

A representação histórica da Estrada de Ferro Madeira Mamoré e a recepção da obra *A Ferrovia do Diabo* na imprensa carioca e paulista nos anos de 1960 e 1970

Alexandre Pacheco

Universidade Federal de Rondônia
Porto Velho - Rondônia - Brasil
alexandrepch@unir.br

Camila Savenhago de Lima

Universidade Federal de Rondônia
Porto Velho - Rondônia - Brasil
csavenhago@gmail.com

Resumo: Este artigo se encarrega de analisar o impacto que a obra *A Ferrovia do Diabo*, de Manoel Rodrigues Ferreira, teve na construção de uma nova representação histórica da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, nos anos de 1960 e 1970, através da análise de críticas em artigos de jornais cariocas e paulistas que recepcionaram o livro de Rodrigues Ferreira. A fundamentação teórica levou em conta os estudos da recepção do texto impresso em nossa contemporaneidade, os estudos sobre a crítica jornalista no século XX, como também o uso do conceito de representação de Roger Chartier. Os resultados da pesquisa indicaram que a obra *A Ferrovia do Diabo*, a partir dos anos de 1970, reimprimiu no imaginário da crítica jornalística a representação da Madeira Mamoré como uma ferrovia trágica, sombria e melancólica.

Palavras-chave: Representações históricas. Madeira Mamoré. Recepção crítica. Ferrovia do Diabo. Imprensa.

Introdução

Este artigo se encarrega de analisar o impacto que a obra *A Ferrovia do Diabo*, de Manoel Rodrigues Ferreira, teve na construção de uma nova representação histórica da Estrada de Ferro Madeira Mamoré – EFMM – nos anos de 1960 e 1970, através da análise de críticas em artigos de jornais cariocas e paulistas que recepcionaram o livro de Rodrigues Ferreira.

¹ A narrativa do livro *A Ferrovia do Diabo* gira em torno da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré entre os anos de 1907 a 1912, passando pela conquista do território, a iniciativa da construção, fracassos de empreiteiras, a inauguração e, por fim, a desativação da ferrovia.

O jornalismo feito nos anos de 1960 e 1970, período aqui analisado, tem características específicas que guiaram a indústria das notícias que discorreu sobre a obra *A Ferrovia do Diabo* e seu objeto por excelência, a ferrovia Madeira Mamoré, após seu lançamento em 1960 e, por isso, faz-se necessário analisá-lo.

Para os propósitos deste artigo, por outro lado, será realizada a análise da representação da Madeira Mamoré construída pela imprensa carioca e paulista nos anos anteriores ao lançamento da obra *A Ferrovia do Diabo*, para que se possa perceber a extensão dos efeitos que a narrativa dessa obra impôs sobre a representação da mítica ferrovia nos anos de 1960 e 1970.

O meio jornalístico anterior aos anos 60, mais especificamente até a década de 1940, estava diretamente atrelado ao debate político da época e, por esse motivo, a forma e a conduta na escrita das colunas traziam tons mais agressivos. Essa forma condiz com a linguagem política daquele momento, já que os veículos jornalísticos ainda serviam como instrumento político essencial e como “porta-voz do estado ou de grupos políticos que financiavam” (GOULART, 2003, p. 148). Chamava-se essa forma de jornalismo de político-literário. Além disso, havia, nessa relação midiática um contato próximo com a literatura. Os autores das críticas muitas vezes também eram escritores ficcionistas, entretanto acabavam trabalhando como jornalistas em função do mercado editorial ainda ser muito fraco e pouco lucrativo no país. Essa peculiaridade dos escritores de críticas é uma das características que aproxima o jornalismo brasileiro do francês, conforme escreve Goulart (2003, p. 148):

Os periódicos brasileiros seguiam então o modelo francês de jornalismo, cuja técnica de escrita era bastante próxima da literária. Os gêneros mais valorizados eram aqueles mais livres e opinativos, como a crônica, o artigo polêmico e o de fundo. Os jornais, além disso, funcionavam como uma instância fundamental de divulgação da obra literária e de construção de reconhecimento social dos escritores. Era sobretudo através do folhetim que os leitores tomavam contato com os autores e seus trabalhos.

A partir de 1950, esse cenário começa a mudar. O jornalismo que servia como instrumento político anteriormente descrito aqui, de opinião, cronista e polêmico passa a declinar em virtude do surgimento do que viria a ser chamado de jornalismo empresarial, reconhecido, em uma fase de grande imprensa, como “gênero de estabelecimento de verdades” (GOULART, 2003, p. 148).

Nesse momento, de acordo com Sodr  (1999, p. 276),   que se inicia uma transi o entre a pequena para a grande imprensa, que, nas capitais, consegue se consolidar enquanto setor empresarial. Ocorre a troca da produ o artesanal para uma produ o a

nível industrial e gráfico, por isso a denominação: grande imprensa. A produção artesanal predominante no interior, em pequenas cidades, passa a ficar relegada somente a esses interiores. Nas capitais, o jornal agora se encontra em transição para uma fase industrial, formando um setor comercial mais consolidado que nos anos anteriores.

Com relação à escrita e a forma, de acordo com Goulart (2003, p. 148-149), as alterações foram diversas e minuciosas. Algumas dessas alterações são: o uso obrigatório da terceira pessoa, redução do número de palavras e metáforas, pontos de exclamação, reticências. Todas as composições das técnicas agora utilizadas nos jornais estavam voltadas para assegurar o caráter imparcial e direto que estava se adotando. A imprensa enquanto indústria procurava agora narrar acontecimentos, buscava imprimir relações políticas muitas vezes divergentes de forma objetiva, prática e “imparcial” na medida do possível para se estabelecer enquanto um produto independente, diferente do jornalismo político-literário que o precedeu. Tanto que, segundo Goulart (2003, p. 148):

A imprensa foi abandonando a tradição de polêmica, de crítica, de doutrina, substituindo-a por um jornalismo que privilegiava a informação (transmitida “objetiva” e “imparcialmente” na forma de notícia) e que a separava (editorial e graficamente) do comentário pessoal e da opinião.

A partir do exposto acima, a história da Madeira Mamoré encara dois momentos históricos jornalísticos diferentes e conseqüentemente é narrada de formas diferentes que chegam a ser até divergentes, como será demonstrado aqui.

O espaço da Estrada de Ferro Madeira Mamoré nos jornais da imprensa carioca e paulista antes de 1960

O ato de noticiar, ainda que respaldado por uma ocorrência da realidade, carrega uma nova produção de sentido dos fatos. Aquilo que se encontra disposto nos jornais é uma construção dos acontecimentos que está sujeito à subjetividade do jornalista, a aprovação da matéria pelos superiores e ao espaço temporal. O que este “escolhe” escrever é uma rerepresentação do fato acontecido e tal escolha pode ser debatida pelo historiador ou pesquisador, visto que as publicações estão diretamente ligadas aos interesses econômicos e políticos que não cabe aqui discorrer especificamente, mas que devem ser levados em consideração na análise documental.

Nesse sentido, uma apropriação discursiva dos fatos é realizada pelo jornalista, de forma que a interpretação de tal apropriação deve ser efetuada a partir de uma análise histórica, pois perceber as

[...] condições e os processos que, muito concretamente, sustentam as operações de produção do sentido (na relação de leitura, mas em tantos outros também), é reconhecer, contra a antiga história intelectual, que nem as inteligências nem as ideias são desencarnadas, e, contra os pensamentos do universal, que as categorias dadas como invariantes, sejam elas filosóficas ou fenomenológicas, devem ser construídas na descontinuidade das trajetórias históricas (CHARTIER, 1991, p. 180).

Dito isso, veja-se: antes de 1960, várias reportagens retratando a Madeira Mamoré podem ser encontradas nos jornais cariocas e paulistas analisados. Apesar de mencionada poucas vezes com protagonismo no período dos anos 1920 a 1959, as reportagens carregam uma imagem muito diferente da retratada após o lançamento de *A Ferrovia do Diabo*, denotando que o livro de Rodrigues Ferreira possui uma importância considerável para o estabelecimento de uma nova visão acerca da ferrovia. E para entender essa nova visão é preciso observar como essa imagem anterior começou a ser construída no contexto do jornalismo aqui apresentado. Qual era o tom direcionado à estrada de ferro? Nas poucas menções a ela, o que se comentava?

