

“A AUTOESTRADA DO SUL” E A NARRATIVA DO DESENCONTRO

“THE SOUTHERN THRUWAY”: A TALE OF ESTRANGEMENT

Daniel Rogério Pamplona¹

RESUMO: O presente artigo tem por objetivo analisar “A autoestrada do sul”, de Julio Cortázar. Nesse célebre conto, o autor argentino narra as agruras de motoristas que se encontram presos, sem razão aparente, num congestionamento a caminho de Paris. Pelo processo de leitura cerrada (*close reading*) e munidos de um referencial teórico variado, concluímos que “A autoestrada do sul” desnuda a condição alienada e desencontrada do humano moderno em relação a si próprio, a seus pares e à tecnologia.

Palavras-chave: Julio Cortázar; congestionamento; modernidade.

ABSTRACT: This paper aims to analyze Julio Cortázar’s “The southern thruway”. In this celebrated short story, the Argentinian author recounts the struggle of drivers who, for no apparent reason, find themselves trapped in a gridlock on their way to Paris. Through the close reading process and by referring to different theoretical bases, we have concluded that “The southern thruway” exposes the modern human’s estranged condition towards themselves, their peers and technology.

Keywords: Julio Cortázar; gridlock; modernity.

Escrito pelo argentino Julio Cortázar (1914-1984), o conto “A autoestrada do sul” foi publicado em 1966 no livro *Todos os fogos o fogo*. Trata-se de um de seus contos mais célebres, que já serviu de inspiração para filmes como *Weekend à francesa* (1967), de Jean-Luc Godard, e *O grande engarrafamento* (1979), do diretor italiano Luigi Comencini.

Numa tarde de domingo, por razões nunca reveladas, um engarrafamento na autoestrada que liga a pequena Fontainebleau a Paris impede milhares de motoristas

¹ Graduado, UTFPR.

de retornarem à capital francesa. À medida que o tempo passa e a imobilidade do trânsito persiste, acompanhamos um grupo de motoristas e o modo como eles lidam com a indesejada clausura – as relações que estabelecem, a maneira como atendem às necessidades básicas de todos, suas emoções frente à situação, o que dizem e o que calam. Ao final do conto, por razões igualmente misteriosas, o trânsito volta a fluir, os laços estabelecidos ao longo do isolamento se desfazem e todos então retornam a Paris.

O presente artigo tem por objetivo analisar a maneira como Cortázar, em “A autoestrada do sul”, concebe a vida moderna e o humano que a experiencia. Defendemos a tese de que o conto trata da condição alienada do homem moderno em relação à tecnologia, a seus pares e a si próprio. Os veículos criados por esse mesmo homem o dominam a tal ponto que ele se vê incapaz (ou sem vontade) de fazer-lhes frente e tomar as rédeas do trânsito, seja no sentido literal, seja metaforicamente, entendendo o trânsito como o fluir da própria vida. Em suma, na pausa do tráfego proposta por Cortázar, desnuda-se o desencontro do homem moderno. Confirma-se seu óbito, pois a clausura do engarrafamento nada mais faz senão atestar uma realidade já existente: a de que o homem moderno está só, apartado de si, dos outros e incapaz de superar seu isolamento.

Como se constrói essa narrativa do desencontro? Que recursos linguísticos, estéticos e narrativos contribuem para essa construção? Essas são as perguntas para as quais buscaremos oferecer respostas ao longo desta análise.

Eis o início de “A autoestrada do sul”: “No começo, a moça do Dauphine havia insistido em fazer a contagem do tempo, se bem que o engenheiro do Peugeot 404 pouco estivesse ligando” (CORTÁZAR, 1969, p. 3). Nessas primeiras linhas do conto, somos apresentados às duas personagens principais – a moça do Dauphine e o engenheiro do Peugeot 404. O modo como o narrador se refere a essas personagens

será o primeiro aspecto a que dedicaremos atenção, posto que nessa maneira de identificá-las já se vislumbra a alienação humana frente à tecnologia.

Moça do Dauphine e engenheiro do Peugeot 404 são construções compostas de um substantivo comum – moça, engenheiro – e um substantivo próprio indicando os carros – Dauphine, Peugeot 404. O que há de particular e identificável não são as personagens em si, referidas tão simplesmente como “moça” e “engenheiro”, mas sim os automóveis que dirigem. Linguisticamente, os termos que designam as pessoas são substantivos comuns, grafados com letra minúscula; os que se referem aos veículos, por sua vez, são nomes próprios, iniciados com maiúsculas. Além disso, a preposição “do”, indicando a posse do primeiro elemento do conjunto pelo segundo, enfatiza a submissão da moça e do engenheiro a seus veículos. Em suma, trata-se de uma moça qualquer e de um engenheiro qualquer, de quem nada sabemos além do fato de que pertencem, respectivamente, a um Dauphine e a um Peugeot 404.

