

UMA CRÔNICA AUTOMOBILÍSTICA DE PROUST: “IMPRESSÕES DE VIAGEM EM AUTOMÓVEL”

Alexandre Bebiano de ALMEIDA*

RESUMO: Apresentamos e traduzimos aqui uma crônica inédita de Marcel Proust em português, “*Impressions de route en automobile*”. Esse artigo aparece na primeira página do jornal *Le Figaro* em 19 de novembro de 1907, apenas uma semana depois da abertura da *Exposition décennale de l’automobile* no Grand Palais de Paris. Ele se insere assim, de chofre, no contexto dos eventos que vêm celebrar o avanço da técnica e do progresso na *Belle époque*, particularmente da indústria do automóvel. A crônica pode ser vista como a resposta de Marcel Proust a esse debate: os avanços técnico-científicos que revolucionam nosso cotidiano seriam capazes também de modificar nossa sensibilidade, isto é, nossa maneira de ver e sentir? Como veremos, a crônica configura uma série de “impressões”, de fragmentos, que reproduzem as “sensações” do escritor durante uma viagem de automóvel pela Normandia.

PALAVRAS-CHAVE: Proust. Crônica. Periodismo. Carro. Técnica. modernidade.

Introdução

O entusiasmo pelo progresso técnico-científico é um dos traços mais fortes da *Belle époque* francesa e europeia, e um romancista como Marcel Proust não ficou indiferente a essa euforia. Nesse momento em que a segunda revolução industrial explode, com inovações na metalurgia e na siderurgia; surgem as turbinas hidráulicas, o motor de combustão interna; e a eletricidade, a indústria química e farmacêutica se expandem, vemos no cotidiano um enorme impacto do desenvolvimento industrial: adquirem importância o automóvel, o metrô, o elevador, a bicicleta, o avião, o telégrafo, o telefone, a fotografia, a pianola, o cinematógrafo, e outras máquinas mais, sem esquecer os meios de comunicação

* USP – Universidade de São Paulo. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. São Paulo – SP – Brasil.
05508900 – bebiano@usp.br

de massa, como as revistas e os jornais de ampla circulação. Esse desenvolvimento técnico e científico fez com que muitos, a exemplo da personagem de Jacinto, que encarna o português supercivilizado em Paris, um tipo apaixonado por todas as inovações, passem a incensar a técnica e a razão, em detrimento de coisas que seriam passadistas, como a religião ou mesmo a ideia de Deus:

A religião é o desenvolvimento suntuoso de um instinto rudimentar, comum a todos os brutos, o terror. Um cão lambendo o dono [...] Mas o telefone, o fonógrafo! – Aí, tens tu, o fonógrafo!... Só o fonógrafo, Zé Fernandes, me faz verdadeiramente sentir a minha superioridade de ser pensante e me separa do bicho. (QUEIROZ, 2012, p.14).

Nesse tempo em que vige a ilusão de que o progresso técnico é a panaceia de todos os males, os escritores se vêm diante da tarefa de incorporar em suas obras – de uma forma ou de outra, e por meio dos mais diferentes recursos – as transformações que as novas descobertas provocam na sensibilidade do público. Mas, se os escritores não podem ignorar as mudanças que atingem o cotidiano, suas reações e suas percepções das novas tecnologias podem variar e, de fato, variaram muito: pode-se dizer que há desde aqueles que se mostraram ferventes amantes das novas técnicas, como as vanguardas artísticas, até aqueles que as rejeitaram como instrumentos antiartísticos: de que maneira a experiência literária e artística vai conviver com a velocidade do automóvel, do telefone, da fotografia, do cinema, do jornal de massa? Há escritores que, a exemplo de André Gide, vão se mostrar radicalmente contrários aos novos experimentos técnicos¹ e que consideram o entusiasmo por essas descobertas como uma desmesura, um desejo arrogante de superioridade de uma sociedade irresponsável:

Instalar a ideia de perfeição, o desejo, não mais no equilíbrio e na medida, mas no extremo e no excesso, eis aí talvez o que melhor definirá nossa época e que a distinguirá tão irritantemente. (GIDE, 1992, p.646, tradução nossa) .

E André Gide vai mais longe ainda. Para ele, as novas descobertas vêm apenas para promover uma ruptura inconsequente com o passado, um rompimento

¹ “A arte existe apenas sob as proporções do homem [*Il n’y a d’art qu’à l’échelle de l’homme*]. O instrumento que permite ao homem ultrapassar sua medida, exceder sua agilidade natural, escapa às condições da obra de arte, às condições que só elas permitem à obra de arte.” (GIDE, 1996, p. 644) A digressão vem a propósito do uso das novas descobertas técnicas pelos literatos, pois Gide acaba de realizar uma viagem em... automóvel, mas não quer incluir em seu diário a descrição da paisagem. Para a relação de Gide com o automóvel, é possível consultar Sakamoto (2006).

Uma crônica automobilística de Proust: “impressões de viagem em automóvel”

insensato com aquilo que deveríamos valorizar. De acordo com essa visão, o progresso técnico não vem para satisfazer necessidades de nosso espírito, assim como o telefone não serve para melhorar a comunicação entre os seres humanos, e o automobilismo não atende a nosso desejo de viajar:

Os jovens mais fanáticos pelo automobilismo que eu conheci eram aqueles que outrora menos se interessavam por viagens. O prazer não é aqui mais de ver uma região nem mesmo de chegar rápido a um tal lugar, onde nada mais atrai, de resto, mas justamente ir rápido. E embora se experimentem aí sensações tão profundamente inartísticas, antiartísticas, quanto aquelas oferecidas pelo alpinismo, é preciso reconhecer que são intensas e irredutíveis; e a época que as conheceu sofrerá as consequências; será a época do impressionismo, da visão rápida e superficial; é fácil adivinhar quais serão seus deuses, seus altares; de tanto desprezitar, desconsiderar, desacreditar, ela sacrificará mais coisas ainda, mas inconscientemente ou inadvertidamente. (GIDE, 1992, p. 646, tradução nossa).

