

## ESCANDALOSAMENTE PAULISTA: UM DIÁLOGO ENTRE LITERATURA E TÉCNICA (HISTÓRIA) A PARTIR DE JOÃO DO RIO

Sebastião Marques Cardoso  
UNICENTRO, Guarapuava - PR

**Resumo:** Neste artigo, tomaremos a literatura de João do Rio com base nas variadas formas de contato com o horizonte técnico de inícios do século XX, no Brasil. O estudo da representação da realidade (seja ela a partir da referência extratextual, intratextual ou intertextual) poderá nos auxiliar a visualizar como o imaginário, na produção desse autor, ganha forma e como, também, transborda os seus próprios limites, na tentativa de redimensionar a paisagem a qual se refere. Para além do imanentismo do texto, acreditamos que o imaginário, vislumbrado e modelado pela literatura, proporciona uma re-visão do mundo (a produção de uma nova verossimilhança), necessária à vida cultural da época.

**Palavras-chave:** Teoria e história literária; modernização e cultura da tecnologia; representação literária e imaginário cultural

**Résumé:** Dans cet article-là, nous prendons la littérature de João do Rio face aux plusieurs possibilités de contact avec l'horizon technique du début du XXe siècle, au Brésil. L'étude de la "représentation de la réalité" (soit elle à partir de la référence "extratextuelle", "intratextuelle" ou "intertextuelle") pourra nous aider à regarder comme l'imaginaire, dans le récit d'auteur, prend forme et comme, aussi, dépasse ses propres limites, dans le désir de redéfinir le paysage dont se fait la référence. Au-delà d'immanentisme du texte, nous croyons que l'imaginaire, envisagé et modelé par la littérature, va pouvoir une "ré-vision" du monde (la fabrication d'une nouvelle vraisemblance) utile à la vie culturelle de l'époque.

**Mots-clés:** Théorie et histoire littéraire; modernisation et culture de la technologie; représentation littéraire et imaginaire culturel

A Lei de 1852, que concedeu a construção da estrada de ferro para o Barão de Mauá, também permitiu a construção de muitas outras ferrovias pelo País. Dentre elas, podemos destacar uma de maior vulto na literatura de João do Rio, que, muitas vezes, serviu de ponte para o escritor carioca avançar, com suas imagens literárias, para a Província de São Paulo e de Minas Gerais. Trata-se da Estrada de Ferro D. Pedro II. Essa estrada de ferro, como regia o contrato homologado em maio de 1855, parte do Rio de Janeiro, passando pelos municípios da Corte e de Iguaçú. Daí, transpõe a Serra do Mar no ponto mais conveniente e, no trecho da Serra e o rio Paraíba, divide-se em duas novas linhas: uma devendo dirigir-se para a povoação da Cachoeira, em São Paulo, e a outra tomando a direção de Porto Novo do Cunha, nos limites do Rio de Janeiro e de Minas Gerais. A extensão dessas linhas corresponde, na sua totalidade, a 418,631 Km. O término da construção da ferrovia, previsto no estatuto de 1855, para 1866, só ocorreu em 1875, quando o ramal até a Cachoeira foi, finalmente, concluído. (Cf. BAPTISTA, 1942, p. 452-481).

Ora, as viagens literárias de João do Rio através da exploração das vias férreas não teriam sido possíveis se a economia brasileira não tivesse mudado de curso a partir da segunda metade do século XIX. Embora a literatura do escritor carioca faça referência explícita a um período histórico posterior ao Império, que compreende, ora para mais, ora menos, a nossa *Belle Époque* tardia, que vai aproximadamente do final do século XIX até os primeiros decênios do século XX, sua existência dependeu em grande parte do processo de modernização tecnológica cujas bases foram suplantadas na segunda metade do século XIX. Essa estrutura de base, com a execução de projetos de construção de portos e redes ferroviárias, esteve estritamente vinculada ao desenvolvimento econômico do País.

Em áreas como São Paulo, Espírito Santo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, o cultivo do café foi a principal locomotiva de desenvolvimento econômico da segunda metade do século XIX, com uma média de crescimento populacional, nesses estados, de 2,2 por cento se considerarmos o período que vai de 1872 a 1900:

[...] se se observa mais de perto a região cafeeira comprovam-se grandes movimentos demográficos dentro da mesma. A população dos dois estados antigos produtores (Rio de Janeiro e Minas Gerais) se expande com relativa lentidão (taxa de 1,6); por outro lado, a região que se integra na produção cafeeira no último quartel do século (Espírito Santo e São Paulo) apresenta a taxa extraordinariamente elevada de 3,6. Esses dados põem em evidência que o desenvolvimento da região cafeeira se realizou, durante essa etapa, com transferência de mão-de-obra das regiões de mais baixa produtividade [como Minas, por exemplo] – e certamente do setor de subsistência dessa região – para outras áreas de mais alta produtividade. (FURTADO, 1967, p. 154).

O café representou para esses estados o que, no nordeste, o açúcar e o algodão teriam representado economicamente, uma produção agrícola mais intensa, que

mudaria drasticamente a densidade demográfica das regiões. Para o escoamento da produção, nada melhor do que a substituição das lendárias mulas de carga por rápidas e pesadas máquinas de ferro. As locomotivas atingiam diretamente as áreas de produção, quando não tornavam regiões absolutamente inóspitas em vilas e cidades da noite para o dia.