Esse recurso linguístico para a identificação das personagens é uma constante ao longo do conto – as duas freiras do 2HP, o casal do Peugeot 203, os rapazes do Simca, os camponeses do Ariane, etc. –, evidenciando a submissão dessas pessoas comuns a seus veículos. Posteriormente, os substantivos comuns desaparecem por elipse, e a metonímia carro/motorista se completa; em vez de *homem do Taunus*, o homem torna-se apenas *Taunus*, por exemplo.

A submissão dos motoristas a seus veículos, explicada sintaticamente, se expressa na maneira como os carros cerceiam a liberdade de decisões dos condutores em nome da necessidade maior de que o tráfego flua. Há, portanto, uma inversão de papéis sobre quem dirige quem: homem ou carro. Por exemplo, ainda que os motoristas saíssem de seus carros para espalhar notícias sobre o engarrafamento, “ao fim de certo tempo se ouvia alguma buzina ou o arranque de um motor, e o estranho saía correndo, via-se o sujeito ziguezagueando entre os automóveis para entrar no seu e não ficar exposto à justa cólera dos demais” (CORTÁZAR, 1969, p. 06). O sintagma

nominal *justa cólera* é revelador. Não estar em seu veículo no momento em que o trânsito volta a fluir é uma falta passível de ódio. Trata-se, no entanto, de um ódio *justificado*, pois é endereçado a alguém que interrompe a lógica da estrada e dos veículos. Ainda que a cólera seja sentida pelos homens, o que lhe dá origem e autoriza são os carros e seu imperativo de correr.

Se o carro subjuga o homem, prevalece a impressão de que, na estrada, são eles, os veículos, que se relacionam entre si, e não os próprios motoristas atrás do volante. Essa inversão de papéis é o próprio *fetichismo* da mercadoria de que tratou Karl Marx:

A mercadoria é misteriosa simplesmente por encobrir as características sociais do próprio trabalho dos homens, apresentando-as como características materiais e propriedades sociais inerentes aos produtos do trabalho; por ocultar, portanto, a relação social entre os trabalhos individuais dos produtores e o trabalho total, *ao refleti-la como relação social existente, à margem deles, entre os produtos do seu próprio trabalho [...]*. Uma relação social definida, estabelecida entre os homens, assume a forma fantasmagórica de uma relação entre coisas. (MARX, 2013, p. 94, grifo nosso).

No processo de troca entre mercadorias, a relação social entre os produtores sofre um apagamento, dando lugar à aparência de que as mercadorias têm vida própria e relacionam-se entre si. O mesmo processo se dá na estrada, quando os carros, mercadorias como outras quaisquer, aparecem como seres autônomos, a despeito dos homens que os controlam.

Além disso, o fetichismo de que Marx (2013) fala também se expressa nos nomes quase humanos dos veículos. A moça dirige um Dauphine — não poderia ela própria chamar-se Dauphine? Não há nesse nome algo de doce e vulnerável que remete à própria personagem e suas ações ao longo do conto? O motorista do Taunus torna-se o líder em quem o engenheiro deposita “instintiva confiança” e que “sabia mandar” (CORTÁZAR, 1969, p. 12). A semelhança entre Taunus e *Taurus* (touro, em latim) fica evidente. Quando um dos rapazes do Simca tenta esconder água, esse líder nato o reprime violentamente, tal qual um touro: “Taunus ouviu o relato do

acontecido, aproximou-se do rapaz da garrafa dando-lhe duas bofetadas” (p. 13). Um terceiro exemplo é o do motorista do Caravelle, cuja solidão e isolamento impenetráveis só têm fim quando ele é encontrado morto no próprio carro, tendo cometido suicídio em decorrência de uma desilusão amorosa. Um homem solitário e à deriva, tal qual uma *caravela*. Em suma, no processo de produção da mercadoria-carro, são os homens que dão nome aos veículos. No estágio do consumo da mercadoria, ocorre a fetichização; o processo se inverte, e é o carro que passa a definir o humano.

