ali: Tabacaria Araújo, Rubi Jóias, Lavanderia BBC (a melhor amiga de suas roupas), Baruska lancheria, Executivo Materiais para Escritório, Jô Carvalho Cosméticos, Sandalhão Calçados, Geléia Real Super Bom, Micro Lanches, Ótica Paiva, Livraria Delta, Razão Contabilidade e Cópias Xerox, Ótica Kohler, Yaffé Calçados femininos, Exata Advocacia, Escritório Probo, Salão Rei Cabeleireiros, Sérgio Hack Serviços Comerciais, PRC Souto Mayor Administração e cobranças, entre outras. Na Galeria Hamburquesa também foram destaque a Ferragem Weissheimer, Tic-Tac Presentes, Kifoto, Bebeto's Aperitivos - (“*na espinha da galera, imitando o bib... bob da onda, afogando gregas e troianos, num mar... acujá molhadinho, na divina cana*”)), Nagel Cabeleireiros, Lancheria Ao Belo Rio. Em ambas, o maior destaque ficava por conta das lojas que ofereciam a moda local: Binho's (“*a personalidade no vestir, quem for homem apareça*”); Mokinha Moda Jovem (“*para ele e para ela*”); Shop-Shop (“*a moda de Ipanema para*

você vestir”); Vida Íntima (“*a butique da futura mamãe e seu bebê*”), Charmosa Butique; A Rouxinha Moda Jovem Unisex (esta se caracterizou por ser uma das mais quentes em termos de moda); Kika Butique (“*moda unissex em alto estilo*”); Amarelinha; Cogumelus; Brenner Sport’s (“*a loja mais esportiva do Vale*”); Xulé Modas; Pele Boutique (“*vista-se conforme seu bom gosto*”); Cantinho das Camisolas (“*sua amada vai gostar de um presente bem íntimo*”); Skate House (“*com as melhores marcas em vestuário jovem: Armação, DeláPracá, Primo, OP, Pier*”) e muitas outras que sofreram o fluxo do modismo.

Como verdadeiros centros comerciais, as galerias tornaram-se uma comodidade para os hamburguenses, pois possibilitaram comprar vários artigos num mesmo local. De desacreditadas no início passaram a ser locais de intenso fluxo de consumidores: “*na galeria é status possuir uma loja e a predominância é de butiques*”, diria o passante. Inaugurando ou cerrando as portas, as diversas lojas fizeram o movimento local, sempre carreado pelas butiques. Nos anos 80, a maturidade comercial alcançou as lojas de roupas. O fetiche da mercadoria veio com tudo, trazendo a subversão do valor de uso, e o consumo centrou-se na grife, na embalagem e no visual, conferindo ao produto qualidades oníricas de fascínio e persuasão que estimularam a compra. Para a população, tal desvio de consumo tornou-se condição de defesa pessoal nas relações sociais urbanas: o fetiche da mercadoria passou, antes de tudo, pela posse e exibição delas. As vitrinas passaram a ter um profissional responsável não só pela decoração da fachada, mas também pelo próprio interior da loja. Os conhecimentos do vitrinista foram postos a serviço da venda da mercadoria. Postado diante de uma vitrina, o *flâneur* tem consciência de que a preocupação maior é atrair e impressionar o cliente. Como cartão de visitas da loja, da vitrina depende o sucesso nas vendas. Com o modelo tipo “*corredor*”, o cliente é facilmente seduzido ao interior da loja. Uma vez dentro, envolto num ambiente totalmente propício ao consumo,

cabe ao vendedor o assédio para ele comprar algo que tenha somente a intenção de contemplar. Assim, as vitrinas cooptam o passante num só lance. Nestas, a sensibilidade e a versatilidade do profissional se direcionam para compor um ritmo que leve os olhos do futuro comprador a um ponto previamente estabelecido. Depois de serem requeridos para algo excitante, os olhos procuram repouso no conjunto, onde estão expostas as diversas mercadorias. A idéia é chamar a atenção do transeunte, fazendo dele um promissor comprador e trazendo-o para dentro do covil. Ainda para auxiliar na cooptação do passante, vale utilizar outros elementos que não a própria mercadoria: pinturas, esculturas, artes gráficas e decorativas, folhas, flores, troncos, cestos, painéis, cartazes (estes têm um poder de atração decisivo como elemento divulgador da mercadoria exposta). Outros aspectos fundamentais é a harmonia nas cores da vitrina e o preço das mercadorias. A cor deve envolver o conjunto em exposição de forma agradável, “*a fim de criar condições psicológicas propícias à venda*”, explica a lojista. As etiquetas, sempre em tamanho proporcional às mercadorias, inspiram confiança e quebram a timidez de certos compradores. Apesar de fundamentais, as butiques precisam estar sempre atualizadas, apresentando a versatilidade e a variedade de opções em seus artigos, de acordo com as constantes mudanças da moda. Lojas como Shop-Shop, Cogumelu’s e A Rouxinha foram as de maior destaque. Sempre em dia com a moda e procurando seguir as tendências nacionais e internacionais, ambas trabalharam com renomadas marcas de roupas. Cada uma na sua especialidade, todas com a mesma finalidade: vender um sonho.

Outro fato que profissionalizou a venda de mercadorias foi a organização de concursos entre as lojas para ver qual delas melhor expõe suas mercadorias nas vitrinas e decora seu interior. Na galeria Central, que demorou vinte anos para organizar um concurso, mas foi a pioneira, o resultado agradou clientes e lojistas: “*muitas pessoas param, olham e elogiam*”, observa o *flâneur*. Também promoções

começaram a ser feitas. Uma loja, no afã de inovar, ofereceu como prêmio a ser sorteado entre os clientes uma noitada numa suíte de motel. Os anos 80 ficaram marcados pela mentalidade dos grandes magazines europeus nas butiques locais. Assim como nas roupas, o aspecto clean das vitrinas, demonstrando apenas algumas peças básicas, ultrapassou o conceito de propor ao cliente uma infinidade de roupas em exposição: “*o mínimo indispensável tem-se mostrado cada vez mais eficiente no retorno de vendas*”, confirma a lojista. A própria idéia de moda tornou-se diversificada: “*Fala-se em tendências, estilos confirmados por este ou por aquele estilista, comenta-se inclusive que uma pessoa não será atual se não seguir os passos da moda. mas nunca a moda esteve tão variada e diversa como nesta estação*”, explica o consultor de moda. Simples ou variada, a moda exposta nas vitrinas locais fez das lojas o templo do fetiche. Como tais, consubstanciaram o efêmero, o transitório, o sempre-novo mas o sempre-igual, próprio de uma sociedade moderna. As galerias hamburguesas, apesar de serem este espaço da moda e das boutiques famosas, perderam muito de seu charme para as grandes lojas (Grand Magasin) e posteriormente para o *shopping center*. Transferiu-se assim o local de sacerdócio – “*o culto ao efêmero não podia ficar encerrado num só lugar*”, filosofa o *flâneur*.

