

NARRATIVAS DA REIFICAÇÃO: “EMBARGOS”, DE JOSÉ SARAMAGO, E “A AUTO-ESTRADA DO SUL”, DE JULIO CORTÁZAR

Prof. Dr. Jean Pierre Chauvin
Escola de Comunicações e Artes da USP

“Vire-se e revire-se, à vontade, uma mercadoria: a coisa-valor se mantém imperceptível aos sentidos” (Karl Marx)

“O mundo da epopeia responde à pergunta: como pode a vida tornar-se essencial?” (Georg Lukács)¹

Resumo: Julio Cortázar (1914-1984) e José Saramago (1922-2010) converteram o automóvel em protagonista de dois contos notáveis, publicados respectivamente em 1966 e 1978. As narrativas discutem o insólito e problematizam a relação entre os homens e os objetos.

Palavras-Chave: Literatura fantástica; Julio Cortázar; José Saramago.

REIFICATION NARRATIVES: “EMBARGOS”, DE JOSÉ SARAMAGO, E “A AUTO-ESTRADA DO SUL”, DE JULIO CORTÁZAR

Abstract: Julio Cortázar (1914-1984) and José Saramago (1922-2010) have both converted the automobile into a protagonist of two remarkable tales, published respectively in 1966 and 1978. These narratives discuss unusual facts and problematize the relationship between men and objects.

Keywords: Fantastic gender; Julio Cortázar; José Saramago.

Homem Quase

Aristóteles afirmava que peripécia e verossimilhança eram elementos fundamentais da poesia². Essas categorias permitiam diferenciá-la do texto historiográfico – pois este aborda o verdadeiro, e não o verossímil³; o particular, em lugar do universal. *História*, como relato dos fatos datados, colados àquele que busca a verdade. *Poesia*, como ficcionalização dos atos e dimensões nas quais o homem transita. Essa distinção é crucial, considerando as narrativas

¹ LUKÁCS, 2000, pp. 31-32.

² Neste ensaio, considera-se “poesia” como sinônimo de narrativa.

³ “[...] não é função do poeta realizar um relato exato dos eventos, mas sim daquilo que poderia acontecer e que é possível dentro da probabilidade ou da necessidade” (ARISTÓTELES, 2014, p. 54).

abordadas a seguir. Recorramos a Jacques Le Goff, para situar a origem do ato de historiar:

A palavra “história” (em todas as línguas românicas e em inglês) vem do grego antigo *historie*, em dialeto jônico (Keuch, 1934). Esta forma deriva da raiz indo-europeia *wid-*, *weid-*, “ver”. Daí o sânscrito *vettas*, “testemunha”, e o grego *histor*, testemunha no sentido de “aquele que vê”.⁴

Diferentemente das reviravoltas⁵ que caracterizam os feitos narrativos, a história tende à linearidade, já que nela predominam não as indas e vindas do herói de caráter, ao sabor das aventuras ou reveses; mas a orientação cronológica, subjacente aos atos, supostamente maiores e dignos de serem preservados na memória dos homens comuns.

Essa distinção também se reflete no texto literário. Recuperando a distinção entre “enunciado” e “enunciação”, de Émile Benveniste, Tzvetan Todorov salienta que:

[...] a obra literária tem dois aspectos: ela é ao mesmo tempo uma história e um discurso. Ela é história, no sentido em que evoca uma certa realidade, acontecimentos que teriam ocorrido, personagens que, deste ponto de vista, se confundem com os da vida real. [...] Mas a obra é ao mesmo tempo discurso: existe um narrador que relata a história; há diante dele um leitor que a percebe. Neste nível, não são os acontecimentos relatados que contam mas a maneira pela qual o narrador nos fez conhecê-los.⁶

Outra questão crucial diz respeito à verossimilhança, ou seja, a capacidade interna de traduzir veracidade ou realismo⁷, no plano ficcional. O fato de a narrativa pertencer ao gênero fantástico não impede que o preceito seja respeitado. Como defende Tzvetan Todorov:

A verossimilhança não se opõe [...] absolutamente ao fantástico: o primeiro [item] é uma categoria que se relaciona com a coerência interna, com a submissão ao gênero, o segundo se refere à

⁴ LE GOFF, 2003, p. 18.

