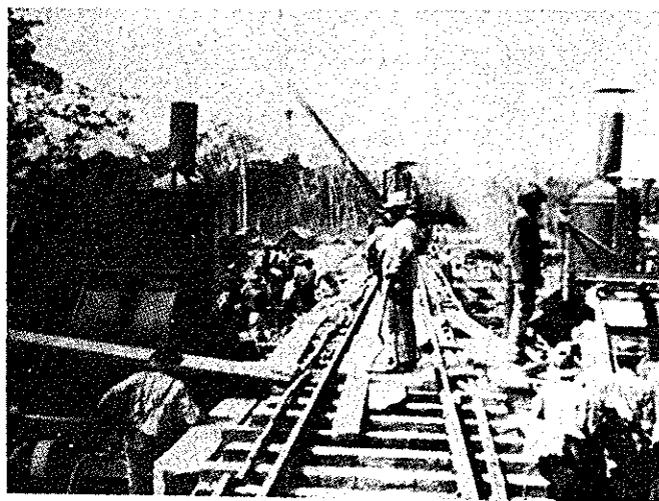


A selva comeu o moderno

A história da Madeira-Mamoré não é só o fracasso de uma aventura ferroviária ufanista. É o simbólico prenúncio de que, aqui, o capitalismo tende a virar sucata

Roney Cytrynowicz



Mãe da Transamazônica, avó da Norte-Sul

Diz a lenda que a cada dormente da ferrovia Madeira-Mamoré corresponde o cadáver de um operário que morreu empregado em sua construção. Num dos mais contundentes *insights* de seu livro, *Trem Fantasma* (*), Francisco Foot Hardman lembra que dormente vem do inglês *sleep*: “Ora, só dorme quem está vivo, embora esquecido. Ao mesmo tempo, o sono é o principal atalho em direção à morte. Os dormentes carregam toda essa ambigüidade . . . as intersecções entre trabalho vivo e trabalho morto, a simbologia que fetichiza o inanimado e, ao nomeá-lo, projeta inconscientemente a própria confusão de identidades vivida no processo de existência material.”

Trem Fantasma: história das duas tentativas de traçar os caminhos da Madeira-Mamoré. Primeiro, entre 1878 e 1879. Depois, de 1907 a 1912. Resultado: milhares de operários mortos e desaparecidos, centenas de toneladas de material abandonado, sonhos arruinados em meio a desespero e à selva. “Inquietou-me desde logo a intensidade e rapidez com que a Madeira-Mamoré virou lenda, com que seus vagões e locomotivas passaram ao imaginário como fantasmas”, escreveu Hardman.

Na primeira tentativa, em 1878, após 18 meses de trabalho, havia sete

(* Companhia das Letras; 291 págs.; Cz\$ 1.050,00.

quilômetros de trilhos e pelo menos 500 mortos. O *Metrópolis*, navio vindo dos Estados Unidos, naufragou com 246 operários, 500 toneladas de trilhos e máquinas, e 200 toneladas de provisões. Pelo menos 80 operários morreram. O material se perdeu.

Uma narrativa de 1910, de um viajante inglês, descreve o vilarejo de Santo Antônio da Madeira, base geográfica do empreendimento: “Se você estivesse perdido no mapa de um país localizado para além das rotas gastas, tentando descobrir ali o nome do lugar que seja o mais recluso e inacessível, se acontecesse de ser o mapa da América do Sul, então seu pensamento se dirigiria naturalmente para as vizinhanças de Santo Antônio do Madeira . . . uma terra onde se pode

respirar os aromas do dia da criação.”

Quase 30 anos depois, a aventura recomeça com a importação de 20.817 trabalhadores de 50 nacionalidades diferentes, que abriram 364 quilômetros de trilhos. Oficialmente, 1.593 operários foram dados como mortos, número que pode ter chegado na realidade a cinco mil. *Trem Fantasma* narra, de forma irresistível, a epopéia desta ferrovia do diabo, que ligava o nada a lugar nenhum, pois “não há evidências de que necessidades econômicas imperiosas tenham tornado a ferrovia um evento por si só convidativo; por outro lado, desde que criada a fabulação ilusória em torno de sua necessidade, em função de sonhos incontidos, representações cristalizadas e crenças inabaláveis como a de grandeza nacional, a esfera da produção passa a atuar de modo drástico . . .”