O recorte histórico escolhido para essa abordagem – os anos entre 1920 a 1959 – se deu de acordo com a reincidência em maior grau das menções à Madeira Mamoré nos artigos. A seguir, apresenta-se uma imagem que demonstra o espaço que a ferrovia ocupou nos jornais, como forma de ratificar qual o lugar que ela preenche dentre diversos outros fatos noticiados.

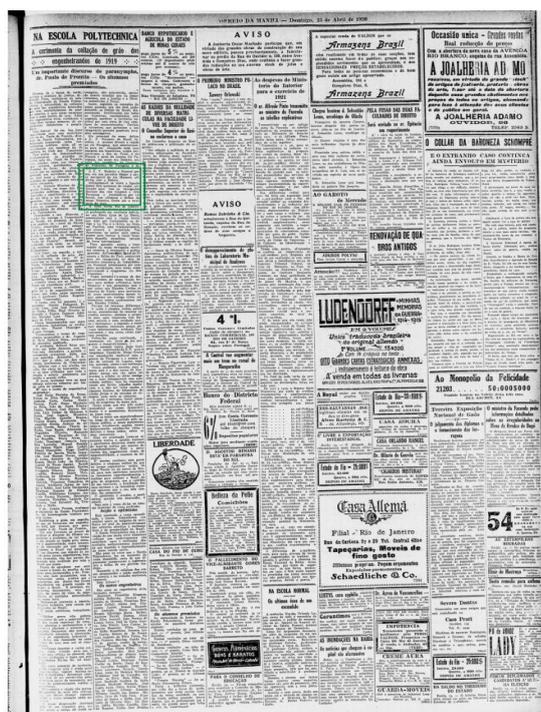


Figura 1 - Visão do artigo "Na escola polytechnica" (1920) do *Correio da Manhã* com destaque em verde para o espaço destinado ao comentário sobre a EFMM

Fonte: BN Digital (<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>).

A partir das menções à Madeira Mamoré em dois intervalos de tempo: de 1920 a 1930 e 1940 a 1944², trata-se agora de analisar as mais relevantes individualmente e em ordem cronológica, para depois concluir os pontos em comum das narrativas e destacar também suas particularidades. Cabe destacar, no entanto, que a maioria das reportagens sobre a Madeira Mamoré não possuem assinatura durante os períodos indicados acima.

O *Correio da Manhã* publicou em 23 abril de 1920, um artigo intitulado “Na escola polytechnica: A cerimônia de colação de grau dos engenheirandos de 1919”, que discorre sobre a colação de grau de formandos de uma escola politécnica carioca, como indica o título. Durante a cerimônia ocorreram discursos voltados à importância da produção tecnológica ligada à engenharia em prol do desenvolvimento do território nacional e é nesse contexto que a Madeira Mamoré é mencionada, como um dos exemplos das ferramentas que auxiliam nesse processo que promove integração e unidade territorial. O artigo é claro nesse sentido:

Assim, seguindo os exemplos do nosso passado, que tão bem soube defender os limites do Brasil, disseminando fortificações por todas as fronteiras, necessitamos com urgência envolver o território nacional por uma cinta de vias regulares de comunicações: fluviais e terrestres, que garantam a sua integridade perante possíveis invasões estrangeiras. A E.F. Madeira e Mamoré por sua vez nos permite chegar à parte navegável do rio Mamoré, a divisa com a Bolívia. Indispensável se torna a ligação desses dois sistemas de viação, utilizando para isso as navegações fluviais dos rios Guaporé e Alto Paraguay e reunindo-as por via férrea, que ultimarà a defesa da nossa fronteira Oeste até o território do Acre (NA ESCOLA, 1929, p. 3).

Durante a sondagem de artigos situados no recorte temporal de 1920 a 1929, foi percebido uma abordagem que é comum a uma grande parte das colunas onde a Madeira Mamoré aparece. Muitos jornais remetem a questões políticas e burocráticas e fazem meras descrições da tramitação de processos ou de requerimentos, como nos trechos a seguir de dois artigos do *Correio da Manhã*, respectivamente intitulados “Isenção de direitos recusada pelo ministro da Fazenda”, de 8 de janeiro de 1921, e “Supremo Tribunal Federal: Agravos de Petição”, de 29 de maio de 1930: “O ministro da Fazenda recusou a confirmação de isenção de direitos pretendida pela Madeira Mamoré Railway, visto não ter sido registrado pelo Tribunal de Contas o contrato decorrente do decreto número 7.344 [...]” (ISENÇÃO, 1921, p. 5).

Ou ainda:

² O acervo da Biblioteca Nacional Digital apresentou um número inferior de artigos no recorte de 1950 a 1959 comparado aos outros analisados, por esse motivo os artigos analisados vão de 1920 a 1944.

N. 4.742. Amazonas. (Embargos). Relator o ministro Geminiano da França; Embargante: a “Madeira Mamoré Railway Company. Embargado, o Superior Tribunal de Justiça do Amazonas. Foram rejeitados os embargos, para confirmar o acordo embargado, contra os votos dos ministros Geminiano da França, Bento de Faria e Edmundo Lins. O presidente designou o ministro Firmino Whitaker Filho para lavrar o acordo (SUPREMO, 1930, p. 2).

Nesse sentido, a partir dos trechos dos artigos acima é possível observar o que Chartier (1991, p. 182) descreve como sendo espaços de construção de sentido para os objetos literários, e, no caso em questão, os espaços iniciais em que foram construídos os primeiros sentidos sobre a Madeira Mamoré. Lugares, enfim, pertencentes ao chamado jornalismo político-literário, que Ana Paula Goulart (2003, p. 148) descreve como “porta-vozes do estado” e que serviram de instrumento para veicular as práticas políticas governamentais dos governos de plantão.

Um artigo do jornal *Diário de Notícias*, de 20 junho de 1943, trata de contextualizar a importância da ferrovia em uma esfera nacional e internacional, reforçando suas contribuições nas relações diplomáticas (mais especificamente com os Estados Unidos) e no desenvolvimento socioeconômico do país no contexto específico da batalha da borracha. Tem como título: “A Madeira-Mamoré desempenhará papel fundamental na batalha da borracha” e, em transcrição direta, discorre sobre o seguinte:

A Madeira-Mamoré, como é natural, não pode ficar alheia a qualquer cometimento que envolva a região, pelas condições personalíssimas de sua localização e pela influência que exerce implicitamente em toda ela, sendo, como é, a maior e mais consolidada organização administrativa madeirense. A assistência aos norte-americanos, que aqui chegam cheios de boa vontade mas a braços com graves dificuldades, para as quais concorrem numerosos fatores, como o desconhecimento da língua, escassez de transportes que lhes facilitem pronto aparelhamento, falta de conhecimento dos assuntos locais, ele, quem a tem prestado, e de maneira decisiva, é a Madeira-Mamoré, concedendo-lhes prédios, caminhões e outras máquinas e lhes facilitando todos os recursos de que pode dispor para o desembarço da suas atividades. [...] A Madeira-Mamoré é uma academia em que para ser bom e autorizado doutor, não se pode ser aprovado sem frequência... Nisso estará a maior contribuição para o êxito, na região da batalha da borracha, por que tanto nos batemos, brasileiros e norte-americanos, patriótica. Interessada, mas um tanto atabalhoadamente” (A MADEIRA, 1943, p. 1).

Frases como “maior e mais consolidada organização administrativa madeirense”, “maior contribuição para o êxito, na região da batalha da borracha, por que tanto nos batemos, brasileiros e norte-americanos, patriótica”, reforçam um sentimento de reconhecimento e agradecimento pelos serviços da ferrovia no âmbito da batalha da borracha, sobretudo no ano de 1943. Inclusive nas relações comerciais quando menciona a participação de norte-americanos na região e como eles foram “acolhidos” para prestar serviços através da ferrovia.

