



O imaginário dos trilhos

MARLYSE MEYER*

Resumo

Este ensaio mergulha no imaginário dos trilhos, a partir da conjugação dos temas: trem e cidade. Alinhava lembranças e associações de romances, filmes, fragmentos de Walter Benjamin, poemas de Baudelaire, pinturas de Monet, mas o fio condutor é a leitura comparada de trechos literários, escolhidos ao acaso das associações.

Abstract

This article investigates the imaginary of rails, thematically associating trains and cities. It recollects and associates novels, films, fragments from Walter Benjamin, poems by Baudelaire, paintings by Monet, but its main line of argument is the comparative reading of literary extracts randomly chosen.

Palavras-chave

Trem; cidade;
viagem; memória.

Keywords

Train; city; travel;
memory.

* Ex-professora da Universidade de São Paulo e aposentada pela Universidade Estadual de Campinas.

Este artigo, numa versão resumida, foi apresentado em 1995 num ciclo de palestras programadas pelo Grupo de intervenções urbanas Arte/Cidade em São Paulo, no quadro do tema geral TREM/CIDADE, o qual se desenvolveu dentro das destruídas fábricas Matarazzo na Água Branca, e de trens ressuscitados, que antigamente corriam pela várzea paulistana.

Não me pareceu inadequado retomar esse texto, que também viaja no tempo, para uma revista que rememora e comemora 40 e 10.

Já que o projeto abrangia trem, cidade, estações, literatura, cinema, kino-cinema, resolvi falar de viagens que foram brotando do meu cineminha interior que já começara a rodar quando Nelson Brissac Peixoto veio nos contar de seu projeto.

Foram aflorando as lembranças das longínquas férias infantis no Rio de Janeiro, no trem da Central, fagulhas, olhos vermelhos e roupas queimadas, biscoito de Jacareí, gibis e cansaço, ovos duros e frango frio de enjoado cheiro de embrulho, o medo de ficarmos esquecidos na plataforma de Barra Mansa onde moravam amigos, que gostavam dessas passagens que sacudiam sua rotina. Barra Mansa que tantos anos depois seria um nome a despertar doridas saudades. Pai Doda e sua última viagem.

Lembranças ainda de outras férias, do trenzinho que subia, resfolegante, de Pinda a Campos de Jordão, sem esquecer de outro trenzinho de brinquedo, o da Cantareira onde o pai levava aos domingos.

Muito mais tarde, trem ida e volta, de Cornavin – Génève, a Paris, Gare de Lyon, métro Tuilleries, impasse Gomboust – que acolheu tantos colegas, lembram? – e logo mais Gare St. Lazare, Nanterre – de onde saíra o Maio 68 onde eu ia falar de literatura brasileira. E houve o trem de Poitiers. O de Bordeaux. O trem húngaro...

E tal como fragmentos de paisagens engolidas pelas janelas dos trens em marcha, numa atropelada desordem, rebelde a qualquer agulha ferroviária, foram se cruzando e se associando lembranças de romances, filmes, fragmentos de Walter Benjamin e poemas de Baudelaire, Gare S. T. Lazare, a que levava a Nanterre, mas também a de Monet, a todas as horas do dia, viagens, locomotivas, aquelas de verdade, bojudas, com foguista, fumaça, fagulha, sinos, evocadas por autores ou até personagens.

Neste entrecruzar de linhas, onde tento manter como via principal a literatura, com paradas para leitura de trechos de livros escolhidos ao acaso das associações, limitada pelo tempo (ou, agora, espaço) de que dispomos, inflexível como horário de trem suíço convidando vocês a embarcarem para esta viagem ao léu e se deixarem também levar por suas próprias viagens.

Trens em marcha arrastando Anna Karenina, rediviva em Greta Garbo:

Ela acelerou o passo.
Um trem de carga vinha chegando.



A plataforma tremia, parecia que ela mesmo estivesse dentro do trem. De repente, lembrando-se daquele homem que fora esmagado, no dia de seu primeiro encontro com Vronski, ela compreendeu o que devia fazer.

De um passo rápido e leve desceu os degraus que levavam ao reservatório encostado na via, e parou perto do trem que passava. Olhou para baixo dos vagões, as altas rodas de ferro fundido do primeiro vagão que rodava lentamente; tentou avaliar com o olhar o meio do espaço existente entre rodas dianteiras e traseiras e calcular o momento em que este ficaria à sua frente. Quis se atirar em baixo do primeiro vagão, mas a bolsa vermelha que segurava na mão a atrapalhou. [...] Não tirou os olhos das rodas do segundo vagão que vinha chegando, E, quando o meio entre as rodas ficou bem em frente dela, atirou a bolsa vermelha, afundou a cabeça entre os ombros e se atirou em baixo da roda.

