

TREM FANTASMA POR FOOT HARDMAN E SUA RECEPÇÃO PELA CRÍTICA DO JORNALISMO CULTURAL DO RIO E SÃO PAULO (1988-2005)

TREM FANTASMA BY FOOT HARDMAN AND ITS RECEPTION BY THE CULTURAL
JOURNALISM CRITICISM IN RIO AND SÃO PAULO (1988-2005)

Alexandre Pacheco¹

RESUMO: O presente trabalho analisa certas representações literárias do discurso da crítica jornalística que recebeu a obra *Trem Fantasma*, de Francisco Foot Hardman, na imprensa do Rio e São Paulo nos anos de 1988-2005. De uma forma geral, a crítica jornalística mobilizou o tema da obra, ou seja, o colapso da Estrada de Ferro Madeira Mamoré para a projeção de um exame sobre os descaminhos da nação brasileira em busca do progresso. A fundamentação teórica levou em conta os estudos do jornalismo cultural e suas relações com a crítica literária acadêmica, como também o uso do conceito de representação de Roger Chartier. Os resultados da pesquisa demonstram três momentos de projeções da crítica jornalística sobre a obra em questão: Em um primeiro momento, a projeção de uma Madeira Mamoré como representação das mazelas do sonho nacional do desenvolvimento das elites brasileiras. Em um segundo momento, a projeção das ações políticas modernizantes e deslumbradas das nossas elites que levaram à construção e ao colapso da Madeira Mamoré. Já em um terceiro momento, a projeção da Madeira Mamoré sob o impacto do processo de globalização do final do século XX e inícios do século XXI. Em seu conjunto, enfim, as representações indicaram a ferrovia Madeira Mamoré na obra *Trem Fantasma*, como um dos exemplos históricos que sempre dificultaram o ingresso do país no concerto das nações mais desenvolvidas.

Palavras-chave: Recepção; *Trem Fantasma*; crítica; jornalismo cultural; Rio-São Paulo.

ABSTRACT: This paper analyzes certain literary representations of the journalistic critic discourse that received the work *Trem Fantasma*, by Francisco Foot Hardman, in the press of Rio and São Paulo in 1988 and 2005. In general, journalistic criticism mobilized the theme of the work, that is, the collapse of the Madeira Mamoré Railroad for the projection of an examination of the paths taken by the Brazilian nation in search of progress. The theoretical foundation took into account the studies of cultural journalism and its relations with academic literary criticism, as well as the use of Roger Chartier's concept of representation. The research results demonstrate three moments of projections of journalistic criticism on the work in question: Firstly, the projection of a Mamoré Madeira as a representation of the ills of the national dream of development of Brazilian elites. In a second moment, the projection of the

¹ Doutor em Sociologia pela UNESP/Araraquara e Estágio Pós-Doutoral no Departamento de Literatura Comparada da Stanford University – Califórnia. Professor do Departamento de História da Universidade Federal de Rondônia – Campus Porto Velho. Coordenador do Programa de Pós-Graduação em História da Amazônia da Universidade Federal de Rondônia – Campus Porto Velho.

modernizing and dazzled political actions of our elites that led to the construction and collapse of the Madeira Mamoré. In a third moment, the projection of the Madeira Mamoré under the impact of the globalization process at the end of the 20th century and beginning of the 21st century. As a whole, finally, the representations indicated the Madeira Mamoré railway in the work *Trem Fantasma*, as one of the historical examples that always hindered the country's entry into the concert of more developed nations.

Keywords: Reception; *Trem Fantasma*; criticism; cultural journalism; Rio-São Paulo.

1 Introdução

A obra *Trem Fantasma* de Francisco Foot Hardman foi lançada em 1988 e se destacou pela abordagem do significado da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré diante do processo da inserção do Brasil na modernidade, particularmente da região Amazônica no final do século XIX e inícios do século XX. A ferrovia foi desativada e abandonada pelo governo federal em 1972. Era o fim de uma utopia tecnológica em plena Amazônia Ocidental, através de sua suplantação por um outro símbolo da modernidade capitalista: a rodovia.

No entanto, o lançamento do livro *Trem Fantasma*² colocou novamente a ferrovia no debate político nacional nos anos de 1980, sobretudo por ter sido visto pela crítica jornalística como uma obra denunciadora dos movimentos políticos e econômicos que historicamente haviam levado a ferrovia ao colapso. Dessa forma, o intento deste texto é o de analisar como certas representações literárias presentes na narrativa da crítica jornalística que recepcionou a obra *Trem Fantasma*, foram capazes de expressar a trágica retratação do impacto das forças de civilização que tanto contribuíram para a construção, como também para a destruição da Madeira Mamoré.

A fundamentação teórica levou em conta, de um lado, os estudos sobre o jornalismo cultural e suas relações com a crítica literária acadêmica; de outro, o conceito de representação de Roger Chartier para a operacionalização das representações literárias que emergem da recepção da crítica jornalística sobre *Trem Fantasma*, pois tal conceito permite articular:

[...] três modalidades de relação com o mundo social: de início, o trabalho de classificação e de recorte que produz configurações intelectuais múltiplas pelas quais a realidade é contraditoriamente construída pelos diferentes grupos que compõem uma sociedade; em seguida, as práticas que visam a fazer reconhecer uma identidade social, a exibir uma maneira própria de ser no mundo, a significar simbolicamente um estatuto e uma posição; enfim, as formas institucionalizadas e objetivadas em virtude das quais “representantes” (instâncias coletivas ou indivíduos singulares) marcam de modo visível e

² A primeira edição da obra *Trem Fantasma: a modernidade na selva* foi publicada em 1988, pela Companhia das Letras. Consta da obra os seguintes capítulos: capítulo 1: Chuva, Vapor, Velocidade: Projeções à Sombra do Mecanismo; capítulo 2: Exposições Universais: Breve Itinerário do Exibicionismo Burguês; capítulo 3: Brasil na Era do Espetáculo: Figura de Fábrica nos Sertões; Capítulo 4: Vertigem no Vazio: Poder e Técnica na Recriação do Paraíso; Capítulo 5: Ferrovia Fantasma: Nos Bastidores da Cena; Capítulo 6: Quimeras de Feno: História Repetida Como Tragédia; Capítulo 7: Epílogo: “Catch me Who Can”.

perpétuo a existência do grupo, da comunidade ou da classe. (CHARTIER, 1991, p. 183)

No âmbito do objetivo destacado, no entanto, procurar-se-á verificar três momentos de projeções da crítica jornalística que recepcionou *Trem fantasma* no período em questão: 1988 e 2005. Em um primeiro momento, discute-se a projeção de uma Madeira Mamoré como representação das mazelas do sonho nacional do desenvolvimento das elites brasileiras. Em um segundo momento, verifica-se como a discussão sobre as ações políticas modernizantes e deslumbradas que levaram à construção e ao colapso da Madeira Mamoré, em verdade, também procurou representar uma crítica à opção das elites brasileiras em sempre imporem processos de modernização do país sem lastros de sustentação. Já em um terceiro momento, trabalha-se a projeção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré a partir dos anos de 2000, sob o impacto da representação do processo de globalização no final do século XX e inícios do século XXI. Aí percebe-se uma projeção que passou a relacionar o advento histórico da Madeira Mamoré –que deslocou milhares de trabalhadores imigrantes para a Amazônia em inícios do século XX– com os movimentos migratórios do processo de globalização desde os anos de 1990. A partir disso, a crítica jornalística chamou atenção para a perda das referências e identidades que tais momentos de imigração legaram aos trabalhadores.

