



João do Rio e outras vozes: a literatura detrás do volante

João do Rio and other voices: the literature behind the wheel

Jean Pierre Chauvin¹

Resumo: As crônicas de João do Rio revelam algumas contradições dos homens com que ele mesmo dividia os espaços do Rio de Janeiro, no início da Primeira República. Crítico acerbo das súbitas mudanças que ocorriam na cidade, sua escrita ultrapassa os limites da crônica e pode ser lida como uma poderosa reflexão a respeito da sociedade brasileira, mal equilibrada entre a moda e os costumes, na era do automóvel.

Palavras-chave: João do Rio; Crônica; Automóvel; Convenção social.

Abstract: João do Rio's chronicles reveals some men's contradictions which he himself has divided Rio de Janeiro's spaces, during the Brazilian First Republic. He was an acid critic in attempt to the changes occurred in the city and his writing overcross the edge of the chronicle, that could be read as a powerful reflection about Brazilian society, regarding the lack of equilibrium between mode and costumes in the automobile age.

Keywords: João do Rio; Chronicle; Vehicle; Social convention.

Ambiguidade autoral

João Paulo Alberto Coelho Barreto (1881–1921) entrou para a história da literatura brasileira como uma de nossas figuras mais talentosas, controversas e emblemáticas. A julgar pelas informações reunidas por seus biógrafos e estudiosos, este autêntico polígrafo carioca teve, ainda em vida, considerável reconhecimento por seus trabalhos, tanto como jornalista, quanto como tradutor e ficcionista. Para Renato Cordeiro Gomes, isso também se deve ao fato de que:

O autor, através das máscaras, reflete-se em abismo e expõe-se como texto, ser de papel e tinta, e acaba por diluir-se na escrita que o substitui e suplementa. A cidade do Rio de Janeiro, também em metamorfose como um palco em que se monta uma máscara-

¹ Professor de Ficção Interativa, Comunicação e Expressão e Língua Portuguesa, na Fatec São Caetano do Sul. Doutor em Teoria Literária e Literatura Comparada. Associado à União Brasileira de Escritores. Autor de *O Alienista: a teoria dos contrastes em Machado de Assis* (2005).

figurino de uma mistificação do moderno, convoca o Artista para representar travestido de jornalista. (GOMES, 2005, p. 43)

A exemplo do que sucede a diversas figuras com talento para a imprensa e as letras, João do Rio é frequentemente lembrado mais como um “dândi” (RODRIGUES, 1996) polemista do que como digno representante de nossa literatura, com direito a assento na Academia Brasileira de Letras. Trata-se de um autor de crônicas preciosas que versavam sobre a cidade do Rio de Janeiro, quase sempre pautadas por comentários ácidos relativos ao caráter postiço da sociedade que ele conheceu bem de perto.

Publicada em 1908, *A alma encantadora das ruas* provavelmente seja sua obra mais conhecida. As crônicas desse livro – boa parte delas publicadas em jornais de Paris – tratam com rara benevolência e nula piedade as afetações, maneiras e achaques de uma sociedade composta de arrivistas, e assinalada pelo franco deslumbramento perante as novas modas e costumes de buquê europeu.

O primeiro aspecto (pelo menos, aquele que mais chama a atenção) reside no título do volume. O próprio adjetivo - “encantadora” - tanto pode ser lido como uma assertiva positiva, quanto como violenta ironia. De fato, o tom geral das crônicas é de ressalva, frente às novas marcas da sociedade da capital brasileira, em sua primeira República.

Na forma, os textos - praticamente em sua totalidade -, são breves e incisivos. No conteúdo, expressam a suspeita do autor de que as relações entre os homens vinham sendo contaminadas por uma nova estética, aportada a reboque da velocidade e da imagem, de maneira geral. Na composição da crônica, João do Rio lança mão de uma série de recursos estilísticos que consolidam o teor de suas críticas a uma sociedade deslumbrada e artificial.

Dentre as estratégias empregadas pelo escritor, avultam equações sardônicas que parecem contar com a adesão dos seus leitores de jornal: “no fundo, nós somos todos *chauffers* morais, agarrados ao motor do engenho e tocando para a cobiça das posições e dos desejos satisfeitos, com velocidade máxima” (RIO, 2005, p. 61 – grifo do autor) Simultaneamente, o mesmo público habituado à leitura ao ritmo dos periódicos, torna-se alvo e cúmplice do autor.