Quis reerguer-se, escapar, mas uma massa enorme e impiedosa golpeou-lhe a cabeça e arrastou-a de costas. (L. Tolstói, *Ana Karenina*)

Estação de Vassouras, onde, pela segunda vez, irá balançar o fio do destino de Rubião, um mineiro de Barbacena decidido a ir aproveitar na Corte o dinheiro novinho que herdara de um doido, Quincas Borba:

Na estação de Vassouras entraram no trem Sofia e seu marido, Cristiano de Almeida Palha. Este era um rapagão de trinta e dois anos; ela ia entre vinte e sete e vinte e oito. Vieram sentar-se nos dois bancos fronteiros ao de Rubião [...] abotoaram o guarda-pó. [...] Cristiano foi o primeiro que travou conversa, dizendo-lhe que as viagens de estrada de ferro cansavam muito, ao que Rubião respondeu que sim; para quem estava acostumado a costa de burro, acrescentou, a estrada de ferro cansava e não tinha graça, não se podia negar, porém, que era um progresso. (Machado de Assis, *Quincas Borba*)

E para quem estava acostumado a passear uma vez por ano pela França com a mulher amada, de diligência, de inconveniente “patacho”, de barco a vapor ou mesmo a pé, enfrentar pela primeira vez o “cavalo de ferro” causa assombro... Dia 20 de agosto de 1837 Victor Hugo, em companhia de sua amante Juliette Drouet, efetua de trem o trajeto entre Antuérpia e Bruxelas e escreve à mulher: “A rapidez é incrível. As flores da beira de estrada não são mais flores, são manchas; antes riscas, vermelhas ou brancas, não há mais pontos, só riscas... as cidades, os campanários, e as árvores dançam e se misturam loucamente com o horizonte; de vez em vez uma sombra, uma forma, um espectro aparece e desaparece como um raio”. Dois trens se cruzando, “um turbilhão de formas brancas ou sombrias”... O assustador cavalo de ferro já está domesticado na viagem ao Reno, sempre com Juliette: vão os dois de trem de Mogúncia a Francfort dia 3^a de outubro de 1840. Já se anuncia o trenzinho normando de Proust: “Encantador caminho de ferro que por momentos beira o Mein... caminho de ferro sombreado por macieiras... parece que uma mão invisível vai nos apresentando um depois do outro, jardins, pomares, campos cultivados, para logo depois retirá-los precipitadamente empurrando-os, embaralhados, para os fundos da paisagem...”

Estações, linha férrea Paris-Le Havre e seus meandros acompanhando os do Sena, postos de comando, casas de guarda-cancelas,

chefes de trem, horário inflexível, pontes, foguistas, maquinistas, trens em marcha, trens paralisados pela neve, trens desembestados. É o universo de um livro terrível, com seus crimes cometidos dentro dos vagões, crimes comandados por fatais hereditariedades que desencavam instintos da besta desregrada que todo homem carrega nas profundezas do ser e que a civilização apenas encabresta. Civilização e progresso encarnados no moderno trem de ferro.

Refiro-me, obviamente, a *La bête humaine* de Emile Zola (1890). Livro que também pode ser lembrado como aquele que narra a vida e morte de uma locomotiva com nome de mulher, La Lison. Amada pelo seu maquinista, Jacques Lantier. Maquinista que precisou matar sua locomotiva bloqueada pela neve, o homem que, no desvario de uma paixão, empurrado pelo fatal atavismo, matou a mulher amada, Séverine.

“A [locomotiva] de Jacques era uma dessas máquinas de trem expresso, com dois eixos acoplados, de uma elegância fina e agigantada, com suas rodas leves reunidas por braços de aço, seu largo peitoral, seu lombo alongado e possante, toda esta lógica e toda esta certeza que constituem a beleza soberana dos seres de metal, a precisão na força. Como todas as máquinas da Compagnie de l'Ouest, além do número que a designava, tinha o nome de uma estação, a de Lison, situada no Cotentin. Mas, por ternura, Jacques o transformara em nome de mulher, a Lison, como dizia, com uma envolvente doçura”.