Se, de acordo com Chartier (1991, p. 184), o conceito de “[...] representação faz ver uma ausência, o que supõe uma distinção clara entre o que representa e o que é representado [...]”, pode-se conjecturar como uma tal imagem patriótica da Madeira Mamoré foi capaz de revelar indícios das posições, dos valores e os interesses do próprio jornal *Diário de Notícias* naquele contexto.

Veja-se. Fundado por Orlando Dantas Ribeiro em 12 de junho de 1930, o jornal *Diário de Notícias* apesar de ter apoiado a Aliança Liberal e posteriormente a ascensão de Vargas ao governo provisório, no entanto, a partir de suas convicções liberais, passou a realizar oposição sistemática à Vargas, sobretudo após o advento do Estado Novo (FERREIRA, [s.d.], p. 1).

A despeito, no entanto, da censura que sofreu nos anos da ditadura de Vargas, a linha editorial do *Diário de Notícias* não deixou expressar simpatia com o esforço empreendido pelo governo federal em relação à Batalha da Borracha e suas consequências para o desenvolvimento da Amazônia.

Essa simpatia com relação aos aliados, também foi transferida para o otimismo que o jornal possuiu com o esforço de guerra imprimido pelos Estados Unidos e Brasil com relação à Batalha da Borracha na Amazônia, sobretudo em artigos publicados nos anos de 1943. A partir de 1944 e 1945, entretanto, com a revelação das fragilidades das formas de produção da borracha e das mazelas produzidas pelo sistema de recrutamento dos trabalhadores nos seringais, o jornal retomou de forma decisiva sua crítica ao governo ditatorial do Estado Novo. Nesse sentido, passou a denunciar as falhas do sistema de produção, as péssimas condições de vida dos soldados da borracha, as subvenções improdutivas dadas aos proprietários de seringais e a repercussão internacional negativa que teve a Batalha da Borracha na Amazônia (CRUZ, 2020, p. 21).

Assim, a imagem que o *Diário de Notícias* construiu para a Madeira Mamoré, possuiu relação com a visão desse periódico sobre a contribuição que ela poderia reverter à política de desenvolvimento do Estado Novo para a Amazônia. Política apoiada pelo *Diário de Notícias*.

Novamente o jornal *Correio da Manhã*, em artigo de 10 de novembro de 1943, menciona a Madeira Mamoré ao discorrer sobre a importância do governador Aluizio Ferreira do Território do Guaporé, no âmbito dos trabalhos que prestou para o êxito da ferrovia.

Como diretor da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, onde tão relevantes serviços vem prestando ao Território que agora vai governar, v. ex. conhece os problemas, as necessidades e os obstáculos que há de encontrar e há de vencer pelos seus predicados pioneiros, pela competência já revelada, pela límpida inteligência, pelo acendrado patriotismo que enche de tanto brilho sua carreira pública (A POSSE, 1943, p. 2).

Em outro artigo de julho de 1943, o *Correio da Manhã* veicula uma matéria semelhante a anterior, onde o jornalista Pimentel Gomes destaca Aluísio Ferreira como grande contribuinte no desenvolvimento do Território do Guaporé, desenvolvimento que passa primordialmente pela reputação da Madeira Mamoré.

Porto Velho, atualmente, pelo progresso, é a cidade que mais impressiona na planície. E toda a zona ferroviária e limítrofe acompanha o ritmo deste rápido progredir. Há agitação, há trabalho acelerado há rápido progredir. O major Aluísio foi, porém muito mais longe. Dotou Porto Velho de ótimos serviços de água e luz. Reconstruiu toda a estrada de ferro. [...] Porto Velho o seu território, a Rondônia, na expressão do major Aluísio Ferreira, entusiasma hoje todos que os conhecem. São um exemplo notável do que consegue fazer a ação direta do Governo Federal em Estados grandes, não habitados, com quase toda a área a povoar e organizar [...]. (GOMES, 1943, p. 2.).

Importante destacar que o autor da reportagem acima, o jornalista Pimentel Gomes, escreveu outros artigos sobre o Território do Guaporé que também fizeram menção a Madeira Mamoré, demonstrando sempre preocupação com a necessidade da efetiva integração da região do Guaporé ao restante do país, alinhando-se à posição editorial do *Correio da Manhã* em relação ao desenvolvimento da Amazônia, como será demonstrado (CRUZ, 2020, p. 9-11-12).

Pode-se ver, então, que os artigos acima utilizam em suas narrativas os termos “patriotismo” e “progresso”, carregam mensagens do potencial da ferrovia para o esforço de desenvolvimento da região. A Madeira Mamoré é bem vista, tendo suas funções descritas de forma satisfatória e mesmo que apresentada de forma secundária, pois está atrelada a outro sujeito, o governador, ela é enxergada como de fundamental importância para o Território do Guaporé.

Em mais um outro artigo do jornal *Correio da Manhã*, de 15 de outubro de 1940, é relatado que o ex-presidente Getúlio Vargas realiza, durante o Estado Novo, uma visita oficial à Porto Velho, capital do futuro Território do Guaporé, visando atuar, em conjunto com o governo local, no melhoramento e modernização da ferrovia.

A última tarde que passou em Porto Velho o presidente continuando a sua série de visitas, esteve em estabelecimentos públicos, grupos escolares e dependências da Madeira-Mamoré. Uma das mais importantes dessas visitas foi feita a um grupo de casas, em número de 60, construído pela Madeira Mamoré, para os seus operários. Depois, o presidente Getúlio Vargas, visitou as oficinas da estrada, acompanhado pelos membros da sua comitiva, pelo general Facó e pelo major Aluísio Ferreira. A madeira Mamoré, segundo se observa da atividade desenvolvida nas suas oficinas, atravessa uma fase de grandes trabalhos, fabricando, reconstituindo peças e material rolante (NO NORTE, 1940, p. 3).

A descrição da visita de um chefe de estado atrelada à visita que realizou à Madeira Mamoré teve o efeito de legitimar novamente a imagem da ferrovia como fundamental nas pretensões do Estado Novo para o desenvolvimento da região. A Madeira Mamoré é bem quista pelas autoridades e digna de investimentos pelas funções que desempenha.

Em “Portos para a Bolívia”, artigo de 1944 do *Correio da Manhã*, é possível perceber como a imagem acima da ferrovia contribuiu para a uma imagem nacional de patriotismo e progresso:

Em condições ainda superiores se encontra o porto de Belém. Já de longo tempo Belém serve o norte boliviano. Até Porto Velho a navegação é franca, para vapores calando 2,5 metros durante o ano inteiro, e 7 metros na longa estação úmida que dura mais de sete meses do ano. [...] De Porto Velho a Guajará-Mirim há a Estrada de Ferro Madeira Mamoré, tornada perfeitamente eficiente depois da administração do major Aluísio Ferreira (GOMES, 1944, p. 2).

Enfim, a reiteração de uma imagem positiva da Madeira Mamoré nos artigos acima do jornal *Correio da Manhã*, novamente revelam os indícios da presença de algo que à primeira vista está ausente, de acordo com o conceito de representação de Chartier.

Em outras palavras, tal imagem expressou indícios da posição favorável da linha editorial desse jornal às políticas do regime de Vargas para a integração da Amazônia, apesar da oposição sistemática que fez ao Estado Novo (CRUZ, 2020, p. 6-7).

Não obstante a tudo isso, de acordo com Ruy Castro, o jornal *Correio da Manhã*

era o veículo das grandes causas, nem todas vitoriosas, mas sempre honradas. Em 1922, o *Correio da Manhã* já apoiara o levante dos "Dezoito do Forte". Depois, apoiaria a Coluna Prestes (foi, aliás, quem batizou Luís Carlos Prestes de "Cavaleiro da Esperança"). Apoiou também a revolução de 30, mas logo passaria a combater Getúlio, numa oposição que atravessaria o Estado Novo, apesar da censura e da vizinhança com a polícia. A essa altura, o jornal já tinha o comando de Paulo Bittencourt, filho de Edmundo. Em 1945, seria decisivo para a queda da ditadura, desafiando a censura ao publicar uma entrevista do repórter Carlos Lacerda com o escritor e político José Américo de Almeida, grande adversário de Getúlio. Na República Velha, o *Correio da Manhã* se habituara a demitir ministros com um editorial. Mas aquela era a primeira vez que ajudava a derrubar um presidente. Não seria a última (CASTRO, 2009, [n. p.]).