2 Trem fantasma e a projeção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré como representação do sonho nacional de desenvolvimento das elites brasileiras

A recepção que a crítica jornalística realizou da obra *Trem Fantasma* a partir de seu lançamento no final dos anos de 1980, chamou a atenção por duas questões: de um lado, a demonstração da ferrovia Madeira Mamoré como uma utopia tecnológica que deveria ter contribuído para a inserção da Amazônia na modernidade, mas que se arruinou em meio às vicissitudes de nosso processo civilizatório; de outro, a apropriação dessa imagem como exemplo das mazelas históricas que ainda não haviam sido superadas no final do século XX, mas que continuavam a assolar o processo de modernização do país em sua tentativa de se inserir no concerto das grandes nações. Imagens, enfim, que a despeito da criticidade analítica que demonstraram de nossa experiência nacional, foram pedagogicamente mobilizadas no intuito de promoverem mercadologicamente *Trem Fantasma* junto ao público do chamado jornalismo cultural nos anos de 1980.³

Veja-se essa abordagem sobre a obra em questão no artigo “Trem Fantasma”, de Luiz Carlos Lisboa, no Suplemento Cultura⁴ de *O Estado de São Paulo* de 2 de fevereiro de 1988. Artigo que descreveu a construção e o abandono da ferrovia Madeira Mamoré como representação de uma “auto-imagem” negativa da nação brasileira que continuava a afetar o país em pleno anos de 1980.

³ O jornalismo cultural é definido como “a interação crítica dos meios de comunicação de massa com a produção artístico-cultural”. (JANUÁRIO, 2004, p. 1)

⁴ De acordo com Lorenzotti (2002, p. 87), o *Suplemento Cultura* foi um tabloide lançado em 15 de junho de 1980, no Jornal *O Estado de São Paulo*, pelo editor Fernão Lara Mesquita. Os assuntos tratados pela publicação giraram em torno da política, da filosofia, da ciência, da literatura, de entrevistas. Contou também com a colaboração de Nilo Scalzo e outros jornalistas. A última publicação do *Suplemento Cultura* de número 577 se deu em 31 agosto de 1991.

Um livro enérgico, animado de firmes propósitos e da febre incansável da pesquisa, mas um livro triste para alguns dos seus figurantes (os brasileiros), para a sua época (a nossa) e para sonho nacional de saltar etapas para entrar no paraíso do primeiro mundo, sem fazer força. [...] O tema da obra, no entanto, é a estrada de ferro Madeira Mamoré, projetada para cortar o País de Manaus a Iquitos, começada, abandonada, retomada e outra vez deixada morrer, soterrando vidas, riquezas, esperanças –e, finalmente, uma auto-imagem nacional difícil de refazer na crise dos nossos dias. (LISBOA, 1998, p. 11)

Mas a representação da arruinada ferrovia Madeira Mamoré como produto do sonho das elites em empreender o desenvolvimento nacional, a partir da lógica de processos de modernização sem lastros de sustentação, foi conclamada em artigo de Wilson Coutinho intitulado “Selva de Ferro”,⁵ na seção Idéias⁶ do *Jornal do Brasil* de 25 de fevereiro de 1988. Artigo que procurou demonstrar a persistência desse modelo de desenvolvimento no Brasil contemporâneo, mas agora relacionado ao que foi designado como o delírio progressista por processos efêmeros de desenvolvimento no país: a Transamazônica.

[...] o livro de Hardman afasta-se do estilo tedioso das teses universitárias e segue os trilhos mais agradáveis de um ensaio, no qual paira a presença de um autor como Marshall Berman, o sociólogo de *Tudo que é sólido desmancha no ar*.

A idéia inicial do seu projeto era a de resgatar a fabulosa história da construção da ferrovia Madeira-Mamoré, fantasmagórico projeto para a selva amazônica, precursor de um outro delírio: a Transamazônica. (COUTINHO, 1988, p. 3)

Seguindo-se na direção acima, Moacir P. Molon no artigo “A modernidade na Selva”, no *Caderno Movimento* do jornal *O pioneiro* de 5 de abril de 1988, foi mais longe ao afirmar não só a Transamazônica como exemplo revivido dos delírios progressistas que criaram a Madeira Mamoré, mas também a Ferrovia Norte-Sul.

Trem fantasma [...] representa bem uma espécie de delírio progressista que, ciclicamente, toma conta do Brasil. Este lançamento da Companhia das Letras mostra a face menos eufórica das imagens e processos sociais de montagem do espetáculo de modernidade na selva: a morte como norma, as ruínas precoces como resultado e a ideologia progressista como fonte de verdadeiros pesadelos.

Assim, a construção da Madeira-Mamoré é emblemática de uma “espécie de delírio progressista” que será revivido no Brasil com a Transamazônica e, nos últimos meses, com a Ferrovia Norte-Sul, de Sarney. (MOLON, 1988, p. 2)

Vemos, por outro lado, que as representações acima da crítica se inserem no âmbito de

⁵ O subtítulo deste artigo é: “Viagem pós-moderna pelos trilhos de um delírio brasileiro, a construção da ferrovia Madeira Mamoré na Amazônia”.

⁶ De acordo com Souza Lima (2006, p. 6), a partir do processo de informatização da redação do *Jornal do Brasil* que se iniciou em 1986, o suplemento literário *Caderno B* foi relançado com o nome *Idéias*.

abordagens sobre a obra *Trem Fantasma* influenciadas por uma preocupação, ainda que com ressalvas, que passou a ser recorrente na estética do campo literário brasileiro após o período de esgotamento do regime militar: a preocupação com a afirmação de nossa identidade nacional no transcurso do processo de redemocratização do país.

Os anos 80, no Brasil, terão uma feição bem definida. O regime militar se esgota, inicia-se a abertura negociada que tem 1984 como marco. Os princípios do Modernismo, que foram revitalizados nos anos 60, estavam longe de serem discutidos. O que caracteriza o período é uma exacerbada preocupação com a afirmação da identidade nacional. Antônio Callado, Darcy Ribeiro (com seu segundo romance *O Mulo*) –os dois maravilhosos utopistas que acabamos de perder– e mesmo Jorge Amado (com *Tocaia Grande*) mas sobretudo João Ubaldo Ribeiro, com *Viva o Povo Brasileiro*, ocupam-se da questão da brasilidade, confiantes de que a afirmação da identidade é uma atitude libertária, necessária à afirmação e independência de um povo.

Aparece uma preocupação inevitável em reconstituir a história dos vencidos, às vezes com um inevitável tom ufanista, patriótico. Ou seja, o Brasil dos anos 80 precisa restaurar a positividade do conceito de nação e até mesmo de pátria. É um período de retomada dos chamados símbolos nacionais: a bandeira verde-amarela domina a cena da luta pela completa retomada do processo democrático. (RESENDE, 2004, p. 3)

Mas a crítica jornalística que abordou *Trem Fantasma* também sofreu a influência de outra característica da Literatura discutida acima, ou seja, a busca do espaço urbano como origem de seu espaço de criação literária, pois

[p]ara recuperar a idéia de nação, seria preciso ir para além das grandes cidades, mas o país já se urbanizara, a população se organizara na e em torno da cidade. Num momento em que é preciso recuperar-se das perdas, reconstituir o sentido, não cabe questioná-lo. O ideal da recuperação da identidade nacional, que fora tomada à força, impede, por algum tempo, que se questione o sentido que tomam, no final do milênio, os valores, as características locais, regionais. (RESENDE, 2004, p. 3)

Veja-se essa abordagem novamente no artigo “Trem Fantasma”, de Luiz Carlos Lisboa, no *Suplemento Cultura* de *O Estado de São Paulo* de 2 de fevereiro de 1988:

É assim *Trem Fantasma* (Companhia das Letras), de Francisco Foot Hardman, que estuda os fantasmas do espaço urbano, examina o que as máquinas fizeram com a vida humana e recolhe dados sobre as utopias tecnológicas dos últimos cem anos. (LISBOA, 1998, p. 11)

Dessa forma, vemos ser nítido no interior da crítica jornalística sobre *Trem Fantasma*, que a valorização do tema Madeira-Mamoré, um tema nacional, somou-se ao problema da denúncia das mazelas que levaram ao estado de destruição da ferrovia na contemporaneidade dos anos de 1980. Ou seja, a denúncia de como os processos das transformações urbanas da

nação impuseram as mais diferenciadas formas de violência que levaram a Madeira–Mamoré à ruína. Processos que sempre legaram ruínas às paisagens urbanas, como, por exemplo, as “ruínas fantasmagóricas” da Madeira Mamoré vistas e registradas por Foot Hardman em *Trem Fantasma* quando visitou a cidade de Porto Velho nos anos de 1980.