A literatura de João do Rio acompanha de perto o surto ferroviário nacional. A E. F. Dom Pedro II se estenderá, mais tarde, para o interior de Minas Gerais, levando consigo um *flâneur* que superou o grande problema da sua *flanerie*, ao substituir suas pernas biológicas por tração mecânica. Nessa operação, João do Rio ampliou seu espaço de atuação e visão, mas não deixou, contudo, de conservar sua atitude absolutamente urbana. O cronista lança, a partir da sua posição privilegiada, um olhar que cristaliza a imagem de uma paisagem geográfico-literária do Brasil em constante transformação. O olhar de João do Rio de inícios do século XX faz-nos lembrar dos nossos primeiros viajantes e excursionistas que, com suas pranchas, catalogavam plantas, animais e paisagens tipicamente brasileiras. Mas, a paisagem nacional não é mais uma paisagem natural, que encanta justamente por pertencer a uma geografia intocada e única. A paisagem de João do Rio é uma paisagem modificada pelo homem, uma paisagem amedrontada pelas máquinas a vapor. Essas máquinas invadem o espaço virginal das florestas, dos vales e das serras ao rasgar suas entranhas como se rasga um papel de seda. O vestígio humano depositado nesses novos prados nacionais os destitui de sua inocência histórica, daquilo que conservavam de mais puro e sagrado.

Historicamente, o trajeto ferroviário para Minas avançou lentamente. Em 1881, ficou concluída a construção do trecho que vai de Barbacena a Carandaí; em 1884, Candaraí a Lafaiete; em 1886, Lafaiete a Congonhas; em 1887, Congonhas a Itabira do Campo e, em 1888, foi aberto um ramal provisório para Ouro Preto. (Cf. BAPTISTA, 1942, p. 480). Se fizermos um balanço sobre a evolução das datas de inauguração dos trechos ferroviários acima, perceberemos que as ferrovias, embora previstas a partir de 1855, só atingiram sua magnitude no último quartel do século XIX. Entretanto, o impacto que estas novas estradas provocariam nos indivíduos só poderia ser observado após um convívio mais intenso com essas rotas recém-inauguradas. No despontar do século XX, João do Rio percorreu essas estradas, e registrou, com sua impaciente tranqüilidade, imagens surpreendentemente literárias. Isso se deveu, sobretudo, graças a seu convívio tão intenso com as máquinas. Como um homem urbano do Rio de Janeiro do início do século XX, João do Rio estava habituado às máquinas, além de desenvolver por elas uma curiosa e indomável fascinação.

Ao visitar uma tradicional festa religiosa em Congonhas, João do Rio conta, na crônica que abre uma série de textos arrolados em *Dias de Milagre*, de *Os Dias Passam...*, o longo caminho que percorreu para chegar a esta distante cidade de Minas Gerais. São notícias sensitivas de uma rota literária que nos dá uma nova dimensão da literatura do autor. O narrador nos conduz a uma viagem literária que parte da Central, passando por inumeráveis estações menores e por cidades conhecidas como Juiz de Fora

e Barbacena, até chegar em Congonhas. A palpitação dos anseios do cronista começa ao chegar à plataforma de partida. Diante da possibilidade de viajar, João do Rio dá-nos detalhe sobre a estação e o expresso que nele irá partir:

Na Central o movimento é pequeno para o expresso de Minas. A luz elétrica morre na vastidão do *hall*, criando trechos de sombra, obscuridades complacentes, donde de vez em quando surgem, agitando lanternas verdes ou vermelhas, empregados de boné. O leito é comprado em separado da passagem, e por trás do *guichet* o funcionário exige uma série de informações breves. Felizmente breves. Seguimos pela plataforma. O trem vai partir. O carro-dormitório jaz em treva e tem um porteiro de óculos, com os queixos desencontrados, que se opõe à passagem de toda a gente. (RIO, 1912, p. 113).

As impressões de João do Rio ganham força quando, agora, são provenientes de um *locus* em movimento, dando-lhe a sensação de desnastrar tudo o que é ponto fixo que está ao alcance de sua visão cinematográfica: “O expresso, [...], cortando o vento, vai a engolir os subúrbios, os primeiros escuros, os outros gritantes de luz, numa grande velocidade.” (RIO, 1912, p. 114). E, mais adiante:

[...] por monte e vale, o trem continua a galopar, como se distendesse aos nossos olhos a fita interminável de um cinematógrafo, em que as árvores e os campos guardassem o mistério das fantasmagorias, só de quando em quando cortadas de casinhotos, onde vivem roceiros isolados, ou estrelejamento luminoso das pequenas cidades agora, quase todas iluminadas a lâmpadas elétricas, mas desertas e sonolentas. (RIO, 1912, p. 115-6).

A caminho de Congonhas, João do Rio retira suas impressões de viagem e, ligados a essas impressões, o autor também descreve a gente pobre transportada pelo trem, o desconforto dos vagões, a lentidão e os desarranjos da viagem. Isso posto, podemos dizer que a figura majestosa da locomotiva contrasta com a inércia administrativa da companhia e dos conflitos sociais. Os mineiros pobres, transportados pelo expresso, são um grave indício de que a inclusão da estrada de ferro no interior de Minas não resultou, necessariamente, numa melhoria de vida para essas populações locais. Toda a miséria social flagrada por João do Rio nos comboios e, também, na cidade de Minas não difere das tensões sociais mais agônicas vistas e registradas por ele, no Rio de Janeiro. Aos nossos olhos, diríamos que o fenômeno social, cultural, econômico e político vivido por João do Rio é aquilo que estamos habituados a chamar, hoje, de mundialização ou globalização. Grosso modo, os efeitos dessa política de desenvolvimento planetário são extremamente nocivos às economias mais atrasadas tecnologicamente.