⁵ “A peripécia é uma mudança para a direção contrária dos eventos [...], em conformidade com a probabilidade ou com a necessidade” (Idem, p. 57).

⁶ TODOROV, 1973, p. 211.

⁷ “O conto maravilhoso [...] é relativamente pobre em elementos pertencentes à vida real. Muitas vezes se superestimou o papel da realidade na criação do conto. Só podemos resolver o problema da relação entre o conto e a vida cotidiana com a condição de não esquecermos a diferença entre o realismo artístico e a existência de elementos provindos da vida real” (PROPP Apud TODOROV, 2013, p. 281).

percepção ambígua do leitor e da personagem. No interior do gênero fantástico, é verossímil a ocorrência de reações “fantásticas”.⁸

Isto posto, avancemos. Este trabalho toma por objeto de análise duas narrativas em que a peripécia foi assegurada, mas a verossimilhança relegada ao segundo plano. Por sinal, ambos os contos transferem o protagonismo do homem para o automóvel e parecem referendar a hipótese de Georg Lukács de que não há espaço para atos heroicos no mundo pós-revolucionário e romântico, situado no final do século XVIII.

Para o filósofo húngaro, no mundo moderno “o heroísmo tornou-se polêmico e problemático; ser herói não é mais a forma natural da existência da esfera essencial; antes, é o elevar-se acima do que é simplesmente humano, seja da massa que o circunda ou dos próprios instintos”.⁹ É justamente da vida ordinária que se trata. Mais especificamente da anulação das potencialidades humanas, tanto em função da imobilidade, quanto em razão da ação transferida para o automóvel, esse “objeto-rei”, como o alcunhou Henri Lefebvre.¹⁰

Doze anos separam a publicação de “A auto-estrada do sul” (1966), de Julio Cortázar (1914-1984) e “Embargo” (1978), de José Saramago (1922-2010). No conto do argentino, um engarrafamento aflora a face brutalizada dos motoristas e sua identificação com os automóveis que conduzem e são conduzidos. No conto do português, o carro é um objeto capaz de inconformismo, indiferente aos comandos dos seres ditos humanos.

Em ambos os casos, eis o que nos chama a atenção: não são as ideias nem as ações dos homens que estão no cerne das narrativas, mas uma concepção apequenada e restrita dos sujeitos – colados que estão aos objetos, e descolados uns dos outros, num mundo em que nos habituamos a progredir sem visão de alcance, “[...] onde ninguém sabia nada sobre os outros, onde todos olhavam fixamente para a frente, exclusivamente para a frente”.¹¹

Julio Cortázar coloca em questão a identidade dos homens, sugerindo que a marca e o modelo do veículo utilitário sobrepujaram a personalidade de seus condutores. Saramago enaltece o livre-arbítrio do objeto, especialmente de

⁸ TODOROV, 2004, p. 52.

⁹ LUKÁCS, 2000, p. 41.

¹⁰ LEFEBVRE, 1991, p. 110 (Agradeço a Ricardo Baitz pela indicação de leitura).

¹¹ CORTÁZAR, 2007, pp. 40-41.

uso mais corrente em nosso cotidiano. O escritor argentino representa a degradação do homem, rumo à sua reificação. O contista português encena a ascese do inanimado, sob os olhos atônitos do sujeito feito refém.

