



O OUTRO TRENZINHO CAIPIRA: OS DIÁLOGOS MODERNOS DE TARSILA DO AMARAL COM A FERROVIA

Palavras-Chave: ARTE BRASILEIRA, MODERNISMO, TRENS

Autores:

GIAN CARLO GUADAGNIN, IFCH – UNICAMP

Prof. Dr. GABRIEL FERREIRA ZACARIAS (orientador), IFCH – UNICAMP

INTRODUÇÃO:

D'O *trenzinho do caipira*, a Tocata n. V das Bachianas Brasileiras, de Heitor Villa-lobos e Ferreira Gullar ao *Trem de Ferro* de Manuel Bandeira, a ferrovia faz parte do imaginário e da cultura popular mesmo com o apagamento quase completo do modal, especialmente para passageiros, na paisagem e vida brasileira. Essa continuidade se dá no campo do simbólico por mecanismos como as artes visuais, que registram, correlacionam e traduzem o objeto e o sentimental em um modo de “ver”, tão importante na conformação do cotidiano contemporâneo e na criação de imagens mentais.

Posto isso, ironicamente, não nos recordamos facilmente de obras que apresentem o trem como elemento principal, mesmo que elas existam em certa abundância na arte brasileira. Isso se deve, entre outros fatores, a um vazio analítico e historiográfico sobre esse elemento tecnológico e seus impactos na sociedade e na arte nacional, e do qual decorre o desconhecimento geral. Mesmo, e aqui particularmente, quando falamos de Tarsila do Amaral, a mais famosa pintora brasileira, e olhamos para suas telas representando trilhos e vagões, não conseguimos passar do vislumbre. Até quando a máquina é foco de obras fundantes, tal que *E.F.C.B* (1924), nos faltam dados e histórias, narrativas, lugares e experiências que adensem e complexifiquem o trem pintado e o conectem ao que foi vivido. Não somos capazes de fundir na memória o *outro* trenzinho caipira.

Para atuar nessa lacuna é necessário primeiro definir o conjunto de obras que dialogam, e especialmente que apresentam, o tema da ferrovia, para depois, articulando perspectivas da nova história social, entender os caminhos percorridos que conformaram os referenciais ideários, paisagísticos, temáticos e compositivos aos quais a da artista produção está circunscrita. Só então, mobilizando aspectos da iconografia, acabamos por analisar, descrever e explorar obras selecionadas, trazendo nova luz para a representação. Embora não façamos uma leitura que toma a obra como retrato objetivo, é importante reconhecer a influência do mundo real, uma vez que elementos, lugares e objetos concretos, existentes em forma e espaço próprios e particulares são subjetivados e transmitidos pelas lentes da artista, sem que se transformem em outros lugares, outras coisas na

ponta do pincel — a pintura de Tarsila, particularmente na fase Pau-Brasil, é feita não de uma fuga completa do figurativo, mas de uma reinterpretação dele.

A síntese apresentada aqui transcende a bibliografia consolidada sobre a artista, e concernente em grande medida ao estabelecido como crucial na compreensão de sua carreira e trocas intelectuais, ao mobilizar um aparato de registros anteriores e posteriores às passagens da autora e dos estudos que se fizeram dela. A produção teórica sobre a vida de Tarsila do Amaral é ampla e densa, e com o centenário da Semana de Arte Moderna de 1922 a busca por revisões e adendos à sua fortuna crítica e suas obras mais emblemáticas se tornam ainda mais relevantes.

METODOLOGIA:

Para localizar as discussões realizamos inicialmente uma catalogação das obras com elementos diretos ou indiretos da temática ferroviária no seu conjunto produtivo, articulando catálogos de exposição, notas de acervos e reproduções fotográficas físicas e digitais, dada a guarda ou tutela em coleções particulares que impediu o acesso *in loco*. Depois, para ampliação do conhecimento, analisamos algumas obras, como *E.F.C.B.*, vista diretamente no MAC-USP, e *A gare* (1925), colocando-as em estrita conexão com fontes secundárias, isto é, outras pinturas e desenhos catalogados e tratados ao longo do processo, pluralizando os caminhos de interpretação e suas relações com o cotidiano moderno. As conexões com o espaço real e o imaginário de conceitos, visualidade e poética foram tratados na incorporação das fontes terciárias como registros fotográficos, literários e jornalísticos — incluindo crônicas e entrevistas da artista.