Travestido de Godofredo de Alencar, João do Rio chega a Belo Horizonte, depois de uma viagem de dezoito horas incômodas, passadas num comboio de trem. *No miradouro dos céus* (Cf. RIO, 1920, p. 99-110), Godofredo vê saltar-lhe uma cidade moderna e cheia de encantos. A estrada de ferro serviu-lhe como prolongamento da rua

carioca, estabelecendo uma conexão para a cidade mineira, facilitando, assim, a comunicação entre essas ruas e as cidades. O autor flana nas ruas mineiras, embasbacado com o esplendor do céu que cobre a cidade, como um autêntico *flâneur* europeu, mas que reside na cidade do Rio. Sua contradição em ser e estar é sua sublime característica. Para ele, as ruas da cidade, não importando qual cidade ou rua, são sua segunda pele. Em sua travessia literária pelo Brasil, a estrada de ferro permitiu ao *flâneur* dos trópicos encurtar as distâncias entre as cidades, as ruas e as pessoas. Com as peregrinações de João do Rio, estimuladas por seu irresistível desejo de conhecer novas pessoas e cidades, podemos aventar a hipótese de que o escritor procurava, talvez, no seu próprio inconsciente, uma cidade perdida, que satisfizesse todos os seus desejos: a cidade mítica de Atlântida. (Cf. RIO, 1920, p. 249-259). Em suas viagens, João do Rio procura reconhecer os fragmentos de sua cidade abscondita. Uma infinidade de ruas separadas pela civilização compõe a fragmentada e imaginária cidade perdida, considerada pelo autor como o elo entre a Europa e a América. Acreditamos que, quando falamos da literatura de João do Rio, a questão da identidade brasileira passa por esse crivo. Adotando a perspectiva de João do Rio, nossa identidade se fortaleceria a partir do momento que compreendêssemos simbolicamente a nossa formação como o resultado de um imbricamento de duas civilizações soberanas, ou seja, o brasileiro é substrato da cultura atlântica-ocidental. Assim, as raízes de nossa cultura são mais profundas do que Darcy Ribeiro poderia supor. Para chegarmos a ela, urge-nos um esforço secular e intelectual sem precedentes que ultrapasse as fronteiras históricas débeis e delimitadas da cultura ocidental que nos moldou, pois o berço de nossa cultura é anterior à própria condição cultural do Ocidente.

A E. F. Dom Pedro II, seguindo pelo ramal que vai até Cachoeira Paulista, encontrou, ainda no final do século XIX, com outra estrada de ferro que, passando pelo Vale do Rio Paraíba e por cidades conhecidas como Taubaté e Jacareí, se dirigia à cidade de São Paulo. Mais tarde, com o advento da República, a E. F. Dom Pedro II, que liga agora a cidade de São Paulo à cidade do Rio de Janeiro, passará a se chamar E. F. Central do Brasil. (Cf. AZEVEDO, 1950, p. 66). A região do Vale do Rio Paraíba e adjacências contou com um intenso povoamento no século XIX. Mas, seguindo a rota do café, a região do Vale do Paraíba enfrentou um enorme refluxo populacional a partir do último quartel do século XIX, quando, já transitável por linhas férreas toda a extensão do Vale, o eixo demográfico de São Paulo começou a lentamente se deslocar para as regiões conhecidas hoje como Paulista e Mojiana. No primeiro decênio do século XX, essas novas regiões de cultivo de café estiveram no auge e, pela mesma razão que arruinou as lavouras de café do Vale do Paraíba (o rápido empobrecimento do solo), foram decaindo. A rota do café avançava, agora, para a região Oeste paulista. Com isso, floresceu no Estado de São Paulo um sistema ferroviário que se amoldava à sua estrutura econômica, além de garantir às camadas mais abastadas, constituídas por fazendeiros, um meio de comunicação poderosíssimo. Os grandes fazendeiros trocaram a vida na fazenda ou na cidade do interior pelo conforto da cidade de São Paulo, dada a facilidade de comunicação com a sua propriedade. (Cf. PRADO JÚNIOR, 1972, p. 109-110).

Para entendermos melhor esse processo demográfico extremamente volátil que, de alguma maneira, condicionou o desenvolvimento urbano e econômico do Estado de São Paulo desde o final do século XIX, julgamos necessário saber um pouco mais sobre o ritmo e o tempo de vida da lavoura de café no Brasil. O agricultor, na tentativa de manter seu rendimento financeiro em altos índices, abandona a lavoura de café existente num prazo relativamente curto de cultivo e busca, muitas vezes, terras novas, cujos índices de produção e de lucro se igualam ou ultrapassam os melhores índices da lavoura anterior. Essa situação nômade da produção agrícola cafeeira brasileira pode ser melhor entrevista nas palavras de Caio Prado Júnior:

O ciclo de aproveitamento da terra no Brasil é conhecido, e se vem repetindo invariavelmente numa região depois da outra. Derrubada a mata, que dá os melhores solos, e é por isso logo procurada, instalam-se as culturas; os rendimentos são a princípio muito elevados; na lavoura do café, por exemplo, safras de 300 e mais arrobas por mil pés são comuns em terras frescas. Logo depois, aquele rendimento começa a cair. Variando de zona para zona, o decréscimo é mais ou menos acelerado; mais invariável. Hoje, na maior parte das antigas zonas cafeeiras, safras de 30 a 40 arrobas por mil pés já representam volumes apreciáveis. Nesta marcha, chega-se logo a um nível que torna a cultura antieconômica. Abandonam-se algumas plantações mais pobres; começa o despovoamento. Na maior parte das velhas fazendas paulistas (velhas de algumas dezenas de anos), casas de trabalhadores abandonadas e em ruínas indicam claramente a marcha do despovoamento. (PRADO JÚNIOR, 1972, p. 214).