No conto do escritor argentino, os homens são inomináveis. A referência aos modelos automobilísticos toma o lugar da identificação. Ou seja, a própria individuação está colocada em xeque. No conto do romancista português, o carro age à revelia do motorista, o que sugere um passo a mais, na reificação do sujeito: incapaz de controlar os seus atos. A narrativa de Cortázar avizinha-se do estranho; a de Saramago, do fantástico, pois corresponde parcialmente à definição de Tzvetan Todorov:

O fantástico implica [...] não apenas a existência de um acontecimento estranho, que provoca hesitação no leitor e no herói; mas também numa maneira de ler, que se pode por ora definir negativamente: não deve ser nem “poética”, nem “alegórica”.

Em ambas as narrativas, a condição humana está em questão: trafegamos sob o reino dos objetos, cuja importância se dá na proporção inversa da anulação dos sujeitos. Supremacia, num caso; emancipação, do outro. No caso de José Saramago, isso não impede, no entanto, que “Embargo” seja lido de modo alegórico, o que nos permite ampliar a conceituação proposta por Todorov. Fantasia e historicidade estão irmanadas, em benefício da narrativa.

O historiador Albert-Alain Bourdon destaca que, “Em 1976, os problemas econômicos continuavam sem solução e mais graves do que nunca. Também nesse aspecto, Portugal tinha pela frente escolhas difíceis. Evidentemente, a descolonização desfizera o sonho histórico de um Estado pluricontinental”.¹² É possível que o escritor aludisse a uma das crises de abastecimento que tiveram lugar em Portugal entre as décadas de 1960 e 1970 – período em que se agudizaram as guerras de independência nas colônias da África.¹³

¹² BOURDON, 2013, p. 139.

¹³ “[...] como se explica que Portugal tenha apresentado altas taxas de crescimento durante a década de 60, apesar das despesas inerentes à guerra colonial? Será tal situação explicável pela própria exploração colonial? Tentar-se-á mostrar que as relações estritamente econômicas com as colônias não permitem explicar cabalmente a aceleração de crescimento que se verificou no

O fato é que, no plano diegético não há espaço para diálogo que não seja confronto, na autoestrada: “Ninguém duvidada de que um acidente muito grave tivesse acontecido naquela área, única explicação para aquela lentidão incrível. E com isso, o governo, o calor, os impostos, o tráfego, um assunto atrás do outro, três metros, outro lugar-comum, cinco metros, uma frase sentenciosa ou uma maldição contida”.¹⁴

Também não há possibilidade de pacto ou harmonização no universo reivindicado pelas coisas, especialmente quando elas aprimoram a consciência de si: “Rua acima, o automóvel arrancou, raspando o asfalto como um animal de cascos, triturando o lixo espalhado. O conta-quilômetros deu um salto repentino para 90, velocidade de suicídio na rua estreita e ladeada de carros parados. Que seria isto? Retirou o pé do acelerador, inquieto”.¹⁵

Ninguém ignora que a coisificação do homem segue em ritmo vertiginoso. Seres racionais, pragmáticos e funcionalistas, somos insuperáveis em confundir progresso com anulação do que nos torna diferentes. Em estágio adiantado de apatia e fragmentação, o sujeito é destronado pelo objeto que ostenta e julga possuir.

Para uma humanidade que esqueceu (ou negligenciou) o seu papel e as possibilidades de solidariedade de uns com os outros, determinados valores tidos como positivos passaram a ser considerados sinais de utopia: inútil, pueril, inconsistente e indesejável. Ora, o mundo dito real, adulto, funcional, pragmático, não admite sonhos sem planejamento; nem contestação que não se respalde em índices econômicos – ainda que eles sejam forjados pelos homens mais poderosos. Daí dois vetores propiciados pela literatura: divertir e engajar, simultaneamente.

O que move o carro é sua mecânica, não o homem. O poder insuspeito da máquina surpreende e oprime o usuário: “Desligou o motor, tirou a chave e abriu a porta. Não foi capaz de sair”.¹⁶ A narrativa provoca tensão no leitor. O jogo de amarras do plano diegético transfere-se para o plano material e subverte a relação entre livro e leitor, produto e consumidor. Diante da mercadoria-livro, o

período em análise; e que certas alterações na estrutura da produção e do consumo tiveram provavelmente um papel mais importante” (ROCHA, 1977, p. 593).