Dessa forma, podemos notar que a imagem patriótica e de progresso da Madeira Mamoré nos anos anteriores ao lançamento da obra *A ferrovia do diabo*, foi fruto da internalização das posições políticas dos jornais *Diário de Notícias* e *Correio da Manhã*, que a despeito da oposição que fizeram ao governo Vargas, viram na ferrovia um instrumento efetivo da política do Estado Novo em favor da integração da Amazônia ao restante do país (CRUZ, 2020).

Fica evidente como a forma jornalística é de extrema importância para entender os eventos noticiados nos jornais. Isso posto, tratemos de compreender como essa narrativa se fecha, abrindo espaço para uma nova representação da Madeira Mamoré que agora será, sobretudo, guiada pela obra *A Ferrovia do Diabo* (1960) de Manoel Rodrigues Ferreira.

Em contraponto: a imagem de uma memória trágica da Madeira Mamoré na imprensa pós 1960

O livro *A Ferrovia do Diabo*, de Manuel Rodrigues Ferreira, teve sua primeira publicação realizada pela Editora Melhoramentos em 1960 e posteriormente teve mais duas reedições pela mesma editora nos anos de 1981 e 2005.

A principal obra até então escrita e publicada no Brasil sobre a história da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, é “A Ferrovia do Diabo” do historiador Manoel Rodrigues Ferreira, um livro que trata de um período bastante extenso – final do século XVIII até final do século XX² – com uma diversidade de documentos, tanto iconográficos quanto textuais; sendo essa obra de grande importância para o estudo sobre a implementação da E.F.M.M. e sobre o imaginário construído em torno desta ferrovia e de seus trabalhadores (ALENCAR, 2012, p. 15).

Salvo algumas exceções, a maioria dos artigos na imprensa receberam a primeira edição de *A Ferrovia do Diabo* positivamente no início dos anos de 1960, sobretudo no que diz respeito à forma como foi traçada a narrativa sobre a história da Madeira Mamoré, divulgando o livro de forma publicitária para angariar leitores.

Não há, na maioria das vezes, um tom crítico acerca da temática da obra e essa característica demonstra o lugar que a obra ocupa, ou seja, de pouco aprofundamento sobre ela em virtude de outras temáticas abordadas nos jornais no momento de seu lançamento.

Esta parte do artigo se encarregará de fazer a análise da nova atribuição de significado à Madeira Mamoré, para depois colocar em embate as duas percepções, do período pré-lançamento e do período pós 1960, ano de lançamento de *A Ferrovia do Diabo*. Sobretudo pelo fato de tal perspectiva poder revelar as diferentes estratégias simbólicas utilizadas pelo discurso jornalístico para a produção das diferentes imagens sobre a ferrovia, pois

ao trabalhar sobre as lutas de representação, cuja questão é o ordenamento, portanto a hierarquização da própria estrutura social, a história cultural separa-se sem dúvida de uma dependência demasiadamente estrita de uma história social dedicada exclusivamente ao estudo das lutas econômicas,

porém opera um retorno hábil também sobre o social, pois centra a atenção sobre as estratégias simbólicas que determinam posições e relações e que constroem, para cada classe, grupo ou meio, um ser-percebido constitutivo de sua identidade (CHARTIER, 1991, p. 183-184).

A partir do que foi dito acima, no entanto, é preciso levar em consideração que determinada crítica realizada acerca da obra *A Ferrovia do Diabo*, não pressupõe que sua leitura foi realizada pelo escritor da coluna e isso pode ser demonstrado através das descrições gerais e corriqueiras acerca da mesma. O trecho abaixo de um artigo do jornal *Correio Paulistano*³ representa bem essa situação:

O trabalho de Manoel Rodrigues Ferreira (Edição Melhoramentos) conta a epopeia desenvolvimentista de 1907 a 1912 e apresenta fotografias (inéditas) colhidas na época, além de mapas e plantas. É um verdadeiro romance... (LIVROS, 1960, p. 3).

Esse é um exemplo de uma descrição generalizada, que pode pressupor uma não leitura, já que é dessa forma que o livro muitas vezes foi “vendido”, aparentando um comunicado oficial delimitado a priori para a divulgação na maioria dos jornais. Por outro lado, tal caráter objetivo de apresentação do livro evidencia o contexto de modernização da forma e da estética jornalística. No entanto, através do jogo de palavras escolhido é possível levantar tópicos acerca da imagem da obra.

No trecho mencionado acima, o modo como o enredo do livro é descrito se assemelha à divulgação de um conto/estória e com a escolha da palavra “epopeia” isso fica mais evidente. Nesse caso, a utilização dessa palavra dá ao livro um significado e abre um tópico de visão do autor da crítica. Dizer que a “A Ferrovia do Diabo” é uma “epopeia desenvolvimentista” atravessa a narrativa e escrita do livro e diz respeito à imagem que a obra retrata a Madeira Mamoré, em específico.

Por diversas vezes, a história da ferrovia foi abordada de forma assombrosa que carrega uma conotação mística, fator que ficou evidente durante a análise dos jornais da época. A escrita das críticas acerca da obra e, inevitavelmente da ferrovia, buscaram destacar essa narrativa que a história de construção da “Estrada de Ferro Madeira-Mamoré é de trágica memória”, como menciona o jornal *Correio da Manhã*⁴ na coluna “Livros da Semana” de José M. P. da Fonseca em junho de 1960.

³ O *Correio Paulistano* foi o único jornal que realizou uma cobertura favorável à Semana de Arte Moderna de 1922, “[...] reconhecendo o vanguardismo do movimento modernista e contrariando a elite e a imprensa da época, que os consideravam “subversores da arte”, “espíritos cretinos e débeis” ou “futuristas endiabrados”. Apesar disso, nesta época, o jornal era representante do Partido Republicano Paulista, dirigido e sustentado por aristocratas, tradicionalistas e passadistas” (THALASSA, 2007, p. 4).

⁴ O *Correio da Manhã* sempre foi um jornal dedicado à cultura, de forma que seu “[...] primeiro crítico literário deitou as bases da especialidade no Brasil: José Veríssimo. Em 1921, o sexto centenário do

A Ferrovia do Diabo, título do livro de Manuel Rodrigues Ferreira [...] não é mais do que a história da estrada de ferro Madeira-Mamoré de trágica memória. Foi, como se sabe, uma triste odisseia de rudes trabalhos, de sacrifícios e mortes... (FONSECA, 1960, p. 9).

Outros exemplos ainda dessa percepção metafórica e sombria sobre o livro e a ferrovia no livro, podemos enxergar em artigos de outros jornais paulistas e cariocas, como neste trecho de *O Correio Paulistano*: “seus dormentes apodreceram [...] custou milhares de vidas, a febre amarela e o beribéri dizimaram os trabalhadores...” (FERREIRA, 1961, p 10).

A maioria dos artigos analisados, situados em jornais tanto do Rio de Janeiro quanto de São Paulo, trazem essa percepção trágica sobre a ferrovia na obra. Esse é o maior acordo representativo percebido na pesquisa. Em um artigo de agosto de 1960, o jornal *Diário Carioca*⁵ se encarrega de descrever a obra e a ferrovia com todas as características aqui percebidas:

Uma reportagem deu origem a este livro apaixonante, escrito numa linguagem concisa, dinâmica e leve — “A Ferrovia do diabo”. Muita gente pode ter a (má) sorte de viajar pela estrada de ferro madeira-mamoré, mas poucos terão olhos para o dramático, o pitoresco e o Infernal que viajam nas suas “maria-fumaça” que impregnam a sua passagem de fim de mundo. Foi isso que Manoel Rodrigues Ferreira descobriu — e foi o bastante para que tivesse um mundo de elementos que, juntos, encheram todos os lances de uma história rica em detalhes técnicos sem ser “chata” de uma aventura sem sair da vida real, de um romance cujos personagens são velhos condutores de trem, composições de outro século e dormentes que, vez por outra, estão espalhando atestados de óbitos por aí (NOTICIÁRIO, 1960, p. 6).