Em síntese, podemos dizer que o café e, no seu encaço, as estradas de ferro transformaram grande parte da vida das pessoas do campo e da cidade, no Estado de São Paulo, ao modificar a paisagem vegetal dos prados, ao estimular grandes deslocamentos de pessoas e ao transformar rotas de tropeiros em assustadores caminhos de ferro. Os vestígios desse histórico empreendimento ainda podem ser vistos a olho nu. Em Araçatuba, cidade que nasceu graças à expansão do café para as regiões do Oeste, as linhas férreas foram de alguns anos para cá removidas da cidade, cedendo o lugar para amplas e longas avenidas. A estação principal transformou-se num patrimônio cultural da cidade, evento de louvável notoriedade. Por outro lado, se caminharos por algumas quadras à esquerda da estação, encontraremos uma outra, já um tanto afastada do centro da cidade. Esta última transformou-se num oásis para os desamparados sem abrigo. Passando por lá, é raro não presenciar famílias de mendigos que ali, ao abrigo da estação, dão a ela uma nova e vexatória ocupação. Enfim, a estrada de ferro tomada pelo asfalto e a estação habitada por mendigos nos indicam que o resultado histórico do café ainda se faz presente em muitas cidades paulistas. O seu legado é questionável, mas foi essa conjectura econômica que serviu de plataforma para a existência de muitas cidades paulistas, algumas hoje estagnadas economicamente e outras prósperas, que souberam muito bem se adaptar às novas culturas agrícolas e a outras exigências econômicas.

Escandalosamente paulista é assim que se sente a entidade ficcional José Antonio José, de João do Rio. (Cf. RIO, 1918, p. 61-66). De volta para o Rio, o colunista divide o comboio do trem com o Dr. Duarte Leite, embaixador de Portugal. Chegando ao Rio, ao ver toda a cidade inundada, José A. José lembra com uma profunda saudade da terceira visita que acabara de fazer à cidade de São Paulo. Nessa inestimável crônica, cuja futilidade tem sua importância assegurada, o colunista elabora uma elogiosa descrição do Parlamento do Estado de São Paulo, preparado para a cerimônia de posse do novo governo paulista. A posse, não contrariando a decoração floral do ambiente, é revestida de pompa e elegância. Depois da posse, o colunista toma carona na *limousine* do jornalista Mário Guastini rumo ao Palácio do Governo, e o Presidente Rodrigues Alves consegue tempo para, no interior de um “landau a Daumont”, acenar para o público. Na lembrança de José A. José, a sociedade paulista de inícios do século XX dá o tom, servindo de exemplo para o País e aspiração política para os novos. Numa outra crônica, José A. José retrata a chegada triunfal, num comboio de trem, do Presidente Oscar R. Alves. (Cf. RIO, 1918, p. 398-402).

A literatura de João do Rio, seguindo o traçado das linhas de ferro paulistas, expande-se pelo interior das terras bandeirantes através da Estrada Ferroviária Mogiana. Esta estrada de ferro teve sua concessão em 1872, que previa a construção de uma estrada de ferro de Campinas para Mogi-Mirim, com um ramal para a cidade de Amparo. Em 1875, uma nova concessão foi aberta para a construção de um ramal a partir da Mogiana rumo a Ribeirão Preto e, em 1883, um outro ramal, agora para a localidade de Poços de Caldas. Enfim, os trajetos da Mogiana para Poços de Caldas e para Ribeirão Preto só foram concluídos entre 1883 e 1886. (Cf. BAPTISTA, 1942, p. 570-571).

Contudo, quem mais se beneficiou com estas estradas de ferro foi a República, que herdou um projeto desenvolvimentista para o Brasil, em franca expansão. Coube à República apenas acrescentar, à malha ferroviária já estabelecida no Estado, novos ramais periféricos e expandir as linhas já existentes para fora do Estado, dando, assim, continuidade ao projeto ferroviário iniciado na Monarquia através de novas concessões. Vale lembrar que, na expansão da E. F. Mogiana, a mão-de-obra utilizada para o trabalho mais pesado em seu prolongamento era, muitas vezes, constituída de trabalho escravo. Algumas empresas adquiriam essa mão-de-obra por meio da polícia paulista, que prendia e vendia os cidadãos considerados mais perigosos para essas empresas, pensando em evitar e diminuir, com isso, a criminalidade e a vagabundagem na metrópole:

Por vezes, dentre as vítimas que a polícia arrepanhava pelas ruas, alguns eram destacados, sobretudo os mais fortes ou aqueles que porventura despertassem o instinto de vingança dos policiais, e eram literalmente vendidos a agentes encarregados de recrutar mão-de-obra de qualquer tipo para os pesadíssimos esforços de fixação dos prolongamentos da Estrada de Ferro Mogiana, em pleno sertão de São Paulo. (SEVCENKO, 1992, p. 147).

Na década de 20, o sistema ferroviário paulista, no que diz respeito à sua espacialização, atingiu o seu esplendor:

O período de 1900 a 1920 marca o estabelecimento do que praticamente constitui a rede ferroviária definitiva de São Paulo. Todas as zonas conseguem o assentamento de um tronco ferroviário básico: a partir de então, somente ramais de importância secundária são construídos. Entretanto, parece surgir um fato novo na história das ferrovias paulistas, porque pelo menos um desses troncos corta áreas de escassa população. O caso mais nítido é o da sétima zona [que corresponde à área cortada pela E. F. Noroeste, que vai de Bauru até ultrapassar os limites de Andradina]: a Noroeste do Brasil atinge a margem do rio Paraná em 1910; em 1900 essa zona tinha apenas 8.000 habitantes. (SAES, 1981, p. 53).

Com isso, podemos afirmar que São Paulo era, em 1920, no tempo das aspirações modernistas paulistas mais efervescentes, o Estado melhor servido de linhas férreas na geografia do Brasil e nutria aspirações hegemônicas continentais.<sup>1</sup>

Saindo de Campinas, a E. F. Mogiana aufere ao escritor do Rio duas direções: um ramal para Poços de Caldas (MG) ou, continuando em seu curso intermitente, uma parada obrigatória em Ribeirão Preto (SP). No percurso para estas cidades, João do Rio, agora de Poços e de Ribeirão, será um turista excursionista para, ao final da linha, quando recolher cuidadosamente suas imagens *en passant*, fazer literatura— bilhete de acesso para uma nova viagem. Desse percurso, podemos extrair duas obras. Tomando o caminho de Poços, teremos, ao fim da última estação, *A correspondência de uma estação de cura* (RIO, 1992), já nos limites de Minas Gerais. Se insistirmos na mesma direção, encontraremos a cidade de Ribeirão Preto, cujos arredores servem de cenário para a construção da peça *Eva*. (RIO, 1915).