¹⁴ CORTÁZAR, 2007, p. 11.

¹⁵ SARAMAGO, 2003, p. 35.

¹⁶ SARAMAGO, 2003, p. 39.

sujeito passa a questionar a sua autonomia e o sentido da existência. Lefebvre tinha razão: “O automóvel, com seus mortos e feridos, com as estradas sangrentas, é um resto de aventura no cotidiano, um pouco de prazer sensível, um pouco de jogo”.¹⁷

A marca do veículo contamina os diálogos, por sinal rasos e eventuais: “Ao longo da tarde soubera-se da batida entre um Floride e um 2HP perto de Corbeil, três mortos e um menino ferido, a dupla batida de uma Fiat 1500 com uma caminhonete Renault, que amassara um Austin cheio de turistas ingleses, a capotagem de um ônibus de Orly cheio de passageiros chegados no avião de Copenhague”.¹⁸

As peripécias, atributos teoricamente humanos, estão sob o desígnio das coisas. Supondo que o mar de carros inertes pudesse suscitar o inconformismo e a indignação dos motoristas – reações inerentes aos homens, quando expostos a situações extraordinárias – o nome dos condutores e passageiros está atrelado ao modelo do veículo que ele ocupa e à função que passa a desempenhar para além do utilitarismo sobre quatro rodas: “Às oito horas, as mulheres se encarregaram de distribuir a comida; decidira-se que o Ariane dos camponeses seria o almoxarifado geral, e que o 2HP das freiras serviria de depósito suplementar”.¹⁹

Em meio ao embargo dos combustíveis, com consequência imediata para o abastecimento da frota veicular de uma grande cidade, é o automóvel que mais se ressentido das condições inusitadas, impostas por fatores de ordem política e econômica. O narrador não faculta ao proprietário do veículo qualquer ação que não esteja sob o jugo do carro, em seu curioso antropomorfismo: “O que estava a se passar era absurdo. Nunca ninguém ficara preso desta maneira no seu próprio carro, pelo seu próprio carro. Tinha de haver um processo qualquer de sair dali. À força não podia ser”.²⁰

¹⁷ LEFEBVRE, 1991, p. 111.

¹⁸ CORTÁZAR, 2007, p. 13.

¹⁹ CORTÁZAR, 2007, p. 23.

²⁰ SARAMAGO, 2003, p. 41

Supremacia

Roland Barthes supunha, nos anos de 1950, que o automóvel fosse “o equivalente exato das grandes catedrais góticas: [...], uma grande criação de época, concebida passionalmente por artistas desconhecidos, consumida em sua imagem, senão por seu uso, por uma população inteira que se apropria dela como um objeto perfeitamente mágico”.²¹

Uma década antes, Europa, Ásia e América da Norte engalinhavam-se nas trincheiras econômicas e políticas da Segunda Guerra Mundial. Agora, tanques cedem lugar a miniaturas motorizadas, hipoteticamente reservadas para o empreendedor, o banqueiro e o assalariado.

Esse poderoso fascínio deitou raízes até o século XXI. Ainda topamos com motoristas típicos, em desfiles bizarros nas ruas e avenidas das megalópoles, combinando marcha lenta e olhar sobranceiro em busca de aprovação. Não são senhores de si, mas do objeto que, em tese, credencia-os a uma melhor acolhida. Jean Baudrillard explicava o encantamento pelo automóvel devido ao maior poderio que o veículo proporciona:

O deslocamento é uma necessidade, e a velocidade é um prazer. A posse de um automóvel é ainda mais: uma espécie de brevê de cidadania, a permissão para dirigir é a carta de criação dessa nobreza mobiliária onde os quarteirões são a compressão e a velocidade de ponta. Não seria a retirada dessa permissão de dirigir uma espécie de excomunhão, de castração social?²²

É sugestivo que os anos cinquenta sejam considerados como virada histórica e cultural para o chamado Pós-Modernismo. Posicionados criticamente contra as supostas benesses do capital, Julio Cortázar e José Saramago acompanhavam a contramarcha do consumismo e da padronização em massa, percebendo que a adoração dos objetos forjava um novo homem, menos humano e mais reificado.