Por outro lado, ainda que a crítica tenha denunciado as mazelas históricas da sociedade brasileira a partir da obra em questão, sua linguagem não deixou de expressar certas características peculiares da linguagem dos jornalistas alojados nos suplementos culturais da grande imprensa⁷ e que passaram a tecer opiniões sobre a produção literária nacional e

[...] tornaram-se guias de consumo dos chamados produtos da indústria cultural, modelo adotado na década de 80, baseado nos serviços, nos lançamentos, nas resenhas. São raras as críticas como consciência de uma obra. Não há mais a colaboração persistente de intelectuais com vasta bagagem humanística. (LORENZOTTI, 2002, pp. 94-95)

Essa perspectiva analítica adotada pelos jornalistas, então, pôde ser vista em outros artigos sobre *Trem Fantasma* que estiveram distantes da crítica “como consequência de sua consciência sobre a obra”.

Em “Barafunda modernista”, uma crítica sem assinatura no caderno *Idéias do Jornal do Brasil* de 20 agosto de 1989, temos o destaque dado à autoridade do autor de *Trem Fantasma* nas questões envolvendo o problema da modernidade, o fato de a obra ter sido editado por uma editora de renome à época e, por fim, o destaque dados aos aspectos extraliterários, ou seja, artifícios retóricos voltados ao credenciamento da obra junto ao público.

O professor de Teoria Literária da Unicamp, Francisco Foot Hardman, é um homem atento às questões da modernidade. *Trem Fantasma: a modernidade na selva*, livro que lançou pela Companhia das Letras, é apenas uma prova desta apurada atenção. Hardman é uma exceção. No Brasil de hoje, a idéia de modernidade costuma ser usada mais para confundir do que para explicar. (BARAFUNDA, 1989, p. 4)

Uma outra análise de Wilson Coutinho no artigo “Rumo às estações passadas”, no caderno *Idéias do Jornal do Brasil* de 5 de março de 1988, por outro lado, chamou a atenção pelo tom de fofoca sobre aspectos informais da linguagem do autor de *Trem Fantasma*, no intuito de criar cumplicidade com o leitor e instigá-lo à leitura do livro. Artificio notado quando Coutinho afirmou que Foot Hardman praticou heterodoxias na obra, fosse pelo diálogo informal com o leitor ou pela intromissão da subjetividade dele nas páginas de *Trem Fantasma*.

[...] a tese de doutorado de Francisco Foot Hardman, *Trem Fantasma: a modernidade na selva*, comete uma série de heterodoxias, como a de o autor se preocupar em que o leitor não se chateie com um capítulo. E sua subjetividade intromete-se em inúmeras páginas. Resultado: a editora Companhia das Letras

⁷ Na década de 1980 deixaram de existir os suplementos literários que outrora tiveram amplo espaço nas páginas da grande imprensa brasileira até os anos de 1960 e 1970.

transformou a tese em livro, depois de Hardman tê-la defendido na Universidade de São Paulo. Se o estruturalismo visava mostrar que o autor era um método, a nova tendência supõe que o seu escritor possa ser um Balzac. (COUTINHO, 1988, pp. 6-7)

Veja-se, nesse sentido, o artigo intitulado “Trem Fantasma”, de Luiz Carlos Lisboa, no *Suplemento Cultura* de *O Estado de São Paulo* em 2 de fevereiro de 1988: “Hardman reúne um acervo de dados no qual quase se afoga. Previne o leitor para o aluvião que vem a caminho e chega a segurá-lo pelo braço para que não se vá, deixando a leitura”. (LISBOA, 1988, p. 11)

Dessa forma, a abordagem pela crítica do colapso da estrada de ferro Madeira-Mamoré em *Trem Fantasma* –enquanto utopia tecnológica que se transformou em relíquia da modernidade na Porto Velho contemporânea– expressou a representação da ferrovia como produto de um modelo de desenvolvimento que ainda continuava a produzir mazelas no final do século XX. Ou seja, criou efeitos de verossimilhança pedagógicos para os seus leitores, ao demonstrar como o trágico destino da Madeira-Mamoré reverteria ensinamentos para que o país não repetisse tal equívoco desenvolvimentista no presente. Representação, no entanto, que não deixou de sofrer as influências dos interesses do chamado jornalismo cultural junto ao mercado de bens culturais simbólicos.

No âmbito da discussão de Costa (2018, p. 87) sobre a posição do jornalista narrador, a crítica que ora analisamos se posicionou como espectadora da experiência de Foot Hardman em relação à ferrovia Madeira-Mamoré, de forma que dramatizou e tornou essa experiência como um espetáculo sedutor a ser assimilado pelos leitores.

Nessa perspectiva, em que Santiago aponta para o jornalista como o narrador que vê e narra sem participar, a autenticidade do relato deixa de ser pontuada pela experiência viva do narrador e postula uma construção verossímil, própria ao jogo moderno da linguagem. Diante do espetáculo que constituirá a vida moderna, a verossimilhança, que sempre esteve a serviço da coerência interna do relato, assumirá a condição de instituir a verdade da experiência narrada. (COSTA, 2018, p. 87)

Por outro lado, de acordo com Ventura e Matheus (2014, p. 98), os valores notícias⁸ que passaram a definir a cultura jornalística em geral, também estiveram presentes nos textos da crítica jornalística que abordou *Trem Fantasma*, a partir de certos critérios de noticiabilidade que apresentaram essa obra como um produto cultural que deveria ser abordado como novidade, atual, torná-lo próximo ao público, mostrar sua relevância e ampliar sua difusão junto ao mercado de leitores. Formas de abordagem, enfim, que passaram a legitimar o campo jornalístico nos anos de 1980.

No âmbito de tais critérios de noticiabilidade, Ventura e Mateus (2014, p. 98) demonstram que o posicionamento da crítica jornalística a partir dos anos de 1980, não só no campo do jornalismo cultural, mas também no campo artístico ou literário, começou

⁸ Os valores notícias se configuram a partir de certas “características definidoras da cultura jornalística, já que definem quais os fatos do dia a dia merecem ser transformados em notícia. Assim, valores-notícia, também conhecidos como critérios de noticiabilidade –tais como a novidade, a atualidade, a proximidade com o público, a relevância, a amplitude, a difusão, entre outros–, podem ser encarados como valores de legitimação do campo jornalístico”. (VENTURA; MATEUS, 2014, p. 98)

gradativamente a caminhar em direção ao que esses autores chamam de uma postura crítica de interpretação ou pós-moderna:

[...] os críticos intérpretes são os que levam em conta o pluralismo cultural típico da pós-modernidade, não tendo como referenciais modelos únicos e não se ocupando em determinar o que é certo ou errado, válido ou não, mas sim em traduzir as obras e os valores fundamentados em um pensamento à outra forma de pensamento. É uma reflexão que se faz necessária, pois como afirma Sarlo, a autoridade do crítico em formar gostos e opiniões perde-se em um contexto onde as relações dentro do campo artístico são mercadológicas. (VENTURA; MATEUS, 2014, p. 98)

Por outro lado, as relações entre a crítica alojada nos meios de comunicação de massa e a produção artístico-cultural no âmbito do jornalismo cultural, revela que a emergência dos críticos intérpretes esteve diretamente relacionada às “[...] conseqüências da transformação do jornalismo cultural em mero apêndice mercadológico do show business [...]”. (JANUÁRIO, 2004, p. 1)

No contexto do que Januário (2004, p. 1) denomina “jornalismo híbrido”, ou seja, de um jornalismo em que uma abordagem crítica aparente sobre os bens simbólicos sempre possuiu o intuito velado de promovê-los mercadologicamente, passou a haver um processo de “esvaziamento” da produção jornalística brasileira, sobretudo a partir da redemocratização do país nos anos de 1980. Tal esvaziamento ocorreu como consequência da

“[...] migração de intelectuais para outras áreas ou pela individualização (no mau sentido) crescente de viés pós-moderno que desde então pauta a atividade das novas gerações de jornalistas e como que desobriga o profissional da reflexão crítica pertinente”. (JANUÁRIO, 2004, p. 1)

Na área da cultura tais transformações passaram a ocorrer juntamente com a internacionalização das notícias de uma “mídia de massa” cada vez mais poderosa, com a entrada crescente de grupos da mídia estrangeira, situação histórica, enfim, que passou a desestruturar “[...] a cultura nacional pelo aporte de produtos massificados, produzidos com o fim único de conquistar índices de audiência”. (BORIN *apud* JANUÁRIO, 2004, p. 2)