A peça *Eva*, escrita a pedido de Alexandre Azevedo, encenada pela companhia Adelina Abranches, é composta em três atos. Primeiro ato: salão às 11 horas da manhã. Segundo ato: salão à noite. Terceiro ato: o salão na manhã seguinte. O enredo não é surpreendente. Na fazenda de café de Anthero Souza Prates, em Ribeirão Preto, ocorre uma recepção. Nessa recepção, não faltam figuras caricatas como o Barão Lopes, um decalque de Barão Belfort, o jornalista wildeano Godofredo de Alencar, espécie de alter-ego de João do Rio, o jovem galante Jorge Fontoura, que não conheceu Paris (figura próxima a de Olivério Gomes de *A correspondência de estação de cura*), Eva, menina *flirteuse* e viajada, e vários outros personagens. No primeiro ato, as personagens são

---

<sup>1</sup> A partir do litoral Atlântico, podia se pensar uma viagem para a cidade de Arica, no Chile, tomando a E. F. Santos-Jundiá, por exemplo; depois, a E. F. Sorocabana completaria o percurso até Bauru; em seguida, E. F. Noroeste, linha ferroviária brasileira estratégica, se ligaria a uma outra linha em território boliviano; por fim, uma outra linha faria conexão para o Chile que, atravessando os Andes, alcançaria o litoral pacífico.



apresentadas ao público. Na fazenda, cujos criados falam francês, é reproduzida uma atmosfera parisiense. Jorge revela a Godofredo de Alencar e ao Barão o amor que sente por Eva. Barão e Godofredo o aconselham a não temer por isso, devendo, mesmo assim, tentar conquistá-la. No segundo ato, Jorge revela à Eva o seu amor. Porém, Eva pede-lhe um ato de ousadia que confirme esse grande amor. No dia seguinte, Jorge decide deixar a fazenda e os futuros negócios com Anthero como prova de que a ama. No terceiro e último ato, antes que Jorge partisse, o colar da Sr<sup>a</sup> Adalgisa, esposa de Souza Prates, é roubado. Eva, aflita, diz a Jorge que foi ela quem o roubou, pedindo desesperadamente ajuda. Eva, com seu próprio colar embrulhado a um lenço, faz Jorge pensar que era o embrulho do colar roubado. Jorge, bastante nervoso, decide ajudá-la. Ao final da mesma manhã, o verdadeiro ladrão é pego pela polícia. Pedindo desculpas, Eva revela ao mesmo tempo o seu amor por Jorge, dizendo que aquela brincadeira foi o modo que encontrou para testar o amor que ele sentia por ela. Assim, a peça termina quando Jorge pede em casamento a mão de Eva para sua mãe, a viúva D. Ana de Azambuja.

Como em muitas outras obras de João do Rio, a narrativa se desenvolve a partir de um conflito entre duas forças. Por um lado, existe o ímpeto do amor, geralmente tido como uma manifestação espontânea, primitiva e restrita; por outro lado, existe a análise amorosa, cuja manifestação se dá através dos flertes (demonstração clara e estratégica de envolvimento amoroso refinado e calculado). Na peça de João do Rio, esse conflito é, respectivamente, encampado por Jorge Fontoura, engenheiro pertencente a uma família de Goiás, e Eva, de uma educação parisiense. Ao final da peça, depois de uma prova sincera de amor, Jorge desperta em Eva o amor oculto que ela sentia por ele. O desfecho da peça, assim como em outras produções de João do Rio, demonstra que o flerte, apesar de moderno e exercer sobre João do Rio um colossal interesse, não é capaz de macular as manifestações mais simples e sinceras do amor. Embora a representação do amor besta e sem palavras vença sempre, em contraposição com a cultura do flerte parisiense, isso não quer dizer que se trata, exatamente, de uma escolha pessoal do artista para se colocar diante de uma ideologia de afirmação nacional. Como nas lendas e nos contos maravilhosos, a vitória do amor puro e verdadeiro revela, na produção artística de João do Rio, um valor mais moral do que nacional. Além disso, há em João do Rio idiossincrasias bastante pessoais e subjetivas, que poderiam perfeitamente condicionar o desfecho de seus textos fictícios. A realização plena do amor, diante de uma sociedade onde predomina o interesse econômico em primeiro lugar, serve de busca e conforto psicológico nas narrativas do Autor. Portanto, essa condição aponta, como num espelho partido, para uma natureza social que não se aplica com justeza à condição social a que se dirige o próprio discurso textual.

Vestido como um “*dandy* em Deauville”, Godofredo de Alencar, juntamente com outros convidados, está completamente à vontade no *hall* do antigo solar colonial da família Souza Prates:

O salão abre para uma larga varanda, que se debruça sobre a paisagem. É difícil dizer se o salão é o de um antigo casarão de família do interior se o hall de um inglês do Mediterrâneo. Há dos dois. Há a arquitetura sólida, há a cor das paredes, há a regularidade do primeiro disfarçadas na súbita exposição de candelabros, tapeçarias, divans, mesas de fumo e de jogo. (RIO, 1915, p. 8).