Não é apenas o homem que é cooptado pela tecnologia – o mundo natural também o é. Com efeito, um dos aspectos característicos da Modernidade é a superação das noções de tempo e distância, conforme elas se apresentam na natureza. O mundo moderno cria seu tempo, medido e controlado em porções cada vez menores. As distâncias, por sua vez, podem ser vencidas em períodos cada vez mais curtos. Se, antes da época moderna, tempo e distância eram conceitos inseparáveis e limitados pelas capacidades humanas e naturais, o que a Modernidade faz é emancipar e comprimir o tempo em relação ao espaço (BAUMAN, 2001). O fluir dos carros no trânsito ilustra claramente esse processo de compressão do tempo e conquista das distâncias.

No entanto, a partir do momento em que o trânsito para em “A autoestrada do sul”, tempo e distância voltam a ser regidos por critérios naturais, imprecisos e incontroláveis. Em termos dialéticos, a natureza surge então como antítese, ou negação, do mundo tecnológico.

Essa imprecisão com relação à passagem do tempo fica evidente no seguinte trecho: “*Talvez* já fosse meia-noite quando uma das freiras lhe [ao engenheiro] ofereceu timidamente um sanduíche de presunto, supondo que estaria com fome” (CORTÁZAR, 1969, p. 09, grifo nosso). A mesma dúvida surge quando buscamos definir quanto tempo durou o engarrafamento. Levando-se em conta que a narrativa

tem início no “calor de agosto” (p. 04) e que, quase ao final, a “neve [...] isolava, pouco a pouco, os automóveis” (p. 21), não seria absurdo inferir que a clausura durou alguns meses. Isso, no entanto, é meramente especulativo, pois as marcas temporais ao longo do conto são sempre aproximadas e imprecisas. Tem-se assim a experiência de uma sucessão monótona de dias iguais: “À parte esses avanços mínimos, era tão pouco o que se podia fazer que as horas acabavam por se sobrepor, por ser sempre a mesma na lembrança” (p. 09). Ou então: “Um tédio sem fim pesava sobre eles ao anoitecer” (p. 18). A marcação temporal da civilização moderna, precisa e controlável, é derrotada pela imprecisão que cria uma sucessão de dias iguais.

Essa conclusão vai na contramão do estudo realizado por Regina Maria Gregório (1989), no qual a autora compara “A autoestrada do sul” ao conto “O Encalhe dos 300”, de Domingos Pellegrini, no qual um grupo de caminhoneiros fica preso por uma semana na estrada que liga os municípios de Cianorte e Cruzeiro do Oeste, no noroeste do Paraná. Segundo a autora, assim como no conto de Pellegrini, o congestionamento de Cortázar também dura sete dias, a julgar pelas marcas temporais espalhadas ao longo da narrativa e que indicam a passagem de sete noites (GREGÓRIO, 1989). Entretanto, argumentamos que, com o tédio e a monotonia da clausura gerando a impressão de que as horas se sobrepunham umas às outras, pode-se pensar que vários outros dias (sentidos como iguais) se passaram, e não apenas sete. A mudança do clima também contribui para a interpretação de que o lapso de tempo é maior do que sete dias, uma vez que a narrativa evolui de um calor escaldante para a neve mencionada acima. Seja como for, acreditamos que a imprecisão do tempo é elemento fundamental em “A autoestrada do sul”, pois contribui para a construção de uma atmosfera de monotonia e perda do controle humano sobre o tempo.

Do ponto de vista das relações sociais estabelecidas durante a clausura, há dois aspectos contraditórios a serem observados. Por um lado, há solidariedade e ajuda mútua entre as personagens — ao mostrar a divisão das tarefas, a partilha dos

alimentos e da água e o cuidado com os mais frágeis, o narrador explicita o lado solidário e civilizado dos enclausurados. No entanto, aquilo que é dito e feito publicamente não revela a totalidade dos sentimentos vivenciados pelas personagens. Há também uma tensão velada, uma série de silêncios que escondem a barbárie que o narrador apenas sugere e que mostram o quão pouco as personagens de fato trocam entre si. Dito de outro modo, o encontro entre as pessoas e sua vivência comum também apontam para o isolamento de cada uma e para o *desencontro* existente entre elas.

Com carros parados, a estrada torna-se a esfera pública em que as pessoas circulam e travam relações umas com as outras. Essas interações têm por característica a marca da civilidade, entendida como:

[a] atividade que protege as pessoas umas das outras, permitindo, contudo, que possam estar juntas. Usar uma máscara é a essência da civilidade. As máscaras permitem a sociabilidade pura, distante das circunstâncias do poder, do mal-estar e dos sentimentos privados das pessoas que as usam. A civilidade tem como objetivo proteger os outros de serem sobrecarregados com nosso peso. (SENNETT, 1988, p. 323).