De um lado, temor; de outro, obediência; por um lado, motor; por outro, inércia. Em uma mão, deslumbramento; na outra, alienação. Idealizado como objeto mecânico de adoração, não há integração entre o homem e seu próprio veículo.

²¹ BARTHES, 1970, p. 150.

²² BAUDRILLARD, 1968, p. 93.

Autonomia do objeto; heteronomia do sujeito. O alerta irradiado por Cortázar e Saramago colava-se à assunção do automóvel como item de consumo e apelo simbólico, no mundo ocidental. À simbiose manca (porque desvantajosa para o homem) entre sujeito e veículo, aplica-se o diagnóstico de Jean Baudrillard:

A sobrecarga dos signos possessivos [...] pode ser analisada como a intenção não só de possuir mas também de mostrar como se possui bem. Ora, essa demonstração, esta sobredeterminação “de estilo” é sempre relativa ao grupo: tem não só a função psicológica de tranquilizar o proprietário sobre a sua posse, mas também a função psicológica de o filiar na classe dos indivíduos que possuem da mesma maneira. Assim, os próprios signos do privado atuam como signos de pertença social.²³

Quer dizer, a diferença não está na idiosincrasia dos pedestres, mas na carroceria uniformizadora de seus bólidos. Numa sociedade em que o consumo alcançou estatuto sobre-humano, restamos nós, apequenados, atrelados à caixa de câmbio e detrás do volante.

Sob esse aspecto, “A autoestrada do sul” e “Embargo” revelam faces negativas e complementares do automóvel. Em Cortázar, o carro acumula o protagonismo em lugar de seus ocupantes. O veículo é na medida em que *funciona*. Em Saramago, ele não só funciona, como age contra a vontade do motorista. Emancipação motorizada *versus* Subserviência em forma de apatia.

Cabe, aqui, um breve retrospecto e deslocamento espacial. O protagonismo do automóvel também contagiou a mentalidade e a postura do brasileiro, no início do século XX. Marco Antonio Cornacioni Sávio traça uma síntese digna de nota:

Esse artefato técnico passou a assumir, num primeiro momento, um papel de transformador de ideias para a alta burguesia paulista, que começava a habitar os novos e modernos bairros planejados, significando não apenas um símbolo de riqueza e ostentação, mas também a presença viva de uma modernização e de um processo civilizatório pelo qual passava o mundo Ocidental. O veículo automotor era a realização do sonho de independência burguês, já que não se tratava de um transporte coletivo, mas tinha caráter estritamente individual, dando ao seu proprietário autonomia de locomoção.²⁴

²³ BAUDRILLARD, 1995, pp. 25-26.

²⁴ SÁVIO, 2003, pp. 18-19.

O papel representado pelo automóvel na capital da então chamada “locomotiva do Brasil” permite supor que um fenômeno similar tivesse lugar, fosse na Argentina, fosse em Portugal, àquela altura. Porém, a ficção complexifica a história. Em Cortázar, a aglomeração de carros suspende, temporariamente, a sensação de “autonomia” e reduz a percepção de individualidade. A seu turno, Saramago demonstra que o “sonho de independência burguês” fora sabotado pela própria máquina, em sua competência para controlar melhor a vida que o próprio homem.