Nesse elegantíssimo salão, cuja varanda dá para o fundo da casa, decorre toda a trama de *Eva*. O local da cena, se não tivéssemos precisado o seu exato local, poderia nos fazer pensar num confortável castelo da Inglaterra ou da França, mas, como já adiantamos, a cena se desenvolve na sede da fazenda de café de Anthero Souza Prates, que fica a quarenta minutos da cidade de Ribeirão Preto. Embora sua atividade de produção resida exclusivamente na lavoura do café, a fazenda de Prates oferece, também, um ambiente favorável para encontros com pessoas elegantes da sociedade. Com uma localização privilegiada, a fazenda se situa numa área onde as terras, ainda novas, favorecem o plantio de café, e tem, ainda, como grande aliado, o transporte ferroviário, um mecanismo facilitador de comunicação com os grandes centros urbanos. As linhas férreas garantem encontros sociais, além de agilizar o transporte da produção cafeeira, em regiões consideradas até então inóspitas, avessas ao convívio social. Dadas essas condições, a fazenda de Ribeirão se reveste de um poder inigualável de competição no mercado nacional de café, cuja única preocupação do fazendeiro Souza Prates passa a ser de ordem externa: a baixa do café, no mercado internacional. É de Godofredo de Alencar a seguinte frase: “Com Souza Prates, [o assunto] é só baixa de café, Paris, elegância e pocker.” (RIO, 1915, p. 64). Toda a elegância, a riqueza e a ornamentação que segue o estilo europeu da sede da fazenda de Souza Prates reconfigura o ambiente de produção, atribuindo-lhe uma atmosfera alienante de ostentação e de diversão. A produção cafeeira patrocinava o luxo exagerado e mundano do solar colonial da fazenda, obrigando seus convidados a representarem como tal, do mesmo modo que os produtores paulistas de café patrocinavam a política do Estado. Como vimos um pouco atrás com José A. José, o espaço público é descrito como um espaço exageradamente fantasioso e luxuriante, onde os ínclitos políticos constituem o principal veículo de expressão da cultura latifundiária do café.

O fazendeiro Souza Prates é, na contextualização da cena, um fazendeiro que passa parte do ano na Europa, quando não passa o ano todo. Um pouco antes, o narrador, ao introduzir a cena, diz que este fazendeiro é um “fazendeiro último modelo”, que faz da vida uma contínua diversão. Na descrição do narrador, podemos encontrar uma situação bastante grave no que diz respeito aos fundamentos da política agrícola no País. O absentismo de Souza Prates revela a existência de uma ideologia de cultura agrícola antiga e reacionária que, na Primeira República, refloresceu ao substituir a mão-de-obra escrava pelo trabalho assalariado livre dos imigrantes. Então, o que vemos é uma modernização, o que não quer dizer uma ruptura com o modelo de produção agrícola existente, no processo de exploração da propriedade agrícola e do trabalhador. O latifúndio permanece, na fazenda de Souza Prates, atual, concentrando a renda nas mãos exclusivas

da família. Assim, a família pode se desprender da atividade produtiva. Com tempo livre e muito dinheiro, a família de Prates pode fazer viagens longas e demoradas, financiar visitas mundanas e caras à fazenda, pagar e manter criados “estilados a londrina” no solar colonial, todo iluminado a lâmpadas elétricas, e com salas de hidroterapia. Finalizando, a fazenda de Souza Prates é o último modelo de desperdício de dinheiro pelos latifundiários paulistas, é a ostentação de uma classe aristocrática que financia a política do Estado, é a negação mais cruel e absurda da distribuição de renda no País. O absentismo de Souza Prates é a carta de permissão voluntária para a diversão garantida às custas da exploração compulsória.

Quando João do Rio visitou Poços de Caldas em 1917, a cidade mineira estava em pleno fastígio. Procurada desde o século XIX, a cidade de águas termais continuou sendo freqüentada até meados do século seguinte por grandes políticos e fazendeiros, por escritores e artistas famosos e pelas senhoras da alta sociedade do Rio e de São Paulo. Com a remodelação da cidade elaborada pelo governo de Minas, Poços de Caldas chegou, no decênio de 1930, ao máximo de seu requinte. Na virada do século, apareceram os primeiros casarões compactos e pesados, como os de Martinho Prado Júnior (Martinico) e do conde Prates (provavelmente, o mesmo Souza Prates que acabamos de discutir a respeito da peça *Eva*). Logo após, nasceram outros casarões, como, por exemplo, os da Rainha do Café, dona Iria Junqueira. (CANDIDO, 1993, p. 55-56).

Ao comentar criticamente o romance *A correspondência de uma estação de cura*, Antonio Candido é reticente quanto ao estilo e à linguagem empregados pelo autor. Mesmo assim, Candido não deixa de elogiar o aspecto histórico-social de que se reveste a obra, como sendo um de seus grandes méritos:

[...] o que avulta no livro é a euforia de superfície, a luta pelo amor, o dinheiro, o sucesso mundano em compasso de comédia, no quadro da incomparável natureza caldense, muito bem descrita neste romance marcado pela topografia, o sentimento dos lugares e até os itinerários, não faltando um relato movimentado e interessante sobre a viagem de trem. (CANDIDO, 1993, p. 60).

Dos aspectos acima levantados por Candido, deter-nos-emos com primazia sobre o último. O ensaísta coloca que o livro *A correspondência de uma estação de cura* é marcado, dentre outras coisas, pelos itinerários. “Um relato movimentado e interessante sobre a viagem de trem” será o aspecto que abordaremos a partir de agora, pois julgamos a frase de Candido digna de melhores esclarecimentos. Esse estudo, tendo por base a leitura de *A correspondência de uma estação de cura*, encerrará o itinerário de João do Rio proposto neste texto.

A viagem de trem retratada em *A correspondência de uma estação de cura* soma a quinta carta arrolada ainda na fase inicial do romance, fase em que o autor contextualiza o cenário onde os protagonistas vão atuar através do delineamento do espaço e do ambiente que caracterizam os arredores da cidade de Poços de Caldas. Nesta carta, *De Antero Pedreira à Sr(a). D. Lúcia Goldschmidt de Rezende – Petrópolis*, Antero realiza um relato minucioso sobre a viagem de trem de Teodomiro de Sá Pacheco,

considerado um verdadeiro esnobe de aguda neurastenia, à cidade de Poços de Caldas, tomando a E. F. Mogiana a partir de Campinas. A visita de Teodomiro é de recomendação médica. Com a Europa interdita, Poços passa a ser a principal opção de lazer e de cura para a personagem. Em Poços, Teodomiro pode, enfim, curar-se de sua neurastenia ou tédio, que vem da absoluta falta do que fazer, e de sua misantropia, por acreditar que não há pessoas suficientemente cultas para um diálogo valioso, daí a palermice de seu esnobismo como ele mesmo o intitula.