A crônica que comentamos e traduzimos aqui – inédita em português – pode ser vista como a resposta de Marcel Proust a esse debate; ela configura justamente aquilo que Gide mais abomina na literatura contemporânea: uma série de “impressões”, de “visões rápidas e superficiais”, de fragmentos que vêm transcrever “sensações inartísticas ou antiartísticas como o alpinismo”, no caso de Proust, uma viagem de automóvel pela Normandia. O artigo aparece na primeira página do jornal *Le Figaro* em 19 de novembro de 1907, apenas uma semana depois da abertura da *Exposition décennale de l'automobile* no Grand Palais de Paris. Ele se insere assim, de chofre, no contexto dos eventos que vêm celebrar o avanço da técnica e do progresso na *Belle époque*, particularmente da indústria do automóvel².

Uma crônica singular de Proust

Algumas particularidades fazem de “Impressões de viagem em automóvel” uma crônica singular de Proust³. Em primeiro lugar, ela integra aquele raro grupo de textos jornalísticos que foram recolhidos pelo escritor para a coletânea

² Para esse contexto do artigo jornalístico, consultar Anjos (2015).

³ “*Impressions de route en automobile*” foi originalmente publicada na primeira página do jornal *Le Figaro*, em 19 de novembro de 1907. Confira Proust (1907).

Pastiches et mélanges [Pastiches e diversos]⁴, concebida desde quando começa a publicar artigos esparsos em jornais e revistas⁵. Mas não estamos diante de um texto jornalístico esparso⁶, como os leitores de *Em busca do tempo perdido* podem verificar. Como acontece muitas vezes com Proust, algumas páginas dessa crônica serão incorporadas, mais tarde, a seu grande romance. Elas formam ali o primeiro texto literário que o narrador-protagonista decide escrever⁷, a sua primeira publicação no jornal *Le Figaro*⁸. Outra particularidade da crônica é sua curiosa relação com a biografia do escritor: é que somos apresentados aqui ao chofer Alfred Agostinelli⁹. Parece claro, contudo, que Proust ainda não tem uma noção exata do papel que a personagem desempenhará em sua vida, e ele próprio registra isso em nota de pé de página, quando republica mais tarde o texto em sua coletânea. Mas a mais forte originalidade do texto, sem dúvida, é o aproveitamento como motivo literário do carro, desse instrumento moderno de circulação e transporte. E podemos lembrar que outras invenções da época estarão presentes também na obra de Proust: locomotiva, avião, fotografia, telégrafo, máquina datilográfica, telefone, etc. Mas de que maneira um autor de inflexão clássica como Proust, que admira as *Mémoires* do duque de Saint-Simon, incorpora esses objetos e práticas do mundo moderno, que fazem longa carreira nas obras vanguardistas?¹⁰ Ora, ao serem incorporadas ao romance, em 1913, as páginas dessa crônica vão perder muito do aspecto vanguardista que tinham quando publicadas em jornal. É que, no momento em que decide incluí-la em seu romance, em passagem que já citamos aqui, Proust faz nela uma mudança importante: ele substitui o automóvel do artigo de jornal por uma carroça puxada por cavalos. Aqueles que leram o romance sabem que essa mudança não prejudica absolutamente a descoberta das “leis da perspectiva”¹¹ por parte do jovem protagonista, uma experiência que vai tanto comovê-lo e que terá fortes consequências para sua formação.

⁴ Confira Proust (1919).

⁵ Embora a compilação de artigos jornalísticos tenha sido publicada apenas em 1919, em sua correspondência Proust faz referências ao livro desde 1909. Confira “*Pastiches et mélanges: notice*”, em Proust (1971).

⁶ Para os artigos jornalísticos de Proust, é possível consultar o trabalho de pesquisa exaustivo e judicioso de Yuri Cerqueira dos Anjos (2015b): *Proust et la presse de la Belle époque*.

⁷ Confira Proust (1987), *Du côté de chez Swann, À la Recherche du temps perdu*.

⁸ Confira Proust (1989), *Albertine disparue, À la Recherche du temps perdu*.

⁹ Para a relação amorosa de Proust e Agostinelli, é possível consultar a biografia de Jean-Yves Tadié (1996): *Marcel Proust* (notadamente “Agostinelli” et “*Le fugitif*”).

¹⁰ Diversos pesquisadores debruçaram-se sobre a questão. Para um resumo do problema, consultar os verbetes “Automóvel” e “Modernidade” do *Dictionnaire Marcel Proust*. Confira Bouillaguet e Rogers (2014).

¹¹ No segundo volume de *Em busca do tempo perdido*, o narrador faz um comentário sobre a relação dessas “leis da perspectiva” e a pintura – ver *À l’ombre des jeunes filles en fleur, À la Recherche du temps perdu* (PROUST, 1989, p.194).

