

**“SÃO PAULO É O LÁ FORA? É O AQUI DENTRO?”:
O TRÂNSITO COMO NÃO-LUGAR EM *ELES ERAM
MUITOS CAVALOS***

**“SÃO PAULO IS IT THERE OUTSIDE? IS IT HERE
INSIDE?”: *TRAFFIC AS A NON-PLACE IN THEY WERE
MANY HORSES***

Marcelo Franz
UTFPR

Resumo: A degradação da cidade contemporânea e seus efeitos sobre os indivíduos na sua interação com o meio urbano são temas importantes no romance *Eles eram muitos cavalos* (2001), de Luiz Ruffato. A ação é Ambientada na cidade de São Paulo, flagrada panoramicamente e de modo fragmentado numa série de pequenos atos de personagens em geral anônimos em um único dia. Propomo-nos a observar, na análise do texto, nuances e detalhes da representação do trânsito e do transitar, vendo nisso ilustrações do significado da crise de identidade dos sujeitos em nossos dias. Amparamo-nos teoricamente no conceito de “não-lugar”, desenvolvido por Maurc Augé.

Palavras-chave: Ruffato, trânsito, não-lugar.

Abstract: *The degradation of the contemporary city and its effects on its inhabitants in their interaction with the urban environment are important themes in the Luiz Ruffato's novel They were many horses (2001). The plot is set in São Paulo, which is seen in panoramic and fragmented way in small acts of characters that are generally anonymous in a single day. We propose to observe, in the analysis of the text, nuances and details of the representation of transit and move in the city seeing in it illustrations of the meaning of the identity crisis of subjects in our days. We are theoretically supported by the concept of “non-place”, developed by Maurc Augé.*

Keywords: *Ruffato, transit, non-place.*

1 INTRODUÇÃO

Narrativa das mais celebradas e emblemáticas da ficção brasileira do começo do século XIX, *Eles eram muitos cavalos* tem como uma de suas qualidades sempre apontadas pela crítica a experimentação dos gêneros discursivos e a tensão criada em torno dos conceitos tradicionais de romance. A rigor, numa leitura mais apressada, o livro se nos mostra composto de várias sequências narrativas isoladas, numeradas, intituladas e que não mantêm relação de continuidade. Porém, a arquitetura do texto aponta para a criação de uma panorâmica que, afinal, constrói um quadro coerente, feito de fragmentos. Com efeito, muito já se observou sobre a diversidade de formas e gêneros literários, que compõem na concepção da obra um verdadeiro romance-mosaico, cuja personagem protagonista seria a cidade de São Paulo.

Iniciemos a incursão pela análise do romance de Luiz Ruffato, tomando como mote e epígrafes uma consideração já clássica de Mikhail Bakhtin sobre O plurilinguismo no romance — em *Questões de literatura e de estética*, e outra de Claudio Magris no ensaio/posfácio da coletânea *A Cultura do Romance* (organizado por Franco Moretti):

O romance admite introduzir na sua composição diferentes gêneros, tanto literários (novelas intercaladas, peças líricas, poemas, sainetes dramáticos, etc.), como extraliterários (de costumes, retóricos, científicos, religiosos e outros). Em princípio, qualquer gênero pode ser introduzido na estrutura do romance, e de fato é muito difícil encontrar um gênero que não tenha sido alguma vez incluído num romance por algum autor. Os gêneros introduzidos no romance conservam habitualmente a sua elasticidade estrutural, a sua autonomia e a sua originalidade linguística e estilística (BAKHTIN, 1990, p. 124).

(O romance moderno) comporta a sensação concreta – que sempre irá aumentar até se exasperar em nossos dias – de uma mutabilidade vertiginosa de tudo o que se mostrava – ao menos em relação ao tempo histórico do homem – como eterno e imutável. O próprio homem, pouco a pouco – ou seja, suas paixões, suas percepções, sua consciência, sua lógica, seu ser -, surgirá mutável em sua essência, e mutáveis surgem, por conseguinte, os próprios cânones e ideais de poesia e beleza(...). O romance é com frequência a história de um indivíduo que busca um sentido que não há, é a odisseia de uma desilusão (MAGRIS In MORETTI (org.). 2010, p.1018).

Em consonância com o que é apontado por Bakhtin, nota-se na intenção criativa de *Eles eram muitos cavalos* a junção complexa de uma variedade de discursos em 70 pequenas unidades ficcionais (embora nem todas sejam em si estruturalmente narrativas) que, somadas, compõem um quadro tão alentado quanto multiforme de um dia na maior cidade da América Latina no ano de 2000. O plurilinguismo está, neste caso, a serviço da descrição prismática e caleidoscópica de um universo social e cultural que tem na diversidade a sua mais completa tradução.

Porém, mais do que o regozijo com o mero “experimento” estético de se valer da discussão linguística para constatar o óbvio das infinitas caras que a cidade revela/oculta no infinito de um

dia, a ficção de Ruffato busca a representação desencantada de um mundo em crise, com valores em xeque, camadas da população sub humanizadas, indivíduos andando a esmo pelo espaço agressivo da urbe à procura de um sentido para suas trajetórias. Trata-se de um romance de evidente tonalidade crítica, preocupado sobretudo com a representação o (sem) destino personagens em sua maioria pobres ou provenientes de grupos sociais não hegemônicos.

No fragmento acima citado, Claudio Magris aponta a representação do indivíduo desnortado e à procura de sentido como a face predominante do romance moderno. Chama-nos a atenção a nomeação dessa procura infrutífera como “odisseia de uma desilusão”. Tal imagem poética pressupõe a noção de movimento como fundamental, ainda que se possa apreender da assertiva de Magris que nem sempre se trata de um trajeto percorrido em sentido literal. Parados ou em trânsito, os problemáticos heróis rebaixados da ficção moderna vivenciam, assim como o protagonista da epopeia homérica, o descaminho em sua procura pelo que os define, mas estão, diferentemente do herói clássico, fadados à não concretização do que buscam.

É curioso o diálogo de *Eles eram muitos cavalos* com resquícios formais de duas modalidades romanescas tradicionais. Dada a importância que se atribui no texto à descrição dos ambientes, ele talvez mantenha vínculo (ainda que de modo problematizador) com o romance de espaço. Por outro lado, considerando as várias sequências narrativas do livro marcadas pela descrição de deslocamentos, o livro tem algo de romance de viagem, se tomarmos a descrição de (pequenos ou grandes) movimentos no espaço e a aventura que marca o transitar como traços dessa forma narrativa. Seria limitador e pouco revelador das complexidades estruturais da obra enquadrá-la de modo estanque em uma dessas possíveis classificações. Contudo, não sendo, de modo puro, nem um romance de viagem nem um romance de ambiente, pode-se dizer que o texto que aqui analisamos contém pouco (ou muito) de cada um dos dois tipos.

