

“Supondo que a história seja um trem de ferro”: modernidade tecnológica e pobreza da experiência em Machado de Assis

“Assuming that the Story is a Train”: Technological Modernity and Poverty of Experience In Machado de Assis

Gustavo Ramos de Souza

Universidade Estadual de Londrina (UEL)

Londrina | PR | BR

gustavo-ramos-1989@hotmail.com

<https://orcid.org/0000-0001-5164-420X>

Resumo: O objetivo deste artigo é propor uma reflexão sobre a obra de Machado de Assis tendo em vista a forma como ele abordou o trem em suas obras, com especial atenção ao conto “Evolução” e a partir da análise de trechos de *Quincas Borba*, de *Dom Casmurro*, de *Esau e Jacó* e de *Memorial de Aires*. A perspectiva aqui adotada é oriunda dos estudos midiáticos, sobretudo a partir da concepção mcluhiana de mídia – na qual é possível incluir o trem como tecnologia midiática – e das formulações de Wolfgang Schivelbusch (2014), que analisou como o trem e as estradas de ferro promoveram alterações no aparelho perceptivo humano ao criarem uma nova relação com o tempo e com o espaço. Essa crise da percepção – portanto, estética (*aesthesis*) – acarreta uma crise da experiência (*Erfahrung*), analisada por Walter Benjamin (2012) como sintoma da modernidade e cuja consequência é a crise da narração. Ou seja, o trem se torna um princípio formal na obra machadiana.

Palavras-chave: Machado de Assis; modernidade; estradas de ferro; crise da experiência.

Abstract: This paper aims to propose a reflection on the work of Machado de Assis, considering the ways in which he represented the train in his writings – particularly in the short story “*Evolution*” and through an analysis of selected passages from *Quincas Borba*, *Dom Casmurro*, *Esau and Jacob*, and *Counselor Ayres’ Memorial*. The approach adopted here is grounded in Media Studies, especially drawing on the McLuhanian conception of media – which allows the train to be understood as a mediatic technology – and on Wolfgang Schivelbusch’s



(2014) formulations, who examines how the train and the railways promoted changes in the human perceptual apparatus by creating a new relationship with time and space. This perceptual crisis – hence, an aesthetic (*aesthesis*) one – leads to a crisis of experience (*Erfahrung*), analyzed by Walter Benjamin (2012) as a symptom of modernity and whose consequence is the crisis of narration. In other words, the train becomes a formal principle within Machado de Assis's work.

Keywords: Machado de Assis; modernity; railways; crisis of experience.

1. Embarque

Adolfo Morales de los Rios Filho (2000) recorda, em *O Rio de Janeiro Imperial*, que já em 1835 – somente dez anos após as primeiras construções de estradas de ferro na Inglaterra – havia surgido o plano de estabelecer no Brasil uma estrada de ferro partindo do Rio de Janeiro, com o objetivo de ligar a capital do Império com a província de Minas Gerais – o que aconteceria, no entanto, apenas na década de 1850, sob o empreendimento de Irineu Evangelista de Sousa, o célebre Barão de Mauá. A construção visava, segundo Delso Renault (1978), facilitar o transporte do café, que se tornaria a principal *commodity* do Império: “Com a penetração da lavoura do café torna-se impraticável o transporte em lombo de burro. Nessa segunda metade do século expande-se o sistema de transporte. Urge que ele atinja os pontos de escoamento ao cais de exportação. É a fase da ferrovia” (Renault, 1978, p. 47). É em virtude de uma necessidade econômica que se modifica a paisagem técnica do país – necessidade que só pôde ser atendida por causa do processo de modernização europeu que o Brasil tentava emular sob os auspícios de Dom Pedro II.

Em crônica publicada no *Diário do Rio de Janeiro*, a 26 de junho de 1864, Machado de Assis comenta que a linha férrea garantiria a prosperidade do Brasil, “graças à facilidade das comunicações”, mas teria como efeito adverso o fim do princípio épico das antigas narrativas: “adeus, poesia das viagens! – os narradores das viagens antigas serão consultados de tempos em tempos, como uma distração para os viajantes futuros” (Assis, 2021a, p. 151). No mesmo periódico, escreve a 14 de agosto de 1864: “Não lhes falarei da estrada de ferro; já pouco espaço me resta, e a estrada de ferro merece, não uma coluna, mas um folhetim” (Assis, 2021a, p. 184). O que chama a atenção em ambos os trechos é a relação entre a literatura e a estrada de ferro, na medida em que, num primeiro momento, afirma que por causa do trem perder-se-ia a dimensão da viagem – fundamental à literatura desde Homero – como acúmulo de experiência vivida; já num segundo momento, diz que o trem merece um folhetim – digno, portanto, de se tornar assunto de um cronista. A primeira visão é confirmada em crônica publicada a 15 de julho de 1877 na *Ilustração Brasileira*, quando comenta que a inauguração da Estrada de Ferro de São Paulo dominou todas as conversas daqueles dias, mas que ele perdeu a festa de