As descrições carregam um tom assombroso, repletos de metáforas para representar a ferrovia na obra em questão. O título “Ferrovia do Diabo” é o que guia o tom da maioria dos trechos, destacando maldições e atribuindo má sorte à construção da ferrovia. Atribuir à obra uma característica de um conto pitoresco carrega a simbologia

nascimento de Dante foi manchete do jornal. Em todos os anos 40, o pernambucano Álvaro Lins ditou em suas páginas o que valia ou não na literatura. E ainda de acordo com Castro (2009, [s.p.]), “[...] em março de 1967, lá já não estavam Cony, Callado, Jânio de Freitas, Otto Maria Carpeaux, Sérgio Augusto e outros heróis dos anos 60”.

⁵ O jornal *Diário Carioca* lançou importantes inovações, como, por exemplo, a utilização do lead e de um grupo de copidesques na redação, de forma que “[...] a qualidade de seu jornalismo, se tomada em termos estritamente profissionais, pode ser atestada pela presença neste ou naquele momento de jornalistas que se destacaram na imprensa brasileira como um todo. Pelo *Diário Carioca* passaram, além dos já citados, os cronistas Paulo Mendes Campos, Fernando Sabino, Antônio Maria, Rubem Braga, Otávio Bonfim, Oto Lara Resende, os poetas Tiago de Melo e Vinícius de Moraes, os cronistas sociais Jacinto de Thormes e Jean Pouchard, os críticos Antônio Bento, Paulo Francis, Ricardo Galeno, Francisco Pereira da Silva e Sábato Magaldi, além de Wilson Lage, Nilson Viana, Epitácio Timbaúba, Américo Palha, Hélio Fernandes, Carlos Lacerda e José Carlos de Oliveira, o comentarista internacional Newton Carlos e o redator político Hermano Alves, entre outros” (LEAL, [s.d.], p. 1).

de uma história de entreter, que contém um enredo interessante com “personagens” que por si só contam uma história “sem sair da vida real”. A frase “composições de outro século” é interessante de ser destacada, pois tem sentido literal. Representa que a história contada por Manoel é esquecida, não vista na conjuntura nacional, o que significa dizer que é o livro em questão que guia essa descoberta. Outro exemplo que indica uma descoberta:

Querem ler um livro fascinante, a narrativa de uma epopeia? Leiam “A ferrovia do diabo”, de Manoel Rodrigues Ferreira: a história da construção do limitado trecho de ferrovia que se vê no extremo oeste do mapa do Brasil, em Rondônia: a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. O trabalho de Manoel Rodrigues Ferreira (Edição Melhoramentos) conta a epopeia desenvolvimentista de 1907 a 1912 e apresenta fotografias (inéditas) colhidas na época, além de mapas e plantas. É um verdadeiro romance. A gente pega no livro e não consegue largá-lo enquanto não chega a última página (LIVROS, 1960 p. 3).

O trecho acima é muito significativo para exemplificar a imagem levantada pelos jornais. *A Ferrovia do Diabo* é um livro jornalístico que narra a construção de uma ferrovia nos termos mais técnicos. Percebê-lo como uma “epopeia desenvolvimentista” (termos usados mais de uma vez em diferentes jornais e em diferentes datas), significa dizer que a história narrada pressupõe a existência de heróis e que a história da ferrovia se confunde a um conto lendário, a narrativa de uma trajetória difícil para a ferrovia e todos aqueles que dela participaram.

Além disso, se referir ao território que compõe a fonte principal do livro como “extremo oeste do mapa” guia uma espécie de descoberta do espaço. Afinal, definir um território que sempre fez parte do mapa como “extremo”, demonstra um desconhecimento acompanhado de fascínio por essa “nova” aparição. Não se enxergava o berço da Madeira Mamoré antes? O fato de *A Ferrovia do Diabo* ser analisada como uma história pitoresca demonstra a falta de conhecimento de sua história por parte dos escritores dos artigos nos jornais.

No periódico *Diário Carioca*, de junho de 1960, *A Ferrovia do Diabo* aparece na seção notícias, em uma das colunas, destacada como a mais recente “publicação da Edições Melhoramentos”. O enredo do livro é descrito como “em que muitos passaram a vida em sacrifício para vencer uma das mais soberbas manifestações da natureza na face da terra: a Amazônia”, descrição que soa em tom exagerado, de forma metafórica, a fim de fortalecer a narrativa de conto heroico carregado de melancolia e hiper-realismo. Assim, a narrativa é descrita como “realista” com uma vasta documentação.

A Ferrovia do Diabo é a mais recente publicação das Edições Melhoramentos de autoria do engenheiro Manoel Rodrigues Pereira. Trata da história da

construção da estrada de ferro madeira-mamoré, que data do século passado, em que muitos deram a vida em sacrifício para vencer uma das mais soberbas manifestações da natureza na face da terra: a Amazônia. O livro é empolgante pelas narrativas a que o autor deu cunho do maior realismo, com uma documentação vasta impressionante (NOTÍCIAS, 1960, p. 6).

Dessa forma, há um significado subjacente não explícito nas críticas dos artigos. Em outras palavras, isso significaria dizer que a estrutura narrativa observada nas críticas, constrói uma imagem secundária do objeto que é descrito, ou seja, a escolha de uma representação sombria e metafórica que guia a narração e consagra esteticamente a obra e o seu objeto, a ferrovia. Algo semelhante ao que Stephen Bann - ao fazer uma citação de Hayden White em seu livro *As Invenções da História* - elucida em relação à uma propriedade específica do discurso histórico:

[...] o discurso histórico pode ser repartido em dois níveis de significado. Os fatos e sua explicação aparecem como a 'superfície' manifesta ou literal do discurso, enquanto a linguagem figurativa usada para caracterizar os fatos aponta para um significado estrutural profundo (WHITE, 1968 *apud* BANN, 1994, p. 63).

Mas se o acordo representativo que se manifestou acerca da Estrada de Ferro Madeira Mamoré na imprensa, entre os anos de 1920 e 1940, demonstrou a ferrovia como patriótica e voltada para o progresso do país, e isso se deveu às formas textuais do jornalismo político-literário propagandista estabelecido pelo calor da época, que tipo de forma textual jornalística vigorou a partir dos espaços de criação de sentido da imprensa que forjou *A Ferrovia do Diabo* como de trágica memória?

Pode-se dizer que a forma textual foi expressa através de um tipo de crítica que foi influenciada pela chamada crítica de rodapé e que foi hegemônica nas páginas da grande imprensa nas décadas de 1940 e 1950.

Essa crítica de rodapé, de acordo com Flora Sussekind (1993, p. 13), caracterizou-se como uma crítica não especializada, formada em sua maioria por bacharéis, os chamados “homens letrados” e que expressaram suas reflexões sobre as obras literárias sobretudo na forma de resenhas nas páginas dos jornais.

Por outro lado, o campo da crítica literária na imprensa passou a ser um espaço de disputas entre duas vertentes nos anos de 1950, já que coexistiram

De um lado, os antigos homens de letras, que se crêem ‘a consciência de todos’, defensores do impressionismo, do autodidatismo, da review como exibição de estilo, ‘aventura da personalidade’. Do outro, uma geração de críticos formados pelas Faculdades de Filosofia do Rio de Janeiro e de São Paulo, criadas respectivamente em 1938 e em 1934, e interessados na especialização, na crítica ao personalismo, na pesquisa acadêmica (SUSSEKIND, 1993, p. 15).

A despeito das transformações relatadas acima, no entanto, a documentação da crítica que recepcionou a obra *A ferrovia do Diabo* nos anos de 1960, possui traços da crítica de rodapé, pois

[...] o rodapé ocupava-se, como bem observou Adélia Meneses, com a “atualidade literária” — uma atualidade entre outras: “atualidade política”, “atualidade econômica” etc. Nisso, os críticos visavam fazer a mediação entre “o autor e o público; apresentar e divulgar os novos; passar em revista os livros da semana; fazer balanços periódicos” — em outras abordagens que realizamos, há a tentativa de esclarecer a atualidade da referida “atualidade literária” (MACEDO, 2015, p. 2).