Atentaremos a partir de agora para algumas sequências do romance-mosaico de Ruffato (que denominaremos fragmentos) nas quais se destacam descrições de deslocamentos de personagens por vias urbanas (ruas, avenidas, rodovias) com a utilização de distintos meios de transporte (automóveis próprios, taxis, ônibus). Nosso intuito é observar como, na relação com esses espaços e na experiência do transitar, os personagens revelam-se em suas crises de identidade e, por meio disso, expõem a compreensão do romance sobre os dilemas identitários do homem pós-moderno.

2 MODOS DE FLANAR POR NÃO-LUGARES DA CIDADE PÓS-MODERNA

A captação do universo urbano pelo livro *Eles eram muitos cavalos* tem como um de seus principais méritos a arte de flagrar dimensões variadas das experiências sociais e culturais dos que habitam a metrópole. Junto a isso, o livro de Ruffato descreve variados cenários de atos vividos e sofridos por uma vasta gama de seres dessa cidade-mundo, em um único dia dos tempos atuais. O retrato desse caos se dá por meio do fragmentado, alcançado com recursos estilísticos que enfatizam o breve e o descontínuo de pequenas ações cotidianas.

Vale observar que, por essa via, *Eles eram muitos cavalos* se filia a uma tradição importante da

literatura moderna, que tem na tematização da experiência complexa nos espaços urbanos o centro dos seus interesses. Com efeito, sobretudo na Europa, a partir da segunda metade do século XIX, com a intensificação da economia industrial observa-se nas cidades uma explosão demográfica que condiciona novas formas de experiência do espaço e de interações. Derivam disso novas formas de sensibilidade e percepção da paisagem, para a qual se faz necessário constituir novas significações. A literatura que emerge nesse tempo mostra-se especialmente atraída pelo retrato dessa nova geografia e pelo homem que nela se situa.

Correlata a essa tematização das cidades e derivada dela nota-se a partir do final do século XIX, inicialmente no âmbito da poesia – mas não circunscrita a ela – a aparição do flâneur como emblema do ocupante por excelência do mundo urbano moderno emergente, portador e porta-voz de um modo novo de olhar e perceber as cidades. Andarilho e observador, o flâneur, celebrizado por Baudelaire, é o homem na multidão e que nela encontra asilo. “Detentor de todas as significações urbanas, do saber integral da cidade, do seu perto e do seu longe, do seu presente e do seu passado” (ROUANET, 1992, p. 50). Seu olhar inquiridor, cético e crítico busca a apreensão da metrópole como um todo, ao mesmo tempo encantado e desafiado pela paisagem multiforme que divisa em seu caminhar, apreendendo pela visão e pela reflexão “peripatética” as contradições desse meio atraente e repulsivo com o qual se identifica, mas que nem sempre o acolhe.

Embora encantado pela técnica (que transforma o cotidiano da cidade e de seus habitantes), o flâneur põe em dúvida o cientificismo e racionalismo como os geradores do progresso, constatando que eles pouco amenizam a miséria social. O *modus vivendi* burguês, acomodado às conquistas da modernização urbana, é alvo do olhar questionador desse andarilho, uma vez que, em seu périplo pela cidade/mundo, o flâneur percebe, ao mesmo tempo horrorizado e atraído, o vínculo entre o acúmulo de confortos e riquezas pela burguesia e a degradação humana de que são vítimas os que são postos na condição de indigentes. Walter Benjamin, ao caracterizar a figura do flâneur em seu contexto original (o da Paris do século XIX), observa que o mundo moderno se define pela intensificação do conflito e da instabilidade:

O século não soube responder às novas virtualidades técnicas com uma nova ordem social. É por isso que a última palavra coube às mediações enganosas do antigo e do novo, que estão no coração de suas fantasmagorias. O mundo dominado por essas fantasmagorias é – para usarmos a expressão de Baudelaire – a modernidade (BENJAMIN, 2006. p. 67).

Seria possível, na contemporaneidade da megacidade, uma experiência de captação do mundo ao modo da que é feita pelo flâneur oitocentista? A resposta mais óbvia aponta para a dificuldade dessa correspondência, seja porque os grandes (ou imensos) centros urbanos atuais se mostram pouco “captáveis” por um olhar unificador e totalizante como o pretendido pela figura que frequenta a poesia de Baudelaire, seja porque a sensibilidade contemporânea no modo apreender essa paisagem se mostra, diferentemente da do flâneur de antes, pouco afeita à utopia. Acrescentaríamos que, se a cidade moderna, ainda que sob o signo da crise, se constituía aos olhos

do caminhante observador como um espaço de contemplação - a ponto de Sergio Paulo Rouanet identificar o flâneur como o homem que “habita uma cidade real e é habitado por uma cidade de sonho” (ROUANET, 1992, p. 50) -, nos dias atuais, dada a conformação da paisagem desses espaços e a relação que os indivíduos mantêm com ele, o transitar pelos grandes centros urbanos é algo desprovido de qualquer halo de historicidade, identificação ou transcendência.

O que reforça essa suspeita, eivada de pessimismo, é a consideração do antropólogo francês Marc Augé sobre os não-lugares, tão presentes na paisagem urbana das cidades pós-modernas e nos quais o homem desse tempo se habituou a permanecer, magnetizado pelo que se lhe oferece em tais ambientes. São locais de rápida e rotativa convivência aglomerada, dissociados de identidade ou história: lugares de passagem, que não servem para abrigo ou estabelecimento de conexões. É certo que lugares de passagem sempre existiram, porém os que são estudados por Augé têm-se feito cada vez mais presentes na pós-modernidade, ocupando nas cidades atuais um espaço maior, tornando-se pontos cada vez mais atrativos e frequentados. A arquitetura e o urbanismo de nossos dias dedica a espaços de passagem (rodoviárias, aeroportos, shopping centers, hotéis, etc.) um empenho criativo constante no sentido de construir a sensação de conforto e acolhida, viabilizando, na contrapartida disso, o convite aliciante ao consumo e à despersonalização. Marc Augé define assim esses espaços:

Se um lugar pode se definir como identitário, relacional e histórico, um espaço que não pode se definir nem como Identitário, nem como relacional, nem como histórico definirá um não-lugar. A hipótese aqui defendida é a de que a supermodernidade é produtora de não-lugares. Isto é, de espaços que não são em si lugares antropológicos e que, contrariamente à modernidade baudelairiana, não integram os lugares antigos: estes, repertoriados, classificados e promovidos a “lugares de memória”, ocupam aí um lugar circunscrito e específico. Um mundo onde se nasce numa clínica e se morre num hospital, onde se multiplicam, em modalidades luxuosas ou desumanas, os pontos de trânsito e as ocupações provisórias (as cadeias de hotéis e os terrenos invadidos, os clubes de férias, os acampamentos de refugiados, as favelas destinadas aos desempregados ou à perenidade que apodrece), onde se desenvolve uma rede cerrada de meios de transporte que são também espaços habitados, onde o frequentador das grandes superfícies, das máquinas automáticas e dos cartões de crédito, renovado com os gestos do comércio “em surdina” um mundo assim prometido à individualidade solitária, à passagem, ao provisório ao efêmero, propõe ao antropólogo, como aos outros, um objeto novo cujas dimensões inéditas convém calcular antes de se perguntar a que olhar ele está sujeito. (AUGÉ, 2001, p. 73-74)