Com efeito, tais máscaras de civilidade são usadas pelas personagens de Cortázar praticamente o tempo todo. Há uma clara preocupação, por parte dos motoristas enclausurados, em não sobrecarregar os outros com seu peso e em manter as relações tão impessoais quanto possível. No plano linguístico, as formas verbais usadas pelo narrador demonstram bem essa impessoalidade e distância nas relações, como vemos em: “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. [...] *Resolveu-se* que os rapazes do Simca cederiam os colchões de borracha à velha do ID e à senhora do Beaulieu [...]” (CORTÁZAR, 1969, p. 14, grifo nosso) e em “O soldado foi procurar os chefes dos

grupos vizinhos, que também não dormiam, *discutiu-se* o problema em voz baixa para não acordar as mulheres” (p. 16, grifo nosso).

As formas passivas grifadas acima aparecem com frequência ao longo do conto e trazem a marca da impessoalidade esperada das relações civilizadas, conforme argumenta Sennett (1988). Sabe-se o que foi dito, mas não por quem. A fala do indivíduo está diluída na fala do grupo.

No entanto, essas relações burocráticas, em que prevalece a desindividualização da palavra, estão em sensível contraste com o mundo interior das personagens, em que o sofrimento, a ansiedade e a tensão são vividos em silêncio. Em dado momento, apesar do calor e do tédio, “ninguém se queixava, mas o bom humor era forçado, baseava-se sempre nos mesmos trocadilhos, num ceticismo de bom tom” (CORTÁZAR, 1969, p. 13). Mais à frente, ao tomar conhecimento de um incêndio provocado em outro grupo por alguém que tentara ferver legumes, “Taunus fez piada sobre o caso, enquanto ia de carro em carro para ver como os demais haviam passado a noite, mas *ninguém deixou escapar o que queria dizer*” (p. 15, grifo nosso).

Assim, dentro dos carros, no mundo privado de cada um, crescia a tensão, a loucura e a dor. Talvez o exemplo mais emblemático a esse respeito seja o do motorista do Caravelle. Esse homem é descrito logo no primeiro parágrafo do conto como “o homem pálido que dirige um Caravelle” (CORTÁZAR, 1969, p. 03). Tempos depois, quando o engenheiro e outras personagens consultavam os motoristas a respeito de como organizar as atividades, vemos novamente a mesma descrição: “o homem pálido do Caravelle encolheu os ombros e disse que para ele dava na mesma” (p. 11). Por fim, ele é encontrado morto em seu carro, tendo cometido suicídio.

O que chama a atenção no caso do motorista do Caravelle é o fato de que o narrador — cujo olhar confunde-se com o do engenheiro, como veremos adiante — já havia apontado algo de errado com aquele homem; ele era *pálido*. Essa percepção, no entanto, não leva a uma investigação acerca daquela palidez, pois isso exigiria

penetrar o mundo privado de Caravelle. Assim, o aspecto visual, *superficial*, é tudo o que se pode utilizar para se concluir algo sobre aquele homem. O drama íntimo de Caravelle, o tamanho de seu desespero, só são descobertos quando a morte vem finalmente derrubar a barreira da privacidade que o isolava (e que isola a todos igualmente). Arriscando um paralelo com as artes plásticas, no quadro *O Grito*, de Edvard Munch, a figura central olha diretamente para frente, tornando patente seu desespero face ao espectador que a observa, ao passo que, em “A autoestrada do sul”, os rostos das personagens estão de perfil, apenas brevemente olhando para a frente e se deixando perscrutar.

A distância que separa os motoristas ganha expressão em outro aspecto, menos óbvio, porém não menos significativo: a higiene. Com efeito, o suor e a sujeira são motivos de grande incômodo para o casal protagonista da narrativa: “Para o engenheiro e a moça do Dauphine, o mais vexatório era sentirem-se suados e sujos; quase os enternecia a total indiferença do casal de camponeses ante o cheiro que lhes brotava das axilas cada vez que vinha falar com eles ou repetir alguma notícia de última hora.” (CORTÁZAR, 1969, p. 13).

Surge aqui uma oposição entre as personagens urbanas (o engenheiro e a moça do Dauphine), envergonhados com o que lhes saía pelos poros do corpo, e as personagens rurais (o casal de camponeses), para quem a concepção de higiene era certamente diferente. A questão central, neste ponto, não é a limpeza (ou sujeira) corporal em si, mas aquilo para o que ela aponta. Mais especificamente, acreditamos que a sujeira a todos iguala, ou, dito de outro modo, apaga momentaneamente as diferenças sociais que possam haver. Homem urbano ou rural, pouco importa: o cheiro do suor é igualmente desagradável em qualquer um. No entanto, para o homem civilizado, limpeza é proteção: um corpo limpo está, pelo menos aparentemente, protegido das tantas ameaças invisíveis de que a microbiologia hoje nos alerta.