O barco faz água

A importância das lojas instaladas nas galerias da zona central cresceu acerbadamente nos anos seguintes aos das suas construções. Passados cinco anos da inauguração, elas já se firmavam como objeto de destaque. Numa Novo Hamburgo que cresceu a olhos vistos, tanto na economia proporcionada pela exportação calçadista como na explosão demográfica pelos migrantes de toda parte, a dicotomia entre pobreza e riqueza também aumentou. Se na área central os sinais da modernização foram claros (praças, chafariz, lojas, asfalto, carros, multidão anônima), na periferia a discrepância deste progresso ocu-

pou o espaço. De um lado, o colorido das butiques, as galerias com suas vitrinas atraentes, as sorveterias, os restaurantes e tudo o mais para atrair e venerar. De outro, famílias miseráveis com filhos de barriga inchada, morando em casebres de lata ou tábuas de segunda mão, iluminação precária ou inexistente, botequins perigosos, pontos de venda de drogas. Como espaço público, ainda que pertencente a alguém, as galerias tiveram a sua frente a derradeira batalha entre a grã-finagem e os despossuídos. As lojas instaladas ali tornaram-se charmeiz para os excluídos (o próprio *flâneur* se considera um deles). Uma vez que a passagem é livre, a beleza das vitrinas atrai não só os possíveis compradores, mas também aqueles que não podem adquirir algo ali. Uns contemplam e compram; outros sonham accordados. O Natal da Cidade Industrial é a época que melhor exemplifica o momento em que tais sonhos soçobram a realidade nua e crua. Para a maioria das pessoas, é uma festa maravilhosa; entretanto, há os que sempre ficam de fora, sem nunca participar, sendo mero espectador da alegria dos outros. O *flâneur* se depara com algumas destas figuras anônimas que normalmente aparecem como recebedores dos benefícios de caridade da época natalina. Um deles é S., engraxate de 13 anos; seu pai está preso e sua mãe é preparadeira de calçado. “*Todos os Natais são iguais, não espero ganhar nada neste, pois nos outros nunca ganhei*”, lamenta. Outro é C., também engraxate, 14 anos; este ganhou num ano um brinquedo novinho, mas a alegria durou pouco, pois todos queriam brincar com ele e acabaram estragando. J., vendedor de picolé, acha muito bacanas os pinheiros da praça. Em sua casa não tem festa, ele gostaria de dar um presente para sua “*velha*” mas o dinheiro que ganha vai todo para a “*bóia*”. V. (o *flâneur* o encontra na galeria Central, limpando as vitrinas) acha o Natal uma festa bonita, onde é bacana ver o Papai Noel nas lojas, nas ruas. As vitrinas ficam mais enfeitadas, mas ele não faz festa em sua casa. J. sente alegria no Natal: “*a cidade fica tão colorida e gosto de olhar as luzinhas dos pinheirinhos acendendo e apagando de noite, parecendo vaga-lume*”,

explica. Ele queria um presente. “*A mãe manda a gente rezar na noite de Natal*”, completa já lagrimejando.

Além do assédio dos indesejáveis, as galerias passaram a ser um espaço perigoso. Sendo elas o espelho da sociedade local, por suas calçadas caminham todas as figuras urbanas. A galeria Carolina foi, na década de 90, albergue noturno para os indigentes que ali iam se abrigar das noites frias no inverno gaúcho. “*É triste constatarmos a miséria e o desemprego destes seres que mesmo sem instrução poderiam estar trabalhando em algo útil*”, medita o *flâneur*. Na mesma galeria o medo e a insegurança se fizeram presentes. O *flâneur* lembra de uma ocasião quando dois rapazes pareciam brincar de sobe-e-desce no elevador, mas mostravam sua verdadeira intenção, quando entrava alguém, praticando o assalto. Na Hamburguesa, o perigo do trânsito rondou os corredores exclusivos dos passantes; os comerciantes foram surpreendidos pela incursão automobilística de um motorista rumo ao interior do estabelecimento. Comprar algo ali passou a requerer um tanto de cuidado. Mesmo no interior das lojas a preocupação não cessou. Lojistas e consumidores podem ser surpreendidos no meio de uma transação por meninos de rua que invadem sorrateiramente as lojas, com a desculpa de pedir água ou coisa parecida, mas no intuito de fazer um pandemônio ou até pequenos furtos. Somando as várias intempéries do comércio nas lojas de rua, a preferência do grande público consumidor recaiu nas lojas de departamento. Com maior segurança e ampla variedade de mercadorias aliadas ao preço convidativo, a contemplação passou das vitrinas ao interior. Ao invés do passeio nas calçadas centrais, o passeio é ao abrigo dos perigos urbanos, em ambientes climatizados. Por estas razões, o comércio das boutiques encontrou no *shopping center* a solução para seus problemas. Para lá também foram os grandes magazines, como lojas-âncora. Assim como nas galerias, os consumidores têm num só lugar tudo aquilo de que precisam, “*mas agora longe dos indesejados*”, ressalta o *flâneur*.

Museu ao ar livre

O *flâneur* está na saída da galeria Central, em plena rua Joaquim Nabuco. Ele pára para olhar as principais manchetes dos jornais e revistas na famosa tabacaria Junka. Bem em frente a este estabelecimento foi instalado o primeiro “*orelhão*” (telefone público) de Novo Hamburgo. Seu destino é o *shopping center*; para chegar lá, basta descer três quarteirões. E assim o faz. Persegue sem pressa seu objetivo; seu passo é lento, como se passeasse com uma tartaruga na coleira. Ele pratica a botânica no asfalto; nada lhe passa despercebido. Depois de atravessar a Pedro Adams Filho (não sem perder alguns minutos esperando a sinaleira de pedestres abrir), ele passa pelos antigos trilhos. Vindo de São Leopoldo, o trem passava pela avenida Mauá e entrava no bairro Santo Afonso, pela 1o de Março até o Centro de Novo Hamburgo, atrás de onde hoje é a Praça dos Imigrantes (onde o *flâneur* desembarcou). Dali cortava a quadra, atravessava a Joaquim Nabuco (atualmente há uma construção irregular fechando a passagem) e seguia em direção ao atual largo Arthur Haack (construído justamente no antigo leito). Após, ia pela Nicolau Blauth e Campinas, até a Silveira Martins. Atravessando uma área que hoje serve de estacionamento no Colégio Wolfran Metzler e um lote cedido a um particular, os trilhos continuavam pela Domingos de Almeida, próximo à antiga Prefeitura, e pela avenida Victor Hugo Kuntz até a rua Henrique Steinmeier, onde hoje há uma escadaria. Depois disso, seguia a João Edmundo Streb até a Praça Centenário em Canudos e dali novamente na Victor Hugo Kuntz até o fim, dobrando na avenida Reynald Kayser em direção a Campo Bom. Bem à esquerda do *flâneur*, entre a rua Lima e Silva e a Joaquim Nabuco, poderia haver um museu ao ar livre, caso fosse levado a cabo o projeto sugerido por uma artista plástica local. Sua proposta foi a de resgatar parte da memória urbana, pois considera o leito como um “*elemento caracterizador da identidade*”. No seu entendimento, o trem teve um significado muito importante para a cidade. “*Novo Hamburgo já não percebe onde um dia*

os trilhos passaram. Quando estava fazendo a pesquisa, questionei uns meninos se eles sabiam que ali passava o trem, mas eles não tinham a menor idéia”, explica. Pelo sua proposta, toda a extensão pesquisada poderia sofrer uma intervenção urbanística. “*Eu optei pela simplicidade, tanto na vegetação quanto na área construída, com um piso permeável*”. No “*Museu ao ar livre*”, ela imaginou que poderiam ser colocados objetos que registrassem a história do trem na cidade, como antigos batentes, fotos e até a Maria-fumaça que circulou na época e hoje está abandonada na prefeitura. Como a passagem está ocupada em ambos os lados, ela propôs que as paredes servissem como painéis para manifestações artísticas. A importância deste resgate histórico reside no fato de que as pessoas não conseguem mais perceber a seqüência do espaço urbano e nem identificar no local uma continuidade. “*A cidade perdeu muito do seu patrimônio histórico, como o Café Avenida e o prédio da padaria Modelo em Hamburgo Velho, e isso acaba com o sentido do que é ser hamburguense*”, complementa. Com a possível vinda do Trensurb até Novo Hamburgo, houve quem pensasse em traze-lo por via aérea até o entroncamento da Nações Unidas com a 1o de Março, e dali adotar o sistema de trincheira (que consiste na construção de uma caixa de concreto abaixo do nível do solo, com cobertura de concreto para o trânsito). Se assim fosse, a idéia do museu ao ar livre poderia vingar. “*Mas é pouco provável que isso aconteça; o intento é levá-lo via aérea pelo leito do arroio Luiz Rau, passando em frente ao Novo Shopping, até o bairro Canudos*”, explica o flâneur.