Diante desse contexto,

[...] a mercantilização da cultura e o novo contexto dos jornais-empresa resultaram no esvaziamento da crítica, sepultando as experiências de transformação e emancipação coletiva realizadas pela imprensa alternativa durante os anos de ditadura militar e antes. (JANUÁRIO, 2004, p. 2)

Vê-se então que a crítica que se voltou à análise da obra *Trem Fantasma*, se não deixou de expressar reflexões sobre as polêmicas contradições históricas do processo de modernização brasileiro a partir da representação da Madeira-Mamoré, por outro lado, também expressou certas relativizações dessa imagem ao impor interpretações “[...] mais pragmáticas, de

recomendação para o consumo” (JANUÁRIO, 2004, p. 3)

Nesse sentido, essa posição dúbia da crítica jornalística aqui analisada, se relacionou, de acordo com Januário (2014, pp. 2-3), com uma fase em que a comunicação se integrou cada vez às empresas, o que fez com que a lógica mercadológica embutida nessa integração abafasse o espaço de emersão e reflexão espontânea das manifestações potenciais de professores, pesquisadores, críticos. E, nesse sentido, ela emergiu no vácuo deixado pelo fim da polarização entre cultura burguesa e cultura popular-nacional no espaço do jornalismo cultural dos anos de 1980.

Dessa forma, o jornalismo cultural a partir dos anos de 1980, passou a estar cada vez mais interessado em uma cultura de mercado, como forma de ampliar seus leitores (sobretudo nas classes médias ávidas por bens simbólicos) e ampliar seus espaços publicitários. No bojo de tais transformações “abandonou de vez a ‘utopia’ de emancipação do indivíduo pela cultura e pela informação” (JANUÁRIO, 2004, p. 3)

Veja-se, no entanto, como a crítica jornalística enxergou outras funções representativas para a obra *Trem Fantasma*.

3 Trem fantasma e a projeção da representação das ações políticas modernizantes das elites brasileiras

Para além da apropriação da Madeira-Mamoré como representação das grandes obras modernizantes que prometiam a inserção do Brasil no rol dos países desenvolvidos, mas que fracassaram, a ferrovia também foi demonstrada pela crítica jornalística como símbolo da mentalidade atrasada de nossas elites. Sobretudo por verem as ruínas da Madeira-Mamoré como o resultado prático de uma visão subdesenvolvida e vaidosa de políticos despreparados. Políticos, enfim, despreparados em mobilizarem de forma racional os recursos do Estado, como forma de objetivarem a efetiva inserção do país no capitalismo internacional.

Veja-se, nesse sentido, novamente o artigo intitulado “Trem Fantasma”, de Luiz Carlos Lisboa, no *Suplemento Cultura* de *O Estado de São Paulo* em 2 de fevereiro de 1988:

A obra não é uma revisão de *A Ferrovia do Diabo*, de Manoel Rodrigues Ferreira, que conheceu edições em 1960 e 1981. Antes, segue alguns aspectos da miragem subdesenvolvida tipo “obra do século”, criada pela vaidade e pelo provincianismo de políticos despreparados (civis e militares) que têm a ousadia de calçar com um pé a porta da História.

Trem Fantasma é uma metáfora do Brasil, o do século XIX e o contemporâneo, porque nada mudou muito na mentalidade. A recuperação da memória histórica contida no livro é notável, e o esforço para de tudo tirar conclusões é coroado de sucesso porque o modelo ajuda. Claude Monet, Pedro II, Ulisses S. Grant, Tolstoi, Turner e Fitzcarraldo trazem seu testemunho em abono da tese segundo a qual somos deslumbrados incorrigíveis –ou talvez recuperáveis, tomando consciência desse demônio que nos impede de assumir nossa pobreza e nos afasta a vontade de trabalhar humilde e pacientemente. (LISBOA, 1988, p. 11)

Na continuação mostra-se o artigo intitulado “Um trem para o avesso da história”, da jornalista Maria Consuelo Cunha Campos, no caderno *Idéias do Jornal do Brasil* de 26 fevereiro de 2005, em que novamente a Madeira-Mamoré é demonstrada como mais uma das obras espetaculares, provindas das técnicas da Segunda Revolução Industrial, mas que tragicamente visaram mais os objetivos de especulação de políticos deslumbrados e de empresários em busca do lucro fácil, do que propriamente terem servido de impulso ao desenvolvimento da nação.

Mas estamos nos primórdios do capitalismo industrial no Brasil. A Madeira-Mamoré é filha dos trópicos e da ambição capitalista no que ela tinha de aventureirismo e convicção modernizadora. A combinação entre imaginação romântica, espírito empreendedor e especulação financeira produziu um tipo capitalista, que dominará o cenário de construção das grandes obras públicas internacionais, em especial no terceiro quartel do século XIX [...].

Empresários, exploradores e oportunistas transacionaram, enquanto foi possível, seus objetivos de lucro imediato com aquela aventura. Mas, em si, a ferrovia da selva não seria obrigatoriamente motor de desenvolvimento. Havia, pelo menos, tantas razões de igual peso para que fosse o contrário, um caminho que conduzisse do nada para lugar algum [...]. (CAMPOS, 2005, p. 3)

Nesse sentido, as representações da Madeira-Mamoré como “miragem de nosso subdesenvolvimento”; “como produto da insistente presença em nossa sociedade de políticos vaidosos, provincianos, despreparados”; “como mais uma obra, entre tantas outras, que levaria do nada para lugar nenhum”; “como metáfora de uma mentalidade isenta da real consciência de nossas limitações e dos caminhos que a nação deveria trilhar para o seu desenvolvimento”; expressaram, enfim, o pessimismo dessa crítica com os descaminhos de nossa nação tanto no passado como na contemporaneidade. Sobretudo pelo fato de que a reinserção do Brasil no cenário internacional a partir dos anos de 1980 –após o período de fechamento do país realizado pelos militares– tornaram tais mazelas ainda mais evidentes.

Cunha, Ferreira e Magalhães (2007, p. 7) fornecem subsídios sobre essa apropriação da representação da Madeira-Mamoré em *Trem Fantasma* pela crítica, a partir de transformações no contexto do chamado jornalismo cultural, já que não teria sido apenas a reinserção do Brasil no cenário internacional a partir dos anos de 1980, uma das balizas que tornaram a ferrovia um símbolo explícito de nossas mazelas, mas o próprio lugar de fala dessa crítica jornalística passou a ter como parâmetro a influência de uma cultura internacional considerada mais arrojada.

Dessa forma, de acordo com Cunha, Ferreira e Magalhães (2008, p. 7), as críticas realizadas nos cadernos ou seções cotidianas voltadas à cultura nos jornais, passaram a sofrer a influência cada vez maior de uma cultura de massas internacional. De forma que –ao contrário da geração da crítica jornalística cultural dos anos de 1960 e 1970– essa crítica passou a ver como positiva a influência que a cultura internacional de massas poderia ter nos rumos de nossa nação.

A partir da década de 80, os cadernos de cultura aderem euforicamente aos ares conservadores, numa espécie de “militância internacionalista e pela legitimação da cultura de massas que marcou, por exemplo, os anos mais engajados da *Ilustrada* (*Caderno da Folha de S. Paulo*)”. Outro motivo apontado

para a mudança de postura dos cadernos de cultura é o fato de que os próprios jornalistas que entraram nas redações na década de 1980 já tinham vivenciado (e não como jornalistas) a contracultura dos anos 1960 e 1970, e não aceitavam rotular a cultura de massas, como um todo, como adversária, perigosa, colonialista. (CUNHA; FERREIRA; MAGALHÃES, 2008, p. 7)

Por outro lado, a crítica que ora abordamos revelou uma clara influência do que Santiago (1993, p. 13-14) afirma ser o processo de desliteraturização que vêm se aprofundando nas páginas da imprensa escrita no Ocidente, desde o início do século XX. Processo que passou a opor cada vez mais cosmopolitismo e literatura:

O cosmopolitismo modernizante e trepidante transforma o jornal no meio de comunicação por excelência, redefinindo diariamente para o seu leitor o que seja a “realidade”. As grandes questões abordadas pela literatura no jornal tornam-se sonhos e quimeras, quando não água com açúcar, diante do impacto de sucessivos e inesperados acontecimentos que precipitam jogos de interesse econômico e conflitos bélicos entre nações. (SANTIAGO, 1993, pp. 13-14)

Percebe-se, no entanto, que a oposição entre cosmopolitismo e literatura, discutida por Santiago, vai além de sua manifestação nas páginas da imprensa escrita e se revelou na análise que ora se empreende, como fenômeno interno estruturador das próprias análises sobre *Trem Fantasma*. Fosse através de abordagens impressionistas que transformaram a Madeira-Mamoré em um símbolo avesso aos anseios internacionalistas dos críticos jornalistas; fosse através de abordagens não literárias, ou seja, que tenderam a valorizar aspectos extraliterários da obra como forma de mercadologicamente divulgá-la junto ao público leitor.