A obtenção da bibliografia e das fontes se deu por meio de recursos digitais como a Hemeroteca Digital Brasileira, a Biblioteca Digital Francesa – Gallica, o repositório do Jornal O Estado de São Paulo, onde Tarsila escreveu, Centros de preservação da memória ferroviária como o VFCO-Brasília, o Estações Ferroviárias do Brasil e entusiastas, além do sistema de bibliotecas da Unicamp, especialmente a Biblioteca de Obras Raras ‘Fausto Castilho’. Ainda, realizamos contato com acervos públicos e privados, com destaque para a Fábrica de Arte Marcos Amaro, que forneceu material importante para a realização dos trabalhos de catalogação e análise apresentados a seguir.

RESULTADOS E DISCUSSÃO:

O processo de compilação e catalogação das obras somou 58 obras com autoria confirmada, sendo 24 desenhos, 13 pinturas, 11 ilustrações e 10 esboços, além de 1 pintura e 1 desenho cuja autoria carece de evidências, isto é, um volume grande se considerarmos que toda a produção pictórica de Tarsila soma cerca de 500 obras.

Nesse sentido, o que justificaria tamanho peso do tema no conjunto de obras da artista? Bem, a elaboração mais objetiva sobre a presença das ferrovias nos trabalhos de Tarsila é possivelmente a fornecida por ela mesma em entrevista publicada no livro ‘A aventura brasileira de Blaise Cendrars’, onde, sobre a viagem de descobrimento, define: “[...] foi de trem, foi tudo de trem. [...]” (EULÁLIO, 2001, p. 544). Por mais desprezioso que o comentário pareça, ele fornece interessante explicação

sobre o espaço das ferrovias no seu imaginário e, conseqüentemente, conjunto artístico. Ora, a relação com o trem e suas representações se desdobra desse uso prolongado, de uma não possibilidade de se deslocar de forma diferente, que, na longa-duração, marca e se torna parte inseparável do que foi vivido, visto, experienciado.

A máquina a vapor era uma presença crescente no Brasil desde meados do século XIX e não apenas transformou cadeias produtivas, mas a noção coletiva de tempo, impactando o funcionamento e os fluxos de pessoas em vilas e cidades. Essa mudança de temporalidade é fruto da velocidade dos trens e se constitui como tema das artes desde cedo em seu desenvolvimento, tensionando as possibilidades de representação, abstração e distorção do real. Questões vistas na obra de europeus do século XIX e XX, como Turner, Monet, Van Gogh, etc., ou os irmãos Lumière, e também no Brasil, como Moreaux, e suas imagens da Estrada de Ferro Dom Pedro II, depois Central do Brasil, em 1858.

Após Moreaux, a visualidade do trem de modo geral só é retomada no país com Tarsila, já nos anos 1920, em uma articulação da estética da vanguarda européia — como o legado de seu professor Fernand Léger, importante nome do cubismo e expoente da crítica do maquinico e do industrial — e das aspirações do grupo modernista paulista na fundação de um movimento de vanguarda nacional, um modernismo brasileiro. Por isso passava a reflexão do cotidiano e de seus espaços, dos usos e da apropriação deles por suas gentes e dos mecanismos que promoviam as transformações mais intensas: incluindo o trem — e não qualquer um, mas o da Central do Brasil.