A beleza nas pontes

O flâneur segue sua caminhada em direção ao *shopping*. Como bom pedestre, antes de atravessar a Magalhães Calvet olha para ambos os lados. No lado esquerdo vê a concentração das lojas de calçado, ponto turístico da cidade; no lado direito, consegue enxergar o posto de saúde e a antiga rodoviária. Seguindo mais adiante, atravessa

mais uma rua e está na catedral São Luís. Até poderia meditar sobre ela (e consequentemente sobre a religião), mas este assunto não lhe agrada. Seguindo sua caminhada, chega à avenida Nações Unidas, cortada pelo arroio Luiz Rau (logo carinhosamente apelidado de “*Arroio Preto*”). Lembra da ironia do cronista Ercílio Rosa: “*tem também um riacho que corta a cidade ao meio, sobre o qual havia, nos tempos coloniais, uma ponte em cada rua... Hoje, onde havia rua não há ponte e onde havia ponte não há rua... nem ponte...*” O flâneur sabe que ligar dois lados de um córrego d’água, riacho ou caudaloso rio pode parecer tarefa relativamente simples nos dias de hoje. Na cidade moderna pouco é o valor dado às pontes, uma vez que nelas se passa em grande velocidade. Não há tempo para contemplação. Não há glamour. Ainda mais que o que se passa por baixo não permite que se agüente por muito tempo com a respiração normal. Excetuam-se aí, obviamente, as famosas pontes que celebrizaram a inteligência humana. “*O que seria de cidades como Londres, Nova Iorque, São Francisco, Paris, Tóquio, Rio de Janeiro ou até Florianópolis sem suas pontes ligando-as às regiões circunvizinhas?*”, indaga.

Em Novo Hamburgo, cidade que se transformou ao longo dos anos (e “*as transformações não devem ser vistas apenas enquanto empreendimento, mas pelo viés da comunicação simbólica*”), as pontes tiveram algo a mais, ao menos no início. Ainda como cidade colonial, era comum a construção de pontes ou das “*pinguelas*” com estrutura de madeira de pinho, onde quem atravessasse “*roçava com o chapéu nas flores dos pés de maricá, cujos galhos pendiam preguiçosamente sobre o pantanal*”. Como a cidade nos anos 30 e 40 queria parecer “*agradável à vista dos visitantes*”, tais construções não puderam mais ser admitidas, pois além do aspecto nada positivo, constituíam constantes fontes de despesas. O flâneur lembra ter lido na época sobre a construção de uma ponte: “*Essa obra, de grande beleza arquitetônica, além de suprimir uma necessidade, virá grandemente embelezar a nossa vila e transformará aquela via pública numa das*

mais lindas do município”. Assim, buscou-se construir sólidas e modernas estruturas, uma vez que em suas inaugurações elas eram finamente ornamentadas, com folhagens e bandeirolas, e com direito a corte de fita simbólica pelo intendente municipal e banda de música. Somente após isto eram entregues ao trânsito. Nesta época, se homenageavam-se aqueles que haviam contribuído com o material necessário à construção. Mas toda esta pompa foi reservada à área central. No bairro, mesmo nas décadas de 50 e 60, quando chovia e ninguém podia passar, os moradores remediavam a enchente colocando algumas pedras, improvisando uma ponte para atravessar o riacho com os pés enxutos.

A canalização do arroio Vicente Luiz Rau trouxe mudanças de hábitos para aqueles que dele se utilizavam. Até meados de 1940, os condutores de veículos a tração animal ali levavam seus “*fieis puxadores*” para beber água; com a urbanização crescente e a falta de fiscalização, viram-se privados do “*precioso líquido*” e obrigados a recorrerem aos particulares. Embora tenha sido feito um apelo para apaziguar tais dificuldades, como dotar o centro com um bebedouro destinado aos animais, nada foi feito. Pelo contrário, o arroio viu-se logo poluído e intragável, contaminando tudo por onde passava, e o tráfego de carroças foi proibido nas áreas centrais, embora tenha sido pouco obedecido. “*Novo Hamburgo tem um arroio colorido. Um dia água verde, noutro roxa, depois preta e algumas vezes azul. São os dejetos industriais ali despejados*”, protesta o ecologista. Além disso, a ponte moderna e sólida, mas não tão bela, deixou de ser exclusividade dos habitantes “*de cima*”. A partir dos anos 80, os “*de baixo*”, os “*ratos urbanos*” ou “*tartarugas ninjas*”, ali encontraram abrigo. Ela serve de proteção para aqueles que não querem dormir ao relento, ou precisam se esconder da polícia para poderem fazer uso de drogas ou até para manterem relações sexuais. Ainda lembrando Ercílio Rosa: “*Uma manhã fria de inverno vi-o sair de sob uma ponte novinha em folha...*”

Novo Shopping

O *flâneur* está na entrada lateral do *Novo Shopping*, “*a ilha de consumo construída no coração da cidade*”. Ele sabe que Novo Hamburgo sempre se entusiasmou com grandes empreendimentos e o *shopping* talvez tenha sido aquele que mais centrou as atenções. Sua construção até que foi rápida, mas longos anos se passaram até poder abri-lo ao ávido público consumidor. A cidade pareceu predestinada a ver o trem do progresso passar, sem nada poder fazer. Com a abertura, a população acorreu em massa; todos queiram ver a grandiosa obra que tinha despertado tanta curiosidade durante tantos anos. Lá dentro, o ambiente é um mundo completo de sonhos e fantasias: lojas com vitrinas espetaculares, decoração sem precedentes, nada de calor ou frio, nem mendigos ou ladrões. O local é perfeito para passear com a família, conversar com amigos, flertar para futuros encontros. O *shopping* deveria ser o espaço da comunidade, mas não de todos, e sim daqueles que ali vão para gastar. O mundo real deve ficar lá fora; os freqüentadores do *shopping* não querem voltar de um sonho tão bom, de um lugar onde a fantasia reina absoluta.

Cidade Industrial ou Comercial?

Uma vez dentro do *shopping*, o *flâneur* contempla os requintes do grande magazine, a loja de departamento que serve como uma das âncoras do empreendimento. Amplos espaços e mercadorias diversificadas, escadas rolantes e elevadores panorâmicos, farta iluminação e aspecto clean. Tais atributos fazem parte do cenário para a contemplação, para o fetiche da mercadoria. O *flâneur* sabe que ao contrário do que previu Max Weber, o mundo dito racional não eliminou o universo mítico. Quando muito, substituiu a contemplação religiosa pela contemplação materialista. Para o pensador alemão, as “*profecias racionais*”, as novas idéias de progresso e ideais de civilização de caráter racional e de concepção ocidental tiveram o mérito de haver rompido o encanto mágico do mundo, criando o fundamento para

a ciência, a técnica e para o capitalismo. Mas no âmago do sistema produtivo adotado reside um contra-senso. O também alemão Walter Benjamin viu que a aquisição de um produto ou mercadoria, na contracorrente da razão, não mais está vinculada às satisfações naturais. Para ele, a mercadoria tornou-se motivo de fetiche e perdeu sua autenticidade com a reprodutibilidade técnica que destrói sua aura, mas socializa seu consumo. Pela produção massiva se conhece o original através da cópia. Fetichizando a mercadoria, a sociedade capitalista produz seus próprios mitos e, ao invés de santos nos altares e oferendas aos deuses, contempla artigos de luxo, de consumo cotidiano e até souvenirs: “*Os contemporâneos não se cansam de admirá-las*”, esclarece. A cidade é o lugar do bombardeio de imagens de consumo. Nela, a propaganda intensiva visa atingir um público consumidor das imagens e potencial consumidor do produto. O francês Michel de Certeau acusou este mito contemporâneo. Viu a crença, a magia e o desejo no discurso imaginário que circula pela cidade e “*que não cessa de falar na felicidade*”. Mas viu que tal discurso faz-se compaheiro da não-veracidade. Se o mito religioso dizia “*A felicidade não é deste mundo*”, a palavra de ordem capitalista é “*Seja feliz, consuma!*” No culto da mercadoria encerra-se um mundo muito mais sacralizado. Tal universo mítico, de contemplação à mercadoria, é visto em Novo Hamburgo, mas não desde o início.