4 A projeção da representação da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré sob o impacto do processo de globalização do final do século XX e inícios do século XXI

Conforme demonstrado anteriormente, a recepção da crítica jornalística se apropriou da ferrovia Madeira-Mamoré em *Trem Fantasma*, como símbolo das mazelas de nosso processo de desenvolvimento, símbolo da mentalidade atrasada de nossas elites, recepção, enfim, que construiu tal simbologia a partir da influência de uma cultura de massas sobre o jornalismo cultural.

Por outro lado, uma das imagens mais difundidas pela crítica que se debruçou sobre a obra, foi a da ferrovia como símbolo das efêmeras e desastrosas tentativas de se efetivar o processo civilizatório brasileiro no âmbito da modernidade. De modo que o colapso da Madeira-Mamoré representou também a destruição das referências da cultura gestada pela imigração de trabalhadores que concorreram para ela, construíram suas vidas e identidades.

Veja-se novamente a crítica de Luiz Carlos Lisboa no artigo intitulado “Trem Fantasma”, no *Suplemento Cultural* de *O Estado de São Paulo* de 2 de fevereiro de 1988. Nela é possível enxergar a construção simbólica da ferrovia Madeira-Mamoré através da obra em questão, como representativa dos empreendimentos que no Brasil forjaram rápidos espaços de civilização, para

logo em seguida entrarem em colapso, deixarem os fantasmas de maquinismos sobre suas paisagens, assim como os rastros de referências e identidades daqueles que com tais empreendimentos construíram suas vidas.

Para o autor, *Trem Fantasma* não é um ensaio de tradições culturais, mas uma resenha do dilaceramento de convicções, identidades e referências. Os fantasmas das técnicas são tratados com severidade na obra, jamais de forma complacente. O terrível de “viver sem chão”, sentindo o “peso de cada minuto nesses tristes trópicos, a desolação que é ver a cidade virada pelo avesso”, esse o assunto revolvido num estudo que conclui pela dificuldade de viver “num cenário em que já não cabem mais maravilhas técnicas”.

A construção da ferrovia Madeira-Mamoré revela o rosto, quando levantada a nuvem de dados e depoimentos que Hardman coleciona, das civilizações que são imensas exposições internacionais e que, segundo a frase de Lévi-Strauss, “envelhecem sem lastro de antiguidade”. (LISBOA, 1988, p. 11)⁹

Mas quais as revelações que uma crítica tardia dos anos de 2000, ou seja, a partir da publicação da segunda edição da obra em 2005,¹⁰ poderia nos revelar em termos da representação das continuidades e rupturas com a simbologia construída pela crítica dos anos de 1980 e 1990, em termos do legado da ferrovia?

No âmbito dessa lógica do “dilaceramento de identidades e referências” presentes na obra de Foot Hardman, Maria Consuelo Cunha Campos em “Um trem para o avesso da história”, no caderno *Idéias* do *Jornal do Brasil* de 26 de fevereiro de 2005, demonstrou –em uma leitura crítica tardia e filtrada pelo impacto das discussões da chamada globalização a partir dos anos de 1990– a imagem anacrônica da ferrovia no início do século XXI. No entanto, a ferrovia enquanto uma utopia tecnológica do passado, um objeto anacrônico em um mundo cada vez mais globalizado, teria muito a ensinar a partir da perda de referências e mortes que causou, a um processo de globalização que continua a transacionar e arrastar trabalhadores de um canto ao outro do planeta.¹¹

Dessa forma, ao contrário da crítica dos anos de 1980, em que a condição de destruição da Madeira-Mamoré foi abordada como comprometimento de nossa identidade nacional, a desterritorialização representacional do objeto literário Madeira-Mamoré na obra *Trem Fantasma* realizada pela crítica dos anos de 2000, é clara. Ou seja, o objeto literário Madeira-Mamoré na obra *Trem Fantasma* passou a ser representado a partir de seu deslocamento e significado diante

⁹ Assim, a ideia de que velhas estruturas ferroviárias como a EFMM carregariam consigo o dilaceramento de identidades e referências, “num cenário em que já não cabem mais maravilhas técnicas”, perspectiva que fez com que muitos lugares que dependiam de antigas ferrovias fossem abandonados e envelhecessem “sem lastro de antiguidade”, tais imagens da crítica, enfim, remetem ao que seria uma das propriedades das ruínas, ou seja, demonstrarem que “[...] tudo o que está reservado para nós se tornou o passado”. (BENJAMIN apud WILLIAMS, 2011, p. 97)

¹⁰ Edição revista e ampliada também publicada pela Editora Companhia das Letras em 2005: “Revisado, o livro, dos anos 1980, traz um capítulo novo (em verdade, um artigo de 1988) sobre o fotógrafo Dana Merrill, responsável pelas fotos dramáticas da ferrovia”. (HAAG, 2005, p. 1)

¹¹ Interessante se perceber que no contexto de publicação da crítica de Maria Consuelo, estava em curso o início das tratativas para inserção de mais um ciclo de destruição para a Madeira-Mamoré em Porto Velho com as construções das Usinas do rio Madeira. Empreendimentos que deslocaram novamente milhares de trabalhadores do todo o país para a região, fruto da influência da globalização dos negócios amazônicos, como já havia ocorrido no início da implantação da EFMM no século XX.

dos movimentos de uma globalização em curso desde o final do século XX:

Agora que as ruínas dispersas da Modernidade triunfante começam a reunir-se, revivendo, noutra contexto, pós-moderno, antigos capítulos da história da globalização do trabalho braçal, estamos em um tempo entre todos ideal para (re) ler o belo trabalho do pesquisador (Foot Hardman), referência na bibliografia sobre o tema.

Pois se, nos séculos 19 e 20, reuniam-se às dezenas de milhares de operários das mais diversas etnias, recrutados em dezenas de países, para morrerem, em grande parte, vítimas de doenças tropicais, potenciadas pelas péssimas condições de trabalho e de higiene, na construção de obras monumentais que deveriam levar a Modernidade Ocidental até as selvas profundas do planeta, agora, no século 21, são mercenários os recrutados em países pobres, onde não há perspectivas, para se engajarem na guerra –e nos negócios, no palco de operações– do novo império contra o terror, em fins de mundo geopolítica e economicamente estratégicos, são prostitutas da periferia, igualmente sem perspectivas, além de uma sobrevivência miserável em seus países de origem, as arregimentadas para o sexo nos países hegemônicos. Sem esquecer na contra-mão do fluxo migratório do início do século 20, da mão-de-obra barata dos trabalhadores ilegais, migrantes “recrutados” nas antigas colônias, latino-americanas, africanas, asiáticas, que agora atravessam fronteiras guiados por “gatos”, para trabalharem, nos próprios países hegemônicos, em misteres desprezados pelos cidadãos locais.