O que concede maior valor a sua crônica é o fato de que “às vezes a prosa da crônica se torna lírica, como se estivesse tomada pela subjetividade de um poeta do instantâneo.” (ARRIGUCCI, 1987, p. 55). Sendo uma composição que amarra o dado histórico ao cotidiano, na crônica também cabem alguns recursos inerentes à melhor

ficção romanesca, a exemplo de diálogos e inserção de narradores. Em João do Rio, a ambiguidade é uma constante. A ambivalência é reforçada pela multiplicidade de alvos de sua pena. O duplo sentido parece estruturar seu texto, similarmente ao que acontecia entre os escritores em circulação no Rio de Janeiro, desde a segunda metade do século XIX.

Do teatro de costumes de Martins Pena aos contos de Artur Azevedo; do romance de Manuel Antônio de Almeida à prosa machadiana; do naturalismo de Alúcio Azevedo ao drama confessional de Raul Pompéia; da amargura de Lima Barreto à sucinta ironia de João do Rio, é como se o cronista se tivesse afiliado a uma longa tradição literária - consolidada entre o Segundo Império e Primeira República - de desmascaramento da sociedade fluminense, ora pela crítica mordente, ora pelo riso desbragado.

É possível que Paulo Barreto se sentisse no dever de expandir o seu alerta. Sabe-se que o fato de ser mulato e homossexual contribuiu para a construção, por uma parcela de seus críticos, de uma imagem deliberadamente pejorativa a respeito do autor, logo transferida para a sua obra, como se a copiosa escrita resultasse da soma de caprichos afeminados de um jornalista mestiço e extravagante.

Desse ponto de vista, não haveria exagero em afirmar que o cronista em parte alvejava seus detratores, a cada crônica que publicava. Ele se sentia protegido, em alguma medida, empregando diversos pseudônimos (dentre os quais, João do Rio, pelo qual ficou mais conhecido) para falar ao público da “encantadora” e mais letrada cidade do país. O Rio de Janeiro, bem sabemos, foi constantemente remodelado pelas reformas efetuadas nas ruas e passeios, erigidos sobre gigantes aterros.

Ora, a cidade também constitui uma generosa metáfora das contradições irradiadas por seus habitantes: o tão propalado verniz cultural mal encobria o estreito moralismo provinciano e a larga hipocrisia entre os conterrâneos do escritor. Sob esse aspecto, particularmente a crônica “A era do automóvel” (1911) pode ser considerada um poderoso libelo a denunciar os parâmetros artificiais a que seus conterrâneos estavam voluntariamente submetidos: “A imprensa, arauto do progresso, e a elegância, modelo do esnobismo, eram as precursoras da era automobilística. Mas ninguém adivinhava essa era. (...) Para que a era se firmasse fora precisa a transfiguração da cidade.” (RIO, 2005, p. 57-58)

Trote sobre rodas

Adstrito à superfície das coisas, o automóvel: máquina veloz e voraz, conferia – em sua comercialização – uma súbita majestade ao seu proprietário endinheirado.

Irmanando-se ao veículo, o homem passa a acumular os papéis de amo dos outros, e de serviçal, em relação à máquina que afirma ser sua. Ei-lo sôfrego por reluzir pelo intermédio das aparências: “Cada sujeito cria uma atitude, cada ser fixa a personalidade de um gesto, cada tipo arvora uma certa mania, e não há quem não queira ser o primeiro da sua classe, o bem-conhecido, o sem-rival...” (RIO, 2005, p. 63)

A partir de determinado estágio, o homem-máquina (figura máxima do tipo social que deu certo) ostenta o seu individualismo, na condição de um exemplar bem-sucedido. Eis uma criatura ávida por conseguir *le dernier cri*, que disfarça ou compensa a sua dependência em relação à posse do (e pelo) automóvel por intermédio de uma nova indumentária: um conjunto de peças que, na verdade, colocam a nu a contradição que preside suas vestes (de tecido e corte europeu), frente à maresia cosmopolita e o calor dos trópicos. Para completar seu perfil de empréstimo, o sujeito recorre a um gestuário inautêntico. Assim, ele soa *smart*, age de modo *chic* e rebusca o trejeito afetado. A questão é que “não basta renunciar ao empréstimo para pensar e viver de modo mais autêntico”, já assinalara Roberto Schwarz (1997, p. 39).