E é verdade, amava-a de amor, “sua máquina que vinha conduzindo havia quatorze anos [...]” A Lison tinha outra coisa “outras máquinas podiam ter sido identicamente construídas, montadas com o mesmo cuidado, mas não mostravam nenhuma de suas qualidades. Havia a alma, o mistério da fabricação, esse qualquer coisa que o acaso do martelo acrescenta ao metal, que a mão do operário sabe dar às peças: a personalidade da máquina, a vida”. Esta máquina-mulher vai morrer vencida pela natureza, entalada na neve, perde a força, não obedece mais, espatifa-se arrastando sete vagões e acaba “de bruços, barriga para o ar, perdendo vapor pelas torneiras arrancadas, resfolegando tal gigante furioso, soltando baforadas brancas em espessos turbilhões a que se acrescentava a fumaça negra expelida pelas brasas caídas, vermelhas como o sangue de suas entranhas”.

Jacques Lantier já teve os traços do outrora ídolo Jean Gabin, o que nos remete ao cinema e ao diretor Jean Renoir.

Mas *La bête humaine* também nos remete à pintura. Sabe-se da amizade e compreensão que teve Zola pelos Impressionistas, então rejeitados pela crítica oficial. E não será por acaso que o leitor viaje sem cessar de Paris a Le Havre, trajeto caro a Monet que pintou incessantemente, a todo instante do dia e da luz e a estação de Paris e o mar da Normandia.

A Gare St. Lazare, que pode ser contemplada na sua inteireza e na complexidade de seu sistema de trilhos, na beleza de sua estrutu-



ra, lá do alto da ponte de l'Europe, pintada mais de uma vez pelo artista, a ponte sempre num primeiro plano que nos faz sentir como que presos entre suas ferragens. Quando, através das enormes vigas metálicas que nos embaralham a visão, tentamos enxergar o que está acontecendo lá em baixo.

É exatamente a perspectiva de Zola, quando coloca Séverine nesse primeiro plano, olhando atrás das vigas para a Gare St. Lazare. Implicada numa questão judicial, tendo cruzado o juiz na rua, Séverine “foi tomada pelo terror... Voltou para trás, esgueirou-se pela rua de Edimburgo, até a ponte de l'Europe. Uma vez lá, se sentiu abrigada. Não sabia onde ir, o que fazer. Transtornada ficou imóvel contra um balaústre, olhando abaixo dela, através das vigas metálicas, para o vasto campo da estação, onde evoluíam, continuamente os trens. Acompanhava-os com o olhar, pensando naqueles dois homens que deviam estar falando nela, que sua sorte estava sendo lançada naquele minuto. Então, invadida pelo desespero [...] dominou-a a vontade de se atirar em baixo de um trem”.

A mesma Gare St. Lazare, a mesma costa normanda e seu pintor Monet-Elstir, outros percursos ainda, é o que vamos reencontrar num universo ferroviário menos sombrio que o de Zola. Viajar com Marcel Proust, de trem e no tempo, suspendendo a inexorável corrida para o futuro, para a morte, acompanhando-o no seu paciente esforço de desentocar as diferentes camadas do presente no passado, à busca de seus “instantes antigos”, trazendo à tona, hoje, essa felicidade de ontem que jaz em ti, intacta, fulgurante, subtraída à ação deletéria do tempo. Mas a viagem de trem: a primeira viagem a Balbec, com a avó, para acabar de esquecer um primeiro amor, Gilberte, mais tarde, com a mãe em Veneza, onde se apaga a lembrança de Albertine, a segunda viagem a Balbec quando emerge a dolorosa presença viva da avó, morta anos atrás e desde então esquecida, essa viagem em trem de ferro também pode levar à desesperada confirmação do almejado, temido e inevitável esquecimento, que o tempo, as “intermitências do coração”, e o hábito desagregador provocam nos mais intensamente sofridos e vividos afetos.

Viagens de trem e sua rotina:

É do trem, a primeira visão de Combray: *locus ameno*, dos “verdes paraísos dos amores infantis”.

Combray, de longe, a dez léguas, visto do trem quando lá chegávamos na última semana antes da Páscoa, não era senão uma igreja resumindo a cidade, conversando com ela nas lonjuras, e, quando a gente se aproximava, guardando, apertadinho em volta de sua alta manta sombria, em pleno campo, contra o vento, tal uma pastora seus carneiros, o dorso lanudo e cinzento de casas ajuntadas a que o cerco, cá e acolá, de um resto de muralhas da Idade Média dava um risco tão perfeitamente circular quanto uma cidadezinha num quadro primitivo. (*Du côté de chez Swann*, ed. Pléiade, p. 48)

Balbec, a descoberta das meninas-moças em flor, a magia das férias normandas, o exercício do mundanismo:

Sairíamos de Paris para Balbec no trem de uma e vinte e dois, esse trem que já me parecia conhecido de tanto havê-lo procurado no guia ferroviário, que sempre me inspirava a emoção e quase a bem-aventurada ilusão da partida. [...] afigurava-se me conhecer em todos os pormenores aquele prazer da viagem, e não duvidava que iria sentir no vagão especial prazer quando a tarde começasse a cair, ou ao contemplar um efeito de luz nas proximidades de determinada estação... (*A sombra das raparigas em flor*)

O embarque é na mítica Gare St. Lazare cuja descrição proustiana é citada por Walter Benjamin que dedicou tantos trechos às *Ferrovie* no seu *Paris capital do século XIX*:

[...] esses maravilhosos lugares que são as estações, de onde se parte para um destino afastado, são também lugares trágicos, pois se ali se cumpre o milagre de que as terras que ainda não tinham existência senão em nosso pensamento vão ser aquelas em que viveremos, por esse mesmo motivo deve-se renunciar, uma vez saídos da sala de espera, a reencontrar o aconchego do quarto familiar onde estávamos ainda há pouco. Deve-se deixar toda esperança de voltar a dormir em casa, uma vez que se decidiu penetrar no antro empestado por onde se acede ao mistério, num desses grandes halls envidraçados como aquele de Saint-Lazare onde fui procurar o trem para Balbec, e que estendia acima da cidade desventrada um desses imensos céus crus e prenhes de amontoadas ameaças de dramas, semelhantes a certos céus de Mantegna ou Veronese, de uma modernidade quase parisiense, e sob o qual só se podia cumprir algum ato terrível e solene, como uma partida em trem de ferro ou o levantamento da Cruz. (*A sombra das raparigas em flor*)

Em Balbec, a revelação das mocinhas em flor, de Albertine, da praia onde desfilavam os elegantes, do mar, que se avista do aquário-sala de jantar do Grande Hotel, e, principalmente da movimentada vida mundana. Encarnação desta, o trenzinho local, que, tal os nossos antigos trens leiteiros, vai colhendo, de estação em estação os privilegiados “habitués” dos jantares das quartas-feiras transportados de Paris para La Raspelière e “seus admiráveis pôr-do-sol”, residência de verão de Madame Verdurin, naqueles tempos remotos em que nem ela nem ninguém suspeitaria que se tornasse um dia Princesa de Guermantes.

O trenzinho ainda não chegara, mas via-se, ocioso e lento, o penacho de fumaça por ele deixado em caminho, e que, reduzido agora a seus parcos meios de nuvem pouco móvel, galgava lentamente os verdes aclives dos alcantis de Criquetot. Afinal o trenzinho, que a fumaça havia precedido para tomar uma direção diferente, chegou por sua vez, lentamente. Os viajantes que iam tomá-lo afastaram-se para lhe dar lugar, mas sem apressar-se, sabendo que tratavam com um andariço bonachão, quase humano e que, guiado como uma bicicleta de novato, pelos sinais complacentes do chefe de estação, sob a poderosa tutela do maquinista, não se arriscava a derrubar ninguém, e pararia onde se quisesse. [...] os “habitués”, vestidos a rigor para jantar, à espera na plataforma, se deixavam logo reconhecer, por certo ar de segurança, de elegância e de familiaridade, por olhares que transpunham, como se fora um espaço vazio onde nada existia que atraísse a atenção, as apertadas filas do vulgar público, na expectativa de algum conviva que tivesse embarcado numa estação precedente, e já vibrante com a idéia da próxima conversa. (Marcel Proust, *Sodoma e Gomorra*)



Outro trem, o da longa viagem de volta a Paris de Veneza, onde o narrador fora com a mãe, e onde se deu conta que o esquecimento cumprira sua função: tornara-se indiferença o amor por Albertine. Páginas deslumbrantes em que a revelação de Veneza e seu cotidiano vão sendo acompanhados de evocações paralelas do cotidiano em Combray, sem falar da descoberta do puro céu azul e dos anjinhos acrobatas de Giotto na capela Scrovegni em Pádua.

Ovos duros, livros, jornais, fofocas, comentários e elucubrações a respeito de notícias recém-recebidas comunicando inesperados casamentos irão se estendendo até a chegada em Paris, matam o longo tempo da viagem, mas, como que também o duplicasse, levando o trem de marcha a ré, ressuscitando tempo e espaços, diante das novas e incongruentes combinações que mãe e filho vislumbram nesses casamentos mundanos, rearranjos que chegariam talvez a anular a distância entre o caminho de Swann e o de Guermantes. Uma decisiva viagem de trem que aponta o caminho não só para o rearranjo do passado a que o passar do tempo obrigou, como para a abençoada recuperação, hoje, do presente do passado, conduzindo o narrador, e nós com ele, à epifania do Tempo reencontrado.

