

ILUSÕES DA MODERNIDADE: ALGUMAS NOTAS SOBRE LITERATURA E MODERNIZAÇÃO NO BRASIL

ILLUSIONS OF MODERNITY: SOME NOTES ON LITERATURE AND MODERNIZATION IN BRAZIL

Sebastião Marques Cardoso^{1*}

^{1*} Autor para contato: Universidade Estadual de Ponta Grossa - UEPG, Campus Central,
Departamento de Letras Vernáculas, Ponta Grossa, PR, Brasil; (42)3220-3376 ;
e-mail: sebastiaomarques@uol.com.br

Recebido para publicação em 05/06/2006

Aceito para publicação em 08/06/2006

RESUMO

O narrador e as personagens de Oswald de Andrade (1890-1954), carregados de dramas existenciais, vão cada vez mais se deixar dominar pela paisagem técnica. O espaço interno do carro, do vagão de trem, do navio e de aeronaves se transformam em ambiente narrativo mecanizado. Pela primeira vez, temos, na literatura brasileira, uma política explícita de mecanização e modernização da atuação das personagens e do olhar do narrador. Isto posto, veremos, neste artigo, como as personagens oswaldianas se comportam nesse ambiente narrativo. Nossa ênfase recairá sobre o transporte ferroviário. Com isso, acreditamos que o presente artigo ajudará a compreender melhor a intersecção entre a literatura e a modernização, no Brasil da primeira metade do século XX.

Palavras-chave: teoria e história literária, modernização e cultura da tecnologia, representação literária e imaginário cultural

ABSTRACT

The narrator and the characters of Oswald de Andrade (1890-1954), who are enmeshed in existential dramas, will let themselves be more and more dominated by the technical scenery. The internal space of the car, of the train compartment, of the ship and the airplanes becomes a mechanized narrative environment. For the first time in Brazilian literature, there is an explicit politics of mechanization and modernization of the characters' performance and of the narrator's look. In this article, the Oswaldian characters are analyzed within this narrative environment. The emphasis will be on transportation by train. It is believed that this article will help a better understanding of the intersection between literature and modernization in the Brazilian context of the first half of the 20th century.

Key words: theory and literary history, modernization and technology culture, literary representation and cultural imaginary

Na máquina de mil olhos, instantâneos variados do Brasil vão se pondo em movimento. Em profusão, raças e línguas humanas transformam-se em verdadeiras câmeras ambulantes. Captam cacoc dos país: panoramas em trânsito, mercadorias, pedaços de instrumentos mecânicos e de edificações, outros corpos, falas e histórias.

Antonio Celso Ferreira - *Um eldorado errante*, 1996.

O fenômeno da globalização, como demonstrou Carlo Fumian (Cf. Burke, 2004, p. 7), teve suas origens no período de 1870-1914. Nesse período de enorme avanço tecnológico, no qual foram organizados congressos internacionais, feiras mundiais e exposições, as pessoas tinham a nítida sensação de que uma nova era estava para começar. Em 1902, como lembra Fumian, um jornalista inglês já introduzia na imprensa um debate sobre os efeitos da mundialização econômica e social. Com a atenção voltada para a cena paulista das primeiras décadas do século XX, a literatura de Oswald de Andrade assimila a era das transformações mais radicais de implantação tecnológica que transforma drasticamente o retrato da cidade de São Paulo.

João do Carmo, o telegrafista de Alma (Andrade, 1990), amplia sua mundivivência ao deslocar-se de trem para Santos. A referência do texto oswaldiano a uma estrada de ferro que sai de Santos, passa por Piaçagüera para, depois, chegar à cidade de São Paulo, faz-nos pensar com exclusividade na estrada de ferro de Santos a Jundiaí. Sob a supervisão do engenheiro F. P. Passos, a estrada de ferro de Santos a Jundiaí, cuja construção fora autorizada por decreto em setembro de 1855, foi inaugurada pela São Paulo Railway Company Limited em setembro de 1868 (Baptista, 1942, pp. 494-501). Esse decreto previa a construção de uma ferrovia que partisse da cidade de Santos, no ponto mais conveniente, e que se aproximasse da cidade de São Paulo para, depois, dirigir-se à cidade de Jundiaí. Mais tarde, em 1872, a Companhia Paulista fez o prolongamento da ferrovia até Campinas (Baptista, 1942, p. 565). De volta à cidade da garoa, o narrador acompanha o fluxo de consciência

de sua personagem, com paradas frequentes e intervalares para descrever aspectos da viagem. No trecho abaixo selecionado, podemos imaginar como um pêndulo o movimento oscilatório do estado psicológico da personagem (em destaque apenas) e a atmosfera envolvente que recobre a viagem (em negrito):

O comboio saiu lentamente da penumbra da gare. João do Carmo fechou a vidraça e atirou-se ao lado do companheiro no sofá do carro.

Deixavam Santos pela extensa chapa de vegetação rasteira, que a circunda. Passaram o pântano tropical e a ponte de ferro sobre a água cor-de-aço. E o trem abalou em demanda da serra, que se calafetava de neblina no fim da tarde de outono.

João tocava, no fundo de um bolso, o lençinho rendado de Alma, em que, na véspera, ela pusera o grande beijo mudo da despedida. E apertava-o na mão segurando nele a dádiva inteira do ser estremecido.

Tinha regressado ao portão e sentira que uma espécie de compromisso oculto, de trevosos noivado, desafiara e vencera o enxovalhamento máximo. Agora, tudo predizia a aliança imortal dos dois desgraçados destinos. (...).

O trem parou em Piaçagüera. E mais lento manobrou para apanhar a engrenagem da rude escalada. Na noite que baixava, envolvendo a natureza, olhos claros de locomotiva focavam trechos de chão, sob os limpátrilhos negros, de onde saíam até perderem-se no escuro das fitas afiadas dos rails. E, de longe em longe, sucediam-se as luzes baças dos sinais.

Um barulho rascante de rodas começou, ao mesmo tempo que o trem era levantado mole-mente na primeira ladeira da serra.