As leis da perspectiva e o avanço da técnica

A crônica não deixa de ser, como dissemos, a resposta de Proust a algumas perguntas que atravessaram o debate artístico em torno do automóvel: os avanços técnico-científicos que mudaram nosso cotidiano seriam capazes de revolucionar também nossa sensibilidade, isto é, nossa maneira de ver e sentir? Esses avanços não representam por si só uma ruptura com a tradição literária, com os heróis e mitos que a literatura deve criar para que seja digna desse nome? Para lembrar mais uma vez a famosa citação de Marx, na qual o filósofo pergunta se o progresso técnico, ao dominar a natureza, não nos priva do encantamento que a mitologia conserva: “Será que Aquiles é compatível com a época da pólvora e do chumbo? Ou, ainda, será que a *Iliada* pode conviver com a imprensa ou com a máquina de imprimir?”¹². Enfim, de que maneira a criação literária e artística pode conviver com os novos progressos técnicos? A resposta dos literatos consistiu, muitas vezes, em posições extremas, que levavam ora a aceitar no campo artístico sem meias medidas os avanços técnicos, ora a recusá-los sem mais. No caso do automóvel, haverá aqueles que são verdadeiros entusiastas e que vão fazer dele um tema novo para a literatura, e aqueles que vêm nele apenas mais uma coisa esdrúxula criada pela tecnologia (à semelhança do curioso *teatrofone*, um instrumento muito usado por Proust, e que oferecia a oportunidade de ouvir pelo telefone, ao vivo, na comodidade da casa, a ópera que seria interpretada no teatro¹³). Diante desses polos extremos de recusa e de aceitação, o autor de “Impressões de viagem em automóvel” adota uma posição singular, como veremos.

À primeira vista, ele parece ser mais um dos entusiastas da técnica, e do automóvel em particular, mas uma leitura cuidadosa de seu artigo permite que nuancemos e até mesmo revisemos essa ideia. Não é nada fácil descrever em poucas linhas o que está em jogo no texto, e podemos começar lembrando a mistura entre realidade e sonho, que será tão característica do romance proustiano: “as janelas do automóvel, que eu mantinha fechadas, metiam numa redoma, por assim dizer, a bela tarde de setembro que, mesmo ao ar livre, era vista apenas através de um tipo de transparência”¹⁴. Se as impressões da viagem possuem assim um caráter estranho, isso seria devido a esse tipo de redoma criada pelos vidros fechados: é que a paisagem é algo visto por um estranho filtro, que nos expõe à luz do dia

¹² E Marx (1974, p.62) pergunta ainda: “Os cantos, as lendas e a Musa não desaparecem forçosamente diante da barra do tipógrafo, não se subtraem assim às condições necessárias para a poesia épica?”

¹³ Para o teatrofone, é possível consultar Laster (1983).

¹⁴ Os trechos citados remetem à tradução que apresentamos neste artigo.

e nos protege do exterior a um só tempo. Mas, enfim, essas impressões, entre o sonho e a realidade, seriam capazes de compor uma obra literária? Seria possível compor todo um texto literário somente de “impressões”, de digressões que vão se juntando meio ao acaso, e que seriam capazes de nos oferecer algum tipo de coerência ou unidade espontânea? E o que parece ainda mais importante para Proust: por que insistir em descrever a paisagem de um ponto de vista movente, a partir do qual tudo o que se vê ganha vida e movimento? A verdade é que a crônica, e especialmente a vista dos campanários, fornecem ao escritor a oportunidade de questionar nosso saudável entendimento das coisas e demonstrar que a visão, desde que não mais orientada pelos hábitos da inteligência, é um sentido que não somente engana, mas revela aspectos complexos do que significa “ver” a realidade. A viagem em automóvel torna-se, assim, uma experiência sensorial e estética importante, porque nos apresenta uma daquelas leis tão importantes para a construção da realidade, para falar como o narrador proustiano – “as leis da perspectiva”. Quando o cronista admira e descreve o movimento – como se fosse um bailado – dos campanários no horizonte (“as torres da Trinité apareceram, antes, uma só torre, a tal ponto esta escondia atrás de si exatamente a outra”), ele chama a atenção para a relatividade de nossa visão, que ela depende do lugar de que observamos. Mas, estando nós mesmos em movimento, será que podemos imaginar alguma estabilidade para as coisas mesmas? Daí a imensa valorização da perspectiva movente que oferece uma viagem de carro. A proposta é mostrar que a visão, se entendida como um simples e autêntico registro do que vemos com os nossos próprios olhos, oferece necessariamente um mundo estranho, em perpétuo movimento, onde as coisas não estão mais fixas. E, se a visão engana ou apresenta um mundo diferente do que espera a nossa inteligência, não é porque nossos sentidos estão pura e simplesmente a nos enganar; bem ao contrário, o olhar nos dá a ver assim, por meio dessas ilusões de ótica, o que é “ver” de fato e oferece a chance de tomarmos consciência do que é a realidade mesmo, uma ordem de coisas onde nada se encontra fixo ou estável, mas depende de nossa visão, de nossa perspectiva (da “lei da perspectiva”), para se orientar.