A consequência lógica da ponderação do autor sobre o efeito de nossa ida e permanência reiterada a espaços como esses é a de que, por não induzirem à criação de vínculos entre seus frequentadores, os não lugares favoreceriam o apagamento das relações sociais nos formatos habituais até a modernidade. O anonimato, a impermanência e a onipresente sugestão (“em surdina”) ao consumismo – com a manipulação de dados do sujeito consumidor tão característica do

“capitalismo de vigilância” -, tudo isso contribuiria para consolidar uma espécie de efeito dissolvente sobre a maneira pela qual nos relacionamos ou pensamos nossa identidade e a representamos.

Em sua busca por representar o fragmentado de um dia na megalópole brasileira, síntese terceiro mundista das complexidades dos (não) projetos urbanísticos na periferia do capitalismo tardio do século XXI, o livro *Eles eram muitos cavalos* lança um olhar sobre o meio urbano que, em seu “flanar” irregular, capta criticamente variadas dimensões do horror que constitui a paisagem e seus ocupantes, muitos deles também andarilhos pelo espaço da cidade, ainda que sua andança quase nada tenha da comoção que caracteriza a flâneur da modernidade emergente.

Nossa tentativa de entendimento do romance de Luiz Ruffato se aterá doravante a situações e cenas do livro em que se veem personagens em deslocamento espacial, oscilando entre a experiência interna de seu transitar (e, por meio disso, revelando-se em face do que as leva a esse movimento, com suas motivações e seus conflitos) e a descrição do que captam do mundo externo (como se fossem câmeras sensíveis e julgadoras) enquanto se movimentam, sendo essas imagens, no modo como personagens e narradores as flagram, também importantes para se entender a questão das identidades tematizada nos enredos. Sem seguir a ordem em que os fragmentos que serão analisados aparecem no livro, optamos por observar, a princípio, três situações em que a ação de deslocamento acontece em automóveis. Por fim, trataremos de duas cenas em que se narram viagens em ônibus.

3 O NÃO-LUGAR COMO “FORTALEZA”: A BOLHA DE SEGURANÇA DA CLASSE MÉDIA

Ao pensar sobre a proliferação e a variabilidade de cenários que constituem, na geografia das cidades atuais, o que denomina não-lugares, Marc Augé observa:

Os não-lugares-, contudo, são a medida da época; medida quantificável e que se poderia tomar somando, mediante algumas conversões entre superfície, volume e distância, as vias aéreas, ferroviárias, rodoviárias e os domicílios móveis considerados “meios de transporte” (aviões, trens, ônibus) os aeroportos, as estações e as estações aeroespaciais, as grandes cadeias de hotéis, os parques de lazer, e as grandes superfícies da distribuição, a meada complexa, enfim, redes a cabo ou sem fio, que mobilizam o espaço extraterrestre para uma comunicação tão estranha que muitas vezes só põe o indivíduo em contato com uma outra imagem de si mesmo. (AUGÉ, 2001, p.74-75).

O quarto fragmento de *Eles eram muitos cavalos*, intitulado “A caminho”, chama-nos a atenção por problematizar, na experiência do protagonista anônimo - um executivo que dirige de madrugada seu carro importado a caminho do aeroporto de Guarulhos - o que o trecho citado acima chama de “imagem de si mesmo”. A ação narrada na parte inicial do fragmento, a exemplo do que se verá em outras cenas de trânsito presentes no livro, é marcada pela captação poética do próprio movimento pelo texto que o informa, como se nota nessa passagem:

O Neon vaga veloz por sobre o asfalto irregular, ignorando ressaltos, lombadas, regos, buracos, saliências, costelas, seixos, negra nesga na noite negra, aprisionada, a música hipnótica, tum-tum tum-tum, rege o tronco que trança, tum-tum tum-tum, sensuais as mãos deslizam no couro do volante, tum-tum tum-tum, o corpo, o carro, avançam, abduzem as luzes que luzem à esquerda à direita, um anel comprado na Portobello Road, satélite no dedo médio direito, tum-tum tum-tum, o bólido zune na direção do Aeroporto de Cumbica, ao contrário cruzam faróis de ônibus que convergem de toda parte, *mais neguim pra se foder* (RUFFATO, 2001, p. 11).

Em paralelo ao retrato do que se passa no interior do veículo e os sinais de luxo que dele se depreendem (e aos quais a personagem se funde, ele também refinado em suas roupas e acessórios), as frases desenham, com recursos sonoros como as aliterações e assonâncias, o movimento do carro (aparentemente em alta velocidade) por uma rodovia, ponto de entrada/saída da cidade. Junto à referência à sonoridade ouvida dentro do carro (“a música hipnótica, tum-tum tum-tum”), destaca-se a visão do mundo externo (“o asfalto irregular, ignorando ressaltos, lombadas, regos, buracos, saliências, costelas, seixos”), uma enumeração chamativa também pelo efeito sonoro que busca produzir. O contraste entre o interno e o externo nessa viagem acaba por salientar, na fala (reiterada ao longo do fragmento) da personagem – “mais neguim pra se foder” –, a excitação vivida por ele por ver-se, enquanto trafega pela irregularidade da paisagem que a circunda, numa posição de superioridade diante da decadência da cidade e dos seus habitantes, seja os estabelecidos, seja os vindouros, trazidos pelos “ônibus que convergem de toda parte”. Em certo sentido, seu carro lhe proporciona a sensação de um mundo à parte, uma fortaleza confortável e luxuosa face à podridão em torno. Um não-lugar de segurança provisória e marcado pela superficialidade, propenso a que o seu ocupante repense, enquanto trafega, a sua identidade, construindo uma compreensão sobre si mesmo como um ser acima da degradação daquela parte da cidade onde se encontra. Em suma, seu carro é a fronteira de dois mundos desiguais.