Assim, os traços da chamada crítica de rodapé foram notados nos textos que recepcionaram a obra *A Ferrovia do Diabo*, a partir do pouco espaço dado a eles nas colunas dos jornais ou através de uma escrita impressionista⁶, de certa forma isenta das regras acadêmicas mais rígidas da crítica literária universitária, mas responsável pela construção de uma impressão trágica, épica, melancólica da Madeira Mamoré na obra em questão.

Tais textos embora contenham traços da crítica de rodapé, não se apresentam necessariamente dentro do mesmo modelo clássico discutido por Sussekind e Macedo, visto não possuírem algumas características importantes da crítica de rodapé: a mediação entre “o autor e o público” através de aspectos sensacionalistas, “o exercício do exibicionismo de estilos” e a prática da “aventura de suas personalidades”.⁷

Nos artigos das figuras que se seguem é possível perceber as características estéticas da crítica que abordou a Madeira Mamoré através da obra de Manoel Rodrigues Ferreira nos anos 60.

Na Figura 2, temos a visão geral da coluna “Livros da Semana”, no *Correio da Manhã* de 1960, onde está destacado em amarelo o espaço de uma crítica impressionista de José M. P. da Fonseca sobre a obra *A Ferrovia do Diabo*. Logo abaixo, a título de comparação, temos o rodapé literário do crítico Paulo Amora entrevistando o escritor Brito Broca sobre as obras que estava escrevendo, o que indica a permanência da crítica de rodapé.

⁶ Chama-se de escrita impressionista “[...] à modalidade de opinião baseada nas emoções provocadas no leitor pelo texto. Nessa prática, as análises são feitas a partir de todas as impressões percebidas, no contato do receptor ou leitor com um objeto do mundo exterior. Foi assim denominada pela sua proximidade com o advento do Impressionismo na pintura, surgido na França nos fins do século XIX como uma reação à arte acadêmica, sendo considerado como o ponto de partida da arte contemporânea” (NUNES, 2004, p.133).

⁷ Vários textos da crítica jornalística sobre a obra *A Ferrovia do Diabo* não possuem assinaturas.



Figura 2 - Visão da coluna intitulada "Livros da Semana" no Correio da Manhã de 1960
 Fonte: BN Digital (<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>)

Já na figura 3, temos a visão geral da coluna "Livros e fatos", de Raul Lima, com uma pequena nota sobre a obra *A Ferrovia do Diabo* no jornal *Diário de Notícias* de 1960.



Figura 3 - Visão geral da coluna "Livros e fatos" de Raul Lima
 Fonte: BN Digital (<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>)

Dessa forma, pode-se dizer que a documentação analisada até aqui demonstra que a influência da crítica de rodapé ainda era muito presente no início dos anos de 1960, mas passou a ser realizada de maneira mais superficial por jornalistas nas seções literárias nas páginas dos jornais. E foi sobretudo a partir do método impressionista como característica fundamental de análise dessa crítica jornalística, que a mesma forjou uma redescoberta e uma ressignificação da Madeira Mamoré como uma ferrovia de trágica memória, apavorante, melancólica, como objeto da obra *A Ferrovia do Diabo* a partir dos anos de 1960.

Ocorreu então uma nova visão sobre a Madeira Mamoré a partir da crítica jornalística influenciada pelo rodapé nos anos de 1960, pois “[...] a transformação das formas através das quais um texto é proposto autoriza recepções inéditas, logo cria novos públicos e novos usos (CHARTIER, 1991, p. 186-187).

A partir de tudo que foi exposto neste tópico, agora pode-se enxergar a diferenciação entre as duas imagens da ferrovia no período anterior e posterior ao ano de 1960: a primeira positiva e indicando a ferrovia como contribuindo com o desenvolvimento do país; a segunda como um símbolo trágico, apavorante, melancólico a partir de sua representação em *A Ferrovia do Diabo*.

Diante de tais perspectivas, pode-se dizer, no primeiro caso, que a imprensa ao noticiar a Madeira Mamoré a partir de vários fatos relacionados a ela, inscreveu-a como um acontecimento na realidade através de sua representação como um símbolo da nação nos anteriores a 1960; no segundo caso, entretanto, a Madeira Mamoré emergiu como um objeto literariamente estetizado nas páginas de *A Ferrovia do Diabo*, a partir da circulação dessa obra no meio social da crítica jornalística e se transformou em uma ferrovia símbolo do trágico, do apavorante, do melancólico a partir dos anos de 1960.

Ou seja, no segundo caso, temos o fenômeno descrito por Leenhardt quando afirma que para a literatura poder existir, além da existência de um texto impresso, também se faz necessário que ela seja capaz de produzir objetos estéticos a partir do ato da leitura. E é justamente isso o que aconteceu com a Madeira Mamoré ao ser abordada na obra em questão pela crítica jornalística, ou seja, a crítica pelo ato da leitura se apropriou esteticamente da Madeira Mamoré como um símbolo trágico.

De acordo com Leenhardt (1997, p. 10):

[...] para existir a literatura era necessário não só que ela tomasse a forma imóvel de um ‘texto’, um símbolo material e sensível, mas igualmente que ela fizesse o objeto de uma concretização pelo ato da Leitura, tornando-se assim um objeto estético.

Toda obra de arte é um signo autônomo composto de: a) 'da obra material' que tem o valor de um símbolo sensível, b) 'O objeto estético' que se enraíza na consciência coletiva e ocupa o lugar do 'sentido' e c) da relação com o objeto indicado que não visa a uma existência particular definível - na medida em que se consiste de um signo autônomo - mas sim o contexto global de todos os fenômenos (ciência, filosofia, religião, política, economia) de um meio específico.

Com essa estrutura teórica podemos analisar a obra *A Ferrovia do Diabo* da seguinte forma: a obra material seria o livro em si; o objeto estético se constituiria da forma narrativa utilizada pelos jornalistas nos jornais, ou seja, a narração assombrosa, pitoresca, crônica e ficcional que se distancia da realidade material e a relação com a realidade já existente: a Madeira Mamoré; e, por fim, a relação com o objeto seria a narrativa que se constrói em cima do objeto real fazendo o leitor enxergar uma nova realidade. Apesar de o leitor estar dotado de suas próprias perspectivas e interpretações quando lê o jornal, é inevitável que uma nova imagem se construa socialmente a partir das narrativas dos jornais e da experiência individual do imaginário do leitor.

Com isso podemos elencar, ainda segundo Leenhardt (1993, p. 12-13), duas formas de produção dos significados: a produção do objeto e a recepção positiva ou negativa do mesmo. Sendo assim respectivamente a escrita do autor da obra e a leitura da crítica que constitui a recepção. Esses dois constituem uma produção de sentido acerca de um objeto cultural, que se diferenciam entre si, funcionando como apresentadoras do objeto, mas também criadoras do mesmo.

O outro ou o "novo" espaço da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré nos jornais

Como demonstrado anteriormente, foi possível observar que os artigos dos inícios dos anos de 1960 que abordaram a Madeira Mamoré, ou seja, o objeto literário por excelência da obra *A Ferrovia do Diabo*, destinavam um limitado espaço para discorrer sobre a mesma nas páginas dos jornais, tornando a prosa pouco significativa quando comparada com os assuntos de outras colunas.

Por outro lado, os artigos publicados a partir de 1970 em diante divergem dessa cobertura limitada. É possível encontrar nos jornais paulistas e cariocas páginas inteiras dedicadas a refletir e dissertar sobre a Madeira Mamoré, como é possível observar nas imagens a seguir.



Figuras 4 e 5 - Visão geral das reportagens “A morte da Madeira-Mamoré” (1970) do *Correio da Manhã* à esquerda, e “A briga: Ferrovia ou Rodovia?” (1971), à direita
 Fonte: BN Digital (<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>)

Em “A Morte da Madeira-Mamoré”, artigo do *Correio da Manhã* de 1970, o autor Luiz Carlos de Souza discorre sobre a desativação da ferrovia, que aconteceu posteriormente em 1972. O artigo é melancólico e mescla a história de construção da ferrovia ao sentimento de pesar e nostalgia dos rondonienses a respeito da decadência e “morte” da Madeira Mamoré, a partir de entrevistas como a do Senhor Leopoldino, maquinista à época da estrada de ferro: “Vai ser uma desgraça moço. Não quero nem pensar quando o trem parar. Não dou dois meses e o mato toma conta da linha [...] Leopoldino sabe que a Madeira-Mamoré, a “ferrovia do diabo”, pode morrer agora em junho... (A MORTE, 1970, [s.p.]).