O comércio na colônia alemã prestou-se muito tempo à troca de produtos agrícolas, vindo das picadas, por gêneros manufaturados, trazidos de Porto Alegre. Deveu-se a uma casa de comércio, que fazia este tipo de escambo, o primeiro núcleo urbano, ou muito mais, a responsabilidade pela formação da vila de Hamburgo Velho. No entroncamento da estrada das tropas, que ligava o noroeste da província a São Francisco de Cima da Serra, e da estrada geral, que vinha do passo do Rio dos Sinos e seguia em direção ao morro de Zwei Brüder, instalou-se Alexandre Kersting, natural de Hamburg na Alemanha. Mais tarde ele passou o ponto ao vendeiro Johan Peter Schimitt. Até a

vinda do trem, em 1874, a comercialização dos produtos dava-se por São Leopoldo, local do porto fluvial. Com o final da linha ferroviária chegada a alguns quilômetros antes do povoado, muitos armazéns, magazines e hospedagens foram sendo instaladas ao entorno da estação (a mesma onde o *flâneur* desembarcou), formando assim o novo núcleo, no batizado de New Hamburg (assim nomeado pelo empreiteiro inglês). Ali passaram a ocorrer as transações comerciais entre as colônias alemãs e a capital. Conseqüentemente, a cidade se desenvolveu a partir da estação de trem. Nas décadas de 20, 30 e 40 o comércio na cidade foi bastante independente. A crise de 29 não afetou diretamente as trocas comerciais, nem o movimento baixou tanto. A preocupação da comuna ficava por conta dos fiados e dos mascates. Na pequena vila era difícil ser um devedor ao mesmo tempo relapso e anônimo. Mesmo assim, “*quando, em princípios do mês, o cobrador percorre as ruas a fim de cobrar as contas, é grande o número daqueles que andam apertados*”. Com fama de boa-pagadora, a cidade sofria o assédio dos vendedores ambulantes vindo de outras cidades, os quais colocavam suas mercadorias, “*especialmente no ramo de armarinhos - meias, gravatas, etc.*”- diretamente nas residências particulares, “*a preços que o honrado comércio local não pode competir, pois, enquanto este paga elevado tributo com impostos, aqueles na maioria das vezes, negociam lesando os cofres públicos, pois, em raríssimas vezes pagam impostos e mesmo, se tal suceder, pagam geralmente quantias determinadas, às vezes irrisórias*”. Naquela época, era comum o anúncio de serviços como hotelaria (“*procurai o hotel familiar de Guilherme Groverman*”), “*carros de praça*” (“*quereis ser prontamente atendido, procurai os autos da Garagem Central - preços módicos*”), abastecimento (“*Gasolina Atlantic e querosene marca Sol, as melhores e mais econômicas*”), a inédita abertura aos domingos (“*domingo próximo estará aberta durante todo o dia a farmácia*”) ou ainda os serviços de ótica que realizavam o exame no estabe-

lecionamento e mandavam-no à Alemanha, de onde vinham prontas as lentes e a armação.

Nas décadas de 50 e 60, o comércio se aprimorou. Começaram a aparecer os primeiros sinais da preocupação em diferenciar o produto vendido. A inauguração da farmácia veio “*por certo beneficiar os moradores, pois que suas instalações e sortimentos de produtos farmacêuticos se enquadram perfeitamente nos moldes mais atualizados do ramo*”. O posto de gasolina já era “*modernamente instalado*”. Uma nova loja na cidade, “*destinada a bem servir as elegantes que poderão encontrar o que de mais recente foi lançado na moda internacional*”, era motivo de orgulho. Cada cliente poderia ter cortes exclusivos, o que permitia à feliz compradora não encontrar “*em qualquer recepção social, ou baile, um outro vestido com padrão igual ao seu*”. Uma questão bastante influente no comércio foi a do horário. Em 1966 estabeleceu-se um, nos moldes mais progressistas. As casas comerciais poderiam funcionar, facultativamente, aos sábados até as 12:30 horas, e no horário das 11:30 às 12:30, durante a semana, poderiam manter-se abertas. As lojas de sapato iam além: durante o ano poderiam abrir sábados e domingos. Tal horário, progressista para a época, foi considerado retrógrado duas décadas depois e quase impediu a abertura do *shopping center*, pois era inviável montar toda uma estrutura e não poder vender a mercadoria, devido ao sábado inglês. Nos anos 70 surgiram as Galerias na área central, trazendo consigo uma nova concepção comercial. Elas projetaram luz no fetiche da mercadoria. Suas vitrinas apareceriam de forma ousada e logo virariam palco da higt societh. As lojas eram inauguradas com glamour, “*ao sabor de drinques e salgadinhos*”. Seus ambientes lembravam o bom gosto e suas roupas tinham exclusividade. “*Com tudo isto, o entra-e-sai de gente in no local era um assombro*”, lembra o *flâneur*. A credibilidade dos compradores continuou em alta. Cheques de Novo Hamburgo eram aceitos facilmente em estabelecimentos de outras cidades. De certo devido à eficiência na cobrança das instituições ban-

cárias. Numa comemoração aos finados pôde-se ver uma senhora depositando flores em frente a uma agência local. Interpelada, ela respondeu: “*É aqui que meu marido está enterrado até o pescoço*”.

Foi com a abertura do *shopping center* que Novo Hamburgo conheceu a fase de ouro do setor comercial, através da extrema contemplação à mercadoria e ao universo mítico formado. O templo de consumo assustou até os mais progressistas. A cidade das indústrias viu seu reinado mudar de mãos. Tamanho foi o número de lojas comerciais e de serviços, instaladas e sondando o mercado para se instalarem, que pesaram em chamá-la de Cidade Comercial.

Uma longa espera

Quando demoliram o Pombal, no início dos anos 70, o assim denominado ex-abrigo de ônibus que se localizava em plena praça 14 de Julho (Imigrantes), pensou-se que ali surgiria um moderno *shopping center*, trazendo enorme benefícios à comunidade, uma vez que o comércio apresentava-se pouco centralizado. Entretanto, as galerias, construídas no início dos anos 70, suprimiram tal deficiência. O futuro centro de compras saiu da área central. Sua instalação deu-se a aproximados 500 metros do coração da cidade. Mesmo tão próximo, o novo espaço se localizou fora do centro, já no bairro Rio Branco, do outro lado do valão (arroio Luiz Rau). Apesar da barreira natural (arreio) e do leito do trem nas décadas de 50 e 60, a movimentação centro-bairro era deveras alta. Isto porque, com a construção da Rodovia Federal (mais tarde BR-116), ele passou a ser um corredor de passagem para aqueles que entravam ou saíam de Novo Hamburgo via veículo automotor. Também ali se localizou a rodoviária intermunicipal. Se até os anos 20 e 30 ainda era possível fazer piqueniques na beira do arroio, sentado na vasta sombra ali existente, ou caçar passarinhos com fundas e escopetas (era o tempo em que aqueles que ali viviam eram conhecidos como *brazilianers*, por isso a antiga denominação de Mistura), com a retirada dos trilhos do trem na metade dos anos 60, a

urbanização avançou ferreamente, unindo definitivamente Rio Branco e Centro. Assim, como frontispício da comuna, onde se esticavam “*bojudos bangalôs e casinhas simples*”, onde os terrenos eram invadidos por “*fábricas de todo o tamanho*”, onde “*multidões heterogêneas*” confundiam-se “*na luta comum*”, o bairro Rio Branco tornou-se movimentado e extremamente importante desde cedo.