Alma contara-lhe apreensiva que tinha notado uma acentuação de mau humor no velho. Que iria suceder? Era impossível casarem-se logo. João afastava essa idéia para um futuro longínquo, como as grandes redenções dos últimos atos. E o avô? Havia de saber mesmo a verdade inteira. Mas a

possibilidade de precipitar-se a catástrofe de uma expulsão era visível.

As rodas cantavam, levando o trem montanha acima. Às vezes, havia uma imprevista parada na noite avassalante. E ficavam ali os passageiros, sentindo subitamente morta a gigantesca engrenagem. Mas um outro troço de vagões iluminados passava no sentido contrário. E recomeçava a lenta viagem.

Alma amava-o, sim. A notícia da separação ligeira de um dia tivera como ilustração deliciosa a reconciliação truncada pelo sentimento do abandono. Agora, quando chegasse, ainda passaria por lá.

De novo o trem parou ao lado de uma usina caída sob a linha. O fôlego robusto de um respiradouro soprou, fazendo montar na treva golfadas brancas de fumaça. E, de novo, o comboio moveu-se.

Passaram-se a noite dupla dos túneis. E as primeiras luzes do Alto da Serra anunciaram-se com a mudança favorável de nível. Passageiros levantavam-se, falando em jantar. (...). (Andrade, 1990, pp. 67-8).

Podemos depreender do corpo textual acima uma técnica literária de reconhecida dissonância “harmoniosa”. O grau elevadíssimo de introspecção da personagem não a impede de se confundir ao ritmo mecânico da locomotiva. Sem visibilidade sobre a neblina ou o escuro dos túneis, lento, imprevisto e barulhento, o movimento do trem não é contínuo e nem retilíneo. Ao deixar a estação em Santos, o trem vence “molemente” as agruras e os obstáculos à sua passagem, vence, com dificuldade, a serra e o escuro da noite. Como uma hipérbole arriscada, o trem a caminho de São Paulo é a reencarnação de João do Carmo. A personagem, remoendo sua “angústia nervosa”, fomenta ilusões amorosas numa atmosfera de inegáveis contradições marcadas por sinuosidades, cegueiras, paradas repentinas e começos lentos. Nesse sentido, verificamos uma correspondência harmoniosa entre a

personagem e o desempenho da máquina. Mecanizado, João do Carmo é a negação do estado natural das coisas. Como um ser dissonante, a personagem busca lento e amargamente superar sua condição existencial na ordem natural das coisas atômicas e minerais.

Essa condição da personagem de Oswald de Andrade parece encontrar um substrato de ordem sociológica na percepção de indivíduos que, na São Paulo dos anos 20, vivenciaram de maneira mais intensa o processo de metropolização da cidade de forma absolutamente mimética:

O que se passava era que as condições inéditas da metropolização provocavam a combinação de condições de vida concretas e materiais culturais contingentes, de modo a adaptar seres deslocados e realidade convulsa em patamares de sintonia e estabilidade, ainda que provisórios, nos quais mulheres e homens ficassem livres do dilema novecentista de aprovar ou de reprovar o mundo da máquina, se ajustando física e psicologicamente a ela, ao invés de guardar a distância da desconfiança. (Sevcenko, 1992, pp. 93-4).

A maquinaria não teria representado, enfim, uma ameaça à personagem oswaldiana, mas, por outro lado, maximalizou e evidenciou suas fraturas internas.

Os ambientes mecânicos em Oswald de Andrade são a extensão daquilo que a personagem vive no seu íntimo. A introspecção se converte em alegoria quando o narrador aproxima a subjetividade da personagem à extroversão do aparelho técnico. Em *A Estrela de Absinto* (Andrade, 1991), podemos encontrar uma outra passagem textual onde o narrador faz insistentemente essa aproximação.¹ Após a morte de Mary Beatriz, Jorge D’Alvelos retorna de trem a Santos com o coração dilacerado. Em deslocamento, a imagem da locomotiva que o conduz personifica a desolação e a incerteza interior quanto ao futuro de Jorge D’Alvelos.

O desenrolar da narrativa em ambientes mecâ-

¹ “No começo da serra, chovia. Uma retardada fadiga caiu sobre ele. Olhou pela janela do wagon: embaixo, entre águas, viu uma casa de tijolos com chaminé e leu um letrado longo até o fim.

Um mosquito trouxe-lhe uma ferroada ardida à mão.

Fitou a serrania. Para lá do vale aberto, um tabuleiro gigantesco cavalgava o céu de bruma com a coorte de seus milhões de copas verdes.

E acordou de repente afogado entre paredes negras, gotejantes, ameaçadoras. O trem parara num túnel... Sairia. Quantas vezes a vida também estacara assim entre muros fechados! O trem sairia, vencendo em curvas a ladeira imensa, na direção de horizontes desconhecidos...” (Andrade, 1991, p. 107).

nicos, onde as personagens vivem paixões aterradoras, tem lugar cativo na obra oswaldiana. Ainda sobre *A Estrela de Absinto*, podemos encontrar nesse romance passagens inéditas a esse respeito, quando as personagens deixam, sobretudo, o seu encalacramento psicológico habitual, estimulado em grande parte pela inflexão asfíxica do narrador, e assumem uma independência discursiva elementar.² No carro de passageiros da Sorocabana, Jorge D'Alvelos e Alma, a caminho de Pirapora, são surpreendidos pela presença de Mauro Glade - personagem enigmática que raramente aparece explicitamente na *Trilogia do Exílio* (romances *Alma*, *A Estrela de Absinto* e *A Escada*). O trajeto da E F Sorocabana, linha que ligaria a cidade de Itu à cidade de Sorocaba, data de março de 1870. Mas, essa trajetória esbarrava-se na inconveniência de seu traçado, pois a distância de Sorocaba à Capital precisava ser vencida. Então, em março do ano seguinte, o Governo determinou que a linha devesse partir de Ipanema (SP) para a Capital, passando por Sorocaba e São Roque. Em junho de 1875, a Companhia abriu ao tráfego a linha entre São Paulo e Sorocaba e, em dezembro de 1876, entre Sorocaba e Ipanema. Mais tarde, houve a concessão para o prolongamento da ferrovia em vários pontos. Em 1889, ano da Abolição, a Sorocabana atingia o quilômetro 309, 396, já nos limites da cidade de Botucatu. (Baptista, 1942, pp. 566-568).³ Voltando às personagens de Oswald, Mauro Glade, descrito como um suposto cafetão e amante da personagem Alma, obtém, entretanto, a gratuidade da paixão desta personagem. No romance de Oswald, há diálogos bastante elucidativos construídos a partir da chegada de Jorge e Alma à estação de trem em São Paulo, que vão desde a compra do bilhete de viagem até a chegada das personagens à Pirapora (Andrade, 1991, pp. 17-21). No ambiente mecânico do trem em movimento, com paradas regulares, as personagens oswaldianas assumem a fala em discurso direto, sem a intervenção narrativa pesada em discurso indireto do narrador:

— Sabes quem está aí?