A mesma lógica purificadora vale para os espaços. Não é à toa que uma das preocupações principais de governos e entidades privadas no mundo moderno é a separação social por meio de medidas higienistas, nas mais variadas formas. Dos cafés parisienses aos condomínios fechados da segunda metade do século XX, a privatização dos espaços seleciona os usuários, deixando do lado de fora os potenciais perigos trazidos pelos “estranhos”:

Essa decisão [de evitar a necessidade de comunicação, negociação e compromisso mútuo] certamente se adapta à nossa preocupação contemporânea obsessiva com poluição e purificação, à nossa tendência de identificar o perigo para a segurança corporal com a invasão de “corpos estranhos” e de identificar a segurança não ameaçada com a pureza. (BAUMAN, 2001, p. 138).

No entanto, quando o engenheiro e a moça se sentem envergonhados por estarem suados e sujos, não se trata de uma ameaça vinda de fora, mas sim de *dentro* deles. O suor que lhes sai pelos poros iguala-os aos camponeses e a todos os outros, a despeito de qualquer diferença social que possa haver entre eles (como, por exemplo, o carro que cada um dirige, por meio do qual busca-se uma identidade própria e única). Além disso, a sujeira corporal é, metaforicamente, a própria vida privada, guardada a sete chaves, que lhes transborda e faz-se visível publicamente; é a ameaça do rompimento da clausura individual, algo sobre o qual o engenheiro se posiciona dubiamente, pois parece desejar e apreciar a conexão com os outros motoristas (a julgar pelo fim do conto, como veremos), mas, por outro lado, teme e evita a quebra total de sua privacidade.

Além disso, quando o trânsito finalmente volta a fluir, é o desejo por esse espaço higienizado que vem à tona no engenheiro, numa passagem ao mesmo tempo comovente e patética:

Esticando o braço esquerdo o 404 procurou a mão de Dauphine, encostou apenas a ponta dos dedos, percebeu em seu rosto um sorriso de incrédula esperança e

pensou que iam chegar a Paris, que tomariam banho, que iriam juntos a qualquer parte, à sua casa ou à dela para tomar banho, comer, tomar banho interminavelmente e comer e beber, e que depois haveria móveis, haveria um quarto com móveis e um banheiro com espuma de sabão para fazer a barba de verdade, e privadas, comida e privadas e lençóis, Paris era uma privada e dois lençóis e água quente escorrendo no peito e nas pernas, e uma tesourinha de unhas, e vinho branco, beberiam vinho branco antes de se beijar e sentir cheiro de lavanda e colônia, antes de se conhecer de fato em plena luz entre lençóis limpos, e tornar a tomar banho de brincadeira, amar-se e tomar banho e beber e entrar no cabeleireiro, entrar no banho, acariciar os lençóis e acariciar-se entre os lençóis e amar-se entre a espuma e a lavanda e as escovas antes de começar a pensar no que iam fazer, no filho e nos problemas e no futuro, e tudo isso desde que não parassem, que a coluna continuasse andando, embora ainda não se pudesse passar para terceira, continuar assim em segunda, mas continuar. (CORTÁZAR, 1969, p. 24-25).

Julgamos pertinente reproduzir o longo trecho acima pois ele evidencia, de maneira magistral, a neurose moderna pela higiene e pela limpeza. A palavra “banho” aparece sete vezes nesse excerto, sem contar todo o léxico pertencente ao mesmo campo semântico da limpeza (banheiro, espuma, lavanda, colônia, etc.). O veloz fluxo de consciência do engenheiro, marcado por períodos curtos, assemelha-se ao próprio trânsito que renasce; em ambos o fluxo avança um pouco, para, avança novamente. A estagnada ansiedade do engenheiro agora vem à tona de maneira cada vez mais urgente, desnudando sua vontade desesperada de recuperar a limpeza e seus acessórios, ideais do confortável mundo privado das classes privilegiadas parisienses. Ainda, note-se nesse trecho que, em meio à profusão de vocábulos relacionados à higiene, o engenheiro menciona, *en passant*, o filho que teria com a moça do Dauphine, conforme ela revelara pouco antes. A criança perdida no caos da neurose higienista tampouco escapará da urgência do trânsito apressado, como veremos ao fim desta análise.