inauguração: “Pobre de mim! Fiquei, não a ver navios, porque a estrada acabou com eles, mas a ver vagões” (Assis, 2021a, p. 402). Por um lado, tem-se o velho motivo hugoano do *ceci tuera cela*, ou seja, o trem matará o navio; por outro, observa-se que Machado, embora não refratário ao progresso e à ciência, opta por não testemunhá-la. Ainda nessa crônica, fala sobre o homem do interior que este crê não em distâncias, mas no tempo, e que “há trinta anos, quem dissesse que podia ir por terra a São Paulo, em 15 horas [...] era dado por doido” (Assis, 2021a, p. 402).

Tem-se, portanto, as seguintes constatações derivadas das estradas de ferro: 1) o fim da dimensão épica da viagem; 2) o trem torna-se assunto de folhetim; 3) o trem facilita a comunicação; 4) o trem substitui o navio como forma de transporte; 5) o cronista coloca-se à margem do progresso; 6) o trem modifica a nossa relação com o tempo e com o espaço.

2. Primeira parada

No conto “Evolução”, publicado pela primeira vez na *Gazeta de notícias*, em 24 de junho de 1884, e depois recolhido nas *Relíquias da casa velha* (1906), Inácio, um empresário, narra os encontros com o seu amigo Benedito, um deputado, e suas conversas sobre a necessidade de o país entrar na marcha do progresso. Conhecem-se em uma viagem do trajeto Rio-Vassouras e, para dissipar “os tédios do caminho” (Assis, 2019, p. 441), falam sobre as estradas de ferro:

Naturalmente, o primeiro objeto foi o progresso que nos traziam as estradas de ferro. Benedito lembrava-se do tempo em que toda a jornada era feita às costas de burro. Contamos então algumas anedotas, falamos de alguns nomes, e ficamos de acordo em que as estradas de ferro eram uma condição de progresso do país (Assis, 2019, p. 441).

Benedito crê que o progresso será vagaroso, diz que não serão seus filhos que verão “todo este país cortado de estradas” (Assis, 2019, p. 441), ao que Inácio replica dizendo que, a despeito disso, “é a nossa primeira necessidade. Eu comparo o Brasil a uma criança que está engatinhando; só começará a andar quando tiver muitas estradas de ferro” (Assis, 2019, p. 441). Benedito diz achar a ideia bonita, já Inácio responde que “importa-me pouco que seja bonita, contanto que seja justa” (Assis, 2019, p. 441). A ideia central do conto, à qual as noções de progresso tecnológico e evolução se vinculam, é a apropriação que Benedito faz da frase de Inácio, ou melhor, da evolução de uma ideia justa para o capitalista até tornar-se uma ideia bonita para o deputado, um mero floreio retórico. Vejamos como isso se dá. Duas semanas depois do primeiro encontro, Benedito convida Inácio para almoçar em sua casa e diz que este tem razão sobre a ideia de o Brasil ainda estar engatinhando: “Sim, senhor; é justamente o que o senhor dizia na diligência de Vassouras. Só começaremos a andar quando tivermos muitas estradas de ferro” (Assis, 2019, p. 442). Quatro meses depois, reencontram-se em Paris, e Benedito diz-lhe: “Lembra-se do que nós dizíamos na diligência de Vassouras? O Brasil está engatinhando; só andará com estradas de ferro” (Assis, 2019, p. 443). Inácio, por sua vez, diz que foi à Europa justamente para cuidar de uma estrada de ferro. Anos depois, reencontram-se novamente. Benedito havia se tornado deputado e preparara, para seu discurso de estreia, justamente um elóquio sobre as estradas de ferro, já Inácio contava inaugurar, pela sua empresa, o primeiro trecho da estrada. Em seguida, Benedito pede-lhe que leia o início

de seu discurso, no qual a frase sobre o Brasil “engatinhando” reaparece: “aqui repetirei o que, há alguns anos, *dizia eu* a um amigo, em viagem pelo interior: o Brasil é uma criança que engatinha; só começará a andar quando estiver cortado de estradas de ferro...” (Assis, 2019, p. 445).