— Quem?

— Ele.

O escultor recusou-se a compreender. Houve uma longa pausa. Depois interrogou-a.

— Quem?

— Não sabes?

— Não.

— Mauro.

Jorge sorriu sem crer.

— Queres vê-lo?

— Para quê?

— Tens medo... – fez ela emudecendo de novo. (Andrade, 1991, p. 18)

O diálogo segue até Jorge e Alma decidirem procurar Mauro em um dos compartimentos do trem. Com a provável descida de Mauro em uma das estações sem que Jorge e Alma percebessem, o diálogo entre os dois continua no próximo bloco do romance, até descerem em Barueri. De lá, tomaram um carro até a festa religiosa de Pirapora. Portanto, há uma maior liberdade por parte do escritor no uso do diálogo entre as personagens, cabendo ao seu narrador o papel de organizador da cena que, com muito zelo, descreve, por exemplo, bem ao gosto de João do Rio (*Cf. Cardoso, 1999*), a movimentação aflita de passageiros e os últimos preparativos para a saída do trem:

Tomando-lhe a valise, Jorge seguiu-a até a plataforma onde o trem formado chiava. Por toda a extensão havia grupos de pessoas e nos *wagons* uma malta de gente. E, no parágrafo seguinte: Alojaram-se num banco defrontado por dois rapazes loiros. Passavam carregadores com malas e viajantes atarantados à procura de lugar. Uma campainha retiniu longamente. A plataforma teve um minuto de atenção. A máquina longínqua apitou e o trem partiu. (Andrade, 1991, p. 18).

O narrador oswaldiano é, também, como já cogitamos um pouco atrás, o interlocutor dos dramas vi-

² Falamos, em específico, de duas passagens textuais de *A Estrela de Absinto* (edições Globo). A primeira passagem vai da página 17 até o início da página 20; a segunda segue da página 20 ao final da página 21.

³ (Baptista, 1942, pp. 566-568).

vidos pelas personagens com a paisagem técnica. Ele eleva o conflito pessoal da personagem à movimentação truncada da viagem:

Só, no assento de palha, o escultor continuou o sonho em que ia perdido. O trem deslocou-se de novo. Saiu de uma pequena estação com quintalejos, bananeiras e luzes. Alma demorava-se, Jorge levantou-se impaciente. Ela não tardou a apontar ao fundo do corredor. Vinha segurando-se às paredes do carro. Atravessou num esbelto gesto os bancos ocupados e fez Jorge sentar-se. (Andrade, 1991, p. 18).

Nos momentos finais de *A Escada* (Andrade, 1991, texto II), a experiência com a técnica e a vida acumula lembranças no imaginário da personagem. Jorge D'Alvelos, tentando dar uma explicação materialista para os fenômenos da vida, rememora, como num exercício de psicanálise, a viagem de trem em que dividiu o banco com o seu principal oponente: Mauro Glade. Na cena, introduzida e organizada pelo narrador, há um diálogo entre Mauro e Jorge onde, pelo teor e avanço da conversa, a modulação discursiva de cada actante difere de maneira progressiva e oposta (Andrade, 1991, texto II, pp. 60-1).

Esse embrincamento entre técnica e discurso, onde as personagens atuam livremente sem o ditatorialismo do narrador, ocorrerá, com maior frequência, na série *Marco Zero* (Andrade, 1991, MZ I; Andrade, 1991, MZ II); contrário do que ocorre com *Memórias Sentimentais de João Miramar* (Andrade, 1999) e *Serafim Ponte Grande* (ANDRADE, 1990), onde, pela proposta narrativa adotada, a figura do narrador é hegemônica. Assim, a experimentação com a técnica abrirá dois cominhos estilísticos para Oswald: a)- um caminho polifônico trivial, onde o ambiente mecânico é um lugar por excelência de disputa verbal, b)- um caminho polifônico introspectivo e corrosivo, onde a principal disputa não está mais entre atores da mesma categoria ficcional, mas entre o embate do sujeito ficcional tradicional (personagem ou narrador) com a paisagem técnica que caracteriza o ambiente narrativo.

O trem também funciona, em *A Escada*, como veículo de fuga para o protagonista. Exilado em uma ilha na proximidade de Santos, Jorge D'Alvelos faz constantes viagens de trem de ida e volta para São

Paulo (Andrade, 1991, texto II, p. 53, 55 e 56). Chegando à ilha, o protagonista redescobre a viagem marítima, os transatlânticos. Vale lembrar que Jorge é apresentado ao final do primeiro volume da *Trilogia* como um primo escultor de Alma, recém-chegado da Europa. Encantado pelo transporte marítimo, Jorge se sente preso à sua própria terra, pensa em expandir seu exílio pelo mundo a bordo do *Reina*, antigo paquete que o levará à Europa. Preso à ilha, Jorge reconhece e observa o navio que “impávido” deixava, na tarde brasileira, o litoral: “O navio, cheio de procelas, renovava travessias, impávido, grande, feliz, convidando-o [Jorge] a segui-lo”. (Andrade, 1991, texto II, p. 46). Com isso, talvez a personagem se libertaria de sua condição existencial estafante e aprisionadora. Na verdade, todas as personagens oswaldianas de destaque têm alguma relação com as viagens. São seres de papel que, na insignificância de suas vidas, fazem dos deslocamentos uma razão para continuar a própria existência. Viajar para permanecer, e não para conhecer; eis, talvez, o principal motivo de tantas viagens.