Outros destinos, outro continente, outros trens.

Dia 7 de agosto de 1879 um jovem *dandy* escocês de vinte e nove anos, de boa e abastada família, embarcava em Glasgow a bordo do *Ausonia*, como emigrante em direção da Califórnia... Deixava para traz vida regalada. Já tinha vivência boêmia em Paris, já publicara seu diário de viajante a pé pelas Cévennes, montanhas do centro da França, acompanhado pela burrinha Modestine, que lhe carregava o *sleeping-bag* que ele mesmo havia inventado, que já publicara na revista London entre junho e outubro de 1879 *O club do suicídio* e *Os diamantes do rajá*, membro do elegante Savile Club que reunia a nata do mundo literário que acreditava no seu promissor futuro literário.. Ignorando a maldição do pai, que lhe suprimira totalmente as rendas e os conselhos dos amigos, largando privilégios, regalias, dinheiro, mas não a vocação literária, Robert-Louis Stevenson (1850-1894) ia ao encontro da mulher amada, Fanny Osbourne, uma bela viúva americana que o esperava, com os filhos, em Monterrey. Fanny, com quem se casaria, e viveria até morrer, na ilha de Samoa, Polinésia.

A narrativa da viagem por mar constitui a primeira parte do *Imigrante amador*, que, com *Diário de Silverado*, *Os squatters de Silverado* compõem o relato da aventura californiana de Stevenson, numa escrita leve, rápida, bem humorada, incisiva, sublimadora de um grande abatimento, sofrimento físico e privações, exprimidos em muitas cartas. Paisagens e nomes que conhecemos de tantos filmes, entre os quais aquele apaixonante *Silverado* do diretor Lawrence Kasdon, com William Hurt se não me falha a memória.

As terríveis condições dos imigrantes amontoados no *Devonia* vão piorar após a chegada a Nova York, quando atravessam o ferry para

iniciar a longa viagem de trem, em direção à Califórnia, “através das grandes planícies”. Serão dez tormentosos dias durante os quais, ainda que quase sempre doente, Stevenson não vai parar de escrever. Nada escapa ao sensível e arguto emigrante amoroso que apesar de tudo soube, ainda no calor da hora, metamorfosear o penoso vivido pessoal e coletivo em literatura.

Embarque é no ferry de Jersey City, por uma noite escura e chuvosa. Debandada caótica de famílias, crianças perdidas e berrando, num cais descoberto, sem comida, na espera que se abram os vagões:

Se ainda a companhia do caminho de ferro tivesse tido o mínimo de cuidados para com seus viajantes. Pelo contrário, fazia pouco caso deles. Os empregados, responsáveis por tão inútil sofrimento nos admitiram finalmente nos carros. Alcançamos dias depois a Casa do Imigrante, eu iria mais uma vez ser marcado com ferro em brasa e ser apartado com meus companheiros. De um lado mulheres e crianças. De outro, os homens. E de outro, os chineses. Os bancos, curtos demais, só davam mesmo para jovens crianças. Dois viajantes sentados juntos mal podiam mexer os braços; estender-se, nem pensar. O empregado propôs vender-nos tabuas que se colocavam entre dois bancos frente a frente, mas lá só poderiam se aboletar homens de estatura mediana. Outros dormiam sentados. Gemiam ou resmungavam no sono [...]

E como estávamos empilhados como galinhas no galinheiro, depois de mais de noventa horas a fedentina era grande. Lembro-me de ter ficado em pé no cais durante uma manobra e ter cheirado no momento em que nossos carros chegavam na nossa frente, odores de zoológico, com o azedo a mais, porque era cheio de homens e não de macacos. [...] Ainda que muito desenvolvida na América, a igualdade não desce até o imigrante. [...] Havia entre meus companheiros de viagem uma outra raça que repartia as desgraças dos Chineses: aquela-mas seria realmente necessário dizê-lo? – desses nobres Índios de outrora, cujos territórios nosso trem percorria havia dias e dias.

O escritor-emigrante evoca a grandeza da construção da via férrea em condições tão adversas e fustiga os maus tratos da companhia. Interroga-se sobre as expectativas dos imigrantes: será que se emigra só para um salário melhor? Mas isto “só seria um aspecto da questão entre muitos outros. Porque nós somos uma raça de ciganos e é por elas próprias que amamos as viagens e a mudança”.