Emancipação

Sobrevalorizado por uma sociedade resignada ao comportamento *standard* e à rotina, em tese produtiva, o automóvel emancipa-se frente ao seu proprietário. Diversos são os modos de abordar essa questão nos contos. Julio Cortázar enfileira centenas de carros durante dias, numa autoestrada, para sugerir que não há vida, por mais comezinha que ela seja, sem o amparo das quatro rodas. As coisas classificam os homens: “O Automóvel dá lugar às *hierarquias*: a hierarquia perceptível e *sensível* (tamanho, potência, preço) e se desdobra numa hierarquia mais complexa e mais sutil, a das *performances*”.²⁵

José Saramago induz a pensarmos no contrário: em “Embargo” o veículo não para de se mover. E o faz por vontade própria, de forma a sugerir agressividade. Frente a resignação do motorista, que procura por um posto de gasolina, de maneira a assegurar o abastecimento do veículo, o automóvel age com impaciência. Não se trata de uma prisão forçada sobre rodas, como sugere Cortázar, mas de uma coação conduzida pela própria máquina.

Autonomia *versus* heteronomia. Giovanni Starace sugere uma relação psíquica entre o motorista e seu carro, sustentando a hipótese de que a aquisição, a manutenção e o uso do automóvel consolida o *self* do indivíduo e, portanto, interfere diretamente em sua personalidade, modificando a sua forma de conceber o mundo:

²⁵ LEFEBVRE, 1991, p. 111.

O automóvel é a condensação de [...] precariedades narcísicas. Esse objeto, mais do que qualquer ouro, presta-se muito bem a aglutinar todo gênero de cuidado e a alimentar uma comunicação simbólica prenhe de significado: existe um motor que pulsa, um quadro elétrico que organiza as suas funções, uma carroceria que o protege do exterior, as luzes que indicam possíveis avarias, um modelo de certo prestígio, uma cor séria ou jovial etc [...] Além de expressar um status, uma posição social e econômica, exprime uma mudança crucial de fase, que atesta o ingresso no mundo adulto. O trabalho empregado na reparação do automóvel, as muitas horas gastas para poli-lo, para garantir seu bom funcionamento, em um clima emotivo mais sereno, não são senão uma restauração do *self*.²⁶

A questão ganha novos contornos. O cultivo do *self* por intermédio do automóvel – um objeto que envolve a ostentação de determinado status perante o coletivo – lembra a antiga lição de Sigmund Freud, em *Psicologia das massas e análise do eu*. De acordo com o psicanalista:

[...] na massa o indivíduo está sujeito a condições que lhe permitem se livrar das repressões dos seus impulsos instintivos inconscientes. As características aparentemente novas, que ele então apresenta, são justamente as manifestações desse inconsciente, no qual se acha contido, em predisposição, tudo de mal da alma humana. Não é difícil compreendermos o esvaecer da consciência ou do sentimento de responsabilidade nestas circunstâncias.²⁷

Imobilidade e mobilidade são os pontos máximos de divergência entre os contos de Cortázar e Saramago. Na autoestrada, um grupo de motoristas, incapazes de dialogar espontaneamente, submete-se a condições relativamente similares (comentários amenos, reprodução de lugares-comuns, ansiedade, sensação de proteção), por conta da parada a que estão submetidos. A diferença dos modelos automotores perde importância, já que todos estão compulsoriamente estacionados por muitas horas a fio.

Nas ruas escuras e vazias de uma outra cidade, motorista e veículo orquestram o desconcerto do silêncio, característico da relação entre motorista e automóvel. O percurso traçado pelo carro, serpenteante e em alta velocidade, rebaixa as cogitações do motorista. Indefeso, transformado de condutor em

²⁶ STARACE, 2015, p. 49.

²⁷ FREUD, 2016, p. 21.

passageiro, o dono do veículo se vê despossuído do objeto (carro) e de sua condição primordial de sujeito.