Entre o 27 de setembro de 1825, quando um trem inglês percorreu 61 metros, e os milhares de mortos da Madeira-Mamoré, numa região “sem história”, como escreveu Euclides da Cunha, não há descontinuidade, mas, no máximo, contrastes. Na Europa do século XIX, onde a cidadania “era uma ilusão”, sonhava-se com ferrovias que seriam cachimbos da paz, trilhos de solidariedade. Milhares de pessoas saudam as partidas dessas



Uma legião estrangeira

Mortes por nacionalidades, jun. 1907 a 31 de dez. 1912

| Nacionalidades | 1907 | 1908 | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | Total |
|-------------------|----------|-----------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| Brasileiros | 5 | 35 | 144 | 147 | 168 | 132 | 631 |
| Espanhóis | 0 | 19 | 133 | 86 | 82 | 46 | 366 |
| Antilhanos | 0 | 0 | 28 | 105 | 61 | 14 | 208 |
| Portugueses | 0 | 5 | 74 | 32 | 21 | 16 | 148 |
| Alemães | 0 | 0 | 45 | 5 | 2 | 0 | 52 |
| Italianos | 0 | 0 | 12 | 9 | 8 | 0 | 29 |
| Colombianos | 0 | 0 | 12 | 7 | 7 | 4 | 30 |
| Americanos | 0 | 0 | 8 | 5 | 15 | 2 | 30 |
| Bolivianos | 0 | 1 | 4 | 5 | 9 | 8 | 27 |
| Venezuelanos | 0 | 0 | 0 | 2 | 7 | 2 | 11 |
| Franceses | 0 | 0 | 3 | 3 | 2 | 0 | 8 |
| Russos | 0 | 0 | 3 | 3 | 1 | 0 | 7 |
| Cubanos | 0 | 0 | 3 | 2 | 0 | 0 | 5 |
| Chineses | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 | 2 | 7 |
| Gregos | 0 | 0 | 0 | 1 | 10 | 8 | 19 |
| Inglêses | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 0 | 5 |
| Porto-riquenhos | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 | 0 | 4 |
| Austríacos | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 4 |
| Maxicanos | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| Turcos | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 4 |
| Árabes | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 5 | 9 |
| Peruanos | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 13 | 17 |
| Suecos | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| Belgas | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Canadenses | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Chilenos | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 3 |
| Japoneses | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Dinamarqueses | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Escoceses | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Húngaros | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Índios americanos | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Irlandeses | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Noruegueses | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Panamenses | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Desconhecidos | 0 | 0 | 15 | 6 | 8 | 3 | 32 |
| Div. nacional | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 9 |
| Granadinos | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 |
| Santa Lúcia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| Argentinos | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| Equatorianos | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| Hindus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| Total | 5 | 61 | 501 | 428 | 419 | 179 | 1593 |

Fonte: Brazil Railway Co. 1913

dominantes nesta época: “Conectar-se com a paisagem do cosmopolitismo”, o que resultou que “empresários, exploradores e oportunistas transacionassem, enquanto foi possível, seus objetivos de lucro imediato com aquela aventura”. Para Hardman, a construção da ferrovia esclarece os mecanismos de apoio quase irrestrito do Estado a capitais privados (tal como hoje, apesar da cruzada pela livre iniciativa).

A leitura de *Trem Fantasma* remete, como em um vagão a perder de vista lugares e épocas, a outros espetáculos do capitalismo, como Brasília, Transamazônica, Césio-137, Jari, Ferrovia Norte-Sul, e quantos



Um hindu na Amazônia

novas máquinas que subvertem as sensações óticas nas relações de espaço e tempo. No remoto Brasil, a Madeira-Mamoré transforma-se no “espetáculo privilegiado do capitalismo na selva . . . para os patrocinadores desses projetos, cada quilômetro vencido significava ter chegado mais perto dos céus; para os operários que construam essas Torres de Babel, contudo, cada dormente a fixar era como transpor mais um degrau do inferno”.

No início do livro, Hardman resgata algumas imagens da ferrovia, na literatura, cinema, pintura; é o maquinismo como poética transformado num teatro de fantasmagorias (como no trem fantasma dos parques de diversões) e em “animação ilusória de fetiches na sociedade produtora de mercadorias”. O século XIX é pródigo em exemplos de uma burguesia cheia de sonhos civilizatórios, que

constrói falanstérios, fábricas como templos, ferrovias como catedrais, e mantém ainda os gostos da aristocracia. Sem perda alguma para a acumulação primitiva e consolidação do capitalismo.

Exemplo magnífico é o “exibicionismo burguês” das Exposições Internacionais na Europa e Estados Unidos, às quais Hardman dedica um capítulo. Outros dois capítulos dão conta das feiras nacionais da indústria, da participação brasileira nas Exposições Internacionais, enfim, da inserção do País na produção e no discurso nas malhas do capitalismo.