[...] Na era dos jatos que se chocam contra torres, das rodovias que também têm trechos inteiros afundados sobre a pressão de intempéries, a ferrovia como meio de transporte de trabalhadores e cargas parece, à primeira vista, um anacronismo. Dos campos de concentração da Segunda Guerra Mundial aos dormentes da Madeira-Mamoré, num caminhar de costas, o silvo da locomotiva constitui uma espécie de trilha sonora da morte para milhões de despossuídos da Terra. (CAMPOS, 2005, p. 3)

Mas a desterritorialização representacional do objeto literário Madeira-Mamoré na obra *Trem Fantasma* –diante dos movimentos de uma globalização em curso desde o final do século XX– ainda pode ser vista a partir de mais três artigos da crítica jornalística sobre a segunda edição dessa obra nos anos de 2000:

Partindo das Exposições Universais, eventos que funcionavam com vitrine para as conquistas tecnológicas da burguesia no século 19, o professor Francisco Foot Hardman investiga a expansão do capitalismo pelo globo, centrando-se no episódio da construção da ferrovia Madeira-Mamoré. O delírio desenvolvimentista levou operários de mais de 40 países aos confins da Amazônia. (LANÇAMENTOS, 2005, p. 3)

Um grupo de pesquisadores resolveu recuperar o “apagamento de rastros” efetivado pela cultura brasileira em eventos importantes, como a funesta ferrovia que, entre 1907 e 1912, mobilizou 20 mil trabalhadores de diversos países e custou a vida, inutilmente, de 6 mil dentre eles. A atualidade do estudo repousa sobretudo na permanência do modelo de ocupação predatória do país, cujo resultado é uma unidade imaginária da nação, vista pelo

pesquisador como uma comédia ideológica restrita a uma minoria da população. (HAAG, 2005, p. 1)

Em *Trem fantasma - A ferrovia Madeira Mamoré e a modernidade na Selva*, o professor Francisco Foot Hardman investiga a expansão do capitalismo. O delírio desenvolvimentista levou operários de mais de quarenta países aos confins da Amazônia para trabalhar em uma linha de trem. Com edição revista e ampliada, o livro, da Editora Companhia das Letras, é um relato aventura da construção da ferrovia, que custou a vida de milhares de trabalhadores anônimos. (BABO, 2005, p. 6)

Ainda no âmbito de uma leitura crítica tardia e filtrada pelo impacto das discussões da chamada globalização a partir dos anos de 1990, como descrito acima, em artigo no caderno *Tribuna/bis* do jornal *Tribuna da imprensa* de 12 de novembro de 2005, vê-se a Madeira-Mamoré ser relacionada ao problema da ocupação e do trabalho humano no Norte do país em *Trem Fantasma*, porém, com a denúncia de que seu processo de tombamento foi realizado após o processo de destruição que a ferrovia sofreu nos anos de 1970. Tendo sobrado a partir dos anos de 2000, apenas os restos das identidades e referências do processo civilizatório que no passado engendrou a construção da Madeira-Mamoré na cidade de Porto Velho.

Na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, foram tombados objetos do Museu Ferroviário, máquinas e vagões estacionados no pátio e três caixas d'água. O trecho tombando corresponde a oito quilômetros da Estação de Porto Velho até a Estação de Santo Antônio, incluindo o antigo Cemitério da Candelária, onde estão enterradas as pessoas que trabalharam na construção da ferrovia, entre 1909 e 1912, na Amazônia.

[...] Em 1960, Juscelino Kubitschek apostou na estrada de ferro como via de integração nacional, inaugurando em 1960 a estrada ligando Cuiabá a Porto Velho. Mas com o tempo, a ferrovia foi abandonada e senso (sic) sucateada, até ser totalmente desativada e seus arquivos incinerados, em 1972.

A história da ferrovia se mistura à da ocupação e trabalho humano no Norte do País e tem sido tema de estudos, ensaios e romances, como as pesquisas de Francisco Foot Hartman, "Trem fantasma - A modernidade na selva e os negativos da história: a ferrovia fantasma e o fotógrafo cronista [...]". (ESTAÇÕES, 2005, p. 5)

Dessa forma, por um lado, a crítica jornalística dos anos de 1980 representou o fracasso da ferrovia Madeira-Mamoré em *Trem Fantasma*, enquanto também representação do precário desenvolvimento nacional -visão que sofreu a influência do avanço de uma cultura de massas internacional sobre o jornalismo; por outro, a abordagem da crítica sobre a obra nos anos de 2000, ou seja, a partir da sua segunda edição, passou a representá-la como um empreendimento que antecipou -em inícios do século XX- as imigrações em massa impostas pelo processo de globalização que se acentuou a partir dos anos de 1990. Ou seja, ocorreu um processo de desterritorialização simbólica do objeto ferrovia do espaço nacional para o internacional na crítica sobre a obra *Trem Fantasma*.

Dessa forma, a crítica jornalística dos anos de 2000 rompeu com a crítica que nos de 1980 abordou *Trem Fantasma*, ao dialogar com o que Resende (2004, p. 3) afirmou ser a

tendência da literatura brasileira que a partir dos anos de 1990, passou a questionar os valores nacionais diante do sentido que a modernidade e o modernismo possuiriam com a noção de progresso e, por consequência dessa posição questionadora, a expressar uma maior liberdade em relação aos localismos do espaço de criação literária.

Serão precisos bem dez anos para que a literatura brasileira, cumprido luto exaltatório, possa perguntar-se que sentido adquiriu a Modernidade, possa criticar as propostas modernistas, inclusive a noção de progresso, e questionar-se sobre o sentido da moderna vida nos grandes centros. Fique claro que falo aqui da tendência geral da nossa produção literária.

Somente nos anos 90, porém, uma crítica da questão nacional e da cidade irá se dar, numa literatura recuperada das humilhações sofridas por seus criadores.

A grande modificação que vai se dando, é uma liberdade que se estabelece em relação ao localismo, ao espaço de origem, a origem geográfica da criação literária. Produto da grande cidade mundializada, a ficção brasileira traz para o texto uma relação de mão dupla com outras cidades do mundo. A cidade do romance e do conto brasileiro passa a ser qualquer cidade. (RESENDE, 2004, p. 3)

Por outro lado, de acordo com Figueiredo (apud CORONEL, 2013, p. 35), tal sintoma da desterritorialização manifestado na literatura brasileira dos anos de 1990, dialogou com o contexto de um Brasil que deixava de ser um país de imigrantes para se tornar um país de emigrados. Contexto histórico, aliás, também refletido na crítica jornalística dos anos de 2000 sobre *Trem Fantasma* e comparou a ferrovia Madeira-Mamoré como um empreendimento que antecipou –em inícios do século XX– as migrações em massa que passariam a ocorrer no processo de globalização que se acentuou a partir dos anos de 1990. Momento histórico em que muitos brasileiros também se tornaram imigrantes.

[...] esta desterritorialização é talvez sintoma de uma mudança de paradigma tanto da literatura brasileira quanto da posição ocupada pelo Brasil e pelos brasileiros no seu estar no mundo. Embora em menor escala que outros países da América Latina, o Brasil, país de imigrantes, começou a produzir emigrantes, que deixaram o país em consequência das diferentes crises econômicas sobretudo a partir de 1980. (FIGUEIREDO apud CORONEL, 2013, p. 35).

Ainda que as críticas jornalísticas que abordaram o fracasso da ferrovia Madeira-Mamoré e a conseqüente perda das identidades e referências que estiveram ligadas ao processo civilizatório efêmero que a engendrou, se manifestaram como produto do jornalismo cultural no âmbito de inserção ao mercado de bens simbólicos, como já discutido acima, no entanto, também revelaram a configuração de práticas que “[...] mantêm estreitas relações com a produção intelectual das diferentes conjunturas históricas”. (FARO, p. 144, 2006)

Dessa forma, a crítica jornalística aqui abordada possuiu os delineamentos contraditórios e complexos da identidade epistemológica das formas de produção do jornalismo cultural, pois

[...] de um lado, trata-se de uma instância da produção jornalística reiterativa dos signos da cultura de massa, espaço em que se torna possível sua verificação como produto mercadológico e disseminador dos padrões da indústria cultural; de outro, como uma outra instância, a do trânsito de produção e reflexão contra-hegemônica, cuja identificação escapa à lógica linear das relações discursivas consagradas nos demais setores da produção jornalística e cuja incidência reflete os contextos político-ideológicos que cercam, em cada situação histórica, a prática dos profissionais da imprensa. (FARO, 2006, p. 156)

Se, por um lado, não há como negar que os textos da crítica jornalística sobre a obra de *Trem Fantasma* revelaram traços de produtos simbólicos mercadológicos, que, de acordo com Faro, possuem a função de disseminar os padrões da indústria cultural para a venda dos jornais em que estão inseridos ou para a divulgação da obra no mercado editorial; por outro lado, é inegável a contribuição que reverteram no sentido de transformarem *Trem Fantasma* em símbolo literário das mazelas de nosso desenvolvimento nacional a partir da territorialidade amazônica.