O excerto acima é também relevante para melhor compreendermos o foco narrativo que perpassa o conto. Referimo-nos a esse trecho como um fluxo de consciência do engenheiro; porém, como é possível fazer tal afirmação se a narração não é em primeira pessoa? Ainda assim, temos a nítida sensação de que são os

pensamentos do engenheiro que transbordam na página. Sem dúvida, esse efeito de oscilação entre distanciamento e aproximação é levado a cabo pelo esquema de transmissão do discurso de outrem utilizada por Cortázar (1969).

Ao tratar dos esquemas de transmissão do discurso de outrem (discurso direto, indireto ou indireto livre, além de outras variantes), Mikhail Bakhtin (2009) propõe que cada um desses esquemas recria a enunciação de uma maneira específica, com particularidades sintáticas, estilísticas e composicionais. A origem desses esquemas e seu caráter mais ou menos dominante num determinado período histórico dependem, segundo Bakhtin, da maneira como aquela sociedade apreende o discurso alheio: “Se a língua, num determinado estágio do seu desenvolvimento, percebe a enunciação de outrem como um todo compacto, inalisável, imutável e impenetrável, ela não comportará nenhum outro esquema além do esquema primitivo e inerte do discurso direto (o estilo monumental).” (BAKHTIN, 2009, p. 164).

Para Bakhtin (2009), o desenvolvimento histórico da apreensão do discurso de outrem produz um estilo *pictórico*, cuja marca é a penetração do contexto narrativo pelo discurso citado. Nele, a voz do autor ou narrador consegue fazer-se ouvir, de maneiras distintas, em meio ao discurso que intenta citar. Quando isso acontece, podem incidir sobre o discurso citado apreciações como a ironia, o humor, o desprezo, etc., advindas da voz do autor ou narrador. Ao estilo pictórico correspondem esquemas como o discurso indireto livre, “a forma última de enfraquecimento das fronteiras do discurso citado.” (BAKHTIN, 2009, p. 159).

É também a partir do estilo pictórico que se produz um esquema bastante interessante de citação do discurso, ao qual Bakhtin (2009, p. 173, grifo do autor) se refere como “*discurso citado antecipado e disseminado, oculto* no contexto narrativo”. Trata-se de uma variante de citação do discurso que, em nosso julgamento, contribui de maneira crucial para a compreensão de “A autoestrada do sul”.

Em Bakhtin (2009) encontramos que quando o discurso está disseminado no contexto narrativo, estamos diante de uma situação contraditória. Há um narrador em terceira pessoa, mas seu ponto de vista é o do herói, tanto no que tange ao espaço e ao tempo, mas sobretudo em relação a valores, percepções, sentimentos e entoações. O narrador, digamos, adota os olhos e sentidos do herói, mas permanece sendo um narrador em terceira pessoa, que conserva uma distância do herói.

Também para Bakhtin (2009), uma consequência dessa relação peculiar entre contexto narrativo e discurso citado é a luta entre duas entoações: a do narrador e a do herói. Nesse embate, o narrador por vezes parece concordar ou comprar os valores da personagem, exaltando-a, mas em outros momentos temos a sensação de que ele lança sobre o herói sua ironia e desprezo. Às vezes, ainda, as duas possibilidades parecem coexistir num mesmo enunciado.

Essas *interferências de discurso* permeiam o conto que ora analisamos do início ao fim, com efeitos significativos para a interpretação que fazemos dele. Ilustraremos esse ponto com trechos da narrativa, para então argumentar de que maneira essa luta entre entoações contribui para a hipótese de leitura proposta acima, segundo a qual “A autoestrada do sul” trata da alienação do homem moderno em relação ao mundo natural, a seus pares e a si próprio.

Logo no primeiro parágrafo do conto, o narrador traz as primeiras impressões sobre as personagens presas no repentino engarrafamento na autoestrada do sul. Temos a sensação, que se intensificará ao longo da narrativa, de que sua visão segue os movimentos do engenheiro; ora dentro de seu carro, ora aventurando-se a pé, essa personagem põe-se a observar aqueles com quem dividirá muitos momentos nos dias que se seguirão, e cujas impressões misturam-se à voz do narrador:

[...] ou atrever-se a avançar mais um pouco, já que não parece que os carros da frente possam reiniciar a marcha, e *contemplan com certa pena* o casal de velhos do ID Citroën *semelhante a uma gigantesca banheira roxa onde boiam os dois velhinhos*, ele descansando os antebraços no volante com ar de *paciente fadiga*,

ela mordiscando uma maçã *mais com aplicação do que vontade*. (CORTÁZAR, 1969, p. 04, grifo nosso).