Adiante, o fragmento se aterá à descrição mais detalhada do próprio ocupante do veículo: um migrante mineiro, natural de Muriaé (“cidade triste”), que experimenta em poucos anos, trabalhando no mercado financeiro, uma ascensão meteórica, favorecida, ao que parece, pelas complexas relações de proximidade com o patrão e membros da família deste.

há seis anos escorria sua pálida magreza pelas poucas sombras das ruas tristes de
muriaé cidade triste
há cinco anos vestia-se com as primeiras neves de fairfield ohio graças a uma
bolsa do american fields ganha em concurso promovido pela loja do rotary club
de muriaé cidade triste
há quatro anos arranhava suas incertezas no citibank
suas certezas no citibank
há dois anos ganha dinheiro pro
o velho não vai deixar porra nenhuma pra mim

há um ano cuida do caixa-dois da corretora
(RUFFATO, 2001, p.13)

Essa ascensão rumo à estabilidade financeira (e também ao crescente estrangeiramento de seus hábitos e padrões de consumo) não deixa de conviver com a incerteza (“o velho não vai deixar porra nenhuma pra mim”), o que torna a experiência de ocupação do espaço privado do carro um tanto amarga, ensejando um discurso sobre si mesmo que reforça a autovalorização e um olhar sobre o que está fora do carro – incluindo o que compõe a memória de sua trajetória vitoriosa, suas origens, mais modestas do que a sua posição atual – que é agressivo e ressentido.

Desenha-se o perfil de um sujeito adaptado às demandas de produtividade e alta performance próprias do meio social e da condição econômica que buscou alcançar, sendo a classe rica de São Paulo (especialmente a parte dela atrelada ao que impõe a dinâmica do mercado financeiro e seu poder) a nata do capitalismo local. Contudo, como se verifica na sua lembrança apressada (que segue, irregularmente, o ritmo veloz do carro dirigido por ele), nem só da competência em sua área de atuação se constitui o sucesso que o executivo emergente ostenta. Ter caído nas graças do “velho” o favoreceu, sendo plausível se deduzir que talvez isso lhe cobre um preço. Seu trajeto profissional/relacional com o mundo onde foi parar desde que deixou sua “cidade triste” é metaforizado no trajeto feito por seu carro pela rodovia feia e perigosa que o leva ao aeroporto internacional, para, no final do fragmento, recepcionar uma mulher que talvez seja a esposa do seu chefe: “ela deve estar chegando, uma dessas estrelas que sobrevoam a estrada, a mulher, o patrão” (RUFFATO, 2001, p. 12), que chega de Londres e lhe traz de presente um anel.

Seu espaço/fortaleza em movimento lhe proporciona a visão – a uma distância segura – de um mundo (o de fora do carro ou o de suas origens) que ele quer deixar para trás em alta velocidade, seja a que preço for. Em seu espaço de segurança, a afetação de que se cerca é o indicativo da construção de uma nova identidade, distante o mais que possa dos que chegam nos ônibus com que seu carro cruza naquela madrugada: “mais neguim pra se foder”.

O fragmento número 40, “Onde estávamos há cem anos?”, guarda alguma semelhança com o que analisamos acima. Novamente se tem a descrição de um trajeto percorrido por um carro tido como luxuoso pela altura do ano 2000, um Honda Civic. A identificação pela marca dos objetos possuídos ou usados pelas personagens – algo que se vê em muitos momentos do livro – acaba funcionando como um elemento diferenciador dos universos sociais. No caso dos fragmentos 4 e 40, a ostentação das marcas revela o apego das classes de maior poder econômico ao atrativo das grifes emblemáticas do capitalismo globalizado. Em “Onde estávamos há cem anos?”, o engravatado Henrique, dentro de seu carro “estalando de novo, janelas cerradas, cidadela irresgatável” (RUFFATO, 2001, p. 81), assim como o protagonista do outro fragmento, observa o mundo lá fora, parado no cruzamento da Avenida Rebouças com a Rua Estados Unidos:

Meninos esfarrapados, imundos, escorrem água nos pára-brisas dos carros, limpam-nos com um pequeno rodo, estendem as mãozinhas esmoleres, giletes escondidas entre os dedos, arranjos de estiletos em buquê de flores, cacos de

vidro em mangas de camisa. Meninas esfarrapadas, imundas, carregam bebês alugados esfarrapados, imundos, dependurados nas escadeiras, inocentes, coxas à mostra, cabelos presos em sonhos vaporosos. Mocinhas vestidas de torcida-organizada-de-futebol-americano espalham folders de lançamentos imobiliários. Rapazes encorpados vestidos de jogador-de-time-de-basquete-americano exibem revólveres sob um outdoor São Paulo – Miami Non Stop, que encobre um pequeno prédio abandonado, onde gatos e crianças remelentos dormem ignorando a tarde que se oferece lúbrica (RUFFATO, 2001, p. 81).

É interessante se observar que, enquanto em “A caminho” o veículo é descrito em seu movimento – sendo oportuno acrescentar que também esse movimento constitui um importante elemento da segurança que essa “fortaleza” garante ao seu ocupante –, o carro do fragmento 40 está parado num semáforo, sendo que ao final, sem ter avançado muito no trânsito pesado da metrópole, se verá parado num engarrafamento, tendo diante de si a mesma imagem dessa coletividade multiforme de pedintes, vendedores e pregoeiros de cruzamento, tão presentes nas cidades grandes brasileiras.

Mas, além da descrição do que Henrique vê do mirante de sua “cidadela irredimível”, o texto nos traz uma quebra de tempo e espaço. Inicialmente, se narram passagens lembradas de uma viagem recente do protagonista com a esposa, à Itália, na condição de turistas de boa condição material, apreciando as maravilhas do primeiro mundo. Depois disso, num flashback descontínuo, aparecem imagens da memória familiar remota de Henrique, situados no período da massiva imigração europeia que chega a São Paulo no começo do século XX. O conteúdo dessa rememoração, apresentada entre parêntesis e com tipos gráficos diferentes dos usados para se referir à ação presente, recupera as origens modestas dos antepassados de Henrique, oriundos da Itália, seduzidos pela perspectiva de reconstrução de suas vidas e a realização de seus sonhos de ascensão social na maior e mais internacional das cidades da América do Sul.

O vêneta Giacomo enamorou-se da napolitana Maria, numa festa no Brás. O avô tinha uma serralheria na Barra Funda e tudo o que ganhava despejava no colo de mulheres suspeitas e insuspeitas. Vivia alvoroçado escondendo-se de encomendas, de cobradores, de maridos. A avó sustentava a casa e os seis filhos lavando roupa, passando, costurando, fabricando embutidos. Antônio, pai de Henrique, tornou a atividade de fim de semana da mãe em ofício do dia-a-dia e logo eram donos de um frigorífico, que galgou nome e cujo prédio nem um tijolo mais existe (RUFFATO, 2001, p. 83).