Para Teodomiro, como também para grande parte da elite cultural do País, o interior do Brasil é um meio selvático, cheio de índios e negros. Mesmo assim, por não ter uma melhor opção, a personagem decide tomar o carro de luxo de São Paulo para Campinas, e, depois, partir então definitivamente para Poços. De Campinas para a cidade mineira, Teodomiro se surpreende com o desenvolvimento econômico da região, margeada pela estrada de ferro, e com a população local, constituída basicamente por portugueses e imigrantes italianos. Em 1917, ano da visita do autor a Poços, nossa literatura registra a fala latente do imigrante italiano em terras bandeirantes e dela tira proveito literário. Nesse período, o modernismo estava se fazendo, e a contribuição de João do Rio à formação desse mosaico literário passa a ser inquestionável, como podemos notar nesse diálogo onde há, claramente, a preocupação do autor em registrar a presença da dicção do ítalo-paulista na modulação frasal da personagem: “— Eu adesso daí para ele que non é dos bõo. / — Santa Virgine [...]. / — Per Deus!” (RIO, 1992, p. 17). A fala do imigrante italiano será ridicularizada com um Juó Bananere, mas será também retratada com consciência histórica na série *Marco Zero* (ANDRADE, 1991, vol. I e II), quando o autor decide tomar como paradigma a evolução da família de Nicolau Abramonte no desenvolvimento da narrativa.

Pela portinhola do trem, Teodomiro vê correr ante seus olhos uma paisagem vegetal uniforme e moderna de um País cujas raízes econômicas se fundam basicamente no cultivo do café:

Logo ao deixar Campinas diante dos seus olhos estendeu-se o mar de café. Era café, pelo que ele vira em fotografia, aquelas árvores de um verde escuro, todas da mesma altura, plantadas a igual distância uma da outra na terra roxa. Depois, como fazendo uma barra verde gaio nos panos verde-garrafa dos cafezais— os pés de milho, de largas folhas. A sua impressão foi por isso mesmo econômica. (RIO, 1992, p. 16).

O trem corre pelos prados verdes, impondo sua dura presença. Uma presença nevrálgica e inquietante, abastecida de pessoas em deslocamento e de todo o resultado da mais valia, fruto do trabalho incessante dos homens do campo. O trem pára na fazenda do Senhor, deixando claro para quem ele serve com exclusividade: “Entre as estações davam-se também pequenas paradas em sítios onde apareciam quatro ou cinco casas ao máximo. Via-se a paragem em atenção aos donos das fazendas.” (RIO, 1992, p. 17). O famigerado trem, com sua forte estrutura de ferro maciço, corta o horizonte como uma

autêntica vibora na modernidade, metáfora de medo, sedução e beleza na exploração e consumo de energias naturais e humanas.

A paisagem rural adquire uma atmosfera absolutamente literária no olhar de Teodomiro ora comparando-a aos prados ingleses, descritos pelo poeta futurista Walt Whitman, ora quando evoca Shakespeare para melhor admirar a paisagem serrana. O clássico e o moderno se fundem no olhar da personagem. Aspectos históricos de nossa trajetória político-econômica são transformados em imagens literárias. As estações brasileiras são convertidas em estações dos Alpes italianos. Essas imagens, caixa preta de nossa modernização, trazem à luz lembranças da sociedade paulista em formação da década de 20 do século passado, onde o belo, valorizado pela comparação e evocação às figuras estrangeiras, contrastam com as agruras de pessoas de existência literária precária, cuja fisionomia custa a se desprender da motivação histórica que as alimentou. Essas pessoas, transportadas pelo trem formam, na maioria, um miolo social compacto, devido ao problema geral que as aflige, e, ao mesmo tempo, disparatado, agora devido à diversidade de história que cada uma delas carrega consigo.

A viagem de trem, com paradas freqüentes nas estações citadinas e nas fazendas, estimula novas relações sociais, além de ampliar a possibilidade de aproximação de classes sociais separadas e distintas, o que provoca inicialmente uma tensão social forte e bastante efervescente. Para a misantropia de Teodomiro, a viagem de trem para Poços foi fecundante, pois o obrigou a manter contato com pessoas jamais vistas antes por ele, de perfil psicológico, cultural e econômico diferentes. Esse contato lhe serviu como canal de experimentação e conscientização de novas formas de vida, até então ignoradas pela personagem. O convívio no trem representou para Teodomiro uma abertura e uma descoberta social sem precedentes. O trem, com suas paradas de embarque e desembarque, onde se pode presenciar o corre-corre de passageiros, serve como ponto de ebulição de conversas informais e despreocupadas. Para Teodomiro, a sensação de viajar para Poços de trem é a mesma de estar a viajar num bonde da cidade do Rio: “O movimento de entrada e saída dos viajantes, no carro em que se colocara, era o mesmo de um bonde do Engenho Novo, no Rio, às cinco da tarde. [...] Sujeitos embarcavam dizendo: Até logo! Decididamente, ele viajava num dos trens Campinas-Poços, como num *tramway* de subúrbio da sua cidade.” (RIO, 1992, p. 17).