Em 1979 veio a público o anteprojeto de um Centro de Compras a ser construído na quadra formada pelas ruas Joaquim Nabuco, Imperatriz Leopoldina, 5 de Abril e avenida Nações Unidas (arroio). A construção ocuparia praticamente toda a quadra, ficando somente alguns lotes de fora. Pelo projeto inicial haveria blocos de edifícios. Um deles, com 8 andares, seria reservado a escritórios. Os demais, com 6 andares, serviriam a estabelecimentos comerciais. Em todos os blocos haveria um andar para estacionamento. O projeto se arrastou alguns anos até ser dado início à construção. Em 1982, refez-se a idéia inicial. O novo plano previa a construção de um prédio de 4 pavimentos que ocuparia todos os terrenos de frente para a avenida, sendo que o térreo e o primeiro andar seriam para as galerias e lojas e os outros dois andares para estacionamento. Nos lotes de face para a rua Imperatriz Leopoldina ficariam o acesso ao estacionamento e o edifício de 10 andares com elevador panorâmico. A construção da área reservada às lojas e ao estacionamento foi logo atacada. A do edifício ficou nas fundações. No final do ano de 1985, a obra estava praticamente pronta. Faltavam alguns detalhes como vidros, ferros e equipamentos. Do projeto inicial, com 20 mil m², fez-se um gigantesco complexo de concreto e aço de 39 mil m². Na entrada pela avenida, ficou a praça principal, envolta por escadas rolantes e escadarias fixas revestidas de mármore e iluminada por uma clarabóia de 600 m². Na entrada norte (por onde o *flâneur* entrou) colocaram uma das lojas-âncora e, em seguida, a praça secundária que guardou por algum tempo uma grande escultura de um artista local. Ao mesmo tempo em que tão grandiosa obra era erguida pela iniciativa privada, a

prefeitura contribuiu, construindo um calçadão em frente ao futuro centro de compras. A obra municipal, feita sobre o arroio Luiz Rau, serve para ligar ambos os lados da avenida Nações Unidas, melhorando para os pedestres o tráfego entre centro e *shopping*.

Apesar do tempo recorde para a construção, ambos demoraram anos para ser inaugurados. Mesmo praticamente acabados, pôstergou-se a entrega. Por um lado, a Incorporadora atravessou momentos difíceis, chegando a pedir concordata. Por outro, o prefeito queria inaugurar ambas com dignidade: “*nós faremos isto para que Novo Hamburgo seja respeitável*”. Seu desejo era inaugurar os em sua gestão, mas com a demora viu seu sonho tornar-se cada dia mais distante. O *flâneur* lembra das charges no jornal da época: lesma carregando fita e tesoura para inaugurar; colonos conversando em frente a ele – “*Fritz, a greve foi pra valer, fecharam até esse lojão!*”; Tio Patinhas querendo utilizá-lo como caixa-forte já que ele não abria nunca; senhora representando a Prefeitura, tentando tirar o elefante branco da lama; grupo apostando qual tartaruga chegaria antes a Novo Hamburgo (uma era o *shopping* e a outra o Lixão); filho comentando com o pai sobre o anúncio de inauguração do local – “*Ué, pai, voltou o programa Acredite se quiser*”); asno falando ao touro que, se a lesma do Trensurb acelerasse chegaria antes da lesma do *shopping*. No final dos anos 80, foi grande a polêmica em torno do Centro de Compras: a Prefeitura pressionava para que a obra pudesse ser inaugurada, lojistas, que já haviam pago parte do espaço, sentiam-se prejudicados, consumidores esvaiam-se numa expectativa desgastante. A cidade vizinha de São Leopoldo, que começou a construir bem depois, já havia inaugurado o seu *shopping center*. Novo Hamburgo perdeu terreno frente à rival. Jactou-se quando iniciadas as obras; seria o primeiro estabelecimento do gênero no interior do Estado. O agente financeiro, a Caixa Econômica Federal, sugeriu uma campanha local para que a comunidade assumisse o empreendimento, mas isso era uma utopia. Se os empresários voltavam-se tão somente para a rique-

za pessoal através do sapato, algo que fugisse do que estava inteiramente descartado, além disso, seria difícil encontrar alguém disposto a bancar sozinho a empreitada, uma vez que ela exigia volumosos investimentos ainda a serem feitos no local.

Em 1989, apareceu um grupo empresarial interessado no negócio. Era a DHB de Porto Alegre, fabricante de peças automotivas. A empresa tinha como diretor Luís Carlos Mandelli, então presidente da Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul - FIERGS. Este, apesar do interesse, fez uma ressalva: *“a perdurar o sábado inglês em Novo Hamburgo, a compra não acontecerá”*. A obrigatoriedade em fechar as lojas no sábado à tarde inviabilizava a abertura de um centro comercial de tamanha proporção. Outro comerciante famoso, Alécio Ughini, comentou a inviabilidade do estabelecimento, chamando a cidade de retrógrada por não permitir o comércio no sábado inteiro, dia de maior movimento nas compras. A negociação tornou-se algo deveras complicado: anunciava-se a concretização do negócio para depois desmentir-se. Em setembro de 1989, confirmou-se definitivamente a assinatura formal do Contrato de Compra e Venda. Tão logo feito isto, anunciou-se nova promessa de abrir o *shopping center* no segundo semestre de 1990. No começo dos anos 90, as alterações no prédio seguiram em ritmo acelerado: novas escadas rolantes, sistema de prevenção de incêndio, pintura interna, retirada de escadarias e da escultura na praça secundária, pois poderiam atrapalhar a visualização das lojas, que era o alvo principal a ser atingido. A previsão era inaugurar-lo em meados de outubro. Já em março, a empresa responsável pela venda dos espaços realizou uma festa para 500 convidados - a identificação para entrar foi feita via computador - , na qual foi lançada oficialmente a comercialização *“para quem deseja participar do seletí grupo de 140 lojas que serão abrigadas ali”*. Apesar de a Prefeitura se entusiasmar com o andamento das obras - ela colocou um anúncio do tipo *“este shopping vai dar o que falar, e o que arrecadar”* - a tão esperada inauguração postergou-se cada vez mais. Obvi-

amente, desta vez não estavam suspensos os trabalhos, mas a previsão não condizia com a realidade. Operários e administradores corriam contra o tempo, numa verdadeira luta homérica, para que o *shopping center* virasse realidade. Outubro de 1991 foi a data definitiva para inaugurar-lo. Com 20 milhões de dólares investidos, o local abrigaria 140 lojas, catorze restaurantes, dois cinemas, cinco escadas rolantes, dois sanitários por pavimento, sistema de proteção automática contra incêndio, calefação interna, oferecendo assim um ambiente agradável, com variada opção de compra, aliado a segurança e conforto. Com tudo isto, tinha-se uma expectativa de vendas três ou quatro vezes maiores do que no comércio tradicional, uma vez que as vitrinas são vistas por um número maior de possíveis consumidores. Absorvendo 2,23% da carga elétrica disponível na região (equivalente ao consumo de um bairro com 70 mil habitantes), o *shopping* foi inaugurado oficialmente no dia 23 de outubro de 1991 e a abertura aos consumidores foi feita no dia seguinte. A cerimônia oficial contou com a presença do governador, de políticos estaduais e municipais, do prefeito e do ex-prefeito que construiu o calçadão em frente e que tanto pressionou para que aquele dia chegassem: *“o shopping é como um filho para mim”*, disse ele ao *flâneur* na inauguração. Além dos tradicionais discursos, houve show de raio laiser, apresentação de conjuntos musicais, e queima de fogos. Como não poderia deixar de ser, a pena afiada do chargista registrou a festa. Na charge aparecem dois sujeitos assistindo à queima de fogos. Um deles comenta que nunca havia visto tamanho show pirotécnico. O outro, ironicamente, responde: *“também, foram 10 anos guardando fogos”*. Definitivamente, a Cidade Industrial ganhou sua ilha de consumo e fantasia. *“O mundo dos sonhos tornou-se realidade”*, filosofa o *flâneur*.