O título do fragmento, na pergunta que propõe (“Onde estávamos há cem anos?”) acaba por se mostrar polissemicamente irônico. Cria-se, a exemplo do que se vê no fragmento anteriormente analisado, o contraste entre tempos da vida da personagem que dirige seu carro pela cidade, mas, enquanto a recapitulação feita pelo anônimo motorista do outro trecho salienta a recusa dele ao seu passado, no fragmento 40 a memória de Henrique é carregada de maior aceitação ou mesmo orgulho. De fato, ele se “inclui” na evocação respeitosa do que viveram seus antepassados por

meio do “nós” pressuposto na pergunta/título do texto, como se ele também fizesse parte da odisséia dos desbravadores do mundo novo, embora de fato seja só um herdeiro disso. É irônico esse orgulho por seus familiares imigrantes terem “vindo de baixo” e prosperado na megalópole (a ponto de Henrique se beneficiar dessas conquistas, usufruindo do conforto de seu carro novo e das viagens ao exterior) em contraste com a sua impaciência diante dos seres vistos por ele no caos do cruzamento onde parou. Esses seres e seu desajuste no espaço que ocupam são, nos dias de hoje, os que vêm (e talvez nunca consigam sair) “de baixo”. Com eles não cabe a mesma condescendência dirigida à idealizada bravura de seus familiares (também pobres) no seu embate com a cidade.

Mas a ironia do título se apreende também em outro contraste: A utopia da imigração aventureira dos ancestrais de Henrique se sustenta numa lógica de movimento, de mudança, de caminhada rumo ao sonho da América. O presente, na descrição da parada no tráfego, mostra que em “cem anos” o frisson do movimento incontinenti rumo à prosperidade (o mito de que São Paulo não pode parar) foi substituído pela impossibilidade de qualquer movimento. O carro é um não-lugar de demorada permanência, quase um “imóvel” (necessariamente isolado do perigoso mundo externo) onde o seu ocupante rememora – ironicamente - que nem sempre foi assim. Ele constata que a experiência de interrupção do fluxo é inexorável, destino dos descendentes dos sonhadores de antes. Aquele antigo movimentar-se pela cidade mundo impulsionado por alguma busca de futuro é algo que não poderia ser revivido na atualidade. E a parada forçada (sentida como eterna) o obriga a ver que a utopia de construção de uma cidade moderna, fator de atração dos imigrantes de antes, dá lugar a uma realidade degradada e disforme que, mesmo estando ele na segurança de sua bolha (o carro “estalando de novo, janelas cerradas”), se faz perigosamente próxima.

O fragmento 41, intitulado “Táxi”, assim como os dois vistos até este ponto do estudo, tem como centro da ação uma viagem de carro por lugares da cidade. O atrativo dessa narrativa (mais extensa que as anteriores) é a opção por refinar esteticamente o uso da linguagem coloquial na reprodução – bastante verossímil - da fala do narrador, um migrante nordestino, Claudionor, que vive em São Paulo e trabalha como taxista. Mais importante do que a descrição dos lugares por onde o carro passa é a interlocução que se estabelece de modo pressuposto entre o condutor do veículo e o passageiro, tratado como “doutor”: “O doutor tem algum itinerário de preferência? Não? Então vamos pelo caminho mais rápido. Que não é o mais curto, o senhor sabe” (RUFFATO, 2001, p. 81).

O “doutor”, tal qual o interlocutor de Riobaldo – outro emérito conversador - em *Grande Sertão: Veredas*, nada diz. O que se mostra da viagem é a longa fala/monólogo feita da rememoração da história aventureira do condutor do taxi no seu confronto com a cidade (da qual ele fala carinhosamente) até se constituir, depois de muitos atropelos, pelo que se deduz de seu relato, como um possível membro da classe média baixa, sem as seguranças, a estabilidade e muito menos o luxo ostentados pelos motoristas dos fragmentos vistos antes, mas perfeitamente adaptado ao meio urbano e suas exigências e vantagens, orgulhoso de algumas modestas conquistas materiais que contrastam com as carências do passado. Ele desenha de si mesmo o perfil de um típico “self made man”:

Saí de casa muito cedo, menino ainda. Desci do norte de pau-de arara. Se o senhor soubesse o que era aquilo... Um caminhão velho, lonado, umas tábuas atravessadas na carroceria, servindo de assento, a matula no bernal, rapadura e farinha, dias e dias de viagem, meu deus do céu! Mas posso reclamar não. São Paulo, uma mãe pra mim. Logo que cheguei arrumei serviço, fui trabalhar de faxineiro numa autopeças em Santo André. Depois fui subindo de vida. Porque aqui antigamente era assim, quem gostasse de trabalhar tinha tudo, ao contrário de hoje, que até dá pena, não tem emprego pra ninguém. Eu mesmo, que tenho uns restos de idade pra gastar ainda, já aposentei, ainda tenho que pegar bico à unha, porque ninguém valoriza velho (...) Naquela época estavam tão precisados de braços pra trabalhar que a gente mal descia do pau-de-arara e já tinha emprego. Eles mesmo ensinavam o ofício (RUFFATO, 2001, p. 87).

Mais adiante, continua:

Naquela época eu conseguia tirar férias de trinta dias, estava estabelecido, já tinha casa na Vila Nova Cachoeirinha (...) Aí caí na besteira... na tentação... Fui despedido da firma onde trabalhava e resolvi usar o dinheiro do fundo-de-garantia pra abrir uma lojinha de jogos eletrônicos na garagem... (...) E não é que a lojinha virou ponto de tráfico de drogas, me roubaram o carro, fui à falência! Em dois tempos, eu tive de me virar, começar tudo de novo... Fui ser motorista de ônibus, juntei uns trocados, os genros me ajudaram, comprei uma licença de táxi, não era essa não, era outra, de um ponto lá no Belém, depois consegui um lugar na Lapa, um ponto muito bom... (RUFFATO, 2001, p. 88-89).

A parte inicial de seu lembrar reforça o lugar comum difundido da capital paulista como espaço acolhedor a quem tem “braços pra trabalhar”, embutindo nisso a compreensão de que os que não prosperam é porque não “mereceram”, por não terem demonstrado o devido esforço. Tal discurso, proferido na “tribuna” de um banco de taxi por um trabalhador que, na ilusão de sua humilde prosperidade, ignora ter construído a riqueza infinitas vezes maior dos muitos patrões que teve, revela um sujeito adaptado de modo passivo ao sistema de valores da burguesia a que ele, com seus costumes adquiridos de modo colonizado, aspira, imaginando que sua ascensão está atrelada a replicação de um *modus vivendi* de classe média (as viagens ao litoral no verão, os filmes pegos numa locadora, “O senhor vai na locadora de vídeo e tem uma prateleira lá só de filme de sacanagem” (RUFFATO, 2001, p. 86”), o orgulho de ter uma filha formada em Direito e que até já viajou “pro estrangeiro”).

A trajetória irregular rumo à perfeita adaptação à cidade – que inclui sua relação cordialmente complicada com membros da sua família que nem sempre tiveram atitudes irrepreensíveis, como um genro negociante “meio malandrão” - é feita de perigos e incertezas, o que reproduz em chave metafórica a contraditória advertência feita pelo taxista no começo da viagem: o caminho mais curto nem sempre é mais rápido. Essa assertiva, ligada à memória de uma constante troca de identidades por parte de Claudionor, cria um nexos entre a viagem e o relato de sua trajetória

pessoal, tendo ou não ela ocorrido do modo como ele a narra ao “doutor”.