Nada no excerto acima pode ser atribuído única e exclusivamente ao narrador ou ao engenheiro. O ato de *contemplar com certa pena* parece ser praticado pelo engenheiro, mas o narrador não o estabelece sintaticamente como sujeito praticante dessas ações. Tem-se, assim, uma entoação que pertence, a um só tempo, ao narrador observador e à personagem do engenheiro, porém com orientações distintas: se, por um lado, o engenheiro *de fato* sente pena, o narrador, por sua vez, parece julgar esse sentimento, ou lançar sobre ele sua ironia. O mesmo se passa com as impressões visuais – a comparação do ID Citroën a uma banheira com os dois velhinhos a boiar, a senhora que come uma maçã sem vontade. Essas descrições sem dúvida parecem ser opiniões que o engenheiro constrói, mas, trazidas à tona pelo narrador, podem tornar-se alvo de sua condenação ou ironia.

Encontramos outro exemplo em um excerto já transcrito anteriormente, mas que ganha nova importância à luz do que ora analisamos: “*Talvez* já fosse meia-noite quando uma das freiras lhe [ao engenheiro] ofereceu timidamente um sanduíche de presunto, supondo que estaria com fome. O engenheiro aceitou por cortesia (*na verdade sentia náuseas*) e pediu licença para dividi-lo com a moça do Dauphine [...]” (CORTÁZAR, 1969, p. 09, grifo nosso).

A dúvida sobre o horário certo, expressa com o *talvez* que inicia a sentença, seria do narrador ou do engenheiro? Neste último caso, estaríamos diante de um pensamento do engenheiro que se transfere para o espaço do narrador, o qual, por sua vez, toma tal dúvida como se fora sua. Além disso, a explicação dada entre parênteses – *na verdade sentia náuseas* – refere-se a uma sensação íntima do engenheiro, não revelada na interação com a freira, mas da qual o narrador se apropria e expõe no contexto narrativo.

Assim, aquilo que invade o contexto narrativo nos exemplos acima não são necessariamente palavras *ditas* pela personagem, mas sim suas impressões, sensações e pensamentos que se disseminam por todo o espaço da narração. Com esse discurso citado antecipado e disseminado, oculto no contexto narrativo, Cortázar (1969) entrecruza as vozes de seu herói e do narrador não participante; ao fazê-lo, retira do protagonista a autoria por aquilo que este pensa ou sente; transforma essa personagem num fantasma cuja voz parece distante, e que nunca sabemos ao certo se é de fato sua. Tendo isso em mente, podemos retomar nossa hipótese de leitura, acrescentando a ela um outro aspecto de alienação humana: as personagens de Cortázar (1969), em especial o engenheiro, estão também alienadas *da própria palavra*, graças ao foco narrativo utilizado pelo autor.

Além disso, afirmamos anteriormente que, segundo Bakhtin (2009), o narrador pode adotar uma postura oposta à do herói quando há esse entrecruzamento de discursos. Um pensamento ou valor é genuíno e verdadeiro do ponto de vista da personagem; no entanto, ao ser apreendido pelo narrador e trabalhado na terceira pessoa, esse mesmo pensamento ou valor pode ser visto com dúvida ou ironia. É assim, por exemplo, que analisamos o longo trecho, reproduzido acima, em que o engenheiro pensa em Paris e em todos os banhos que gostaria de tomar. Sua ansiedade e desespero são reais quando atribuímos à personagem aquele fluxo de consciência. Reproduzido por meio da voz do narrador, no entanto, todo aquele sofrimento parece patético.

A variante de discurso citado adotada por Cortázar é, portanto, uma fonte de contradições e tensões dentro da narrativa. Além dele, o próprio engarrafamento é uma contradição da tecnologia; quando um número excessivamente grande de interesses individuais se encontra, desponta o caos e ninguém consegue buscar seu interesse individual. A sociabilidade que então se configura é também marcada pela tensão entre o espaço público, em que se fala formal e polidamente, e os desesperos

guardados no silêncio do mundo privado. Além disso, a própria figura do engenheiro é ambígua, pois, embora seja a profissão símbolo da Modernidade e do domínio sobre a natureza, essa personagem desiste resignadamente do tempo cronológico, conforme descobrimos na abertura do conto. Um engenheiro que, embora desejasse ansiosamente o mundo limpo e higienizado de Paris, também demonstra nostalgia ao ver o inescapável fim daquela precária sociabilidade:

Absurdamente, aferrou-se à ideia de que às nove e meia seriam distribuídos os alimentos, teria que visitar os doentes, examinar a situação com Taunus e o camponês do Ariane; depois viria a noite, seria Dauphine subindo sigilosamente em seu automóvel, as estrelas ou as nuvens, a vida. Sim, tinha de ser assim, não era possível que isso tivesse acabado para sempre. (CORTÁZAR, 1969, p. 27).