A crônica demonstra também que Proust não vê o carro como um instrumento que deixa para trás sem mais a tradição, mas antes como um objeto que se liga inevitavelmente ao passado, que nos oferece mesmo uma nova forma de redescobrir o que passou. Dizendo de outro modo, a julgar por Proust, o carro nos oferece, não um presente inédito, criado *ex nihilo*, sem nenhuma ligação com o que já foi; proporciona, antes, uma nova forma de reencontrarmos as coisas antigas e, inclusive, as antigas maneiras de sentir. Assim, o carro na crônica serve

para que viajemos pela Normandia, por suas cidades e igrejas, para que vejamos esses lugares sob uma perspectiva nova e até mesmo sob a escuridão (graças aos faróis, podemos enxergar até no escuro as fachadas das antigas catedrais). Mas veremos que o carro não faz mais que ressuscitar no presente, assim, uma figura vetusta e ultrapassada, a do viajante solitário da época medieval, que teria sido abolida pelas viagens de trem. Nesse sentido, o carro não vai propriamente contra a tradição, mas pode mesmo renová-la e ampliá-la, para que alcance domínios que não foram ainda inteiramente explorados pela nossa imaginação.

A bem dizer, na crônica de Proust, esse procedimento de reencontrar elementos antigos que se conservam no presente de maneira mágica ou maravilhosa (o que permite modificar o sentido de uma alusão ou referência do passado) é tão recorrente que, por pouco, não chega aí a virar um tique. Se não, vejamos: o chofer é um peregrino, ou melhor, uma freira, mas uma freira... da velocidade moderna; o volante do carro vira um símbolo, não do mundo futuro, mas... da cerimônia de consagração do edifício católico; e a cidade reencontrada pelo automóvel na Normandia não é a cidade do presente ou do futuro, mas... aquela que sobrevive intocável desde a Idade Média. Nesse sentido, o carro não é apenas um objeto moderno, industrializado, acessível a todos (ou, ao menos, àqueles que podem comprá-lo); ele também se torna um instrumento mágico, que permite a realização de um sonho: ele modifica, para nosso prazer, a relação corrente que mantemos com o espaço e com o tempo. Se, por um lado, portanto, estamos diante de um objeto prosaico, produzido pela indústria moderna, um bem de consumo como qualquer outro, o automóvel remete, por outro lado, a nosso desejo insuperável de viagens mágicas, exóticas ou inesperadas, para longe do que é rotina e conhecido. O automóvel, enquanto instrumento de realização desse desejo arquetípico, fascina e assusta: para onde ele nos levará? Onde a viagem de carro vai terminar?¹⁵ Como se vê, é apenas à primeira vista que o desenvolvimento técnico pode retirar a magia do mundo, desmistificar a natureza e submetê-la à razão. Para Proust, o que acontece é bem o contrário: ele imagina mesmo que o progresso técnico representado pelo carro não vai nos proporcionar um mundo administrado, prosaico ou racional, mas conduz antes a um novo encantamento da realidade, onde a técnica parece responder a nossos desejos e sonhos mais íntimos. E a ópera de Wagner seria, nesse sentido, o mais perfeito exemplo desse processo de sublimação, onde se reencanta o nosso mais ordinário presente; é ela, a ópera de Wagner, que nos ofereceria o exemplo mais forte de que a magia,

¹⁵ Para esse caráter maravilhoso do carro na literatura, é possível consultar Monneyron (2005).

mesmo no mais simples e irritante ruído de nosso cotidiano, pode habitar nossa vida presente; como diz Proust, até a buzina de um carro pode se revelar, para alguns, um “som alegre, quase humano”.

Por fim, seria possível compor um texto literário somente de fragmentos, de impressões de viagem em automóvel, com um material tão antiartístico, como diria André Gide? No romance, principalmente no romance realista burguês, a passagem do tempo sempre foi vista como um fator de destruição, como um princípio que corrói alegrias e esperanças. Basta lembrar a passagem famosa da *Educação sentimental* onde Flaubert condensa a passagem de mais de quinze anos da vida de Frédéric Moreau: “Ele viajou. [...] Voltou. Frequentou a sociedade, e teve mais outros amores. [...] Anos se passaram; e ele suportava a ociosidade de sua inteligência e a inércia de seu coração” (FLAUBERT, 2017, 526). Não é difícil concluir que a crônica de Proust não quer se limitar mais a esse sentimento de melancolia para com o passado, porque está à procura de um outro princípio para representar o tempo. Quando o cronista descreve que a fachada da catedral de Saint-Pierre de Lisieux pode ser iluminada na escuridão pelos faróis do carro dirigido por Agostinelli, ele não está sugerindo apenas que, com o avanço da técnica, as coisas antigas poderão ser observadas sob uma nova luz. Fica sugerido também que as impressões recolhidas numa viagem em automóvel podem ser uma forma exemplar para tomarmos consciência da natureza intermitente e caprichosa de nossos sentimentos e de nosso eu. Se isso é capaz de compor uma obra artística e se isso possui ainda hoje algum sentido, cabe ao leitor responder.

Impressões de viagem em automóvel¹⁶

I

Chegada a Caen

Tendo saído de... a uma hora bastante avançada da tarde, não tinha tempo a perder se quisesse chegar antes de anoitecer à casa de meus pais, a meio caminho mais ou menos de Lisieux e Louviers. À minha direita, à minha esquerda, diante de mim, as janelas do automóvel, que eu mantinha fechadas, metiam numa redoma, por assim dizer, a bela tarde de setembro que, mesmo ao ar livre, era

¹⁶ A tradução que apresentamos aqui respeita o título e a divisão originais, aqueles que Proust concebeu para a crônica no momento em que a publica no *Figaro*. Não quisemos, no entanto, privar a tradução de algumas correções feitas pelo autor em 1919, quando republica o artigo em sua coletânea *Pastiches et mélanges*, nem ignorar as duas notas que ele próprio introduziu ali. Essas duas notas vão assinaladas como notas do autor.