“O trem avançava em ritmo de lesma.” Atravessaram as grandes planícies do Nebraska, o deserto do Wyoming, um trecho do Utah, os altos e sinistros platôs do Nevada.

Mas vai chegando ao fim a penosa jornada. Subitamente após atravessar túneis de madeira, descendo milhares e milhares de léguas pelo Blue Canyon em direção ao mar, o amador imigrante sente um choque diante da beleza, do fausto da natureza que o espera.

Finalmente eu havia reencontrado minhas terras, deixado para trás os desertos insuportáveis, e voltado aos lugares verdes e habitáveis do planeta.



Alegria compartilhada:

[...] eu e todos os que faziam parte do comboio, jogamos fora a sensação de sujeira, calor, cansaço, e nos empilhando na plataforma traseira, nos sentimos subitamente transformados em criaturas novas em folha... A cada curva olhávamos lá longe para descobrir radioso futuro. Chegáramos no belo país em cuja direção vínhamos rodando há tanto tempo". Oakland, e a cidade de S. Francisco e sua baía de ouros e trigos resplandeceu no brilho de um dia de verão. (Robert Louis Stevenson, *La route de Silverado: Em Californie au temps des chercheurs d'or*,

E finalmente Monterrey, onde se contam lendas de tesouros escondidos que haverão provavelmente inspirar o futuro autor de *A Ilha do Tesouro*. Monterrey, cidade mítica que faz parte do imaginário de qualquer cinéfilo, como fazem parte as encostas do Monte Santa Helena, galgadas de carroção, pois para lá "o cavalo de ferro ainda não avançou". Stevenson, doente, e Fanny buscam ares saudáveis, naquela natureza que cerca a abandonada mina de Silverado:

Nossa primeira visão de Silverado. Alcançamos uma plataforma triangular, fechada de cada lado por espigões rochosos caindo a pique. Ela só se abria de frente, tal um prosclênio de teatro.

Trilhos de caminho de ferro com bifurcação, vagonetes prontos para funcionar, uma confusão de cabos, vigas, detritos de ferro e de madeira, uma antiga forja invadida por folhagens de um lado, uma casa velha de madeira de outro, o lugar não tinha mudado desde que fora subitamente abandonado.

Nesse lugar, montanha, casas e máquinas velhas, tudo estava enferrujado por igual e caía em ruínas.

Lembrando citação de Walter Benjamin: "Emerge a grande importância da mineração para a ferrovia, não só porque foram usadas pela primeira vez nas minas as locomotivas mas também porque com ela surgiram os trilhos de ferro. Eram, antes, de madeira" (Karl Kautsky, *Die materialistische Geschichte saffassung*, Berlin 1927, in Walter Benjamin, *Parigi, capitale del XIX secolo*).

Foi naquela casa que Stevenson, Fanny, o filho, mais um cachorro, se instalaram durante meses.

Quase esqueço de continuar eu a viagem, pois muito me custa abandonar o autor desta saga americana e de romances admiráveis, não esquecendo obviamente *A Ilha do Tesouro* e *Dr. Jekyll e Mr. Hyde*. Autor também de luminosos *Essays on the art of writing*. Stevenson que foi amigo de Henry James, com quem trocava cartas sobre a arte do romance, que foi admirado e seguido por Borges. Sem falar de Brecht, que ressaltava nele, antes da invenção do cinema, uma "perspectiva fílmica como por exemplo em *The master of Ballantrae* – um de meus romances de paixão –. (in Daniel Balderston, *El precursor velado: R.L. Stevenson en la obra de Borges*).

E como diz o apaixonado estudioso de Stevenson, Michel Le Bris: "na verdade, tanto o sucesso (merecido) de *A ilha do Tesouro* quanto sua imagem (estúpida) de escritor para crianças encobriram o fato de Stevenson ter sido antes de mais nada um escritor experimen-

tal, um teórico e um vanguardista, do qual, cada livro, até o último constituiu, em primeiro lugar, um desafio e uma questão colocada à literatura. Só aceitou se assumir como romancista quando conseguiu elaborar uma teoria acabada do romanesco". (M. L. B. prefácio de *Les nouvelles Mille et une nuits* de Stevenson).