Mesmo que tenha vivido sobre os metais da Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro, desde a infância, entre as fazendas da família, São Paulo e os Portos que a levariam para a Europa, foi só durante a viagem realizada na semana santa de 1924, que a artista começou a representar a ferrovia. E o fez porque, mais do que nunca, estava nela e tudo que via decorria dela, era viabilizado por ela. Produz então uma dezena de desenhos da chamada “série Viagem à Minas”, nomeada a partir do caderno de anotações. Tarsila desenha como quem tira fotos, registra as singularidades das construções, da mecânica ferroviária e introduz elementos visuais que seriam mobilizados durante toda sua carreira e que agora ficam visíveis graças a catalogação e identificação realizadas.

Do conjunto podemos observar que, independentemente do suporte, Tarsila escolhe produzir uma relativa não existência de máquinas nas obras, mas entroncamentos, estações, desvios e pátios de manobra, dos postes aos semáforos e sinais e os trechos de linhas, fitas paralelas que rasgam as peças — uma escolha que se justifica pela posição de observação da autora, em geral de dentro das composições, mas também por um certo consenso poético entre ela, Oswald e Mário de Andrade e Blaise Cendrars, seus pares intelectuais mais próximos. Por exemplo, Blaise Cendrars e Oswald de Andrade exploraram amplamente o tema das *viagens por trem* em prosas e poesias, ao que Mário de Andrade propôs a criação de um museu nacional para esse campo, como forma de preservação.

Quer dizer, viam o trem não puramente como objeto, mas como um contexto e espaço de ação, que, mobilizador de paisagens, destinos, histórias e progresso, da narrativa e da modernidade desejada mais importantes que ele, não precisava ser literalmente representado. Essa lógica de produção aparece especialmente nos conjuntos poéticos ‘RP1’, ‘Postes da Light’ e ‘Roteiro das Minas’

de Oswald, e 'Noturno de Belo Horizonte' de Mário. Nessas obras vemos abundar um aspecto relacional em forma e estrutura entre o vivido e o marcado no suporte, que explora os sons, o meio natural e a urbanização acelerada e suas cores em termos largos, plásticos e estéticos; sejam as casinhas e palmeiras mui altas ao longo da linha, o tilintar e resfolegar das máquinas nos pátios, o adormecer e acordar no vagão e as estações — como nas imagens de Tarsila, tal que *Palmeiras* (1925) e *Passagem de nível I* (1925), onde podemos explorar a tradução da sensação do trem em um regime de visualidade. Conhecendo e traçando paralelos entre a artista, sua experiência e trocas intelectuais, passamos ao estabelecimento de leituras formais sobre algumas obras, das quais são destacáveis algumas considerações.

Em *E.F.C.B.* o trem é mais um componente da paisagem, que se mistura entre os postes e as casas, as montanhas e os sinais, guardando certa similitude com as formas e as cores do mundo natural singelo; os semáforos estão posicionados em “Pare”, como se não apenas a obra fosse estática por si, mas todo aquele momento visto e representado estivesse suspenso no silêncio, na tensão e iminência de desenrolar em barulho, fuligem e ação. Observamos essa impossível resolução novamente em *A gare*, onde, por outro lado, o trem é a figura central e o signo dos tempos já conformados, cercado por indústrias e mesclado às formas retas dos casarios, possivelmente de um grande centro urbano, que proponho ser São Paulo em uma revisão das breves interpretações já realizadas sobre a obra, e onde também se misturam plantas e animais.

Em *Palmeiras* o trem sequer aparece; a sutileza das linhas de ferro, ignoradas pelo observador atônito com a altura das palmeiras e a verdeja dos campos, é o signo da transformação igualmente ignorada pela continuidade insistente de um estilo de vida simples e caipira. Da mesma forma, em *Passagem de Nível* o trem também só existe como sensação, está em um movimento ignorado, simplesmente acenado pela posição da cancela, ou já foi ou já veio, mas corre, enquanto os arredores seque com o aspecto comum do Brasil de Tarsila — pacato, colorido, de novidades que se misturam ao já existente.