vista apenas através de um tipo de transparência. De longe, desde o momento em que nos viam, sobre a estrada em que se conservavam curvadas, velhas casas irregulares corriam prestamente à nossa frente para nos oferecer algumas rosas frescas ou para nos mostrar com orgulho a nova malva-rosa que haviam cultivado e que já as superava em altura. Outras apareciam, apoiando-se carinhosamente sobre uma pereira, que a cega velhice dessas casas guardava ainda a ilusão de sustentar, abraçavam-na contra seu coração ferido, onde ela, a pereira, imobilizara e incrustara para sempre a irradiação teimosa e apaixonada de seus galhos. Logo, a estrada fez uma curva e, tendo a ladeira que a margeava à direita se abaixado, a planície de Caen apareceu, mas sem a cidade, que, compreendida no entanto na extensão que eu tinha sob os olhos, não se deixava ver nem adivinhar, por causa da distância. Sozinhos, elevando-se do nível uniforme da planície, como que perdidos naquela rasa campanha, subiam rumo ao céu os dois campanários de Saint-Étienne¹⁷. Dentro de pouco tempo, víamos três, o campanário de Saint-Pierre¹⁸ tinha se juntado aos outros¹⁹. Reunidos numa tripla agulha montanhosa, apareciam como o monastério ou o solar que, à maneira de Turner²⁰, empresta seu nome à tela, mas que, no meio da imensa paisagem de céu, de vegetação e de água, conserva tão pouco espaço, parece tão episódico e momentâneo, quanto o arco-íris, a luz das cinco horas da tarde e a jovem camponesa que, no primeiro plano, vai saltitando pelo caminho com seus cestos. Os minutos passavam, íamos rápidos e, no entanto, os três campanários estavam sempre sozinhos diante de nós, como pássaros pousados na planície, imóveis, e que vislumbramos ao sol. Depois, a distância se rompendo como uma bruma que desvela completamente e em detalhes uma forma invisível, as torres da Trinité²¹ apareceram ou, antes, uma só torre, a tal ponto esta escondia atrás de si exatamente a outra. Mas aquela se distanciou, a outra se aproximou, e as duas se alinharam. Por fim, um campanário retardatário (o de Saint-Saveur²², suponho), graças a uma manobra arrojada, veio se pôr à frente delas. Agora, entre os campanários que se multiplicavam,

¹⁷ Alusão à Igreja de Saint-Étienne de Caen.

¹⁸ Igreja de Saint-Pierre de Caen.

¹⁹ Abster-me naturalmente de reproduzir neste volume as numerosas páginas que escrevi sobre as igrejas no *Figaro*, por exemplo: “*L’église de village*” (embora bem superiores, a meu ver, a muitas outras que serão lidas daqui para a frente). Mas elas foram incorporadas a *Em busca do tempo perdido* e não podia me repetir. Se estou abrindo uma exceção para esta agora, é que, no volume de *No caminho de Swann*, ela foi citada apenas parcialmente, entre aspas de resto, como um exemplo daquilo que escrevi em minha infância. E no 4o. volume (ainda não publicado) de *Em busca do tempo perdido*, a publicação no *Figaro* dessa página refeita é o tema de quase todo um capítulo. [Nota do Autor]

²⁰ Joseph Mallord William Turner (1775-1851), pintor inglês.

²¹ Igreja de la Sainte-Trinité, situada na cidade de Caen.

²² Igreja de Saint-Saveur de Caen.

e sobre a inclinação dos quais era possível distinguir a luz, que a essa distância parecia sorrir, a cidade, sem poder chegar até eles, mas obedecendo de baixo a seu ímpeto, desenvolvia com firmeza e por subidas verticais a fuga complicada e franca de seus tetos. Havia pedido ao motorista que parasse um instante em frente aos campanários de Saint-Étienne; mas, lembrando o quanto tínhamos demorado a nos aproximar deles, quando desde o início pareciam tão perto, tirei meu relógio para ver quantos minutos ainda demoraríamos, no momento em que o automóvel fez uma curva e me deixou junto a eles. Tendo permanecido tanto tempo inacessíveis ao esforço de nossa máquina, que parecia rodar em vão sobre a estrada, sempre à mesma distância, foi somente no último instante que a velocidade de todo o tempo, totalizada, tornou-se sensível. E, gigantes, recurvando-se com toda a sua altura, projetaram-se eles tão rudemente à nossa frente que mal tivemos tempo de parar para não batermos contra o pórtico.

Continuamos nossa viagem; tínhamos deixado Caen há muito tempo, e a cidade, depois de nos acompanhar alguns segundos, havia desaparecido, enquanto os dois campanários de Saint-Étienne e o campanário de Saint-Pierre, tendo ficado sozinhos a nos olhar fugir, agitavam ainda, em sinal de adeus, seus topos ensolarados. Às vezes, um deles se apagava para que os outros dois pudessem nos ver mais um instante; em breve, não vi mais que dois. Depois, deram uma última volta como dois pivôs de ouro, e desapareceram de meus olhos. Com certa frequência, a partir desse momento, passando pela planície de Caen durante o entardecer, eu os revi, às vezes de muito longe como se fossem somente duas flores pintadas sobre o céu, logo acima da linha baixa que os campos formavam; às vezes, um pouco mais próximos e já pegos pelo campanário de Saint-Pierre, lembrando as três moças de uma lenda, abandonadas numa solidão em que começava a cair a obscuridade; à medida que me distanciava, via que timidamente procuravam seu caminho e, depois de alguns desajeitados tropeções e mal-elaboradas tentativas de suas nobres silhuetas, abraçavam-se uns aos outros, escorregavam um atrás do outro, para produzir no céu ainda rosa apenas uma forma escura deliciosa e resignada, e apagar-se na noite.