A ilimitada proliferação de linhas férreas na Inglaterra da segunda metade do século XIX não tinha por que não terminar em Santo Antônio do Madeira. Antes, era inerente ao processo, e este era o desafio lançado aos técnicos, engenheiros e outros empreendedores ativos das classes

outros infinitos canteiros de obra e tragédias. Enfim, este é o país do lixão (para não perder a rima com o grupo parlamentar que a ele equivale), do ferro-velho permanente, arastado por sonhos de grandeza e fabulações ilusórias. Este é o país de Zé Sarney, imperador do Maranhão (para lembrar Márcio Souza, e sua trilogia da Amazônia – um autor sobre o qual Hardman passou de forma um tanto ligeira, na crítica não muito justa e um tanto simplificada). As dolorosas descrições, recuperadas por relatos da época, dos operários chegando aos locais de trabalho, sua organização militar, os relatórios médicos medindo a produtividade tornam *Trem Fantasma* menos um ensaio de tradições culturais, e mais “uma pequena resenha em torno do dilaceramento de convicções, identidades e referências. Menos do que a ‘estrutura das mentalidades’, é sua crise e

estilhaçamento que se busca rastrear”, segundo Hardman. A Madeira-Mamoré trouxe seus operários como fuligem.

Porto Velho, por exemplo, que surgiu a partir de uma estação ferroviária, cuja “condição de cidade ainda não se distinguiu muito bem; pois permanecia, nesse momento, a rigor, como núcleo isolado sob controle e jurisdição de uma empresa privada, algo distante do conceito formal de espaço público”. A cidade, hoje, espremida entre a abundância dos surtos de mineração e uma pobreza crônica, ainda guarda os restos da ferrovia e um belo museu, marcos sinistros de sua fundação.

Sob esses monumentos da civilização e da barbárie, lá onde se encontram os lixos da história do trabalho, vive um magma quase messiânico, redentor talvez, como quis Walter Benjamin. Esse magma é o começo e fim do Brasil, país do futuro sempre remoto e nunca cumprido, onde os dormentes da civilização apóiam-se sobre os cadáveres do trabalho. “Um único e decisivo fio perpassa imutável por essa cadeia fantasmagórica – o da barbárie sempre reproduzida, o das ruínas prematuras”, escreveu Hardman. A Madeira-Mamoré é um monumento-limite, quase inverossímil dessa barbárie. É como se as assombrações de nossos trens fantasmas dos parques de diversões fossem ainda mais assustadoras. Os monstros com rostos humanos, e a engenhoca movida a trabalho vivo.

Mas é preciso não se perder, nem perder os ritmos e tempos da história, do trabalho da história de Hardman. Tal como a ópera ou a fábrica de gelo do Fitzcarraldo de Herzog, ou a fábrica flutuante do sr. Jari, o choque dos contrastes não torna os índios brasileiros do século XX inocentes.

Trem Fantasma apresenta uma narrativa extremamente densa e poética, e, como a miragem do trem de ferro, talvez seja das “únicas capazes de aplacar a vertigem do vazio, tornar legíveis os pontilhados mais minúsculos do mapa-múndi”. Suas metáforas, que rompem a separação entre história e ficção, no sentido que deu a isso o filósofo francês Michel de Certeau, de que a história é um ficcional restituído à história o seu estatuto de espetáculo. O que torna possível escutar um outro mundo “é o murmúrio de

O desafio sobre trilhos

Número de trabalhadores contratados/ano

| Ano | Homens |
|--------------|---------------|
| 1907 | 446 * |
| 1908 | 2.450 |
| 1909 | 4.500 |
| 1910 | 6.024 |
| 1911 | 5.664 |
| 1912 | 2.733 ** |
| Total | 21.817 |

(*) Início: julho. (**) Término: agosto.
Fonte: Brazil Railway Co., 1913.

um corpo social, o imenso rumor das práticas antigas, tudo aquilo que se calou e que a história substitui pelas suas ficções, um simulacro que ocupa o lugar dos corpos individuais e coletivos, marcados na dor pela lei do trabalho. Esta dor é o real que o discurso histórico postula mas nunca penetra. Ele faz falar aquilo que a faz esquecer”, escreveu Certeau. (*A Nova História*, edições 70.)

Para Hardman, “recuperar alguns desses instantâneos é de vital importância para que se surpreendam cenas do inferno em movimento”. Pois, citado Adorno e Norkheimer (*Dialética do Esclarecimento*), “em face dos mortos os homens desabafam o desespero de não serem mais capazes de se lembrarem de si próprios”.