Como ainda afirma Faro (2006, p. 156), além da função mercadológica, a produção do jornalismo cultural pode ser considerada como possuindo importantes reflexões ligadas à produção intelectual mais ampla de diferentes conjunturas históricas, fato que pode ser percebido nas ligações estéticas que a crítica abordada neste trabalho possuiu com a crítica literária moderna e pós-moderna.

Lima (2011, p. 1) ao afirmar que crítica literária e identidade cultural na América Latina são termos inseparáveis –ainda que essa autora se refira à crítica acadêmica– não há dúvida de que essa perspectiva também pode ser estendida à crítica jornalística, ou seja, ao jornalismo cultural. E isso a despeito das formas peculiares de produção simbólica desse último.¹²

Dessa forma, uma das características percebidas nos textos da crítica jornalística sobre *Trem Fantasma*, ainda de acordo com Lima (2011, p. 1), foi justamente o caráter pedagógico com que seus escritos se dirigiram ao leitor, caráter, enfim, manifesto através de aspectos relacionados tanto às perspectivas de discursos com características mais modernas, como às perspectivas de discursos com características pós-modernas.

Nesse sentido, nas críticas jornalísticas realizadas nos anos de 1980, temos o trágico destino da Madeira-Mamoré na obra *Trem Fantasma*, como pedagogicamente representativo da persistência de nosso subdesenvolvimento político, econômico e social, em pleno final do século XX. Ou seja, uma representação pessimista sobre a iniciativa nacional que –liderada por uma elite corrupta ou pelos interesses internacionais– não seria capaz de propor caminhos para a superação de nosso atraso. De forma que tais críticas possuem a chamada dualidade presente no discurso moderno no que tange as relações que pressupõem “[...] oposições mecanicistas entre centro e periferia, localismo e cosmopolitismo, nacional e estrangeiro, etc.”. (LIMA, 2011, p. 5)

No âmbito desse dualismo podemos destacar a assimilação da representação do colapso

¹² A partir da operacionalização de conceitos como transculturalidade, hibridismo e interculturalidade, Lima (2011), procurou discutir aspectos da identidade cultural do Brasil e da América Latina abordados por várias gerações de intelectuais e que sempre ecoaram sobre a crítica jornalística moderna ou pós-moderna, através de projetos pedagógicos que pudessem contribuir com a construção cultural da nação.

da Madeira-Mamoré em *Trem Fantasma*, de acordo com Lima (2011, p. 5) como símbolo do impacto das ambiguidades e contradições da modernidade cosmopolita sobre o dinamismo dos processos culturais em regiões periféricas.

Por outro lado, *Trem Fantasma*, sob a ótica de uma crítica que foi impactada pelo processo de globalização que se acelerou a partir dos anos de 1990, representou a Madeira-Mamoré como mais um dos empreendimentos transnacionais que impuseram a desterritorialização, a perda da identidade e a exploração de trabalhadores das mais diversas nações. Ou seja, passou a representar a ferrovia não mais no âmbito de uma lógica territorial nacional.

Crítica que se aproximou do que Lima (2011, p. 6) afirmou ser uma configuração intelectual com características pós-modernas.

Diante da relativização dos valores estéticos e do desenvolvimento de uma “cultura internacional-popular”, composta por um repertório de representações simbólicas provenientes de várias partes do mundo, não caberia mais ao intelectual oferecer modelos identitários em que a nação se reconhecesse. Segundo o pensamento de García Canclini, na pós-modernidade, as identidades deixam de se estruturar pela lógica territorial, vinculada à ideia de Estado, passando o mercado a produzir e a legitimar o surgimento de novas comunidades imaginadas, baseadas em um ethos ao mesmo tempo parcial e multiculturalista. (LIMA, 2011, p. 6)

Assim, a análise dos discursos produzidos pela crítica jornalística no interior da chamada linguagem do jornalismo cultural, fez com que fossem abstraídos, de acordo com as discussões de Gregolin (2001, p. 9-5), certos enunciados e seus correlatos conjuntos de acontecimentos enunciativos.

Enunciados e conjuntos de acontecimentos enunciativos, enfim, reveladores de simbolismos sobre a recepção da obra *Trem Fantasma*. Simbolismos constituidores da Madeira-Mamoré como representação do fracasso de nosso desenvolvimentismo; representação da forma irracional de agir da classe política brasileira; exemplo do empreendimento destruidor de identidades em um mundo globalizado. Ou seja, simbolismos que expressaram a maneira como em conjunto os discursos da crítica internalizaram posições políticas, valores, ideologias –a despeito das diferentes e dispersas visões que tiveram sobre a ferrovia Madeira-Mamoré diante dos efeitos do contexto histórico entre os anos de 1980 a 2000.

5 Considerações finais

Pode-se afirmar que os discursos dos críticos jornalistas que abordaram o trágico passado da Madeira-Mamoré em *Trem Fantasma* expressaram o uso da representação da ferrovia como exemplo das dificuldades que o país sempre encontrou para se inserir no concerto das nações mais desenvolvidas, fosse diante um mundo internacionalizado (anos de 1980) ou diante de um mundo posteriormente globalizado.¹³

¹³ É curioso verificar, entretanto, que tais posições da crítica que recorrem ao passado da Madeira-Mamoré como

A partir disso, três momentos de projeções da crítica jornalística em sua recepção à obra *Trem fantasma* foram anotados entre os anos de 1980 e os anos de 2000. Em um primeiro momento, demonstrou-se a projeção de uma Madeira-Mamoré como representação das mazelas do sonho nacional do desenvolvimento das elites brasileiras. Em um segundo momento, verificou-se que a discussão da crítica sobre as ações políticas modernizantes e deslumbradas que levaram à construção e ao colapso da Madeira-Mamoré, em verdade, visaram também realizar uma crítica à opção das elites brasileiras em sempre imporem processos de modernização do país sem lastros de sustentação.

Nos dois momentos acima, no entanto, as imagens da crítica nos jornais que retrataram certos dualismos de nosso processo de desenvolvimento, construíram a representação do colapso da Madeira-Mamoré em *Trem Fantasma* como símbolo do impacto das ambiguidades e contradições da modernidade cosmopolita sobre o dinamismo dos processos culturais em regiões periféricas.

Já em um terceiro momento, por outro lado, *Trem Fantasma* sob a ótica de uma crítica que foi impactada pelo processo de globalização que se acelerou a partir dos anos de 1990, representou a Madeira-Mamoré como mais um dos empreendimentos transnacionais que impuseram a desterritorialização, a perda da identidade e a exploração de trabalhadores das mais diversas nações. Ou seja, passou a representar a ferrovia não mais no âmbito de uma lógica territorial nacional. Crítica que se aproximou do que Rachel Esteves Lima afirmou ser uma configuração intelectual com características pós-modernas.

Referências

ARAUJO, V. L. *A experiência do tempo: conceitos e narrativas na formação nacional brasileira (1813-1845)*. São Paulo: Aderaldo & Rothschild, 2008.

BABO, R. C. Nas livrarias. *Tribuna da Imprensa*, Rio de Janeiro, 27 jan 2005, p. 6. Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=154083_06&pesq=%22Trem%20Fantasma%22&pasta=ano%20200&pagfis=30465>. Acesso em 10 mar 2021.

Barafunda modernista. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 20 ago 1989, p. 4. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=030015_10&Pesq=trem%20fantasma%20foot%20hardman&pagfis=197601>. Acesso em: 10 mar 2020.