II

Começava a desesperar para chegar bem rápido a Lisieux e estar naquela noite mesmo à casa de meus pais, que felizmente não foram avisados de minha viagem, quando no entardecer enveredamos por uma rápida ladeira ao fim da qual, na bacia sangrenta de sol em que descíamos a toda velocidade, vi Lisieux que

ali nos havia precedido levantar-se para dispor com afobação suas casas feridas, suas altas chaminés tingidas de púrpura; tudo havia retornado a seu lugar em apenas um segundo e, quando, alguns instantes mais tarde, paramos na esquina da rua de Fèvres, as velhas casas – cujas finas colunas de madeira nervurada se expandiam para apoiar caixilhos portando cabeças de santos ou demônios – pareciam não ter se mexido desde o século XV. Um acidente com a máquina nos forçou a permanecer até o cair da noite em Lisieux; antes de partir, quis rever na fachada da catedral alguns dos ornatos de folhagem de que fala Ruskin, mas as frágeis luzes que iluminavam as ruas da cidade cessavam sobre a praça onde a catedral²³ estava quase mergulhada na obscuridade. Ainda assim eu me aproximava, querendo ao menos tocar com a mão a ilustre mata de pedra de que o pórtico está coberto, entre dois renques tão nobremente talhados, e da qual saiu talvez a pompa nupcial de Henrique II de Inglaterra e de Éléonore de Guyenne²⁴. Mas no momento em que me aproximei às cegas, uma súbita claridade a inundou; coluna por coluna, os pilares saíram da noite, salientando vivamente, graças à plena luz sobre o fundo de sombra, o largo modelo de suas folhas de pedra. Era meu motorista, o engenhoso Agostinelli, que projetava – transmitindo às velhas esculturas a saudação do presente cuja luz servia somente para melhor ler as lições do passado – sobre todas as partes do pórtico, sucessivamente, à medida que eu queria vê-las, as lanternas do farol de seu automóvel.²⁵ E quando voltei para o carro, percebi um grupo de crianças que a curiosidade tinha trazido até ali e que, pendendo sobre os faróis suas cabeleiras cujos caracóis brilhavam nessa luz sobrenatural, recompunham aqui, como projetada da catedral num reflexo, a figuração angélica de uma Natividade. Quando deixamos Lisieux, fazia noite escura; meu motorista tinha vestido uma larga manta emborrachada e coberto a cabeça com um tipo de capuz que, abraçando a plenitude de seu jovem rosto imberbe, fazia-o parecer, à medida que penetrávamos cada vez mais rápido dentro da noite, com algum peregrino ou, ainda, com alguma freira da velocidade. De tempos em tempos – Santa Cecília²⁶ improvisando num instrumento mais imaterial ainda – ele tocava o teclado e tirava um dos acordes desses órgãos musicais que se escondem no automóvel e de que não observamos quase a música,

²³ Catedral de Saint-Pierre de Lisieux.

²⁴ Éléonore d'Aquitaine ou, ainda, Aliénor d'Aquitaine.

²⁵ Não podia prever quando escrevia essas linhas que esse rapaz, sete ou oito anos mais tarde, me pediria para datilografar um livro meu, aprenderia a aviação sob o nome de Marcel Swann, no qual amigavelmente ele associava meu nome de batismo e o nome de um dos meus personagens, e encontraria a morte com vinte e seis anos num acidente de aeroplano, ao largo de Antibes. (Nota do Autor)

²⁶ Santa Cecília, padroeira dos músicos, representada usualmente com um instrumento musical.

no entanto contínua, a não ser nos momentos de mudança de registro, que são as mudanças de marcha; música por assim dizer abstrata, inteiramente símbolo e número, e que faz pensar nessa harmonia que produzem – é o que se diz – as esferas quando giram no éter. Mas na maior parte do tempo conservava em sua mão sua roda – sua roda de direção (o que se chama de volante) – muito parecida com as cruzes de Sagração que portam os apóstolos junto às colunas do coro na Sainte-Chapelle de Paris²⁷, com a medalha de São Bento²⁸ e, em geral, com toda estilização da roda na arte da Idade Média²⁹. Ele não parecia se servir dela, tão imóvel ele ficava, mas a conservava como se fosse um símbolo que devesse acompanhá-lo por decoro; assim, os santos, nos pórticos das catedrais, conservam aquele uma âncora, este uma roda, outro uma harpa, uma foice, uma grelha, uma trompa de caça, pincéis³⁰. Mas, se esses atributos eram geralmente destinados a lembrar a arte pela qual se distinguiram durante suas vidas, eram também às vezes a imagem do instrumento pelo qual morreram; pudera o volante de direção do jovem motorista que me conduzia ficar para sempre como símbolo de seu talento, e não ser a prefiguração de seu suplício! Tivemos de parar num vilarejo onde fui, durante alguns momentos, para os moradores, esse “viajante” que desde as estradas de ferro não existia mais e que o automóvel ressuscitou, aquele a quem a criada, nas pinturas flamengas, serve o último copo antes da partida, que se vê, nas paisagens de Cuyp³¹, parando para perguntar o caminho, como diz Ruskin³², “a um passante cuja aparência, ela apenas, já indica que ele será incapaz de responder”, e que, nas fábulas de La Fontaine, cavalga sob sol e vento, coberto de um pesado balandrau na chegada do outono, “quando para o viajante toda precaução é pouca”, – esse “cavaleiro” que quase não existe mais hoje

²⁷ Cruz de Sagração: esculturas ou imagens em forma de cruz, distribuídas geralmente pelas paredes e pelo altar, que participam do ritual litúrgico de consagração (a cerimônia de dedicação) de qualquer edifício católico. Na Sainte-Chapelle de Paris, as cruzes de Sagração não estão gravadas nos muros, mas são carregadas pelas próprias figuras dos apóstolos ali esculpidos.