Agora não se comenta mais sobre *A Ferrovia do Diabo*, não sobre a obra de Manoel Rodrigues Ferreira. No trecho do artigo acima a expressão “a ferrovia do diabo” é usada para se referir diretamente à Madeira Mamoré. O mesmo acontece em uma reportagem no jornal *Correio da Manhã* em 1971, onde Samuel Rawet, ensaísta importante da literatura brasileira, ao ser entrevistado sobre sua obra e trajetória, casualmente menciona a Madeira Mamoré utilizando a mesma expressão: “[...] Fui de navio de Belém a Manaus, depois a Pôrto Velho, de avião, e esperei lá quase uma semana para conhecer a estrada de ferro Madeira-Mamoré, a chamada Ferrovia do Diabo” (CONDE, 1971, [s.p.]).



Figura 6 - Visão geral da reportagem "A necessidade de escrever contos" de Ronaldo Conde de 1971 e o trecho em amarelo que menciona a ferrovia

Fonte: BN Digital (<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>)

Os artigos acima retratam bem a construção dessa imagem no imaginário da crítica. Ainda que não citem a obra, as passagens apresentadas nesses artigos dos anos de 1970 são vestígios da influência da obra *A Ferrovia do Diabo* e sofrem uma "interferência" direta da narrativa do livro, demonstrando assim seu impacto para a consolidação de uma outra imagem da ferrovia, ou talvez uma nova imagem.

Dessa forma, de acordo com Chartier (1991, p. 184), se o conceito de representação pode ser apreendido como "[...] o instrumento de um conhecimento mediato que faz ver um objeto ausente substituindo-lhe uma 'imagem' capaz de repô-lo em memória e de 'pintá-lo' tal como é [...]", as reportagens acima são passíveis de representarem posições do *Correio da Manhã*. Ou seja, ao revelar o colapso da Madeira Mamoré, o jornal continuou a expressar sua histórica preocupação com as dificuldades que as questões amazônicas sempre apresentaram ao país. Preocupação que sempre esteve presente em sua linha editorial desde os anos de 1940, como demonstrado no primeiro tópico deste trabalho.

No artigo abaixo, novamente pode-se ver a referência à Madeira Mamoré como "a ferrovia do diabo", demonstrando que a influência da obra de Ferreira se estende até os anos 70:

A história verdadeiramente cinematográfica da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, nas afastadas regiões do centro-oeste brasileiro, já deu motivos diversos livros, [...] até do engenheiro Paulista Manoel Rodrigues Ferreira que historiou exaustivamente A “ferrovia do diabo”, baseando-se não só em valiosa documentação, como em pesquisas locais, pois, por mais de uma vez percorreu aquelas regiões (MATOS, 1973, p. 203).

Pode-se perceber agora, que a partir dos anos de 1970 e sob o contexto de modernização do jornalismo, a obra *A Ferrovia do Diabo* imprime efetivamente no imaginário da crítica uma nova imagem da Madeira Mamoré. Mais do que isso, até mesmo consagra a denominação que dá título ao livro, pois, antes de qualquer coisa, a Madeira Mamoré é “a ferrovia do diabo”.

Conclusão

A escrita de *A Ferrovia do Diabo* acionou uma série de experiências práticas que Rodrigues Ferreira já havia adquirido, pois, de acordo com Lopes (2018, p. 57), o escritor realizou intenso trabalho de pesquisa e inventário das paisagens do interior brasileiro, fosse como jornalista, repórter, escritor, pesquisador, historiador, sertanista, fotógrafo e cineasta desde os anos de 1940.

Dessa forma, não é de se espantar que Ferreira tenha concatenado os fatos relativos à narrativa histórica da ferrovia, sob o signo de uma representação trágica e provinda do sentimento de espanto do explorador diante da redescoberta de um objeto decadente e esquecido pela nação. E não é de se espantar que o livro tenha tido o caráter de novamente revelar a ferrovia ao restante do país, como demonstramos a partir da recepção na imprensa nos anos de 1960.

No final dos anos de 1950, um outro escritor também manifestou seus sentimentos de espanto ao conhecer a EFM-M. Porém, diferentemente do nosso escritor modernista, Manoel Rodrigues Ferreira (1915-2010) externou emoções ao ver os trilhos da ferrovia e escreveu em seu livro *Nas selvas amazônicas* (1961): ‘esta é a fabulosa ferrovia, que em tão curto espaço de tempo já caiu no domínio da tradição, da lenda, da fantasia’ (LOPES, 2018, p. 13-14).

A crítica jornalística, por sua vez, ao receber a obra em questão a partir de seu lançamento em 1960, como demonstrado acima, reproduziu coletivamente representações simbólicas que além de confirmarem a visão trágica da Madeira Mamoré por parte de Rodrigues Ferreira, acrescentaram outras adjetivações à Madeira Mamoré como, por exemplo, a de ser uma construção épica, mas ao mesmo tempo melancólica.

Dessa forma, a obra *A Ferrovia do Diabo* se constituiu como um fator importante para revelar uma nova significação para a Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Fato percebido através da comparação entre a representação nacionalista-desenvolvimentista da ferrovia antes dos anos de 1960, em contraposição à representação trágica e decadente que ela passou a ter nos anos posteriores ao lançamento e recepção dessa obra em questão. Representação que foi o resultado direto de uma escrita impressionista e influenciada pela chamada crítica de rodapé que imperou nas páginas da imprensa brasileira nos anos de 1940, 1950 e até nos anos de 1960.

Assim, tais representações coletivas que circularam no campo social pertencente ao escritor e aos críticos que abordaram sua obra, revelam o que Chartier afirma serem formas de se articular dos indivíduos e dos grupos com o mundo social ao qual pertencem, já que expressa

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

A representação pela crítica jornalística da Madeira Mamoré como uma trágica ferrovia, por outro lado, veio a direcionar a visão que a imprensa passou a ter da estrada de ferro a partir dos anos de 1970, a ponto de optar por chamá-la de “a ferrovia do diabo”, ou seja, a utilizar uma designação que simbolicamente se apropriou da ferrovia ao nominá-la, demonstrando, assim, de acordo com Mauss (1999 apud CHARTIER, 1991, p. 183), um dos efeitos práticos produzidos pelas representações sociais que é o de comandar atos.

Dessa forma, a obra *A Ferrovia do Diabo*, a partir dos anos de 1970, reimprimiu no imaginário da crítica jornalística uma nova representação para a Madeira Mamoré, pois, antes de qualquer coisa, ela passou a ser “a ferrovia do diabo”.

THE HISTORICAL REPRESENTATION OF THE MADEIRA MAMORÉ RAILROAD AND THE RECEPTION OF THE WORK *A FERROVIA DO DIABO* IN THE RIO AND SÃO PAULO PRESS IN THE 1960S AND 1970S

Abstract: This article analyzes the impact that the work *A Ferrovia do Diabo*, by Manoel Rodrigues Ferreira, had on the construction of a new historical representation of the Madeira Mamoré Railroad - in the 1960s and 1970s, through the analysis of criticism in articles from Rio de Janeiro and São Paulo newspapers that hosted Rodrigues Ferreira's book. The theoretical foundation took into account studies on the reception of printed texts in our contemporary times, studies on journalistic criticism in the 20th century, as well as the use of Roger Chartier's concept of representation. The research results indicated that the work *A Ferrovia do Diabo*, from the 1970s onwards, reprinted in the imagination of journalistic critics the representation of Madeira Mamoré as a tragic, dark and melancholic railway.

Keywords: Historical representations. Madeira Mamoré. Critical reception. *Ferrovia do Diabo*. Press.