Encerra-se a custo esta viagem de trem rumo ao Far-West, à descoberta não do ouro, mas do "call of the wild" (Le Bris, p. 23) que ecoa nas profundezas de cada homem, e do sentido da literatura, chamando Proust de volta, ou melhor seu narrador, que atribui ao Swann revisto pelos irmãos Goncourt um julgamento peremptório sobre Stevenson:

Garanto ao senhor, Monsieur de Goncourt, que Stevenson é sem sombra de dúvida um grande escritor, muito grande, um igual aos maiores.

Proust e Stevenson, de trem, e suas idênticas evocações ferroviárias:

Aquela rapariga alta que vi sair de casa e encaminhar-se para a estação com seu cântaro de leite, no caminho iluminado obliquamente pelo sol levante.

Observa o narrador de *Em busca do tempo perdido*, quando aquele trem que o leva de Paris para Balbec já nosso conhecido, "parou numa estaçãozinha entre duas montanhas" (*A sombra das raparigas em flor*).

Ela tinha subido a bordo numa estaçãozinha perdida para vender leite. De alta estatura, tinha belos traços e uma linda pele. Era com uma graça toda patriarcal que vendia seu leite.

Observa Stevenson durante a travessia das grandes planícies do Nebraska.

Outra viagem americana. Do Sul. Brasil: a viagem que fez pelo nosso Norte o Presidente Afonso Pena. (governou de 15/11/1906 até sua morte, 14/6/1909) na visão de um grande poeta popular paraibano, que morou no Recife, Leandro Gomes da Silva (1865-1921).

Note-se a lúcida e desabusada veia satírica do clarividente matuto narrador:

Fazem dezessete anos
Que o norte foi visitado
O conde d'Eu veio aqui
E foi mito festejado

O povo esperava
Tudo por ali
Que vindo aqui
Tudo melhorava
Julguei que ele dava
Sacos de dinheiro



Fiz um mealheiro
Do tamanho de um jigo
E disse comigo:
Breve sou banqueiro.

Vendi três frangas que tinha
Empenhei um cinturão
Vendi mesa de jantar
Empenhei mais o pilão
Comprei tudo de foguetes
Fui soltar na estação.

Chegou ele: porém vinha
De cada lado um inglês.

Em todas as vilas
Que tinham estação
Viu-se em cada mão
Duas, três mochilas
Viu-se sacudi-las
No mató de vez
Eu disse: vocês
O tempo perderam
Para que não nasceram
Em terra de inglês?

Foi engraçado um velhote
Ao chegar à estação
Gritou: seu Afonso Pena
Veio em boa ocasião
Veja que imposto danado
Cobram por milho e feijão?

Os ingleses: santaninha!
Um preparava-lhe a sopa
Outro tangia mosquitos
Outro catava-lhe a roupa
Diziam: o que faltar, peça!

Dizia um inglês:
Mim vai chaleirar
Que é para ganhar
Brasil desta vez.
O cálculo mim fez
Mim é estrangeiro
Sabe andar sutil
Mim compra Brasil!
E vende brasileiro.

Tudo no Norte dizia
O Brasil vai melhorar
A vinda de Afonso Pena
Faz todo mundo enricar
Eu creio que estes quatro anos
Não precisa trabalhar.

Ainda sob o impacto do diário de bordo de Stevenson e seu registro das terríveis condições impostas aos desrespeitados imigrantes do século XIX, não há como não evocar outras viagens, outros trens do século XX. Sem a menor possibilidade de final feliz: o fim da viagem era também o fim do amontoado gado humano transportado em trens de carga, gente destinada a virar fumaça nos campos de concentração nazistas.

Aniquiladoras viagens de trem do século XX que muitos escritores contemporâneos, a partir de sua própria experiência de sobreviventes ousaram arrancar à dorida memória pela força da escrita... "A escritura ou a morte" diz um deles, Jorge Semprun, autor de *A grande viagem* e outras tantas obras-primas que sempre rondam em torno do mesmo indelével tema. Ou a evocação rápida e total de Primo Levi de cujo *Se questo è un uomo* cito um trecho:

Carregam-nos para a estação de Carpi. Ali nos esperavam o trem e a escolta para a viagem. Ali recebemos as primeiras pancadas e a coisa foi tão nova e insensata, que não sentimos dor, nem no corpo nem na alma. Somente um profundo estupor, como se pode bater num homem, sem ter raiva?

Os vagões eram doze e nós, setecentos e cinquenta; no meu vagão só éramos quarenta e cinco, mas era um vagão pequeno.

Então era isso, diante de nossos olhos, sob nossos pés, um daqueles famosos comboios alemães, aqueles que não voltam mais, aqueles dos quais, frementes e sempre incrédulos, havíamos tantas vezes ouvido falar. Era exatamente isso: ponto por ponto.