²⁸ Medalha de São Bento: peça de metal, geralmente circular, consagrada pela tradição católica, que remete à luta de São Bento contra o Demônio e assegura a seu portador a proteção do Santo.

²⁹ A imagem da roda é comumente associada, na iconografia medieval, à Fortuna, a divindade alegórica do destino e do acaso.

³⁰ Os objetos ou atributos listados podem ser associados à representação iconográfica de santos da tradição católica: a âncora foi o instrumento de martírio de São Clemente, padroeiro dos marinheiros; a roda, instrumento de martírio de Santa Catarina; a harpa remete à Santa Cecília; a foice, a Santo Isodoro, padroeiro dos lavradores; a grelha, instrumento de martírio de São Lourenço; a trompa de caça remete a São Humberto, padroeiro dos caçadores; os pincéis, a São Lucas, padroeiro dos pintores.

³¹ Albert Cuyp (1620-1691), pintor holandês.

³² John Ruskin (1819-1900), crítico de arte inglês. Proust prefaciou e traduziu para o francês duas obras de Ruskin: *La Bible d'Amiens* (Paris, Mercure de France, 1904), e *Sésame et les Lys* (Paris: Mercure de France, 1906). Confira Ruskin (1904, 1906).

na realidade e que, no entanto, vemos ainda galopando às vezes na maré baixa à beira-mar quando o sol se põe (saído sem dúvida do passado e aproveitando-se das sombras da noite), transformando a paisagem do mar que temos sob os olhos numa “marina” que ele próprio data e assina, pequena personagem que parece acrescentada, por Lingelbach, Wouwermans ou Adrien Van de Velde³³, a uma praia de Guillaume Van de Velde³⁴ ou de Ruysdaël³⁵, para satisfazer o gosto que têm os ricos mercadores de Haarlem, amadores de pinturas, por anedotas e por figuras. Mas o que o automóvel nos trouxe de mais precioso desse viajante é sobretudo essa admirável independência de poder partir quando quiser e de parar somente onde convier. Vão me compreender todos aqueles que, quando o vento passa, foram às vezes tocados pelo desejo irresistível de fugir com ele até o mar, onde poderão ver, em vez dos inertes pavês da cidade castigados inutilmente pela tempestade, as ondas sublevadas oferecerem um golpe após outro, um estrondo após outro; todos aqueles sobretudo que sabem o que pode ser, em certas noites, a apreensão de se fechar com seu sofrimento até ao amanhecer, todos aqueles que sabem a alegria que é, depois de haver lutado muito tempo contra uma angústia, quando começávamos a subir ao quarto, tentando sufocar as batidas do coração, poder parar e dizer: “Então! Não, não vou dormir; selem o cavalo, arrumem o automóvel”, e fugir durante toda a noite, deixando atrás de si os vilarejos onde nossa dor nos teria sufocado, onde a adivinhamos sob cada pequeno teto que dorme, enquanto corríamos a toda velocidade, sem ser reconhecido por ela, para longe de seu alcance.

Mas o automóvel tinha parado próximo a uma passagem em túnel, em frente a um pórtico estofado de lírios fenecidos e rosas. Tínhamos chegado à propriedade de meus pais. O motorista fez soar a buzina para que o jardineiro viesse nos receber, essa buzina cujo som nos desagrada por sua estridência e monotonia, mas que, no entanto, como toda matéria, pode se tornar belo se for impregnado de um sentimento. No coração de meus pais, soou alegremente como uma palavra inesperada... “Parece que escutei... Mas então só pode ser ele!” Puseram-se de pé, acenderam uma vela, tentando protegê-la contra o vento da porta que, por impaciência, já haviam aberto, enquanto, na parte baixa do jardim, a buzina – de que não podiam mais ignorar o som tornado alegre, quase humano – não para

³³ Johannes Lingelbach (1622-1674), Philips Wouwermans (1619-1668), Adriaen Van de Velde (1636-1672), pintores do Século de Ouro holandês.

³⁴ Guillaume Willem de Velde l’Ancien (1611-1693) ou Guillaume Willem de Velde le Jeune (1633-1707), pai e filho, pintores holandeses.

³⁵ Salomon Van Ruysdael (1602-1670) ou Jacob Izaaksz Van Ruysdael (1628-1682), pintores holandeses.

mais de lançar seu apelo uniforme como a ideia fixa de contentamento próximo que sentiam, insistente e repetido como a ansiedade crescente que conheciam. E ficava eu pensando que, em *Tristão e Isolda* (no segundo ato de início, quando Isolda agita sua echarpe como um sinal; em seguida no terceiro ato, na chegada do navio), pela primeira vez, à repetição estridente, indefinida e, cada vez mais, rápida de duas notas cuja sucessão é pelo acaso produzida algumas vezes no mundo desorganizado dos ruídos; pela segunda vez, à flauta de um pobre pastor, à intensidade crescente, à insaciável monotonia de sua magra canção, – Wagner³⁶, por uma aparente e genial abdicação de sua potência criativa, confiou a expressão da mais prodigiosa espera da felicidade que jamais tocou a alma humana.