Nem só de imagem vive o homem. Dir-se-ia que a linguagem não verbal emparelhava com o ritmo preciso da embreagem do carro, sobrepujando o ritmo do automóvel a outras engrenagens de teor mais relevante - por exemplo, nossas antigas e galopantes assimetrias sociais. Nas palavras de Herbert Marcuse: “A exigência de felicidade contém um tom perigoso em uma ordem que resulta em opressão, carência e sacrifício para a maioria.” (MARCUSE, 2010, p. 23)

Em substituição à sege e ao bonde, a assunção do automóvel, na primeira metade do século XX, favoreceu uma maior e mais acelerada superficialidade com que os homens se relacionavam. O veículo interferiu no ritmo com que as pessoas percebiam a si mesmas, inclusive. Daí a angústia do personagem de Dalton Trevisan, sorte de refém do transporte público: “Solteiro, comerciante, ele se desespera na fila das seis da tarde. Na meia hora de vida roubada por esse bonde, José podia ter feito grandes coisas: beber rum da Jamaica, beijar Mercedes, saquear uma ilha.” (TREVISAN *Apud* BOSI, 1978, p. 187)

Eis um novo estágio, com ou sem o aval da história ou respaldo da cultura. O automóvel ilustra um capítulo de deslumbramento, na história da humanidade fordista (predatória) e plena de salamaleques patronais. É a vez da “catedral” automotiva e de “efeito mágico” de que falava Roland Barthes (1957, p. 150): território posto em movimento que a nem todos abriga ou retira do convívio lento em sociedade; que acelera a própria noção de temporalidade e o ritmo das convenções, engrenando uma nova

marcha: a do bem compulsório e de seu valor eminentemente simbólico – algo inerente ao “ethos burguês”, nos termos de Pierre Bourdieu (2005, p. 11). Determinados objetos contagiam, ou melhor, estão embutidos nas próprias relações sociais.

Na escrita de João do Rio, a sensibilidade para captar os movimentos transcorridos na esfera pública combina-se ao tom vivaz e ao caráter sintético de uma pseudo-ficção. Particularmente em relação a sua crônica, aplicar-se-iam as palavras de Alfredo Bosi, a respeito das narrativas breves:

Em face da História, rio sem fim que vai arrastando tudo e todos no seu curso, o contista é um pescador de momentos singulares cheios de significação. *Inventar*, de novo: descobrir o que os outros não souberam ver com tanta clareza, não souberam sentir com tanta força. (BOSI, 1978, p. 9 – grifo do autor)

Se o *chauffer* assumia ares de importância, o passageiro, por sua vez, convertia-se em uma espécie de escudeiro do herói ao volante. O motorista seria alçado à condição de mito instantâneo, embora nada se soubesse de sua trajetória, nem tivéssemos acesso a algum elemento identificador do seu caráter. Com o automóvel, enfim, a natureza (e o dado espontâneo, a ela inerente) cedeu terreno a uma nova e rasteira apropriação do espaço e atomização do tempo, sob a forma de cápsulas em quatro rodas.

A máquina-carro é validada pela multidão de transeuntes espremidos e de olhar fixo na sedutora célula-indivíduo que transporta pessoas de aparente sucesso, exclusividade e poderio: este, evidentemente, não extensivo a todos. Nos termos de Vilém Flusser: “a sociedade se divide em duas classes: os que usam as máquinas em seu próprio proveito, e os que funcionam em função de tal proveito” (FLUSSER, 2011, p. 40).

Afinal de contas, o automóvel também representava em sua forma e função, um prenúncio do que estava por vir: os homens passariam a cultivar a sua imagem para além dos gestos, acessórios, hábitos e roupas. O carro passaria a significar uma extensão da alma, presa às ruas, que já não se contentava com o vagar das bengalas, a conversação amena no café, ou o ritmo coletivizado dos bondes. Examinemos uma crônica do próprio João do Rio, publicada em 1905:

Para compreender a psicologia da rua não basta gozar-lhe as delícias como se goza o calor do sol e o lirismo do luar. É preciso ter espírito vagabundo, cheio de curiosidades malsãs e os nervos

com um perpétuo desejo incompreensível, é preciso ser aquele que chamamos *flâneur* e praticar o mais interessante dos esportes – a arte de flunar. (RIO, 1997, p. 50)

Tratava-se, sem dúvida, da sobrevalorização do “novo”, em um neo-Romantismo aculturado, embalado por charutos e casacas. Independentemente de encontrarmos uma ou mais respostas para a proliferação do automóvel, percebido como tema ou personificação em âmbito literário, o fato é que a máquina sobre quatro rodas promoveu uma verdadeira ruptura histórica, tendo em vista o ritmo milenar dos pedestres. Além disso, possibilitou ao homem a ilusão de que, em determinados momentos, seria possível suspender a noção de que o tempo histórico passa, enquanto aumentasse o vínculo entre o homem e o espaço privilegiado que ocupa.