O taxi em seu movimento é um espaço de memória, real ou fictícia, onde a projeção de seu desejo de ascensão (pouco provável ante àquilo que a cidade exige de quem a procura como refúgio tendo apenas “braços pra trabalhar”) ganha forma na narrativa que constrói ao passageiro sem que este lhe peça. O veículo no trânsito, seja pelo trajeto mais curto, seja pelo mais rápido, é um não lugar de possível interação transitória, propenso a que se crie diante de cada novo passageiro uma nova identidade provisória, feita de novas aventuras – vividas ou sonhadas - no interminável desbravar dos caminhos da cidade.

4 O NÃO (TER) LUGAR COMO “PRISÃO”: A INSEGURANÇA DOS POBRES

Uma recorrência nas ações dos fragmentos em que se divide a obra que aqui analisamos é a descrição da cidade a partir de situações conflitivas capturadas em flagrantes mínimos pela consciência narrativa do texto. São conflitos de diferentes naturezas: dos indivíduos com o espaço – físico ou social - que ocupam, deles com outros indivíduos (iguais ou diferentes deles) e deles consigo mesmos, suas identidades, sua memória, seus projetos. Regina Dalcastagnè, num estudo sobre as representações do espaço urbano na narrativa contemporânea, considera improvável que qualquer imagem ficcional de cidades grandes na literatura brasileira atual deixe de contemplar esses múltiplos conflitos como parte essencial e identificadora dos desenhos da metrópole:

O espaço urbano é um símbolo da sociabilidade humana, lugar de encontro e de vida em comum – e, neste sentido, seu modelo é a polis grega. Mas é também um símbolo da diversidade humana, em que convivem massas de pessoas que não se conhecem, não se reconhecem ou mesmo se hostilizam. (DALCASTAGNÈ, 2003, p.34).

A “hostilidade” referida no trecho citado tem ocasião de acontecer em determinados espaços de convivência, verdadeiros “teatros de operações” de uma guerra pela ocupação de território. São espaços em si mesmo “hostis” (fisicamente desagradáveis, insalubres, desprovidos de conforto, eventualmente perigosos), que em muito favorecem o belicismo cotidiano dos seus frequentadores. Um exemplo de espaço hostil de nossas cidades é o transporte coletivo, precarizado pela falta de projetos inclusivos (ou humanizados) na área da mobilidade urbana, o que afeta principalmente a camada pobre da população. Para os usuários desse serviço – direito social do cidadão, garantido pelo artigo 6º. da Constituição Federal, sempre desrespeitado pelos governantes -, o “flanar” pelos espaços da cidade é algo um tanto mais desafiador.

Convém trazer novamente para nos ajudar uma ponderação de Marc Augé sobre os não-lugares, espaços provocadores da despersonalização dos indivíduos na contemporaneidade. O transporte usado em deslocamentos nas ou entre as cidades é incluído pelo autor na lista destes ambientes/emblema dos tempos pós-modernos:

Os não-lugares são tanto as instalações necessárias à circulação acelerada das pessoas e bens (vias expressas, trevos rodoviários, aeroportos) quanto os próprios meios de transporte ou os grandes centros comerciais, ou ainda os campos de trânsito prolongado onde são estacionados os refugiados do planeta (AUGÉ, 2001, p. 36).

Adaptados à dinâmica do capitalismo tardio, os não-lugares, como vimos, frequentemente têm a sua constituição arquitetônica e sua comunicação visual convidativas ao consumo, o que torna a permanência (transitória e rotativa) supostamente mais aprazível para os seus ocupantes. Existe algo de ambíguo na necessidade de os usuários não estabelecerem vínculos (nem históricos, nem identitários, nem estéticos) com esses espaços e o atrativo que tais ambientes exercem sobre quem os ocupa, prometendo conforto e uma certa “suspensão” do real no tempo em que lá estiverem. É na relação complexa entre o não poder permanecer e o desejar prolongar a estada – suspendendo o embate com o mundo externo e suas demandas, anestesiados pelo consumo – que se localiza o fator desencadeante da problematização das identidades dos sujeitos contemporâneos na sua reiterada (e de certa maneira impositiva) procura por lugares assim.

A inclusão dos meios de transporte pelo antropólogo francês se justifica pelo fato de, nas cidades maiores, com a complexidade do desenho malha viária e o tráfego intenso de veículos (em sua maioria de uso particular), todos passamos uma parte considerável de nosso tempo “a caminho” e, em muitos casos, o sistema viário é adaptado ao design “soft” e chamativo ao consumismo evasivo, como se vê nos postos de pedágio e parada de algumas rodovias privatizadas ou mesmo no interior de coletivos urbanos (ônibus e metrô), tomados pela publicidade, com música ambiente e TV de bordo incluídas, etc. Ocorre que nos meios de transporte em megacidades do terceiro mundo, em que pese o fato de serem espaços de permanência transitória muito presentes na vida de inúmeros usuários por dia, o que se tem é uma experiência de não-lugar marcada pela agressividade e a desumanização dos que nele buscam o seu território.

No que diz respeito ao retrato do não-lugar meio de transporte, no livro *Eles eram muitos cavalos* é bastante chamativa a ocorrência de duas situações distintas. Como vimos no que analisamos do romance até aqui, a descrição de cenas de deslocamentos em veículos particulares, pela contraposição entre os espaços internos e externos, frequentemente confere aos ocupantes (sobretudo aos motoristas de carros luxuosos) a sensação de estarem num mundo alheio ao caos do que veem pela janela enquanto dirigem. São bolhas, fortalezas ambulantes, ambigualmente inseridas no caos urbano e protegidas dele pelo isolamento e a suposta segurança das portas e janelas fechadas. Contudo, do seu mirante, a visão da miséria ou da bagunça ao redor dos carros – às vezes perigosamente próxima destes –, aciona para alguns desses motoristas a inconveniente memória dos contatos que, mesmo involuntariamente – para além da ilusão de evasão que seus veículos proporcionam –, eles têm ou tiveram com a miséria vista pela janela. Analisaremos agora duas cenas em que os veículos que servem de cenário para as ações são ônibus, um deles interestadual, de viagem, chegando à capital paulista vindo de Pernambuco, e outro circular, atravessando bairros da cidade num fim de dia, transportando os que cumpriram sua jornada de trabalho. É óbvio

que a relação desses passageiros com o veículo que os transporta e com o que veem do mundo externo enquanto viajam é em tudo diferente da dos motoristas dos carros particulares tratados anteriormente.