Os instantâneos do narrador de Oswald sintetizam uma condição social brasileira definida, de divisas constituídas, onde a maquinaria que atravessa o campo faz acelerar uma constatação final aforística: “O trem e o céu dessas terras, vasto a perder-se, fazendo ressoar as pancadas das porteiras brasileiras na névoa, o cheiro dos currais e o mugir das vacas presas, toda a liturgia campônia das primeiras sociedades terrenas num país recendendo ao banho do dilúvio./ E a escravização do homem pelo homem”. (Andrade, 1991, texto II, p. 17). O narrador engajado de *A Escada* se solidifica ao passo que a impressão dos deslocamentos no cenário geográfico paulista vai se tornando cada vez mais curta e limitada. As viagens férreas paulistas não atestam mais uma possibilidade de vir-a-ser, mas a mesmidade das coisas humanas e naturais. As rotas em linha férrea resumem um caminho único e sem volta. Ao narrador, não lhe é permitido o retorno e, ao saber que o caminho poderá ser sempre o mesmo, causa-lhe revolta. Que via percorrer? Talvez, a utopia se apresente como uma via possível. Criar novos roteiros e formas de viagens mentais para obstruir o extravasamento da angústia indômita é uma obsessão na vida das personagens oswaldianas de relevo. A passagem para a “ilusão” custa caro, e o narrador oswaldiano parece estar decidido a pagar caro por isso. A

Natureza segue o ocaso de seu curso com o “banho de dilúvio”, enquanto o homem literário questiona e sonha um novo futuro.

Quando falamos da gênese da série *Marco Zero*, é verdadeiro dizer que Oswald de Andrade fez uma ampla pesquisa documental e estilística. Mas, ao lado dessa pesquisa histórica e estilística, o cenário da série se cruza com uma paisagem que o escritor conheceu muito bem de perto. No *Correio da Manhã* de 27 de agosto de 1946, Oswald destaca a importância da atividade crítica e literária de Samuel Putman como, dentre outras coisas, o tradutor de *Os Sertões* de Euclides da Cunha. Mesmo considerando-o pertencente a uma geração “perdida, naufragada nos cafés de Montparnasse”, Oswald vê em Putman um grande estudioso de nossa terra e de nossa cultura. Nesse mesmo texto, “O brasileiro Putman”, na sua parte introdutória, Oswald, um ano após a publicação do segundo volume de *Marco Zero*, revela que tomou como cenário a região de Cananéia e adjacências (Juquiá, Registro e Sete Barras) como cenário para a criação da série. Oswald demonstrava bastante conhecimento sobre a região porque, juntamente com o filho maior, extraíam e vendiam madeira na “linha de Juquiá” (Cf. Andrade, 1996, pp. 188-9).

No cenário de MZ I e II (leia-se *Marco Zero*), encontraremos, fazendo fronteira com o com Paraná, a fazenda Formosa, palco de disputas para posseiros e banqueiros ambiciosos. Pertencente à família de Bento Formoso, a fazenda, que fora próspera com o café e que possui ainda muita terra virgem, tenta buscar uma alternativa econômica com o plantio de algodão, incentivado sobretudo por João Formoso, principal personagem da série e neto de Bento Formoso. A partir das cidades mais próximas, Jurema e Bartira, o acesso à fazenda é difícil, seguindo o “caminho agreste da mata virgem”. Jurema, a cidade mais próxima, é descrita pelo narrador no seu aspecto geográfico, social, religioso, moral e econômico a partir de uma imagem da cidade reaproveitada por ele, a “Namorada do Céu”:

Ao contrário das cidades precocemente defloradas por onde transitavam as populações do interior para a capital, buscando nesta a camelote e os costumes fáceis, onde os grandes aracnídeos da eletrificação substituíam por apitos curtos, mecânicos, a saudade dos apitos sentimentais dos

trens a carvão e lenha que fagulhavam na noite como pistolões acesos, Jurema era um fundo de saco, onde a existência se arrastava na ergologia dos primeiros moradores – a igreja, a cana-de-açúcar, o passarinho, o monjolo de água e o êxtase das pescarias sobre o rio. Mal urbanizada, terrível e quieta, chamavam-na a Namorada do Céu. Refletia vida da caudal, espelhando o azul transparente, entregue às estações e aos acasos econômicos. Só a maledicência a comovia e a intriga a agitava, interior e oculta como a própria vida do rio. Dos seus latifúndios emanava o poder político e de sua igreja colonial a conformação e o milagre. (Andrade, 1991, MZ I, p. 83).

Bartira, cidade que possui uma melhor infraestrutura, tem a linha de ferro como uma de suas principais atividades comerciais:

O fim do mundo é sempre um charco. Era assim Bartira, fim de linha e fim do mundo. O rio rolava lentas massas de água parda, cor de malária, por entre margens baixas e hirsutas. Para lá do capinzal ficava a estação da via férrea. Na noite inundada, ninguém chegaria à Bartira se não fossem os trilhos retos e luzentes, sob os sinais baços, onde uma composição parava. (Andrade, 1991, MZ I, pp. 25-6).

Reconhecida ao longe pela fumaça de trem, a cidade apresenta uma vida mais efervescente atrelada à conservação dos velhos hábitos:

A vila conservava tudo. O trem-trem e o trabalho desgraçado da semana. As manhãs de missa e de compra, as tardes quentes do Domingo. Com jogos de malha nas ruas, de *bocce* nas vendas e o cinema à noite. Nas grandes cidades desapareciam os sentimentos antigos. (...) O cinema, o jornal, a crítica dissolviam os preconceitos, libertavam as idéias, faziam contraditoriamente progredir. (Andrade, 1991, MZ II, p. 57).