A evolução do título nada mais é que a evolução da frase de efeito proferida por Inácio que é progressivamente assimilada por Benedito. Na primeira vez que Benedito a repete, apesar de atribuir a ideia ao seu verdadeiro autor, “*o senhor dizia*”, ele promove uma sutil alteração, inserindo um sujeito oculto da primeira pessoa do plural que substitui o sujeito Brasil da oração: “[nós] só começaremos a andar quando [nós] tivermos”. A apropriação se dá pela transformação de um discurso direto de outrem em um discurso indireto livre. Da segunda vez, Benedito se coloca como coautor da ideia: “*lembra-se do que nós dizíamos*”. Mais que isso: se originalmente a frase era “eu comparo o Brasil a uma criança que está engatinhando”, agora é “o Brasil está engatinhando”. O que antes era uma comparação, um símile, torna-se no discurso de Benedito uma metáfora. Os termos comparativos desaparecem. Da última vez, Benedito toma a ideia para si: “*dizia eu* a um amigo”. O vocábulo criança reaparece, mas como metáfora e não como símile: “o Brasil é uma criança que engatinha”. Além disso, há um acréscimo entre o andar e as estradas de ferro. Benedito diz: “só começará a andar quando estiver cortado de estradas de ferro”. E esse processo de apropriação já é sugerido desde o início, quando Inácio descreve Benedito da seguinte maneira: “intelectualmente, é que ele era menos original. Podemos compará-lo a uma hospedaria bem afreguesada, aonde iam ter ideias de toda parte e de toda sorte, que se sentavam à mesa com a família da casa” (Assis, 2019, p. 440). Ademais, antes de se assumir autor da ideia, Benedito já age como se fosse ele o especialista em estradas de ferro: “falava-me daquelas coisas, como se acabasse de as descobrir, expondo-me tudo, *ab ovo*” (Assis, 2019, p. 444).

Ora, mais que uma história sobre como o poder político se apropria da livre-iniciativa, isto é, sobre como o estamento burocrático estatal absorve o liberalismo e o esvazia como retórica sem lastro na realidade, fazendo que as ideias estejam fora do lugar, conforme a interpretação de Roberto Schwarz (2016) sobre a ideologia liberal à brasileira, o que interessa reter do conto não é o conflito entre discurso e ação, mas sim o fato de que o clichê sobre o progresso, em que pesem as variações assumidas por Benedito, associava-se desde o início, pela boca de Inácio, à construção das estradas de ferro. Comentando o conto “Evolução”, Raymundo Faoro (2001, p. 323-325) afirma que

Progresso e estradas de ferro seriam termos correlatos; o progresso se revelava nas estradas de ferro, conforme a visão difundida ao tempo, persistente ainda no pensamento de Rui Barbosa, ministro da Fazenda do Governo Provisório. Das estradas de ferro irradiava-se o conceito para o progresso material, vagamente aliado ao progresso industrial. [...] Com o transporte, financiado de Londres, o Brasil renasceria, eliminando o atraso, globalmente, sem que, passo a passo, se erguesse a indústria, da oficina à usina.

Se Benedito apropria-se da frase feita de Inácio, o fato é que Inácio já se apropriara do lugar-comum corrente, no Segundo Império, de que o progresso se traduzia na construção de estradas de ferro – lugar-comum, aliás, materializado pelos empreendimentos do Barão de Mauá. Não à toa, a comparação entre o trem e o burro apresenta-se no conto quando Benedito diz se lembrar do tempo “em que toda a jornada era feita às costas de burro” – a simbolizar o atraso de países subdesenvolvidos em oposição às estradas de ferro, “condição

de progresso do país”. A antinomia trem e burro traduz a dialética do progresso e do atraso que “Evolução” dramatiza, sendo que o preço que se paga pelo progresso é a anulação da subjetividade, na medida em que a apropriação é algo naturalizado, “um efeito da lei da evolução” – mal necessário, portanto, para que o Brasil saia da condição de atraso –, até que o indivíduo deixe de coincidir consigo próprio, abrindo-se ao exterior e tornando-se aquilo que não é: “Este homem é sincero, pensei comigo, está persuadido do que escreveu”. Aquilo que é efeito é tomado pela causa, a exterioridade torna-se interioridade, e o postigo é naturalizado. Isso fica evidente já no segundo parágrafo de “Evolução”, quando Inácio descreve Benedito:

Quarenta e cinco anos, e muitos cabelos pretos; para os que o não eram, usava um processo químico, tão eficaz que não se lhe distinguiam os pretos dos outros – salvo ao levantar da cama; mas ao levantar da cama não aparecia a ninguém. Tudo mais era natural, pernas, braços, cabeça, olhos, roupa, sapatos, corrente do relógio e bengala (Assis, 2019, p. 440).