LA REPRESENTACIÓN HISTÓRICA DEL FERROCARRIL MADEIRA MAMORÉ Y LA RECEPCIÓN DE LA OBRA *A FERROVIA DO DIABO* EN LA PRENSA DE RÍO Y SÃO PAULO EN LOS AÑOS SESENTA Y SETENTA

Resumen: Este trabajo analiza el impacto que tuvo la obra *A Ferrovia do Diabo*, de Manoel Rodrigues Ferreira, en la construcción de una nueva representación histórica del Ferrocarril Madeira Mamoré, en las décadas de 1960 y 1970, mediante el análisis de la crítica en artículos de periódicos de Janeiro y São Paulo que albergaron el libro de Rodrigues Ferreira. La base teórica tuvo en cuenta estudios sobre la recepción de textos impresos en nuestra época contemporánea, estudios sobre la crítica periodística en el siglo XX, así como el uso del concepto de representación de Roger Chartier. Los resultados de la investigación indicaron que la obra *A Ferrovia do Diabo*, a partir de la década de 1970, reimprimió en la imaginación de los críticos periodísticos la representación de Madeira Mamoré como un ferrocarril trágico, oscuro y melancólico.

Palabras-clave: Representaciones históricas. Madeira Mamoré. Recepción de la crítica. *Ferrovia do Diabo*. Prensa.

Referências

A BRIGA: Ferrovia ou Rodovia? **Realidade**, São Paulo, ed. 16, p. 51-53, 13 fev. 1967. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/213659/2262>. Acesso em: 23 ago. 2021.

ALENCAR, Carolina Pena de. **Trilhando memórias**: reflexões acerca das identidades dos trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. 2012. 137 f. Dissertação (Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2012.

A MADEIRA-MAMORÉ desempenhará papel fundamental na batalha da borracha. **Diário de Notícias**, Rio de Janeiro, p. 2, 20 jun. 1943. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/093718_02/14420. Acesso em: 15 fev. 2021.

A MORTE da Madeira-Mamoré. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, p. 1, 31 jul. 1970. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/089842_08/7388. Acesso em: 23 ago. 2021.

A POSSE do primeiro governador do Território do Guaporé. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, p. 2, 10 nov. 1943. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/089842_05/18144. Acesso em: 15 fev. 2021.

BANN, Stephen. **As invenções da História**. Ensaios sobre a representação do passado. São Paulo: Edunesp, 1994.

CASTRO, Ruy. Vida e morte do Correio da Manhã. **Digestivo cultural**, Rio de Janeiro, out 2009. Disponível em: https://digestivocultural.com/ensaios/ensaio.asp?codigo=328&titulo=Vida_e_morte_do_Correio_da_Manha. Acesso em: 21 fev. 2021.

CONDE, Ronaldo. A necessidade de escrever contos. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, n. 24, p. 128, 7 dez. 1971. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/089842_08/26717. Acesso em: 23 ago. 2021.

CHARTIER, Roger. O mundo como representação. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 5, n.11, p. 173-191, jan./apr. 1991.

CRUZ, José Carlos Dantas de Souza. **Representações históricas sobre o Território do Guaporé na imprensa carioca nos anos de 1940. 2020**. Trabalho de iniciação científica (Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica - PIBIC) - Universidade Federal de Rondônia, Porto Velho, 2020.

FERREIRA, Barros. Uma das maiores epopeias do homem perdida na selva amazônica. **Correio Paulistano**, São Paulo, p. 10, 28 maio 1961. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/090972_11/7581. Acesso em: 10 fev. 2021.

FERREIRA, Marieta de Moraes. Diário de Notícias. **Verbetes temático FGV-CPDOC**, p. 1, [s.d.]. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/diario-de-noticias-rio-de-janeiro>. Acesso em: 20 ago. 2021.

GOMES, Pimentel. Rondônia. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, p. 2, 4 jul. 1943. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=089842_05&pesq=rondonia&pa斯塔=0%201943\edicao%2014781&pagfis=16602. Acesso em: 12 fev. 2021.

_____. Portos para a Bolívia, **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, p. 4, 7 set. 1944. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/089842_05/22364. Acesso em: 15 de fev. 2021.

GOULART, Ana Paula. Jornalismo, literatura e política: a modernização da imprensa carioca nos anos de 1950. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, n. 31, p. 147-160, 2003. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/2186/1325>. Acesso em 20 fev. 2021.

ISENÇÃO de direitos recusada pelo ministro da Fazenda. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, p. 5, 8 jan. 1921. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/089842_03/4720. Acesso em: 4 fev. 2021.

LEAL, Carlos Eduardo. Diário Carioca. **Verbetes temático FGV-CPDOC**, p. 1, [s.d.]. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/diario-carioca>. Acesso em: 20 ago. 2021.

LEENHARDT, Jacques. Teoria da comunicação e teoria da recepção. **Anos 90. Revista do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Grande do Sul**, Porto Alegre, v. 5, n. 8, p. 7-13, 1997. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/anos90/article/view/6191/3683>. Acesso em: 20 fev. 2021.

FONSECA, José P. M. da. Livros da semana: a ferrovia do diabo. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, p. 9, 11 jun. 1960. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/089842_07/6068. Acesso em: 4 fev. 2021.

LIVROS & autores. **Correio Paulistano**, São Paulo, p. 3, 20 jul. 1960. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/090972_11/2955. Acesso em: 15 fev. 2021.

LOPES, Evandro da Rocha. **Imagens da Madeira-Mamoré. Proposta de um Centro de Documentação e Referência**. 2018. Dissertação (Mestrado Profissional em bens culturais e projetos sociais) - Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais, Escola de Ciências Sociais da Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/25752/DISSERTAC%CC%A7A%CC%83O%20TEXTO%20FINAL_Versa%CC%83o%20Definitiva.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 20 ago. 2021.

MACEDO, André Barbosa de. A crítica de rodapé, questões de método, a base comum. **InterteXto**, Uberaba, v. 8, n. 1, mar. 2016. Disponível em: <http://seer.uftm.edu.br/revistaelectronica/index.php/intertexto/article/view/1119>. Acesso em: 29 ago. 2021.

MATTOS, Odilon Nogueira de. Madeira-Mamoré em romance austríaco. **Ciência e Cultura**, São Paulo, n. 24, p. 203-204, 25 fev. 1973. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/003069/12232>. Acesso em: 23 ago. 2021.

NA ESCOLA polytechnica: A cerimônia de colação de grau dos engenheirandos de 1919. **Correio da Manhã**, p. 3, 23 abr. 1920. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/089842_03/1430. Acesso em: 26 maio 2021.

NO NORTE do paiz o presidente da República. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, p. 3, 15 out. 1940. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/089842_05/3539. Acesso em: 15 fev. 2021.

NOTICIÁRIO. **Diário Carioca**, Rio de Janeiro, p. 6, 9 ago. 1960. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/093092_05/2778. Acesso em: 10 fev. 2021.

NOTÍCIAS. **Diário Carioca**, Rio de Janeiro, p. 6, 15 jun. 1960. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/093092_05/2118. Acesso em: 14 fev. 2021.

NUNES, Itana Nogueira. **David Salles: da crítica de rodapé a crítica universitária**. 2004. Tese. (Doutoramento em Letras) – Programa de Pós-Graduação em Letras e Linguística, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2004. Disponível em:

SODRÉ, Nelson Werneck. **História da imprensa no Brasil**. Rio de Janeiro: Mauad, 1999.

SUPREMO Tribunal Federal: Agravos de Petição. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, p. 2, 29 mai. 1930. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/089842_04/2163. Acesso em: 4 fev. 2021.

SÜSSEKIND, Flora. **Papéis colados**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1993.

THALASSA, Ângela. **Correio Paulistano: o primeiro diário de São Paulo e a cobertura da Semana de Arte Moderna**. 2007. Dissertação. (Mestrado em Comunicação e Semiótica) - Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2007.

SOBRE OS AUTORES

Alexandre Pacheco é doutor em Ciências Sociais pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP); docente da Universidade Federal de Rondônia (UNIR).

Camila Savenhago de Lima é graduanda em História pela Universidade Federal de Rondônia (UNIR); bolsista de iniciação científica (PIBIC) pela CAPES.

Recebido em 01/11/2021

Aceito em 11/05/2022