A estrada de ferro que chega a Bartira, espelhada na linha Santos/Juquiá construída entre 1900 e 1920, sai das imediações portuárias de Santos, o que facilita, portanto, o transporte de mercadorias, além de beneficiar as pessoas com o transporte de passageiros. Ora, com um sistema ferroviário integrado a Bartira, cidade

que serve toda a região com o transporte ferroviário, a fazenda dos Formoso tem, apesar das dificuldades de acesso a partir de Jurema, uma localização privilegiada, o que faz acirrar ainda mais a disputa por aquelas terras. Além disso, a atividade econômica da Formosa esteve historicamente vinculada à expansão do café no Estado de São Paulo. Lembre-se que a principal atividade da fazenda foi o café, e a riqueza e falência dos Formoso está vinculada ao período áureo do café e, com a baixa do produto no mercado mundial, também, ao seu declínio. A monocultura do café foi, na verdade, o antídoto e o veneno dos Formoso.

Portanto, mais uma vez, notamos a estreita relação entre o avanço das estradas de ferro com o desenvolvimento econômico do café em terras bandeirantes. Mas, o que Oswald esforça em nos mostrar não é o período mágico e maravilhoso que João do Rio muito bem demonstrou com as cartas de Teodomiro de *A correspondência de uma estação de cura* (Rio, 1992); Oswald aponta, na série MZ, o oposto dessa situação: as ruínas dos produtores de café e a incerteza quanto ao futuro de São Paulo (as indefinições da Revolução Constitucionalista). Opostos, mas justapostos, João do Rio e Oswald completam o percurso de uma época que se achavam modernos e modernistas; João e Oswald passam por fases de um espírito na modernidade: começam com a crença na existência de uma nova e radical transformação, numa etapa que se acham atrasados e modernos, passam pela efervescência da modernidade que sonharam e, depois, declinam, começam a ver os sonhos despedaçados. João do Rio não conheceu essa última etapa da modernidade paulista, mas acompanhou, de perto, as duas primeiras etapas. Oswald foi o mais modernista de todos: iniciou na vida moderna, foi um dos principais porta-vozes do modernismo e morreu afundado junto com o modernismo que ele próprio ajudou a fundar.

Na linha férrea Bartira/Santos de Oswald de Andrade, há o famigerado *Expresso Oriente* (ou, também, *Expresso de Xangai*) que aparece em várias passagens da série MZ. Mais uma vez, Oswald cria dentro do ambiente mecânico da locomotiva um palco discursivo bastante rico, ao propor uma variedade de personagens de diferentes escalas sociais, étnicas e culturais confinadas nesse ambiente reduzido e apertado dos vagões de segunda classe do Expresso. A carga humana vem delineada pelo narrador como carga

secundária que se acrescenta à variedade de produtos transportados pelo trem:

O trem ia, parava, arrancava gôndolas repletas de madeira, de banana, de arroz, dos escuros desvios das gares mal acesas. Perdia ferragens, portas, ganchos, partia de novo em demanda do entreposto de Santos./ Na segunda classe desiluminada, com escarros, fumaças e conversas em todas as línguas, iam todas as raças humanas. Chamavam-no o *Expresso de Xangai*. (Andrade, 1991, MZ I, p. 29).

Em escala de importância, as bananas e o arroz, por exemplo, vêm em primeiro lugar; depois, a gente transportada pelo trem. Essa gente, por conta da falta de iluminação no carro de passageiros, está “desiluminada” também. É importante atentarmos para o significado que esta palavra pode assumir na narrativa oswaldiana. Desiluminada pode sugerir falta de esclarecimento, desconhecimento ou ignorância em relação à *praxis* marxista, ou, se pensarmos que Oswald nunca se desligou efetivamente do catolicismo, uma ausência de luz divina. Suas personagens estão desiluminadas, porque não têm nenhuma proteção espiritual.

As pessoas, segunda linha dos produtos transportados, têm em comum com os produtos de “maior” importância apenas a diversidade. Os passageiros do Expresso se diferem na raça, na cultura, na ideologia e na posição social. Reunidos num mesmo ambiente, o narrador oswaldiano sintetiza a diversidade cultural brasileira e o seu *status quo* com sua visão sincopada:

O primitivismo da técnica conduzia a locomotiva tempestuosa. O imperialismo japonês disciplinava a alma dos amarelos, pequenos, retacos, dissimulados. O empreendimento colonizador capitalista ia nos grandes grileiros e nos empreendedores da morte do sertão. O homem dos pastéis passou como o Brasil. Um preto chamado Cananéia era a pinga interrogante e sentada. A mulata Rosalina, com um bebê no braço, ia ver a mãe, como nos romances de bons sentimentos. Ao lado, a boca voluntariosa e primitiva do marido, o Capitão Jango, da Força Pública de São Paulo./ (...) Súbito, uma moça franzina e despercebida que ia só no último banco, à aproximação de uma cidade, abriu com energia a janela enterrada e atirou

em manifestos, para a noite, o sonho militante da Terceira Internacional. (Andrade, 1991, MZ I, p. 30).

Para Oswald de Andrade, a observação das pessoas em deslocamentos, reunidas num só ambiente, cara-cara uma com as demais, mas cada uma delas absorva em sua própria vida, é a caixa preta para o entendimento de nossa História.

A chegada da locomotiva à cidade de Bartira é esperada como um acontecimento. Ao meio de cachos de bananas e sacos de arroz dos produtores japoneses, “caiçaras brancos e *cowboys* botados” aguardam ansiosamente a chegada do trem. Assumidamente como veículo de informação, o trem traz as notícias da cidade grande, e a espera pelas notícias na estação mexe com o imaginário das pessoas que as aguardam: “Antes da chegada dos jornais, prenunciavam-se desgraças imensas para a orbe. Falava-se em guerra, câmbio negro e doença”. (Andrade, 1991, MZ I, p. 76). Os diálogos entre passageiros que aguardam na estação captam instantâneos da imigração japonesa e os contrastes sociais da época. Após a longa espera, o narrador oswaldiano anuncia a chegada triunfal da locomotiva: “O trem apareceu saído das árvores próximas. O cachimbo cabeçudo da locomotiva fumegava como se fosse o *Orient-Express*, invadindo quilômetros de matas, como um farol de bombardeio aceso em plena manhã”. (Andrade, 1991, MZ I, p. 77). Em seguida, após o êxtase técnico, o narrador, através de um choque discursivo, introduz a fala de uma personagem que desce à estação, deixando em evidência para quem a maquinaria está a serviço: “O Coronel Merelão desceu, baixo, pausado, de cabeça branca. Todos o cumprimentaram. Um negociante falou: / — É preciso convencer o pessoal que quem tem, tem e quem não tem, não tem”. (Andrade, 1991, MZ I, p. 77). A estrutura latifundiária está, em MZ, definida, e o uso da técnica é a estratégia política e econômica encontrada pelos latifundiários para a preservação de seu domínio ameaçado.