Recurso literário

A princípio, diversas são as contribuições de elevado teor estético, concernentes ao “objeto” carro, no âmbito literário. Mas, extrapolando o nível discursivo, caberia o contraponto de Roberto DaMatta (1987, p. 51): “sabemos que é impossível ter todo o sistema de ação social reproduzido em objetos, do mesmo modo que nem todos os valores são igualmente concretizados.”

O fato é que, na esfera ficcional, a máquina com poder de sedução proporcional à sua potência, auferida em cavalos-vapor - tanto figura como personagem, quanto como pressuposto para narrativas notáveis, a exemplo da prosa de Dalton Trevisan, Julio Cortázar ou José Saramago - para mencionar alguns nomes da literatura chamada contemporânea. Talvez seja possível afirmar que a incorporação do automóvel pela humanidade tenha favorecido a instituição de uma autêntica tradição literária, a respeito do tema homem-máquina.

A literatura espraia o fato de que estamos diante de um movimento brusco, que conta um século de duração, e vem assinalado pela ruptura histórica aportada pelo automóvel. Um tempo marcado não exatamente por feitos em prol da humanidade, mas pela radicalização do individualismo e do encapsulamento do homem, protegido da via pública e do contágio com outros seres, mas não imune a si mesmo. Raúl Antelo observou com precisão que:

‘O Rio civiliza-se’ é o bordão com que deflagra uma agressiva campanha de releitura do espaço urbano: esquecer a sociedade

tradicional, rasurar as marcas do popular, retirar a população de baixa renda do centro e recombinar os atributos da metrópole aos emblemas de Paris. (...) O passeio pela Avenida Central (a atual Rio Branco) é, a rigor, marcha triunfal para ser contemplada da janela, préstito em que capitalismo e militarismo confundem-se inextricavelmente. (ANTELO, 1997, p. 16-17)

O bólido – um universo particularizado que toma parte do espaço público – reforça a imagem do sucesso e justifica a apressada trajetória dos homens, invariavelmente sem tempo. A máquina coíbe os acenos elegantes, ou os efetivos cumprimentos de mão, rosto ou chapéu. Ela confere ao seu proprietário a aura e a imponência de quem chega sempre à frente, em nome de uma produtividade, por vezes injustificável:

(...) quando o conceito de necessidades engloba tanto alimentação, roupa, moradia quanto bombas, máquinas caça-níqueis e a destruição de produtos invendáveis, então podemos afirmar como certo que o conceito é tão desonesto quanto inútil para determinar o que seria uma produtividade legítima, e temos o direito de deixar em aberto a pergunta: produtividade para quê? Parece que a produtividade é cada vez mais um fim em si mesmo. (MARCUSE, 2010, p. 102)

É curioso que, cem anos depois de as crônicas de João do Rio bombardearem os jornais da França e do Brasil, o *marketing* em torno do carro, como símbolo máximo de realização pessoal, não tenha perdido a tônica. Pelo contrário, a imagem do automóvel como índice de sucesso ganhou mais força, malgrado os apelos pela preservação do meio ambiente. A aquisição de um veículo é anunciada, entre outras coisas, como passaporte para a sensação, ainda que ilusória, de plenitude. Em um conto escrito durante a década de 1960, Julio Cortázar ilustrou magistralmente a situação de um engarrafamento com vários dias de duração: “por cúmulo, a sensação contraditória de enclausuramento em plena selva de máquinas concebidas para correr.” (CORTÁZAR, 2007, p. 11)

Claro esteja: o veículo pode estar a serviço do homem, compondo com o sujeito uma espécie de organismo híbrido em funcionamento de modo sincronizado, mecânico-humano. É o caso em que o automóvel parece estar a cargo do indivíduo, facultando-lhe

a agilidade na resolução de quaisquer problemas, e não o contrário. É o que se vê em “Uma vela para Dario”, de Dalton Trevisan:

A velhinha de cabeça grisalha gritou que ele estava morrendo. Um grupo o arrastou para o táxi da esquina. Já no carro a metade do corpo, protestou o motorista: quem pagaria a corrida? Concordaram chamar a ambulância. Dario conduzido de volta e recostado à parede - não tinha os sapatos nem o alfinete de pérola na gravata. (TREVISAN, 1979, p. 20)

Também há episódios em que o personagem-motorista – teoricamente, a representação de um sujeito-chave da emancipação humana, afeito ao tempo histórico, marcado pela Civilização da Imagem – encontra-se à beira do pânico, em uma condição absolutamente desfavorável, induzida pela máquina, que resolveu inverter as posições com o proprietário. É a hipótese contida no valioso conto “Embargo”, de José Saramago:

Rua acima, o automóvel arrancou, raspando o asfalto como um animal de cascos, triturando o lixo espalhado. O conta-quilómetros 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. Por pouco diria que lhe tinham trocado o motor por outro muito mais potente. (SARAMAGO, 1994, p. 35)

Ainda há cenas de notório impasse, em que nem o sujeito nem o automóvel dispõem de qualquer autonomia: ambos são aproximados, convertidos em reféns de circunstâncias que escapam ao dado humano e ao influxo automático: “O sinal verde acendeu-se enfim, bruscamente os carros arrancaram, mas logo se notou que não tinham arrancado todos por igual. O primeiro da fila do meio está parado, deve haver ali algum problema mecânico qualquer (...)” (SARAMAGO, 2004, p. 11)

Retomemos. João do Rio foi um desses raros exemplares de posicionamento crítico, avesso à mediania consensual ou à resignação que, usualmente, toma o lugar das convicções:

- Você é de um cinismo revoltante:
- E você?

O Pessimista olhou-me:

- Eu, revolto-me!

- E o que adianta com isso?

- Satisfaço a consciência...

- Que é cada vez mais complacente. (RIO, 2005, p. 66)

Tinha razão Carlos Drummond de Andrade, quando dizia a seu respeito: “A cidade do Rio avançava em progresso material, mas a infra-estrutura ideológica permanecia tisonada de noções preconceituosas, e João do Rio pagou por ser um cronista fascinante, hostil ao lugar-comum e ao conformismo.” (ANDRADE *Apud* CORDEIRO, 2005, p. 13)²

É curioso que num tempo em que muitas vozes defendem o fim das ideologias e das utopias, nosso ideário reserve espaço e tempo crescentes para a satisfação não de necessidades reais, nem essencialmente humanas, mas de projeções em função do alheio: objeto, ser humano ou coisa.

Vigora um período histórico em que se instauram plenitudes imediatas, calcadas no consumo desenfreado, nas falsas liberdades e, especialmente, em imagens a que atribuímos valores, até pouco tempo, inconcebíveis. Nas palavras de João do Rio: “Evidentemente nós sofremos agora em todo o mundo de uma dolorosa moléstia: - a pressa de acabar.” (RIO, 2005, p. 89)

Bibliografia

ANTELO, R. Introdução. In: RIO, J. do. **A alma encantadora das ruas**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

ARRIGUCCI JÚNIOR, D. Fragmentos sobre a crônica In: _____. **Enigma e comentário**: ensaios sobre literatura e dependência. São Paulo: Companhia das Letras, 1987, p. 51-66.

BARTHES, R. **Mythologies**. Paris: Éditions Du Seuil, 1957.

BOURDIEU, P. **A economia das trocas simbólicas**. 6ª ed. Trad. Sergio Miceli. São Paulo: Perspectiva, 2005.

BOSI, A. Situação e formas do conto brasileiro contemporâneo. In: _____. **O conto brasileiro contemporâneo** (Org.). 3ª ed. São Paulo: Cultrix, 1978, p. 7-22.

CORTÁZAR, J. A auto-estrada do sul. In: _____. **Todos os fogos o fogo**. 7ª ed. Trad. Gloria Rodrigues. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

² Trata-se da crônica “João do Rio na vitrina”, publicada pelo poeta Drummond no *Jornal do Brasil*, em 13 de agosto de 1981.

DaMATTA, R. **Relativizando**: uma introdução à antropologia social. Rio de Janeiro: Rocco, 1987.

FLUSSER, V. **Filosofia da caixa preta**: ensaios para uma futura filosofia da fotografia. São Paulo: Annablume, 2011.

GOMES, R. C. João do Rio: o artista, o repórter e o artifício à entrada de uma modernidade periférica. In: _____. **João do Rio**. Rio de Janeiro: Agir, 2005, p. 11-43

MARCUSE, H. **Cultura e psicanálise**. Trad. Wolfgang Leo Maar, Robespierre de Oliveira e Isabel Loureiro. São Paulo: Paz e Terra, 2010.

RODRIGUES, J. C. **João do Rio**: uma biografia. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996.

SARAMAGO, J. Embargo. In: _____. **Objecto quase**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994, p. 33-46.

_____. **Ensaio sobre a cegueira**. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

SCHWARZ, R. **Que horas são?**: ensaios. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

TREVISAN, D. Uma vela para Dario. In: _____. **Vinte contos menores**. Rio de Janeiro: Record, 1979, p. 20.