A cena, porque irônica, é implacável: a relativa autonomia do homem transfere-se para o automóvel, símbolo do absoluto e senhor de si. O que era inanimado sobeja em vitalidade; e quem se supunha responsável por suas decisões e atos passa à condição de refém da potência eletromecânica. Graças à alienação voluntária é que nos tornamos incapazes de substituir deslumbramento por lucidez – como sugeria Vilém Flusser:

[...] somos programados a não perceber que o automóvel é um instrumento de transporte estúpido, e facilmente substituível por veículo mais apropriado. A primeira programação tem por efeito que nosso nível intelectual, e com isto nosso nível estético e político, se degrada. A segunda programação tem por efeito a incapacidade nossa para concentrarmos a atenção sobre as raízes da estupidez que nos cerca.²⁸

Os motoristas fixos e imóveis na autoestrada teriam capacidade de manifestar sentimentos, diante de uma situação que ultrapassa a estranheza? Em caso afirmativo, como se expressariam? Ao conto de Cortázar aplica-se a hipótese de Raoul Vaneigem, ao discorrer sobre o contágio do sujeito pelo objeto, no limite da degradação humana: “O sentimento de humilhação nada mais é que o sentimento de ser objeto”²⁹

Ao conto de Saramago aplica-se a única ação cabível, numa situação em que o objeto já tomou o lugar do sujeito: transferir o embargo de si para a máquina. Proceder dessa forma é revolução possível: “Podemos apenas ser sabotadores: jogar areia nas rodas do aparelho. Com efeito: toda ação emancipatória atual é, quando inteligente, ação sabotadora”.³⁰

Há dados que permitem a convergência de ambas as narrativas. Diante de um mundo instável, o tráfego congela centenas de motoristas (sem função), impossibilitando sua ação ou reação, em determinado tempo e espaço. Às vésperas de um embargo, que representará máxima dificuldade para abastecer o

²⁸ FLUSSER, 2011, p. 146.

²⁹ VANEIGEM, 2002, p. 39.

³⁰ FLUSSER, 2011, p. 150.

veículo, a vida do condutor será regida pela lógica instável de um carro que se rebelou.

Outra aproximação: a simbiose entre objeto e homem contagia a essência. Coisas e sujeitos entram num consórcio perverso, em que o veículo retém o crédito (o nome, o poder, a marca, a potência, a função) e o homem perde o nome, a identidade e a autonomia. A despeito das muitas horas na estrada, os homens não se reúnem para discutir o vazio de sua mirrada existência.

Julio Cortázar articula o vazio das mercadorias motorizadas à vacuidade do pensamento. José Saramago contrasta o cotidiano do indivíduo à atitude extraordinária adotada pelo automóvel. Num e noutro caso, a tecnologia enfrenta o pensamento. Contos em que a narrativa acumula o papel de denúncia histórica do não-lugar reservado ao pensamento. Lefebvre observa que, desde o século XIX,

[...] a despeito do positivismo e do pragmatismo que pretendem aboli-la, a filosofia [...] – apenas ela – reata as reflexões fragmentárias e os conhecimentos parcelares. [...] encerra o projeto de um “ser humano” livre, completo, plenamente realizado, racional e real ao mesmo tempo; numa palavra: total.³¹

A condição vivenciada pelo sujeito, parcialmente destituído de sua identidade e de seu papel social como motorista, leva-o a desejar avidamente trocar o espaço agressivo e autônomo do carro pelo mundo plano das ruas e a estabilidade do ambiente doméstico:

[...] o carro faz mais que se opor à casa em um cotidiano desdobrado: ele é também uma moradia, mas excepcional, ele é uma esfera de intimidade, mas desvinculada das habituais restrições da intimidade, dotado de uma intensa liberdade formal, de uma funcionalidade vertiginosa.³²

Resta saber se a atitude do automóvel seria interpretada como firme contraposição à sua condição unívoca de utilitário, já que indignado com os usos e abusos do motorista; ou se o potencial de automobilidade serve como alerta e estímulo ao leitor, dispondo-a a se contrapor à impassibilidade semiconfortável de

³¹ LEFEBVRE, 1991, p. 17.

³² BAUDRILLARD, 1968, p. 95.

outros homens – em especial quando diante dos abusos cometidos por anúncios e prometidos por governantes.