A passagem do *Orient-Express* mais elucidativa para a nossa análise está na segunda metade do primeiro capítulo de MZ-I (pp. 37-9). Nessa passagem, como vimos nos fragmentos de *A Estrela de Absinto*, as personagens estão mais à vontade para atuar. O narrador se contenta em apenas conduzir e cometer

interferências rápidas no curso da narrativa. Mas, a grande diferença em relação à *Trilogia* está na variedade de personagens que aparecem discursando na cena. Na multidão que, se amontoando no vagão de trem, deixa a estação de Santos rumo a Bartira, podemos notar a presença de pessoas de várias etnias (italiano, japonês, negro, índio e mameluco) e de ocupações também distintas, como o farmacêutico, o padre, o músico ambulante, o grileiro de terras, o pequeno produtor e o latifundiário. Visualizando a cena, Oswald parece ter aplicado muito bem os recursos da pintura muralista ao domínio narrativo. Todas as personagens, empilhadas no mesmo ambiente, duelam no espaço e na conversação.

Relendo essa passagem de MZ-I, podemos encontrar elementos de análise ricos para a leitura que estamos desenvolvendo. Quando Oswald decide pintar suas personagens com matizes distintos e colocar explicitamente a fala e o registro discursivo de cada uma delas na narrativa, ele, na verdade, não só está reafirmando a estética modernista, ao trazer para a literatura o brasileiro na sua diversidade como elemento essencial para a nossa formação identitária, como também assume uma postura ideológica combativa ao cristalizar uma cena de contrastes sociais em estado de ebulição, como quem diz que, se permanecer assim, o resultado será, evidentemente, o agravamento da desigualdade social e das disputas de terra. Até parece que Oswald adivinhava, com isso, a formação de movimentos sociais que tentam politicamente reformular a distribuição de terras no País. No comboio a Bartira, a pólvora está ali guardada, com a ameaça de tudo explodir.

Assim, ao voltarmos os olhos sobre o trecho acima referendado, podemos considerá-lo como uma sinopse de toda a série MZ. Nesse trecho, podemos antever todas as condicionantes articulatórias dos conflitos que, em grande escala, impulsionarão o desenrolar de toda a narrativa. Esses conflitos, em estado embrionário, têm a locomotiva como o seu principal articulador. Notando a presença marcante da maquinaria na construção de MZ, Antonio Celso Ferreira a associa à câmera fotográfica:

É uma locomotiva que percorre o mapa paulista, estabelecendo conexões com barcos, carros-de-boi, automóveis, navios e aviões. Ela dispõe-se a

flagrar uma geografia física e humana, uma sociologia e uma antropologia da terra brasileira do século XX. (Cf. Andrade, 1991, MZ II, p. 12).

Nesse sentido, o historiador da série MZ parece confirmar a simbologia e a importância da locomotiva no ideário de MZ. À esteira da constatação de Ferreira, as conexões da locomotiva oswaldiana podem ser igualmente sentidas entre as diversas obras do autor e também com relação ao imaginário “locomotivo” de outros autores. Em nossa análise, estamos estabelecendo conexões entre obras distintas de Oswald e com as obras de João do Rio, um dos escritores que historicamente o antecede.

Em MZ-I, o Expresso de Xangai funciona como uma artéria embrenhada na mata suficientemente capaz de transformar toda a região selvática em um campo de disputas e de exploração material e humana. Em MZ-II, a ramificação do trem se estende virtualmente para outros pontos, fazendo conexões, agora, com a E F Paulista, com E F Noroeste e com a Central do Brasil. Para finalizar nossa investida sobre o aparelho técnico mais fascinante da modernidade carioca e paulista de inícios do século XX, um dos maiores responsáveis pela alimentação imagética de Oswald e João do Rio, veremos algumas dessas aparições no espaço ficcional de MZ-II, fechando, assim, os milhares de quilômetros de estrada de ferro que percorremos desde a primeira experiência de João do Rio com o bonde carioca. Em nossa trajetória discursiva, experimentamos vários lugares, pessoas e sentimentos através da recolha e da estilização, flagrados por João e Oswald, de um cenário da modernidade que, por muito tempo, foi tido como sinônimo de progresso e avanço material. Nosso discurso incide sobre esse passado, e tenta trazer à luz as ilusões dessa modernidade.

No conforto da Paulista, com linha elétrica, D. Anastácia Pupper, o Capitão Cordeiro e Dulcina Formoso, personagens da série MZ, conversam tranqüilamente (Cf. Andrade, 1991, MZ II, pp. 136-140). Do lado externo, a paisagem que corre, metáfora de tempo cronológico; do lado interno, um estímulo contrário, o exercício da volta e do recomeço empreendido pela memória das personagens. A história de São Paulo de, aproximadamente, 22 a 32 é recontada pelo Capitão, com as intervenções ideológicas de Pupper e as indagações e curiosidades de Pichorra (Dulcina). O

trem elétrico avança indiferente à história ali lembrada, mas o espírito da História, o *Angelus Novus* de Walter Benjamin (1994), faz-se presente entre as personagens, estimulando-as a refazer e a construir o percurso da história que as moveu até o presente, visto por um ângulo de quem participou e hesitou diante dela.