Essa brasilidade dos passageiros, lembrada por Teodomiro, tira-o temporariamente de sua misantropia, servindo, por isso, de alívio para o tédio provocado por sua ociosidade. Por outro lado, como acabamos de introduzir a discussão um pouco atrás, a gente pobre vista por Teodomiro resiste ao traço absolutamente literário, pois a sua referência no texto parece estar revestida de peculiaridades históricas bastante ordinárias para serem simplesmente transformadas em literatura imaginativa. As notas de João do Rio às pessoas transportadas pelo trem a caminho da cidade mineira não são estilizadas exaustivamente como são as pessoas ilustres dos salões ou mesmo as decorações de ambientes chiques, onde o mínimo detalhe parece fazer a diferença. Isso posto, podemos aventar que João do Rio é mais autêntico na descrição da miséria do que na descrição da

sociedade elegante do Rio e de São Paulo. João do Rio, e isso podemos verificar na sua vasta produção literária, sempre teve dificuldade em tirar proveito estilístico da pobreza. Quando decide retratá-la, reporta-se, quase sempre, a um discurso mais direto e menos fantasioso. Esse discurso pode ser notado em descrições menos nobres de sua literatura, como, por exemplo, na abordagem que o autor faz ao retratar as pessoas pobres e anônimas que, com Teodomiro, dividem o mesmo comboio de trem.

Numa das paradas intermediárias, entre Campinas e Poços, Teodomiro vê subir ao trem uma família em desespero. O pai carregava nos braços “uma menina quase moça vestida como se fosse à festa”. E, um pouco mais atrás, a mãe os acompanhava em soluços, suspendendo “um chale enorme”. (RIO, 1992, p. 20).

A cena ocorrida acima é introduzida na narrativa de uma maneira bastante direta, sem rodeios, e sua descrição é rápida e sem floreios. Para um leitor desatento, a cena da menina enferma passaria sem ser percebida, pois, além de rápida, a narrativa volta, em seguida, a seu fluxo usual. A parada do trem na fazenda foi providencial para a menina doente. A maleita, conforme o relato do chefe do trem, está impondo sua presença na região; então, as famílias buscam socorro na próxima estação, em São João, onde é possível fazer uma consulta médica. Esse declive na narrativa de João do Rio é forte o suficiente para nos convencer de que a parada do trem na fazenda do *Ipê*, onde ocorreu a cena, não foi por acaso e que seu realismo é bastante coerente com a vida de colonos que residiam e viviam nas fazendas, em condições precárias e insalubres. Entretanto, apesar do sofrimento da menina e da família que a acompanhava, a movimentação alegre e estridente dos passageiros continuava a agitar o trem. O átimo da cena de pavor e doença foi imediatamente disfarçado, perdendo-se no alarido dos passageiros e na movimentação da presunçosa máquina de ferro que, freneticamente, cortava a paisagem encantadoramente literária.

Em face do itinerário que João do Rio percorreu no espaço da geografia nacional e no espaço da narrativa literária, podemos aventar que o escritor trilhou e pisou, muito antes do grupo de Olívia Penteadó, em terras brasílicas desconhecidas pela elite letrada brasileira, sugerindo em sua passagem a necessidade de construção de uma síntese composta de símbolos históricos, modernos, étnicos, tropicais e nacionais que garantissem, como resultado final, uma concepção de brasilidade. Segundo Nicolau Sevcenko, o grupo de Olívia Penteadó, empenhado em buscar elementos da cultura popular nacional como instrumento de renovação da cultura artística brasileira moderna, era formado por Mário de Andrade, Oswald de Andrade, Tarsila do Amaral, René Thiollier, Godofredo da Silva Telles e Blaise Cendrars. (Cf. SEVCENKO, 1992, p. 295).

Isso posto, as variadas articulações entre literatura e história, seja na forma ou no conteúdo expresso, revelam uma criação literária em João do Rio que se quer para além da *mimesis*. Um jogo naturalista (SÜSSEKIND, 1987, p. 104) é, imediatamente, instaurado. Os contornos de um mundo-imagem (percebido e mesclado ao mesmo tempo com o horizonte técnico) indicam uma consciência moderna atuante no escritor. João do Rio tomou, como premissa fundamental, a necessidade de produção, reprodução e

exploração de imagens. Estas funcionam, em sua literatura, como eletrodos indispensáveis à percepção de realidade e, sobretudo, apelo àquilo que se deseja assistir no Brasil moderno.

## Referências

ANDRADE, O. de. **Marco Zero I**. A revolução melancólica. São Paulo: Globo, 1991.

\_\_\_\_\_. **Marco Zero II. Chão**. São Paulo: Globo, 1991.

AZEVEDO, F. de. Um século de vias férreas. In: \_\_\_\_\_. **Um trem corre para o Oeste**: estudo sobre a Noroeste e seu papel no Sistema de Viação Nacional. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1950.

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.

CANDIDO, A. Cartas de um mundo perdido. In: \_\_\_\_\_. **Recortes**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

FURTADO, C. Nível de renda e ritmo de crescimento na segunda metade do século XIX. In: \_\_\_\_\_. **Formação econômica do Brasil**. 7.ed. São Paulo: Editora Nacional, 1967.

PRADO JÚNIOR, C. O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo. In: \_\_\_\_\_. **Evolução política do Brasil e outros estudos**. 8.ed. São Paulo: Brasiliense, 1972.

RIO, J. do. **A correspondência de uma estação de cura**. 3.ed. Texto apurado pela 1ª 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.

\_\_\_\_\_. **Eva**. Segundo milheiro. Rio de Janeiro: Villas Boas, 1915.

\_\_\_\_\_. **Os dias passam...** Rio de Janeiro: Chardron, 1912.

\_\_\_\_\_. **Pall-Mall Rio de José Antonio José**: inverno mundano de 1916. Rio de Janeiro: Villas-Boas, 1918, p. 61-66.

SAES, F. A. M. de. Café, população e ferrovias em São Paulo: o estabelecimento das diretrizes das estradas de ferro. In: \_\_\_\_\_. **As ferrovias de São Paulo, 1870-1940**: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo. São Paulo: HUCITEC; Brasília: INL, 1981, p. 53.

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, p. 147.

SÜSSEKIND, F. A técnica literária. In: \_\_\_\_\_. **Cinematógrafo de letras:** literatura, técnica e modernização no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.