No fragmento 6, intitulado “Mãe”, narra-se a etapa final, já na entrada de São Paulo, de uma longa viagem que partiu de Garanhuns. O foco da ação é o mal-estar de uma das passageiras, uma senhora não nomeada, chamada por outros personagens de Vovó, que está indo visitar o filho emigrado, residente em São Paulo há vários anos. A narração, embora na terceira pessoa, se cola ao olhar da personagem para flagrar, de modo descontínuo, as suas visões, reflexões e sensações do que observa tanto no interior do veículo como na paisagem exterior a ele. De modo correlato ao da captação de imagens por uma câmera, detalhando enumerativamente os objetos vistos, o texto flagra, num fluxo que reproduz linguisticamente a velocidade do ônibus pela rodovia, as más condições em que se dá a cansativa travessia:

Vidros suados, no soalho, esparramados, papéis de bala, de bolacha, guardanapos, sacolas, palitos de picolé, copos descartáveis, garrafas plásticas, farelo de biscoito-de-polvilho, de pão, de broa, farinha, restos de comida, pé de sapatinho de crochê azul-menino, noitedia. (RUFFATO, 2001, p. 16).

Usando o mesmo procedimento de “filmagem”, o narrador capta as imagens externas, sobrepondo o que é visto pela Vovó e, provavelmente, imagens de sua memória/imaginação:

As cercas de arame farpado, as achas, o capim, o cupim, carcaças de boi, urubus, céu azul, cobras, seriemas, garrinchas, caga-sebos, fuscas, charretes, cavalos, bois, burros, bestas, botinas, brejos, beirais, bodes, bosta, baratas, bichos, bananeiras, bicicletas, arvrinhas, árvores, árvores, árvores. (RUFFATO, 2001, p. 16).

Chama a atenção a construção das imagens – e seu efeito sobre quem as observa – com o recurso das sonoridades repetidas em rimas internas, aliterações e assonâncias, numa composição ricamente poética, algo já visto, por exemplo, no fragmento “A caminho”, que também descreve o fluxo veloz de um veículo – um carro de luxo – por uma rodovia. Sem dúvida, a “poética do trânsito” em Ruffato, além da reprodução do fluxo dos veículos a caminho, se atém – de modo complementar a isso – ao fluxo das reflexões dos seres que os ocupam. É nessas reflexões que se nota a tematização dos conflitos identitários. A sequência abaixo, descrevendo os últimos momentos da viagem, contém todos esses elementos, acrescentando como dado formal construtor da tensão vivida pela personagem o uso do discurso indireto livre, por meio do qual (utilizando-se de tipos gráficos diferenciadores das vozes do narrador e da consciência da Vovó) se insere também a riqueza da oralidade em alguns trechos:

brancas vacas no verdor do pasto, sáfaras nuvens, roupa seca, carne seca, terras, terras, o vento, o dia verdequente, a tarde azul-frianta, a noite de estrelas empoeiradas, o mundo, mundogrande, que não se acaba mais nunca, e **Ô vovó já tamos quase** a bexiga estufada, dói a barriga, as costas, *Ai!*, as escadeiras, *Ui!*, as

pernas, *Ai! Ui!*, sem posição, **Alá, vovó, alá as luzes de São** o filho esperando *Tantos anos!* ganhar a vida em Sampaulo, no Brejo Velho *Duas vezes só voltou, meu Deus*, e isso em solteiro, depois, apenas os retratos carregavam notícias, o emprego, a namorada-agora-esposa, eles dois, a casa descostelada, os netos, *e vamos então esperar a senhora para passar o Dia das Mães com a nossa família e eu vou buscar a senhora na rodoviária lembranças a todos do* a bexiga caxumbenta, o intestino goguento, como ler o olho do filho? saber se é feliz no trabalho, no casamento, se mas Ai, a bexiga, a barriga, as costas, *Ai!*, as escadeiras, *Ui!*, as pernas, *Ai!*, *Ui!*, sem posição Na rodoviária, de pé, esfrega as mãos. (RUFFATO, 2001, p. 17).

O mal-estar físico se funde à desconfortável reflexão sobre o afastamento do filho, que está tentando “ganhar a vida” em São Paulo, onde ela espera reencontrá-lo modificado pelos costumes da cidade, mas receptivo. Porém, deduz-se um conflito potencial, ligado ao não reconhecimento mútuo: “como ler o olho do filho? saber se é feliz no trabalho, no casamento”. A travessia sofrida no desconforto do meio de transporte que a trouxe de longe antecipa o confronto com a nova identidade do filho e o lugar em que ela – talvez de modo igualmente sofrido – irá se colocar diante dele (e da cidade que ele adotou, e que o moldou à sua imagem e semelhança), trazendo ela memória de um mundo que longe ficou. O ônibus acaba, assim, por ser uma metáfora antecipadora dos desafios da personagem na sua crise com o que a traz à cidade e os desafios que lá ela terá que enfrentar, redefinindo-se.

O fragmento 45 é, no todo de *Eles eram muitos cavalos*, um dos mais representativos quadros da porção mais pobre da cidade. Intitulado “Vista parcial da cidade”, o trecho alia o apuro na técnica narrativa ao valor poético dos usos de linguagem pela voz narrativa ao flagrar um momento breve, mas que potencialmente reproduz um “continuum” da vida das personagens, uma situação reiterada e prolongada no tempo. Com efeito, o texto poderia ser classificado como um poema inserido no projeto narrativo da panorâmica de São Paulo desenhada nessa narrativa fragmentária e plurilinguística.

são paulo relâmpagos
(são paulo é o lá fora? É o aqui dentro?)
de pé a paisagem que murcha
a velha rente à janela
rosto rugas bolsa de náilon desmaiada no colo dentro coisas enroladas em
jornais vestido branco bolinhas pretas sandália de plástico fustigando o joanete
cabeços grisalhos olhos assustados nunca se acostumarão ao trânsito à correria
ao barulho *a corda canta na roldana o balde traz água salobra pouca o silêncio das
vacas mugindo a segura crestada entre os dedos do pé*
a adolescente rente ao corredor
madorna desordenados fascículos de cursinho pré-vesti
bular derramam-se pelos braços vez em vez escorrega para os
lados da velha (...)
e migalhas de seus sonhos esparramam-se sobre os ombros
da velha (RUFFATO, 2001, p.94-95)

Num fim de tarde, dentro de um ônibus circular “sacolejando pela Avenida Rebouças”, várias figuras anônimas (uma velha; uma adolescente que viaja uma hora e meia até chegar em casa; e o homem cansado pela jornada de trabalho) atravessam a cidade. A pergunta feita entre parêntesis, “(são paulo é o lá fora? É o aqui dentro?)”, a mesma que usamos como parte do título deste artigo, é significativa para refletirmos sobre os modos como o livro concebe os lugares da cidade. Sugere-se o contraste (que pode embutir tanto a ideia de complementariedade como a de dissociação inexorável) entre os espaços interno e externo. Porém, indo além disso, se entendermos que, no movimento do ônibus, esses dois espaços (lá fora/aqui dentro) são povoados por naturezas distintas – a materialidade física da paisagem divisada da janela e a humanidade representada pelos passageiros em seu trânsito pela urbe –, o texto acentua uma percepção da cidade que se concentra nas pessoas. A São Paulo “de dentro” do ônibus é heterogênea, com seus tipos de distintas cores, dores, buscas, identidades. Mas o que as iguala, ainda que não se perceba nenhuma motivação a uma interação real entre elas, é o modo como reagem, física e animicamente ao que lhes impõe a sofrida travessia pela cidade-mundo. Sua reação é sempre de incômodo, como se o veículo que os abriga aprisionasse-os.