Dormindo acordado

O *flâneur* recorda que muito antes da inauguração, em meados dos anos 80, quando o *shopping* ainda estava nos acabamentos, podiam ser vistas, diariamente, inúmeras pessoas aglomeradas junto ao vidro da porta principal, na tentativa de ver o que estava sendo feito dentro do prédio. Aqueles para quem a curiosidade era maior, tinham como opção ir ao *Shopping Iguatemi*, em Porto Alegre. Como um paraíso ou um país europeu, o centro de compras da capital permitia uma viagem pelos maiores desejos: neve caindo em intervalos regulares, temperatura digna de vistosos agasalhos, pessoas saudáveis e bem vestidas de todas as idades comprando ou passeando sem maiores parcimônias, seguranças bem equipados e eficientes, nenhum esmoleiro, punguista ou vendedor interrompendo o ir e vir, etc. O que todos esperavam do *shopping* de Novo Hamburgo era algo parecido. O ato de comprar deveria ser um momento de prazer. Nada de chuva, frio ou calor, nenhum engarrafamento, nem falta de vaga para estacionar. Ao invés disso, infra-estrutura minuciosamente planejada, ambiente sóbrio e acolhedor, galerias e lojas climatizadas e amplas para evitar o acúmulo de pessoas, sonorização ambiental, piso de mármore, escadas rolantes, áreas de descanso e lazer, fraldários, berçários, banheiros com mictórios limpos, tudo para fazer do local um espaço não só de compras mas de sociabilidade geral. O *flâneur* sabe que a intenção maior do *shopping* é a de levar o usuário para dentro do complexo, conduzindo-o a espaços maiores, marcados pela interseção de corredores que dão origem às praças. A decoração é sempre simples e versátil (algumas obras de arte, vegetação, bancos e floreiras, móveis), fazendo com que a atenção seja dirigida para as compras. Além das lojas, o *shopping* deve ser um pólo de atração para o lazer. É intento fazer com que a população se acostume a frequentá-lo, pois uma vez lá dentro as chances em comprar aumentam. Considerando o número de lojas, o sistema de informação e sinalização, a decoração sempre atualizada, e tudo o mais, o ato de comprar torna-se simples e

agradável. O *shopping*, antes de mais nada, consolida o lazer consumista. Como sinônimo de progresso urbano e modernização local, o espaço deve ser referência para o convívio social. Ao invés de menores abandonados, vendedores ambulantes e assaltantes de toda ordem, no centro de compras o frequentador tem a sua disposição estacionamento fechado e seguro, escadas rolantes, múltiplas opções de compra com o colorido das vitrinas e o anseio pelo produto estampado, música ambiente e demais apelos.

Antes mesmo de abrir oficialmente, dentro da filosofia de torná-lo espaço de todos, foi realizado um show em suas dependências. A previsão era que por ali circulariam em torno de 15 mil pessoas diariamente. O *flâneur* esteve presente no dia da abertura para o público e presenciou a pequena multidão que se encontrava na entrada principal, pronta para “*invadir*” o prédio. Mesmo passados alguns dias, impressionou o número de pessoas circulando ininterruptamente ali: “*fica a dúvida qual a porcentagem de pessoas que vão fazer compras e as que vão apenas para passear ou matar a curiosidade*”, indaga ele. Aos domingos, mesmo com as lojas fechadas, há tremenda movimentação: “*até para andar nas escadas rolantes houve fila*”. Independente da curiosidade inicial, o *shopping* veio para mudar hábitos e costumes da população. Ali se marcam encontros com amigos, passeia-se com a família, levam-se as visitas para olhar as vitrinas, flerta-se. Não sendo tão somente um eufórico centro de compras, no espaço desfilam os modelitos “*in*” e “*out*” da cidade: “*este majestoso prédio tornou-se a coqueluche da cidade*”, filosofa o *flâneur*. A idéia corrente foi a de que, com tal espaço, Novo Hamburgo deu um grande salto para a modernidade, o salto definitivo. Do local saiu a tão falada “*geração shopping center*”, formada principalmente por jovens das diversas tribos urbanas. Encostados nos balcões das lojas, andando de escadas rolantes, olhando as vitrinas, sentados nos bancos, sempre flirtando para possivelmente “*ficar*” com alguém, jovens das mais variadas faixas etárias têm como “*point*” o local. Dentro dele, o ponto

de encontro principal é a praça de alimentação. Ali, é possível descansar, observar as pessoas, conversar, estudar ou tão somente passar o tempo. Dia a dia, o *shopping center* passou a fazer parte do cotidiano da cidade. Os hamburguenses se acostumaram com a idéia de passear por vitrinas, comparar preços, divertir-se nos jogos eletrônicos, “*aloprar*” com amigos, conhecer novas pessoas, etc.

Por ser um espaço de padrão mundial, o *shopping* abriga também os estrangeiros de passagem pela cidade. Postado na praça de alimentação do 3º piso, o *flâneur* vê um rapaz negro, alto (1,90 metro), falando inglês e com problemas para descolar “*coke*” e fritas. Ele pensa: “*o que faz perdido neste shopping um negro deste tamanho?*” Descobre que o homem é de “*Barbeidos*” (Barbados) e vem sempre comprar sapato em Novo Hamburgo. Ele pega um avião e faz algumas baldeações, salta no Salgado Filho e via Cootraero (taxi) desembarca em Novo Hamburgo. Enche sacolões com 2 mil pares e volta; bota nas vitrinas e vende tudo a turistas americanas de chapéu de palha. “*Este homem, mastigando um hambúrguer, sentado sozinho numa mesa do Bob's, de jaqueta colorida e boné, é um empreendedor, não tem distância ou fronteira para o seu negócio*”, pensa consigo. Ele se questiona por que um lojista que faz pedido de 2 mil pares não tem direito a paparicação e Gruta Azul. A resposta é simples: “*Em exportação, só tem direito à mordomia quem compra 100 mil pares, ou o dobro, se não for branco*”, explica o empresário. Como espaço assim, o *shopping* ao mesmo tempo que veio acalantar de vez a tão sonhada modernização, que se consubstanciou através dos tempos pelo desenvolvimento urbano, pela renovação arquitetônica, pelos automóveis de luxo, abrigou a verdadeira mentalidade local, revelado em episódios como este, em que a discriminação racial, mesmo implícita, não deixou de igualar a pseudometrópole do final de milênio com a vila do início do século, época esta em que os alemães não viviam junto com os “*mistrurados*”.

Adultos e jovens, estrangeiros ou locais, o Centro de Compras é uma opção certa a qualquer tempo: se o dia estiver nublado, se chover torrencialmente, se fizer um calor insuportável, lá dentro o tempo não muda. Na tentativa de se firmar como opção para todos, abriu-se espaço para atividades outras que não as compras: “*a missão do Novo Shopping não é só comprar e vender, mas viver, sentir a vida, trazer e vivenciar as qualidades da comunidade que deve pensar: aqui é minha casa, aqui eu tenho lugar*”, explica o administrador. Assim, cultura e lazer fizeram do lugar um espaço privilegiado. Ainda na inauguração, instalou-se um touro mecânico. No primeiro aniversário, a programação contou com apresentação de danças e karaoke, atividade infantil e juvenil, apresentação de ginástica olímpica, palhaços, aeróbica, show de mágica, mostra de equipamentos náuticos, etc. Ao longo dos anos, as mais diversas exposições tiveram ali espaço: encontro com o Japão; feira de antigüidades, “*Mistérios do Egito*”, com réplicas de obras da antiga civilização; “*O que pensa a juventude*”, com exposição de portas decoradas por adolescentes; mostra fotográfica de baleias; exibição de trabalhos realizados por alunos pobres, entre outras. Além das diversas exposições e mostras, outros eventos foram ali promovidos, tais como desfile de moda e viagem pelo mundo virtual da internet, com a disponibilização de microcomputadores ligados à rede mundial de informação. Algumas atrações são permanentes: o cinema e o cafezinho com os amigos. Com duas salas de projeção no início e cinco posteriormente, a ida ao cinema no *shopping* tornou-se extensão das compras. Se no tempo das grandes salas de exibição tinha-se todo um ritual - tomar banho, vestir algo decente, pentear-se ou fazer a barba - o Centro de Compras ao mesmo tempo que eliminou tal rito, agregou-o para todo o seu ambiente. Ele uniu os extremos do padrão visual: nem tão chique como baile de gala, nem tão surrado como maltrapilho. Com o fim do Café Avenida, o cafezinho e o bate-papo encontraram lugar nas mesas do *shopping*: “*ao meio-*

dia, as mesinhas do Café Donuts são freqüentadas por grupos singulares e discretos”, explica o *flâneur*.