Vagões de carga, trancados por fora, e dentro, homens e mulheres, crianças comprimidos sem piedade, como mercadoria às dúzias, viajando para o nada, uma viagem para baixo, para as profundezas. [...] Entre as quarenta e cinco pessoas de meu vagão, somente quatro tornaram a ver suas casas, e foi, de longe, o vagão mais afortunado.

Sofríamos de sede e de frio; a cada parada pedíamos água aos berros, ou um punhado de neve que fosse, mas fomos raramente ouvidos. [...] Duas jovens mães que ainda amamentavam os filhos, gemiam noite e dia, implorando água. Menos atormentadoras para todos eram a fome, a fadiga, e a insônia, tal era a tensão dos nervos; mas as noites eram pesadelos sem fim.

Na tarde da quarta noite o frio se fez intenso, o trem percorria intermináveis pinheirais negros, subindo de modo imperceptível. Depois de longa parada, a marcha retomou com extrema lentidão... De repente, o desfecho.

Abriam-se fragorosamente as portas. (Primo Levi, *Se questo è un uomo*, Turim, Einaudi)

Mas para não terminar nossa própria viagem com esta nota atroz de uma recorrente manifestação da besta humana, encerro-a com um autor que amou a cidade, que amou os trens e soube falar desses amores com uma rara felicidade. Refiro-me ao Thomas Wolfe e seu *O trem e a cidade*, na excepcional tradução de Marilene Felinto:

Aquela imagem da cidade resplandecia não apenas por conta das figuras e objetos que literalmente evocavam... misturava-se então a toda à minha visão da terra... a um milhão de coisas com as quais não tinha qualquer relação aparente... aparecia para mim de noite, no tênue lamento do apito de um trem que partia lá longe, no



melancólico dobre de seu sino, no baque das grandes rodas sobre os trilhos. Surgia também da passagem de longas fileiras de vagões enferrujados na via férrea, e da visão de trilhos maciços, reluzentes e exultantes como suas música de velocidade e amplitude, enquanto avançavam caminho afora e se perdiam de vista. [...].

Algumas vezes naquela primavera deixei a cidade e viajei, pela simples felicidade que sentiria ao voltar...

Certo sábado, num daqueles impulsos instantâneos e irresistíveis, fui para a estação e entrei num trem que ia rumo ao sul, para o estado onde nasci... Essa viagem nunca foi concluída; desci do trem naquela noite, numa estação da Virginia, e peguei outro trem rumo ao norte e estava de volta à cidade na tarde seguinte. Mas no trem para o sul ocorreu um incidente que não pude esquecer, e que se tornou parte da lembrança que formei sobre a cidade, tanto quanto tudo o que vi naquele ano.

Foi o seguinte: naquela tarde, por volta das três horas, enquanto o trem marchava para o sul atravessando Nova Jersey, um outro trem na linha interna começou a apostar corrida com o nosso; e por uma distância de quase vinte quilômetros as duas máquinas ribombaram pelos trilhos, numa acirrada, emocionante e terrível disputa de aço e fumaça...

[...] Ao voltar, eu trazia para [a cidade] toda a glória reunida na Terra, o esplendor, a força e a beleza da nação. Trazia uma extraordinária lembrança de vastidões, de força e de distância exultantes; uma visão de trens a golpear e martelar os trilhos, uma lembrança de pessoas em outro trem passando velozmente pela janela de minha visão, de pessoas comendo suntuosamente em baixelas de prata reluzente nos vagões-restaurant, de cidades despertando à primeira luz da manhã, e de mil cidadezinhas adormecidas, erguidas ao longo da estrada, solitárias, pequenas e silenciosas na noite, amontoadas sob a desolação de céus imensos e cruéis. (Thomas Wolfe, *O trem e a cidade*, São Paulo, Iluminuras 1990).

E como são melancólicas as despedidas, deixemo-nos ficar com as imagens de Mastroiani e sua viagem de expectativa e frustração, à busca da mentirosa felicidade dos filhos espalhados pela Itália, nos sucessivos trens conduzidos por Tornatore (*Estão todos bem*).

Ou ainda aqueles silvos de trens disparados na noite. Trens sem alma, imobilizados no depósito para faxina. Estações desertas, cinzas e lustrosas de chuva. Imagens inesquecíveis, entre tantas outras, do filme-livro de Jean-Luc Godard, *O elogio do amor*.

Fim da viagem.