No engenheiro está patente a contradição que fala diretamente do homem moderno, cujo embate consiste, por um lado, entre a vontade de superação do domínio alienante da tecnologia e o resgate de uma vida social coesa e igualitária, e, por outro, a busca pelo conforto individual garantido por essa mesma tecnologia alienante. David Harvey (2014) visualiza essa mesma tensão no Maio de 1968 em Paris, do qual Cortázar é contemporâneo:

As metas da justiça social e da liberdade individual foram fundidas de maneira problemática no movimento de 1968. A tensão foi mais evidente na frágil relação entre a esquerda tradicional (o trabalho organizado e os vínculos políticos favoráveis às solidariedades sociais) e o movimento estudantil desejoso de liberdades individuais. A suspeita e a hostilidade que separaram essas duas tendências na França (por exemplo, o Partido Comunista e o Movimento Estudantil) durante os eventos de 1968 é algo digno de nota. (HARVEY, 2014, p. 51).

É com esse retorno ao conforto individual da vida moderna que o conto termina. A teia de relações construídas se desfaz, a despeito de qualquer vontade individual em preservá-las. Se, como dissemos no início desta análise, o engarramento é a primeira negação dialética da tecnologia, permitindo à natureza e ao homem livrarem-se de seu

domínio, não há, ao fim da história, a negação da negação, momento em que se atingiria um estágio qualitativamente superior. Ou seja, quando o trânsito volta a fluir, os homens e mulheres ao volante não se emanciparam da tecnologia que os dominava. Veem-se novamente subjugados por ela, de modo inescapável. Seguem como o “engenheiro do 404”, a “moça do Dauphine”, etc., em vez de ganharem um nome que seja seu. Nas palavras finais do conto, fica apenas a consciência da alienação:

E na antena do rádio flutuava alucinadamente a *bandeira com a cruz vermelha*, e se corria a oitenta quilômetros por hora em direção às luzes que cresciam pouco a pouco, sem que já se soubesse bem para que tanta pressa, porque essa correria na noite entre automóveis desconhecidos onde ninguém sabia nada sobre os outros, onde todos olhavam fixamente para a frente, exclusivamente para a frente. (CORTÁZAR, 1969, p. 27-28, grifo nosso).

Nesse retorno à alienação frente à tecnologia, a imagem da *cruz vermelha* revela o que antes não se via: que a interminável coluna de veículos a se mover transporta homens e mulheres enfermos. Não nos esqueçamos, no entanto, de que a moça do Dauphine engravida do engenheiro do 404, conforme apontamos acima. Em virtude da impotência dos motoristas em controlar o fluxo dos carros, esse filho que nascerá não conhecerá seu pai. Assim, embora essa criança seja a lembrança viva da ligação breve entre a moça do Dauphine e o engenheiro do Peugeot 404, o fato de seus pais não conseguirem se encontrar no fluxo do trânsito reforça a ideia de que, na autoestrada do sul, prevalece o *desencontro* a que estão sujeitos os humanos na época moderna.

REFERÊNCIAS

BAKHTIN, Mikhail. *Marxismo e filosofia da linguagem: problemas fundamentais do método sociológico da linguagem*. Trad. Michel Lahud e Yara Frateschi Vieira. 13. ed. São Paulo: Hucitec, 2009.

BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade líquida*. Trad. Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

CORTÁZAR, Julio. *Todos os fogos o fogo*. Trad. Glória Rodrigues. Rio de Janeiro: Record, 1969.

GREGÓRIO, Regina Maria. *Uma leitura intertextual de O Homem Vermelho*. 258 p. Dissertação (Mestrado em Literatura Brasileira) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1989.

HARVEY, David. *O neoliberalismo: história e implicações*. Trad. Adail Sobral e Maria Stela Gonçalves. 5. ed. São Paulo: Loyola, 2014.

MARX, K. *O capital: crítica da economia política: livro I*. Trad. Reginaldo Sant'Anna. 31. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

SENNETT, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. Trad. Lygia Araújo Watanabe. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

Recebido em: 05/10/2018

Aceito em: 26/10/2018