PROUST'S AUTOMOBILE CHRONICLE: "IMPRESSIONS OF THE ROAD SEEN FROM AN AUTOMOBILE"

ABSTRACT: *We present and translate here into Portuguese an unpublished chronicle by Marcel Proust, "Impressions de route en automobile." This article appeared on the front page of the newspaper "Le Figaro" on November 19, 1907, just a week after the opening of the Exposition décennale de l'automobile at the Grand Palais in Paris. It is thus inserted into the context of the events that come to celebrate the advancement of technology and progress in the Belle Époque, particularly of the automobile industry. The chronicle can be seen as Marcel Proust's answer to this debate: would the technical-scientific advances that revolutionize our daily life also be capable of modifying our sensitivity, that is, our way of seeing and feeling? As we will see, the chronicle configures a series of "impressions" or fragments that reproduce the writer's "feelings" during a car trip through Normandy.*

KEYWORDS: *Proust. Chronicle. Journalism. Car. Technique. Modernity.*

REFERÊNCIAS

ANJOS, Y. C. Mobilité proustienne, mobilité journalistique: intertextes et imaginaires médiatiques dans "Impressions de route en automobile". In: JOURNÉES D'ÉTUDE DES JEUNES CHERCHEURS PROUSTIENS, 4., **Actes...** Paris: ITEM-CNRS, 2015a. Disponível em: <http://www.item.ens.fr/articles-en-ligne/mobilite-proustienne-mobilite-journalistique/>. Acesso em: 20 jan. 2021.

ANJOS, Y. C. **Marcel Proust et la presse de la Belle Époque: ethos, poétique et imaginaire médiatiques.** 2015. 330f. Tese (Doutorado em Estudos Linguísticos, literários e tradutológicos em francês) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015b.

³⁶ Wilhelm Richard Wagner (1813-1883), compositor alemão, autor da ópera, em três atos, *Tristão e Isolda*.

Uma crônica automobilística de Proust: “impressões de viagem em automóvel”

BOUILLAGUET, A.; ROGERS, B. (dir.). **Dictionnaire Marcel Proust**. Nouvelle édition revue et corrigée. Paris: Honoré Champion, 2014.

FLAUBERT, G. **A Educação sentimental**. Tradução de Rosa Freire d’Aguiar. São Paulo: Penguin Classics Companhia das Letras, 2017.

GIDE, A. **Journal**: 1889-1932. Paris: Gallimard, 1992. (Bibliothèque de la Pléiade).

LASTER, D. Splendeurs et misères du teatrophone. **Romantisme**, Paris, v.13, n.41, p.74-78, 1983.

MARX, K. **Sobre literatura e arte**. Tradução de Albano Lima. Lisboa: Editorial Estampa, 1974.

MONNEYRON, F. F. Introduction. MONNEYRON, F.; THOMAS, J. (dir.). **Automobile et littérature. Perpignan**: Presses Universitaires de Perpignan, 2005. p. 5-13.

PROUST, M. **À la recherche du temps perdu**. Paris: Gallimard, 1987-1989. t. I-IV.

PROUST, M. **Contre Sainte-Beuve, précédé de Pastiches et mélanges et suivi de Essais et articles**. Paris: Gallimard, 1971.

PROUST, M. **Pastiches et mélanges**. Paris: Nouvelle Revue Française, 1919.

PROUST, M. Impressions de route en automobile. **Le Figaro**, Paris, 19 nov. 1907. p.1.

QUEIROZ, E. de. **A cidade e as serras**. São Paulo: Ateliê, 2012.

RUSKIN, J. **Sésame et les Lys**. Tradução de Marcel Proust. Paris: Mercure de France, 1906.

RUSKIN, J. **La Bible d’Amiens**. Tradução de Marcel Proust. Paris: Mercure de France, 1904.

SAKAMOTO, H. La genèse des “littératures automobiles”: histoire d’une polémique en 1907 et au-delà. **La voix du regard**: revue littéraire sur les arts de l’image, Paris, n.19, p.31-42, 2006.

TADIÉ, J.-Y. **Marcel Proust**. Paris: Gallimard, 1996.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

ARIOLI, E. L’automobile et les églises: un voyage dans le temps. Le Moyen Âge d’”impressions en automobile (1907). In: DUVAL, S. (org.). **Proust et les “Moyen Âge”**. Paris: Hermann Éditeurs, 2015. p. 71-88.

JORDAN, J. Proust's narrator: travels in the space-time continuum. *In*: HARKNESS, N.; SCHMID, M. (ed.). **Au seuil de la modernité**: Proust, literature and the arts : essays in Memory of Richard Bales. Nigel. Postface par Richard Brun. Oxford : Peter Lang, 2011. p. 151-164. (Le romantisme et après en France, 15).

MIGUEL-OLLAGNIER, M. Le cheval : du réel à l'imaginaire dans l'œuvre de Proust, **Bulletin d'Informations Proustiennes**, n.25, p.115-128, 1994.

OUSSELIN, E. Le côté technologique de Proust, **Cincinnati Romance Review**, v.39, p. 93-111, 2015.

REY, P.-L. Proust et les innovations techniques de son époque, **Neohelicon**, v. XXV, n.1, p. 191-199, 1998.

VALTAT, J.-C. L'automobile: une technologie de la réminiscence proustienne. *In*: GRECO, G. G. et al. (org.). **Proust e gli oggetti**. Florence: Le Cárity Editore, 2012. p.45-51.