Na terra roxa cortada pela Paulista de MZ, podem-se ver o latifúndio estendido de Antonio de Sales Agripa, o Totó, e de Abílio Mourão, o Nhonhô Gaita: “Para ambos os braços musculosos da estrada de ferro perfeita puxavam a produção que desceria na direção dos porões dos navios em Santos. O café ainda, e algodão agora e o *corned beef* saído dos frigoríficos”. (Andrade, 1991, MZ II, p. 169). Mas, o narrador, com sua visão extremamente aguçada, logo vê o lado perverso dessa “perfeita” administração, instalada nos domínios da produção: “No meio da fartura da terra, uma gente bichada e miserável vivia de agregada, de pequenos serviços e grandes lazeres. Os colonos despencavam nas festas com a filharada pelos trens de horários largos. Traziam um resto de argila no rosto queimado e um ar de sujeira sob os vestidos de gala”. (Andrade, 1991, MZ II, p. 169). Perigosamente e sem o mínimo de zelo, a Paulista é invadida pelo excedente da produção: “As crianças lambuzavam de frutas e de cuspo os assentos, as mães davam de mamar em público e todos punham as cabeças pelas janelas do vagão como para serem decepadas pelos postes de linha. Alguns meninos colocavam os pés pelos vãos dos bancos, assustando os passageiros inadvertidos”. (Andrade, 1991, MZ II, p. 169). A investida do narrador de Oswald de Andrade na história paulista revela-nos flagrantes de uma fase de nossa história que nem os mais instruídos no assunto são capazes de nos revelar. Oswald de Andrade consegue, na ficção, tornar o relato histórico em *experiência*.

Em 1948, a convite do Gal. Lima Figueiredo, Diretor da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, ainda em construção, Oswald de Andrade acompanha a malha ferroviária paulista que avança para o Oeste (Cf. Andrade, 1990, *Os dentes...*, pp. 140-4). Para o escritor paulista, o antigo Estado de Mato Grosso possui cidades organizadas e progressistas onde, diferentemente de São Paulo e Rio, as desigualdades não são facilmente reconhecidas. Mato Grosso, visto como um Estado de vanguarda, tem o peão como símbolo da “unidade espiritual do Brasil”, e acena como uma mu-

dança de rota no itinerário intelectual de Oswald: a atual modernidade não está mais na *urbs* da *Trilogia* ou na representação do interior na série MZ; a nova modernidade se desloca e avança para regiões fora do Estado de São Paulo, acompanhando o progresso das linhas ferroviárias que, por onde passam, modificam os hábitos sociais e a paisagem geográfica. Encetada a visita a Mato Grosso, Oswald, surpreso com a cultura e o progresso técnico do Estado, afirma que suas impressões acerca do Estado dariam um novo livro (Cf. Andrade, 1990, *Os dentes...*, p. 143-4).

Há uma estreita relação entre o que Oswald descobre às margens da E F Noroeste e aquilo que é descrito pela personagem Lírio de Piratininga, da série MZ. No texto de *Os dentes do dragão*, Oswald diz ter visitado uma próspera fazenda de café há alguns quilômetros de Campo Grande, pertencente a um japonês. Deslumbrado com a imigração japonesa no País, Oswald vê com admiração e espanto o progresso material e a obediência dos nipo-brasileiros ao Gal. Lima Figueiredo. Ora, com esse depoimento, Oswald confirma a adaptação fácil e rápida dos imigrantes japoneses no Brasil, ao gozar de privilégios junto ao governo brasileiro e de serem servidos por zonas geográficas estratégicas, por onde as estradas de ferro cortam e facilitam o transporte da produção. A esse respeito, Oswald cita, com exclusividade, a granja de um japonês de Guaraçai (SP), “que fornece um vagão de ovos por dia a São Paulo”, dada a facilidade do transporte ferroviário por aquela região.

Na série MZ, essa regalia dada aos japoneses é confundida com a ameaça iminente de perda da soberania nacional, bastante criticada pela personagem Lírio de Piratininga. Numa carta endereçada ao Dr. Miguel Couto, personagem que encabeça a luta contra a imigração, Lírio, em troca de “uns biscates pelas informações e talvez mesmo um emprego melhor”, sai em defesa do caboclo, acusando os imigrantes japoneses de esgotarem as terras produtivas brasileiras:

Mestre Miguel Couto, essa é a mais infamosa propaganda feita contra o nosso caipira, que eu tenho visto. Vou lhe explicar por que em duas palavras apenas: o amarelo arrenda a terra e quando a abandona esta não presta mais pra nada. Eles usam uma quantidade de adubo tal que inutiliza a terra depois de um certo tempo e então o

caboclo que não conhece o truque deles vai plantar nessa terra e só toma na cabeça. A terra que o japonês utiliza só serve depois pra dar vulcão, como na terra deles... (Andrade, 1991, MZ II, p. 191).

Para Lírio, os nipo-brasileiros estão a serviço de Tóquio, usam táticas violentas e criminosas no campo, estão distribuídos geograficamente no Brasil de maneira estratégica e têm as estradas de ferro como uma de suas principais armas:

Saindo do Porto de Cananéia, onde pode caber a esquadra inteira de Mikado e que eles já envolveram completamente, daí eles vêm até Juquiá e daí passando por Cutia e pela Capital do Estado seguem o rumo da Estrada de Ferro Noroeste na direção de Mato Grosso, da Bolívia e do Peru, onde consta que eles têm bases navais e áreas nas ilhas do Oceano Pacífico, a fim de tomar o Canal de Panamá num dia e cortar as Américas num abrir e fechar d’olhos, caindo assim o nosso querido Brasil em suas garras de repente! (Andrade, 1991, MZ II, p. 192).

Deslocado da classe política do País, Lírio aparece como uma personagem caricatural, que luta ideologicamente por causas absolutamente impossíveis e improváveis.

A viagem continua... As personagens de MZ, expulsas do campo, sonham com uma nova vida no Rio de Janeiro. Eufrásia, Rosalina e Genuca tomam a Central do Brasil em São Paulo. Na viagem, discutem, comem e marcam encontros, enquanto o trem, impassível, não chega a seu destino. Nessa viagem oswaldiana, como nas viagens de João do Rio (Cf. Cardoso, 2002), as ilusões são o principal combustível dessas personagens decaídas e enfermas. Pensando em encerrar, por hora, esse texto, cujo objetivo principal foi o de rastrear, na literatura de Oswald de Andrade, a representação da rua e, sobretudo, das vias férreas, terminaremos com uma anedota (“Literatura”) ex-traída de *Memórias Sentimentais de João Miramar*:

Para Aradópolis, junto à fazenda Nova-Lombardia de recordações nupciais forcei em primeira com

o Dr. Pilatos e meu querido Fíleas em excursão histórica e marcada conferência de Machado Penumbra convite do Grêmio Bandeirantes comemorador da malograda morte do conselheiro Zé Alves. (...)