Para além das diversas atrações que o local oferece, são as lojas que devem centrar a atenção. Um passeio pelas galerias para a contemplação das mercadorias expostas é algo peculiar. Neste contexto é que, segundo Lucrécia D’Aléssio Ferrara, as mercadorias passaram a sofrer a subversão do valor de uso. Enquanto a lógica da produção caminha para a massificação, a lógica do consumo valoriza o produto. Para além das qualidades intrínsecas do objeto de consumo, sobrepuja-se o fascínio e a persuasão como estímulo à compra. Seu objetivo volta-se para a grife, o designer, a embalagem e o visual. A posse passa a significar igualdade no meio social, uma condição de defesa nas relações urbanas. A contemplação e o fetiche da mercadoria passam pela sua posse e exibição. Nenhuma atmosfera é mais propícia ao estímulo da compra do que a do *shopping center*. Muito antes da inauguração, já se anunciava a instalação de lojas famosas, como Americanas e Renner, e de outras menores como West Coast, Casa Rubens, Strassburguer, Xintem, Gaston, Cia da Pele, Super-Festas, Tabakara, Kenwood-Whoop, Wrangler, Esperando Nenê, Dalcellis, Choi Modas, Courlândia-Couroesporte, entre outras. Também outros ramos reservaram seu lugar: ópticas Mundial e Confiança, Sorveteria Mônica, Alberto Joalheiro, Farmácia Panvel, O Boticário Perfumaria, Cambial, etc. Para atraí-las, procurou-se vender a idéia de que o *shopping* seria o grande centro de compras de uma grande região de alto poder aquisitivo (coisa que acabou realmente acontecendo) e que 82,3% da área já estava locada (na verdade abriu com pouco mais de 50%). Ao longo do tempo, várias lojas tiveram o *shopping* como endereço: Brasil Moreno, com decoração leve e descontraída; Authentikus, com produtos exclusivos; Lullaby, toda feita em estilo natural, com madeira crua, ferro, aço e vidro; Via de Fato, com metais pintados e cromados e madeira; Milka, inicialmente decorada com a fusão do estilo clássico parisiense, colunas gregas e móveis chineses;

Tovah, comercializado as jaquetas “reversíveis” e ternos masculinos; Courolândia, líder em artigos para viagem; Casa Lyra, loja de meias, lingerie, perfumaria e bijuteria; Ortopé Calçados; Gang, moda jovem; Bicho da Luz, voltado para o público feminino, no estilo prêt-à-porter, com peças em linho, seda e javanês; Hong-Kong, artigos do oriente, com flores de seda, porcelana e estatuetas; Liss, produtos femininos em estilo clássico; Rayon, moda jovem com estilo “à vontade”; Personal Paper, artigos importados e nacionais de papelaria; Tilk’s, tecidos para decoração; Levi’s, jeans unissex; Cristófoli, calçados de fabricação própria e de outras marcas; Woodstock, que manteve como atração por algum tempo uma manequim circulando pelas galerias acompanhada por um violonista; e muitas outras. Falou-se inclusive numa revenda de automóveis (seria a primeira num *shopping*), mas não se concretizou a instalação. Muitas lojas se transferiram da área central para o novo centro de compras, como foi o caso da Renner, que antes ficava na avenida Pedro Adams Filho, e da ótica Corujinha do Vale, situada no Calçadão. Ao longo do tempo, muitas lojas instaladas no *shopping* fecharam suas portas devido aos custos operacionais. O rodízio sempre foi considerado normal; uma taxa de substituição anual de 10% fica dentro do esperado. Entre tempos de venda fértil e escassa, o *shopping* firmou-se como templo do consumo. Aos poucos, o perfil do público delineou-se. A média de pessoas circulando na semana alcança 20 mil, chegando a 35 mil nos finais de semana e extrapolando nas épocas natalinas, como em 1992, quando foi registrada a entrada de 150 mil pessoas. Nos dias antecedentes ao Natal deste ano “*alguns lojistas foram obrigados a fechar as portas em determinado horário para fazerem um atendimento controlado*”, recorda o *flâneur*. Os números nas vendas também surpreendem. No mesmo final de semana natalino vendeu-se algo em torno de 800 mil dólares; no ano de 93 a expectativa de faturamento beirou a casa dos 50 milhões de dólares. Além das lojas, a praça de alimentação foi sempre atração. Se no começo ela era apenas mais um setor no contexto do

Centro de Compras, com o passar dos anos ela se transformou numa alternativa para atrair o público consumidor; foi uma espécie de âncora para as lojas. Os estabelecimentos servem sanduíches, pizzas, bife com fritas, pão de queijo, doce, tortas, sorvetes, almoço ou lanches rápidos, sucos, refrigerantes, cerveja, chope, café simples, expresso ou chá. O *flâneur* prova iguarias em vários deles: Bob's, Boca Rica, Bronson Pastéis, Estação Café, Franguetto, Humgrill, Made in China, Mak's Cachorro Quente, Oficina das Panquecas, Pasteletto, People's Place, Pica-pau Lanches, Sabbor por Inteiro, Torta de Panela, Sanduicheria Flor de Primavera, entre outros. O ambiente tornou-se propício não só para lanches, mas também para encontros, bate-papos ou para simplesmente “*matar o tempo*”.

Se o *shopping* conta com todas estas atrações (vitrinas, praça de alimentação, cinema, exposições, etc.) e se tornou, por isso mesmo, um espaço de sociabilidade de Novo Hamburgo, é na decoração versátil e sempre renovada que reside a atmosfera lúdica. Como nas Passagens Parisienses, a arte pôs-se a serviço do comércio. Antes mesmo da inauguração, haviam colocado uma escultura de um artista local na praça central. Ela era formada por uma peça com 6 metros de altura, composta por aves gigantes e oito pássaros suspensos, com asas em posições diferentes que sempre estariam em movimento em função do fluxo de ar. A escultura tinha sido pensada para causar um impacto visual. Como ela estava num lago de concreto e no alto tinha-se a imensa clarabóia, era “*como se os passantes estivessem ao redor de uma fonte, dando a idéia de uma praça tradicional, com a vivacidade e sensação de liberdade que os vôos dos pássaros transmitem*”, relata o *flâneur*. A nova direção, entretanto, retirou a fonte e os pássaros de metal sob a justificativa de que ela atrapalharia a visão das lojas - estas sim é que deveriam centrar as atenções - e que o próprio espaço serviria para as exposições. A única escultura que restou mais algum tempo, “*no melhor estilo nova-iorquino*”, foi a da praça secundária. Ela inseria-se na decoração clean e versátil que se procurou adotar.

Ao invés de placas fixas, utilizam-se as móveis; assim também os cinzeiros, lixeiras e floreiras. Se ainda na inauguração eram menos da metade as lojas abertas, o que fazia das galerias imensos corredores onde se alternava loja e tapumes, passados alguns anos o *shopping* adotou uma fórmula considerada infalível: “*criar permanente expectativa de novidade*”. Apesar de muitas lojas fecharem aos domingos, mantêm acesas as luzes das vitrinas. A decoração, tanto interna quanto externa, também é apelativa nas datas especiais. Nos natais colocam-se milhares de lâmpadas fora do prédio. No interior, como se fosse na própria Big Apple, as crianças fazem seus pedidos ao “*bom velhinho*” (Santa Claus). O *shopping* criou mais do que o imaginário aspirara. Ainda no exterior, pintaram toda fachada de uma cor “*chamativa*”, isto não só na tentativa de situar bem o Centro de Compras, tornando-o um ícone urbano, mas também para marcar bem a diferença do que é mundo real, lá fora, e do que é o mundo dos sonhos e da fantasia, lá dentro.

Mundo real... lá fora!