O texto projeta uma dupla “interiorização” a princípio por se ater ao retrato do que se passa dentro do ônibus e, indo além disso (com mais detalhes), por vasculhar os universos interiores das personagens. Em flagrantes mínimos mas significativos, a narrativa desenha possíveis conflitos da relação dos passageiros com o que vivenciam na cidade. “A velha rente à janela”, que “nunca se acostumará ao trânsito à correria”, suportando um grande desconforto físico, evoca, na citação de uma cantiga folclórica, uma idealizada vida no campo que em tudo se diferencia do que é experimentado naquele momento. A adolescente, estudante de pré-vestibular, de tão cansada, não percebe que “migalhas de seus sonhos esparramam-se sobre os ombros da velha”. Um homem, mesmo em pé, mal consegue segurar o sono e quase cai, enquanto seu pensamento se atém às contas a pagar. Nessa interiorização se evidencia também um rico jogo entre o “estar aqui” e o “estar lá”. Suas consciências buscam a evasão do limitado do espaço onde se encontram. O ônibus é o não-lugar de convivência que não resulta em encontro, já que todos os seus ocupantes, no aglomerado de solidões que ali se forma, optam por mergulhar nos seus dilemas interiores, fantasias, flagelos cotidianos, memórias.

A parte final do fragmento se atém ao que está além da janela do ônibus, e não se sabe se os passageiros, no seu desgaste, podem ou desejam ver. É uma paisagem que, na sua face humana/desumanizada pouco difere do que se revela do(s) interior(es) do ônibus. Obvio que é o mundo de onde todos vieram e para onde retornarão após a travessia. A ideia que predomina parece ser a de fusão:

sacolejando pela Avenida Rebouças
o farol abre e fecha
carros e carros
mendigos vendedores meninos meninas

carros e carros
assaltantes ladrões prostitutas traficantes
carros e carros
(...) e tudo tem a cor cansada
e os corpos mais cansados
mais cansados
a batata das minhas pernas dói minha cabeça dói [...] (RUFFATO, 2001,p. 96)

A vista parcial da cidade ao anoitece apreende de modo caleidoscópico uma cidade ríspida em seus não-lugares, sobretudo para os que são “sem-lugar”. O ônibus transporta vidas que trafegam à procura de identidade e sentido. Tudo se perde num cansaço dolorido, marca da experiência urbana em nosso tempo. A travessia (da cidade e da vida das personagens) se arrasta em um caminho e por tráfico sempre intenso e incerto.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na leitura de *Eles eram muitos cavalos* orientamos nosso interesse de análise tendo como norte teórico a noção antropológica de não-lugar, tomada da reflexão de Marc Augé, que nos permite associar o caráter crítico do texto de Ruffato à sua forma de retratar os espaços e a relação das personagens eles. Dentre os muitos espaços representados, vimos nas imagens do tráfego em vias públicas de São Paulo uma entrada oportuna para analisarmos a interação – diária, às vezes prolongada - dos indivíduos com espaços de passagem, transição, vazios de sentido e identidade, aquilo que Augé define como “um mundo assim prometido à individualidade solitária, à passagem, ao provisório e ao efêmero” (AUGÉ, 2001, p. 33). Esses são os não lugares dos tempos atuais.

No retrato do tráfego no livro, definem-se, como era de se esperar, universos sociais distintos mas, sobretudo, reações distintas dos ocupantes de carros particulares e ônibus a esse não-lugares móveis que ocupam. Os carros particulares, sobretudo os luxuosos, são sentidos como fortalezas de proteção dos indivíduos diante do que está – ou eles deixaram – do lado de fora do veículo. São espaços para a livre experiência de uma suposta superioridade social segura que, provisoriamente (e também ficcionalmente) os abriga do mundo real externo, incomodamente percebido pelo que veem pelas janelas enquanto trafegam ou estão retidos pelos congestionamentos nas ruas da cidade. Já os ônibus são espaços de desgaste e aprisionamento, não-lugares dos “sem lugar” na geografia da urbe. A experiência da viagem no coletivo não constitui coletividade, pois trata-se da junção de individualidades que, embora ocupem o mesmo exíguo espaço físico, não criam interação, evidenciando, junto com toda a crise social desenhada, uma profunda experiência de solidão na multidão, o que adensa o debate sobre identidades pessoais e sociais tão forte no romance.

São muitas as faces da cidade as que se deixam ver no que lemos. E nisso se tem uma alentada investida na reflexão sobre os problemas de nossos dias, ainda que não se antevejam possíveis soluções.

REFERÊNCIAS

AUGÉ, Marc. *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Tradução de Maria Lúcia Pereira. Campinas: Papirus, 1994.

BAKHTIN, Mikhail. *Questões de literatura e de estética: A teoria do romance*. Tradução Aurora. F. Bernardini et al., São Paulo: Editora UNESP, 1990.

BENJAMIN, Walter. *Passagens*. Tradução de Irene Aron. Belo Horizonte: Editora. UFMG, 2006.

DALCASTAGNÈ, Regina. “Sombras da cidade: o espaço na narrativa brasileira contemporânea”. In: Revista de Estudos de Literatura Brasileira Contemporânea, número 21. Brasília, janeiro/junho de 2003, pp. 33-53. <<http://seer.bce.unb.br/index.php/estudos/article/viewFile/2123/1687>>. Acesso em: 01, junho, 2021.

MAGRIS, Claudio. “O romance é concebível sem o mundo moderno?” In: MORETTI, Franco (organizador). *A Cultura do Romance*. Trad. Denise Bottmann. São Paulo: Cosac Naify, 2009.

ROUANET, Sergio Paulo. “A cidade que habitam os homens ou são eles que moram nela?. História material em Walter Benjamin”. In: Revista da USP, no 15 São Paulo, 1992, pp 48-75. <<https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/25668/27405>>. Acesso em: 01, junho, 2021.

RUFFATO, Luiz. *Eles eram muitos cavalos*. São Paulo: Boitempo, 2001.

Marcelo Franz

Graduou-se em Letra Português-Francês pela UFPR em 1994. É Mestre em Literatura Brasileira pela UFPR (1997). Doutor em Literatura Portuguesa pela USP (2002). Fez pós-doutorado em Teoria Literária e Literatura Comparada pela USP (2013). Leciona conteúdos de Teoria Literária e Literaturas de Língua Portuguesa no curso de Letras da UTFPR. Email: mfranz4390@gmail.com

Recebido em 10/04/2022.

Aceito em 10/05/2022.