Ao longo da ribalta exígua o orador pôs frases alvíssimas nos bigodes pretos.

E de lambuja grandiloquou o conferente destinos territoriais de São Paulo na expectativa do trem com colegiada despedidora e vivante.

— A plenitude cafeeira e pastoril de nosso Estado se estende nos assaltos ao hinterland que fuge num último galopar de índios e de feras! A cada investida vitoriosa, os novos bandeirantes são a reencarnação estupenda da luta, a magnífica, a eterna ressurreição simbólica da Força!

De chapéu no braço e gestos, Minão da Silva, meu agregado lombardo e jovem orgulho mulatal do grêmio, retrucou tomando a palavra pela ordem.

— Não preocupei as bancadas das escolas, meus senhores e ilustríssimas senhoras e crianças! Mas o conselheiro Zé Alves que o ilustre colega comemoramos não morreu! Apenas desapareceu de nossa competência! O Grêmio Bandeirantes com 500 membros que mandou saudá-lo. Ele tem doutores que não quiseram vim. Mas a norma do regulamento dos estatutos me mandou saudar. Desculpe os erros!

E o trem taratinhou saudades. (Andrade, 1999, pp. 75-6).

No lugar de uma conclusão, tomemos, portanto, o texto acima, que vem com o título “Literatura”. Na leitura do texto, descobrimos que se trata de uma irônica anedota acerca do fazer artístico. O conferencista Machado Penumbra inicia o seu discurso empolado, mas é interrompido por Ninão. Esta personagem explica que Zé Alves não morreu e que, obedecendo às normas do regulamento, deve, ainda, saudar os 500 membros do Grêmio. Nesse intervalo, o trem “taratinha” saudades. Não podemos precisar, com segurança, o sentido dessa anedota oswaldiana, pois a linguagem utilizada pelo autor dificulta, e muito, a compreensão do texto. Porém, podemos arriscar uma interpretação bastante próxima de nosso intento discursivo. A homenagem à morte de alguém, que de fato não morreu, e a saudação a quem não está de fato

presente geram virtualidades discursivas que se sobrepõem ao discurso já em andamento, num registro lingüístico superior, do conferencista. Assim sedimentados, a “realidade”, que sobre a qual pulsam os discursos de Machado Penumbra e de Ninão da Silva, pode ser tomada como local de onde parte a ficcionalidade desses discursos. O retorno ao tom narrativo inicial volta quando o narrador insere o último parágrafo, formado por uma única frase. Se adotarmos essa perspectiva modular em nossa análise, veremos que, na História e na Ficcionalidade (Literatura), a máquina (trem) aparece, alimenta os discursos e, depois disso, “deixa” saudades. Cabe ao pesquisador da literatura a tarefa de, entre outras coisas, inventariar os mais eloqüentes e envolventes discursos ficcionais que, um dia, o horizonte técnico os tornou possíveis.

REFERÊNCIAS

1. ANDRADE, O. **A estrela de absinto**. São Paulo: Globo: Secretaria de Estado da Cultura, 1991.
2. _____. **Alma**. São Paulo: Globo: Secretaria de Estado da Cultura, 1990.
3. _____. **Marco Zero I**. A revolução melancólica. São Paulo: Globo, 1991.
4. _____. **Marco Zero II**. Chão. São Paulo: Globo, 1991.
5. _____. **Memórias sentimentais de João Miramar**. 11. ed. São Paulo: Globo, 1999.
6. _____. **Serafim Ponte Grande**. São Paulo: Globo: Secretaria de Estado de Cultura, 1990.
7. _____. **A escada**. São Paulo: Globo, 1991.
8. _____. “A geografia humana melhora com a distância, quando piora o cultivo das terras e o seu aproveitamento”. In: _____. **Os dentes do dragão**: entrevistas. São Paulo: Globo: Secretaria do Estado da Cultura, 1990.
9. _____. **Telefonema**. São Paulo: Globo, 1996.
10. BAPTISTA, J. L. **O surto ferroviário e seu desenvolvimento**. Separata dos Anais do Terceiro Congresso de História Nacional. Rio de Janeiro: Instituto Histórico, 1942, vol. VI.
11. BENJAMIN, W. “Sobre o conceito de História”. In: _____. **Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura**. 7. ed. Trad.: Sérgio Paulo Rouanet. São Paulo: Brasiliense, 1994.
12. BURKE, P. “Origens distantes da globalização”. In: **Folha de São Paulo**, São Paulo, caderno “Mais”, 11 de julho, 2004.

13. CARDOSO, S. M. “Dentro da noite, fora da razão: a construção do mito fáustico em João do Rio”. In: **Vértice**, Lisboa, n. 105, março-abril, 2002.
14. _____. **Absolutamente figurinos**: João do Rio e o horizonte técnico das duas primeiras décadas do século XX. Dissertação de Mestrado. Assis-SP: UNESP, 1999.
15. FERREIRA, A. C. “Chão de história e farsa”. In: 16. ANDRADE, Oswald de. **Marco Zero II. Chão**. São Paulo: Globo, 1991.
17. _____. “Imagens do eldorado”. In: _____. **Um eldorado errante**: São Paulo na ficção histórica de Oswald de Andrade. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1996.
18. RIO, J. do. **A correspondência de uma estação de cura**. 3. ed. Texto apurado pela 1. edição, de 1918, por Adriano da Gama Kury; notas de A.G.K. e Alexandre Eulalio. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa; São Paulo: Scipione: Instituto Moreira Salles, 1992.
19. SEVCENKO, N. “Os maquinismos de uma cenografia móvel”. In: _____. **Orfeu Extático na Metrópole: São Paulo, Sociedade e Cultura nos frementes anos 20**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.