Literatura também é material apropriado para cultivar os sentidos e resistir à sanha do universo mercantilizável.

Referências

- ARISTÓTELES. Poética. 1ª reimp. Tradução: Edson Bini. Bauru: Edipro, 2014.
- BARTHES, Roland. Mythologies. Paris: Éditions du Seuil, 1970.
- BAUDRILLARD, Jean. Le système des objets. Paris: Gallimard, 1968.
- _____. Para uma crítica da economia política do signo. Tradução: Aníbal Alves. Rio de Janeiro: Elfos; Lisboa: Edições 70, 1995.
- BENVENISTE, Émile. O aparelho formal da enunciação. In: _____. Problemas de Linguística Geral II. 2ª ed. Tradução: Marco Antônio Escobar. São Paulo: Pontes Editores, 2006, pp. 81-90.
- BOURDON, Albert-Alain. História de Portugal. Tradução: Joaquim Soares da Costa. Lisboa: Edições Texto & Grafia, 2013.
- CORTÁZAR, Julio. A auto-estrada do Sul. In: _____. Todos os fogos o fogo. 7ª ed. Tradução: Glória Rodrigues. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, pp. 7-41.
- FLUSSER, Vilém. Pós-história: vinte instantâneos e um modo de usar. São Paulo: Annablume, 2011.
- FREUD, Sigmund. Psicologia das massas e análise do eu e outros textos (1920-1923). Tradução: Paulo César de Souza. São Paulo: Companhia das Letras, 2016.
- LE GOFF, Jacques. História e memória. 5ª ed. Tradução: Irene Ferreira; Bernardo Leitão; Suzana Ferreira Borges. Campinas (SP): Editora da Unicamp, 2003.
- LEFEBVRE, Henri. A vida cotidiana no mundo moderno. Tradução: Alcides João de Barros. São Paulo: Ática, 1991.
- LUKÁCS, Georg. A teoria do romance: um ensaio histórico-filosófico sobre as formas da grande épica. Tradução: José Marcos Mariani de Macedo. São Paulo: Duas Cidades; Editora 34, 2000.
- MARX, Karl. O capital: crítica da economia política – livro I. 26ª ed. Tradução: Reginaldo Sant’Anna. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

PROPP, Vladimir. As transformações dos contos maravilhosos. In: TODOROV, Tzvetan. Teoria da literatura: textos dos formalistas russos. Tradução: Roberto Leal Ferreira. São Paulo: Editora Unesp, 2013, pp. 271-303.

ROCHA, Edgar. Portugal, anos 60: crescimento econômico acelerado e papel das relações com as colônias. *Análise Social*, vol. XIII, pp. 593-617, 1977.

SARAMAGO, José. Coisas. In: _____. *Objecto quase*. 7ª reimp. São Paulo: Companhia das Letras, 2003, pp. 31-46.

SÁVIO, Marco Antônio Cornacioni. A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade. São Paulo: Educ, 2003.

STARACE, Giovanni. Os objetos e a vida: reflexões sobre as posses, as emoções, a memória. Tradução: Sergio Maduro. São Paulo: Martins Fontes, 2015.

TODOROV, Tzvetan. As categorias da narrativa literária. In: BARTHES, Roland et al. *Análise estrutural da narrativa*. 3ª. ed. Petrópolis: Vozes, 1973.

_____. *Introdução à literatura fantástica*. 3ª ed. Tradução: Maria Clara Correa Castello. São Paulo: Perspectiva, 2004.

VANEIGEM, Raoul. A arte de viver para as novas gerações. Tradução: Leo Vinícius. São Paulo: Conrad, 2002.

Jean Pierre Chauvin é professor e pesquisador de *Cultura e Literatura Brasileira* na Escola de Comunicações e Artes da USP. Autor, dentre outros, de *O poder pelo avesso na literatura brasileira: Manuel Antônio de Almeida, Machado de Assis e Lima Barreto*.