CONCLUSÕES:

Tarsila do Amaral e suas obras são pontos de centralidade imersos em todo um vapor de transformação, visualização e apreensão do mundo em um período de intensas transformações do Brasil; são caminhos na conformação de novos signos bases de uma novidade ininterrupta almejada. Deles se estabeleceram análises e críticas à visualidade das fontes com atenção ao ferramental e método historiográfico, de modo que pudemos chegar a outras obras que levaram a uma ampliação das conexões e leituras interpretativas sobre a produção da autora, colocando-a em uma posição dialética com a realidade temporal e espacial de sua fatura, e que a inscrevem em lugares antes pouco explorados, em que pese a ferrovia, a despeito da visibilidade maciça de algumas de suas obras com a temática. Quer dizer, conhecer o trem na vida de Tarsila o coloca para além da presença nas obras, como mostramos, mas o retoma como objeto que desperta em algum nível a inquietação, o espanto, e a admiração de todos que entram em contato com ele, e que foi instrumento fundamental de

urbanização e industrialização no Brasil. Creio que as questões transversais levantadas aqui sobre as intenções e a resposta produtiva da autora ao seu entorno e referenciais promovem e dialogam o desejo modernista da continuidade de reflexões sobre as obras e o espaço, tendo por resultado uma análise que colabora no enriquecimento dos debates e da percepção da relevância interpretativa realista e construtiva do simbólico feita por Tarsila.

BIBLIOGRAFIA:

AMARAL, A. **Correspondência Mário de Andrade & Tarsila do Amaral**. Col. Correspondência Mário de Andrade, v.2. — São Paulo: Edusp/IEB, 2001

AMARAL, A. **Tarsila, sua obra e seu tempo**. v. 1 e 2 – São Paulo: Ed. Perspectiva. 1975.

BRANDINI, L. T. **Crônicas e outros escritos de Tarsila do Amaral**. — Campinas: Editora Unicamp. 2008.

CATÁLOGO Raisonné Tarsila do Amaral. – São Paulo; Base 7 projetos culturais: Pinacoteca do Estado de São Paulo, 2008.

CONNOR, P. British Signalling – What the driver see. In: **Railway Technical** (Background Paper No. 1). S.D.

EULÁLIO, A. **A aventura Brasileira de Blaise Cendrars**: ensaio, cronologia, filme, depoimentos, antologia, desenhos, conferências, correspondência, traduções. 2 ed. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Fapesp, 2001.

GOTLIB, N. B. **Tarsila do Amaral, a modernista**. 2 ed. – São Paulo: Ed. SENAC-SP, 2000.

GREET, M. **Transatlantic Encounters**: Latin American Artists in Paris Between the Wars. – New Haven/Londres: Yale University Press. 2018.

GUIA da Estrada de ferro Central do Brasil. (Org. Manuel F. Ferreira). — Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.

MASSARA, V. An overview about Brazilian railway system – Part I: 1835-1930. In: **MOJ Civil Engineering**. v.5. n.3. 2019.

MEMÓRIA histórica da Estrada de ferro Central do Brasil. (Org. V. A. de Paula Pessoa) — Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1902.

MOTTA, S. V. Oswald de Andrade e Tarsila do Amaral: Poesia e Pintura Modernistas. In: **Revista Lumen et Virtus**. v. IV, n. 8, 2013.

SOUZA E SILVA, D. de O. Tarsila do Amaral – A construção de uma narrativa sobre “brasilidade”. In: **Revista Internacional Interdisciplinar INTERthesis**. — Florianópolis, v.12, n.2, Jul-Dez. 2015. pp.116-126

THIOLLIER, R. De S. Paulo à S. João d’El Rey. In: **O homem da galeria**. 3. ed — São Paulo: Livraria Teixeira/Casa Mayença, 1926. pp. 177-203.

VIAS brasileiras de comunicação: A Estrada de Ferro Central do Brasil: O ramal de São Paulo. (Org. Max Vasconcelos), 6 ed. — Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1947.