Ainda na praça de alimentação, o *flâneur* presencia um fato que possibilita uma reflexão acurada. Um grupo de crianças de uma escola municipal é gentilmente convidado a se retirar do local, não devido à agitação natural, mas porque ocupam quase trinta mesas, num verdadeiro piquenique. “*Elas trouxeram as refeições prontas, ao invés de comprar no local*” explica o segurança que não quer se identificar. Outro incidente parecido se deu quando duas moças tentavam realizar uma pesquisa eleitoral sem autorização prévia da direção. Em poucos momentos elas foram interpeladas pelos seguranças do estabelecimento, que passaram a vigiá-las como se fossem autêntica ameaça ao sossego geral. Pelo rádio eles trocavam comentários do tipo: “*deixa comigo que elas estão bem guarnecidias*”. Afinal, o *shopping* é ou não um espaço público? Na realidade, o local não é público, aberto a todos. Ele é um espaço voltado para o público, mas para um público

selecionado. É exatamente isto que o diferencia de outros espaços: o convívio social é restrito a determinados “*cidadãos*”. O Centro de Compras resgatou aquilo que, implicitamente, sempre existiu em outros espaços de sociabilidade que acabaram decadentes devido à abertura (não física, mas social e simbólica) aos outros habitantes da cidade. Na praça 14 de julho e na avenida Pedro Adams Filho havia regras informais de convívio; não se ia a elas se não se estivesse com trajes decentes e modos educados. Nas galerias, mesmo sendo particulares, procurou-se adotar regras, mas estas foram pouco fiscalizadas. Assim também no Calçadão; mesmo sendo espaço público, havia normas só conhecidas no papel. Resgatando tudo isto, e fazendo valer de vez a separação social, o *shopping* tornou-se um mundo à parte. Lá dentro, tudo aquilo que todo “*cidadão decente*” sempre desejou. Na área da segurança, o Centro de Compras conta com uma grande equipe de inspetores e supervisores, todos munidos de rádio para a rápida comunicação, e vários telefones. Além dos guardas, há alarmes e câmeras para melhor observar o movimento e evitar “*deslizes*” de alguns consumidores. No estacionamento, adotou-se a cobrança com cancelas automáticas, visto que muitos dos que ali colocam o veículo não são consumidores. Fora do *shopping*, mesmo em frente a ele, no calçadão da avenida Nações Unidas, fica a sociedade real, com todas suas mazelas e dificuldades. Antes da abertura, o local já se tornara espaço social, seja como lazer da família, seja como ponto de reunião noturna dos marginalizados e drogados. Mesmo depois de inaugurado, em frente ao *shopping* dá-se o mundo real: um andarilho conhecido por Queimado (porque em certa oportunidade atearam fogo nele) morreu após cair no arroio, pois ele dormia embaixo da ponte da Joaquim Nabuco; embaixo do Calçadão foi habitação dos “*tartarugas ninjas*”, menores cheiradores de cola que viviam da esmola alheia ou de pequenos furtos; na parte de cima, além de pedestres, reúnem-se skatistas, acusados de drogados e marginais.

De certa forma, estabeleceu-se uma competição entre o Centro de Compras e o centro da cidade, com visível vantagem para o primeiro. O *flâneur* ouviu que o *shopping center* traria desenvolvimento ao segmento comercial, através da qualificação no atendimento e na mão de obra. “*A própria concorrência com o comércio de rua seria salutar, uma vez que os tradicionais comerciantes sentiriam a necessidade de criar novas formas de atrair o público (promoções, vitrinas, atendimento), o que acarretaria maior eficiência*”, explica. O *shopping* seria a visão moderna da compra e venda, na qual Novo Hamburgo havia de se enquadrar. Mas o próprio *flâneur* sabe que não foi bem assim que ocorreu. O bairro Rio Branco, por ser muito próximo ao centro, valorizou; a área central decaiu. Numa das ruas de ligação entre centro e bairro, a 5 de Abril, previu-se a instalação de um “*camelódromo*”, tal o fluxo de passantes. Talvez o comércio tradicional tenha melhorado, mas muitas lojas cerraram as portas ou se transferiram ou para o *shopping* ou para próximo a ele. Não há competição justa para um local que oferece tantas atrações e tamanha comodidade: cinema com pipoqueiro na porta, ambiente climatizado, segurança eficiente pessoas bem vestidas, lojas e mais lojas. O *flâneur* explica o ambiente de forma mais detalhada: “*Assim tem sido as tardes no cafezinho, sempre uma surpresa, sempre um amigo a quem não víamos há muito tempo. É um grupo reunido no espaço aconchegante do Donuts. É bem diferente do que era no Café Avenida ou no Calçadão, aonde só compareciam homens, os mesmos de sempre. No shopping é uma reunião social. Como uma mesa nos salões da Ginástica, ou num Café de Paris, Londres ou Nova Iorque. O desfile contínuo nos corredores é uma constante mudança de cenário. Ora um grupo de estudantes, depois uma bela jovem mostrando a tatuagem na barriga, com o moletom bem no limite máximo permitido pelo pudor e os bons costumes. Bons costumes porque a freqüência do shopping vai dos 8 aos 80. Mas no cafezinho do Donuts está acontecendo uma situação bem curiosa, que tem servido como constante rejuvenescimento. Um*

anoitecer no shopping é um amanhecer na vida. Quantos amigos de outros tempos são representados e revividos através de seus filhos e netos. Histórias são contadas, fatos são lembrados e vividos como se estivéssemos num elevador. Cada andar uma surpresa. Tem mais! O constante desfile de mulheres jovens, bonitas, de todas as idades, corre com muita vantagem com um desfile na praia. No shopping elas estão recém saídas do banho e da frente dos espelhos. Suas roupas estão bem ajustadinhas aos corpos perfeitos. A praia apresenta as imperfeições, principalmente porque não é toda bunda que significa o fio dental. A maioria condena. Viver o shopping é viver modernamente. É estar em dia com o mundo de hoje, de ontem e de muito antes”.

Foi desta forma que a aculturação bateu às portas da cidade. Se na praça central ninguém mais dá valor aos símbolos brasileiros - hastear a bandeira tornou-se mera formalidade -, no *shopping* a exposição da bandeira norte-americana e tudo o mais intrínseco à cultura estrangeira é reflexo deste contexto. Como diria um ilustre hamburguense: “*a mentalidade pragmática e materialista anglo-saxônica tomou de roldão nossa maneira de pensar, agir, proceder e viver. Em todos os setores copiamos ou fazemos o possível para atingir o nível de vida dos americanos*”. Um depoimento sobre a campanha de uma casa lotérica, instalada no *shopping*, bem resume tal mentalidade: “*nós vendemos sonhos e nada mais adequado do que vendermos também otimismo e alto astral*”.

Epílogo

Marshall Berman diz que “os escritos parisienses de Benjamin constituem uma performance notavelmente dramática. Seu coração e sua sensibilidade o encaminharam de maneira irresistível para as luzes brilhantes da cidade, as belas mulheres, a moda, o luxo, seu jogo de superfícies deslumbrantes e cenas grandiosas; enquanto isso, sua consciência marxista esforçou-se por mantê-lo a distância dessas tentações, mostrou-lhe que todo esse mundo luminoso é decadente, oco, viciado, espiritualmente vazio, opressivo em relação ao proletariado [ou à grande massa de pessoas], condenado pela história. Ele faz repetidos comentários ideológicos para não ceder à tentação parisiense - e para evitar que seus leitores caiam em tentação -, todavia não resiste a lançar um último olhar ao bullevar ou às arcadas; ele quer ser salvo, porém não há pressa. Essas contradições internas, acionadas página após página, dão à obra de Benjamin uma luminosa energia e um charme irresistível.”

O *flâneur* sabe da necessidade de “despertar” do sonho da modernidade: vitrinas, mercadoria, transformações urbanas, etc. O desapego às coisas materiais (ou o que elas representam) é a única maneira de se manter vivo. Postado próximo à saída principal do *shopping*, o *flâneur* olha para a rua e titubeia. Onde está é a perdição. Quer sair (acordar) mas, também ele, não tem pressa em ser salvo...

Impresso no sistema *on-demand*, 300 cópias, em papel Reciclato-Suzano 90 g/m² (miolo) e 240 g/m² (capa).

Capa off-set - Gráfica Print-Color Cachoeira do Sul

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)

[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)

[Baixar livros de Literatura Infantil](#)

[Baixar livros de Matemática](#)

[Baixar livros de Medicina](#)

[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)

[Baixar livros de Meio Ambiente](#)

[Baixar livros de Meteorologia](#)

[Baixar Monografias e TCC](#)

[Baixar livros Multidisciplinar](#)

[Baixar livros de Música](#)

[Baixar livros de Psicologia](#)

[Baixar livros de Química](#)

[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)

[Baixar livros de Serviço Social](#)

[Baixar livros de Sociologia](#)

[Baixar livros de Teologia](#)

[Baixar livros de Trabalho](#)

[Baixar livros de Turismo](#)