CAMPOS, M. C. C. Um trem para o avesso da história. Reflexões contemporâneas sobre a globalização do trabalho braçal. *Idéias*, Caderno B, *Jornal do Brasil*, 26 fev 2005, p. 3. Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=030015_12&pesq=trem%20fantasma%20foot%20hardman&pasta=ano%20200>. Acesso em: 10 mar 2020.

reiterado exemplo do que deve ser evitado no presente, mas que não demonstra crença no futuro do país, dialoga com o que Gumbrecht afirma serem formas retóricas que passaram a expressar em nossa contemporaneidade uma nova maneira de se construir o tempo: “[...] A questão mais poderosa é, sem dúvida, se nós, no ano de 2008, ainda vivemos sob as mesmas premissas construtoras da experiência que fez o cronótopo historicista emergir no princípio do século XIX. De minha parte, acredito que desde os anos de 1970/1980 estamos nos movendo em direção a uma construção do tempo distinta, uma construção do tempo como um presente constantemente alargado, entre um futuro que parece cada vez mais inacessível e um passado que invade o presente alargado com todo tipo de efeitos de memória”. (GUMBRECHT apud ARAÚJO, 2008, pp. 14-15)

- CASTELO, J. A utopia de uma máscara, *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 23 jan 1988, pp. 6-7. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=030015_10&pasta=ano%20198&pesq=foot%20hardman&pagfis=156193>. Acesso em: 10 mar 2020.
- CHARTIER, R. O mundo como representação. *Estudos Avançados*, v. 5, n. 11, pp. 173-191, jan/abr 1991. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ea/a/SZqvSMJDBVJTXqNg96xx6dM/?lang=pt>>. Acesso em: 10 mar 2020.
- CORONEL, L. P. A escrita da cidade partida: identidade e alteridade em *Capão Pecado*. *Estudos Literários Brasileiros Contemporâneos*, Brasília, n. 42, pp. 29-45, jul/dez 2013. Disponível em: <<https://periodicos.unb.br/index.php/estudos/article/view/9925>>. Acesso em: 15 ago 2021.
- COSTA, J. C. Silviano Santiago e a Renovação da Crítica Literária Brasileira. *Língua e Letras*: publicação quadrimestral do Programa de Pós-Graduação em Letras da Unioeste - Campus de Cascavel, Cascavel, v. 19, n. 42, pp. 74-91, 2018. Disponível em: <<http://e-revista.unioeste.br/index.php/linguaseletras/article/view/19514/pdf>>. Acesso em: 10 mar 2021.
- COUTINHO, W. Selva de ferro. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 27 fev 1988, p. 3. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=030015_10&Pesq=trem%20fantasma%20foot%20hardman&pagfis=158323>. Acesso em: 10 mar 2020.
- COUTINHO, W. Rumo às estações passadas. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 5 mar 1988, pp. 6-7. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=030015_10&Pesq=%22Rumo%20%20c3%a0s%20esta%20c3%a7%20c3%b5es%20passadas%22&pagfis=158804>. Acesso em: 10 mar 2020.
- CUNHA, L. A.; TEIXEIRA, N. T.; MAGALHÃES, L. H. Dilemas do jornalismo cultural brasileiro. *Bocc - Biblioteca on-line de ciências da comunicação*, pp. 1-19, 2008. Disponível em: <http://www.bocc.ubi.pt/_esp/autor.php?codautor=1512#topo> Acesso em: 10 mar 2021.
- FARO, J. S. Nem tudo que reluz é ouro: contribuição para uma reflexão teórica sobre o jornalismo cultural. *Comunicação e Sociedade*: Revista do Programa de Pós-Graduação em Comunicação Social da Universidade Metodista de São Paulo, v. 28, n. 46, pp. 143-163, 2006. Disponível em: <<https://www.metodista.br/revistas/revistas-ims/index.php/CSO/article/view/3871>>. Acesso em: 20 mar 2021.
- HAAG, C. A modernidade fantasma. Fotógrafo da Madeira-Mamoré é a novidade do relançamento de livro sobre a "ferrovia da morte". *Revista pesquisa FAPESP*, São Paulo, n. 109, mar 2005. Disponível em: <<https://revistapesquisa.fapesp.br/a-modernidade-fantasma/>>. Acesso em: 10 mar 2021.
- HARDMAN, F. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Editora Companhia das Letras, 2005.
- JANUÁRIO, M. Entre a crítica e o entretenimento: o jornalismo cultural brasileiro e a pragmática do mercado. *Revista PJ: BR - Jornalismo brasileiro*, n. 3, 2004. Disponível em: <http://www2.eca.usp.br/pjbr/arquivos/ensaios3_e.htm>. Acesso em: 30 abr 2021.
- LANÇAMENTOS. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 22 jan 2005, p. 3. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=030015_12&pesq=%20%22Foot%2>

0Hardman%22&pasta=ano%202000&pagfis=125680>. Acesso em: 10 mar 2021.

LIMA, P. F. de S. *Caderno B do Jornal do Brasil: trajetória do segundo caderno na imprensa brasileira (1960-85)*. 2006. Tese (Doutorado em História Social)-Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: <<http://objdig.ufrj.br/34/teses/PatriciaFerreiraDeSouzaLima.pdf>>. Acesso em: 12 fev 2021.

LIMA, R. E. A identidade cultural na crítica literária latino-americana. In: Congresso Internacional da ABECAN: 20 anos de interfaces Brasil-Canadá, 11, 2011, Salvador. *Anais...* Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2011. pp. 1-11. Disponível em: <<http://www.anaisabecan2011.ufba.br/Arquivos/Lima-Rachel.pdf>>. Acesso em: 16 mar 2021.

LISBOA, L. C. Livrarias. Trem fantasma. *O estado de São Paulo*, São Paulo, 2 jul 1988, Cultura, p. 11. Disponível em:

<<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=098116&pesq=%22Trem%20Fantasma%22%20%22Foot%20Hardman%22&pasta=ano%20198&pagfis=2478>>. Acesso em: 10 mar 2020.

LORENZOTTI, E. de S. *Do artístico ao jornalístico: vida e morte de um Suplemento: Suplemento Literário de O Estado de S. Paulo (1956 a 1974)*. 2002. Dissertação (Mestrado em Jornalismo) - Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002. Disponível em: <[Jornalismo Suplemento Literário O Estado de São Paulo.pdf](#)>. Acesso em: 15 mar 2021.

MARIA, L. de. A crônica da galhofa e do desencanto. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 17 set 1988, Cultura, p. 5. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=098116&pesq=%22Trem%20Fantasma%22%20%22Foot%20Hardman%22&pasta=ano%20198&pagfis=2604>>. Acesso em: 10 mar 2020.

MARTINS, M. Novas imagens do Brasil. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 07 mai 1989, pp. 1-4. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=030015_10&pasta=ano%20198&pesq=%22Novas%20imagens%20do%20Brasil%22&pagfis=189488>. Acesso em: 10 mar 2020.

MOLON, M. P. A modernidade na Selva, Caderno Movimento. *O pioneiro*, Caxias do Sul, 5 de abr de 1988, p. 2. Disponível: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=885959&pesq=%22Foot%20Hardman%22&pasta=ano%20198&pagfis=111625>>. Acesso em: 10 mar 2020.

NOGUEIRA, B. Estações e canções para preservar a história. *Tribuna da imprensa*, Rio de Janeiro, 12-13 nov 2005, p. 5. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=154083_06&pesq=%22Trem%20Fantasma%22&pasta=ano%202000&pagfis=34750>. Acesso em: 10 mar 2021.

RESENDE, B. O súbito desaparecimento da cidade na ficção brasileira dos anos 90. *Revista Semear*, n. 3, 2004. Disponível em: <http://www.letras.puc-rio.br/unidades&nucleos/catedra/revista/3Sem_11.html>. Acesso em: 10 abr 2021.

SANTIAGO, S. Crítica literária e jornal na pós-modernidade. *Revista Estudos Literários*, Belo Horizonte, v. 1, n. 1, pp. 11-17, out 1993. Disponível em: <<file:///C:/Users/User/Downloads/1076-3413-1-PB.pdf>>. Acesso em: 10 mar 2021.

WILLIAMS, G. It was what it was: modern ruins. In: DILLON, B. (org.). *Ruins*. Cambridge: The MIT Press, 2011.

VENTURA, M. S.; MATEUS, F. de O. Jornalismo e crítica literária em Sérgio Augusto. *Alceu*, Rio de Janeiro, v. 15, n. 29, pp. 94-107, jul/dez 2014. Disponível: <<http://revistaalceu-acervo.com.puc-rio.br/media/artigo%206%20alceu%2029%20-%20pp%2094-107.pdf>>. Acesso em: 10 mar 2021.

Recebido em: 19/10/2021

Aceito em: 11/02/2022