Inácio, ao descrever ironicamente o amigo, diz que é quase impossível distinguir os cabelos pretos dos cabelos tingidos de preto por processo químico; diz também que roupas, sapatos, corrente de relógio e bengala são tão naturais quanto pernas, braços, cabeça e olhos. Não se trata apenas de confusão deliberada, mas sim da incapacidade de distinguir o que é natural do que é artificial, a prótese do próprio corpo. Como diz Marshall McLuhan (1974, p. 63), em *Os meios de comunicação como extensões do homem*, a propósito do mito de Narciso, “qualquer invenção ou tecnologia é uma extensão ou auto-amputação de nosso corpo, e essa extensão exige novas relações e equilíbrios entre os demais órgãos e extensões do corpo”. Ele prossegue:

Contemplar, utilizar ou perceber uma extensão de nós mesmos sob forma tecnológica implica necessariamente em adotá-la. Ouvir rádio ou ler uma página impressa é aceitar essas extensões de nós mesmos e sofrer o “fechamento” ou o deslocamento da percepção, que automaticamente se segue. É a contínua adoção de nossa própria tecnologia no uso diário que nos coloca no papel de Narciso da consciência e do adormecimento subliminar em relação às imagens de nós mesmos. Incorporando continuamente tecnologias, relacionamo-nos a elas como servomecanismos (McLuhan, 1974 p. 64).

Nesse sentido, em vez de ver em Benedito sob a perspectiva tradicional dos estudos machadianos, a qual enxergaria nele o jogo entre aparência e essência ou mesmo a dialética do localismo e do cosmopolitismo, segundo a qual as ideias maquiaram a realidade, podemos observá-lo desde uma perspectiva midiática, em que, pela autoamputação e pela narcose narcísica, as próteses de seu corpo são tomadas como extensões de si. Assim é que, no exórdio do seu discurso, ele escreve: “dir-me-eis que uma nação não se compõe só de estômago para digerir, mas de cabeça para pensar e de coração para sentir. Respondo-vos que tudo isso não valerá nada ou pouco, se ela não tiver pernas para caminhar” (Assis, 2019, p. 445). Para além da metáfora evolucionista spenceriana, cuja teoria estabelece uma analogia organicista em que cada parte do corpo social possui uma função específica para a harmonia do todo, as pernas para caminhar equivalem de fato ao trem. É metáfora e não é metáfora, afinal, as estradas de ferro como metonímia do trem corresponderiam de fato a extensões das pernas, segundo a formulação de McLuhan. Em suas palavras, “a economia de gestos, principal característica de todas as ferramentas e máquinas, talvez seja a expressão imediata de pressões físicas que nos

impelem a projetarmo-nos ou estendermo-nos a nós mesmos, seja sob a forma de palavras, seja sob a forma de rodas” (McLuhan, 1974, p. 207). O trem, ao mesmo tempo que se refere à amputação das pernas e sua consequente substituição, implica uma economia de gestos, de movimentos e de atenção, acoplando-se ao aparelho psíquico e direcionando a percepção. O trem acaba incorporado, então, à forma mesma de perceber as coisas do mundo, ou melhor, a percepção se torna mediada pelo trem. É assim que a subjetividade é anulada em favor daquilo que se tornou uma extensão de si, ocorrendo um apagamento da esfera interior, um esvaziamento em favor da extensão que lhe dá forma.

Em *The mechanic muse* (1987), Hugh Kenner investiga as relações entre a literatura e as inovações tecnológicas surgidas a partir da metade do século XIX e mostra de que modo autores como Ezra Pound e James Joyce não apenas representaram tematicamente tais tecnologias, mas também como elas foram absorvidas em um nível formal. Kenner (1987) atribui ao “século da máquina” – isto é, o século XIX – invenções como o telefone, o fonógrafo, o telégrafo, as estradas de ferro, o automóvel, o cinema, a máquina de escrever, a lâmpada elétrica, entre outras. Flora Süssekind, por sua vez, em *Cinematógrafo de Letras*, se propõe a analisar as relações entre literatura e técnica entre as décadas de 1880 e 1920 na literatura brasileira. Para a autora, “não se trata mais de investigar apenas como a literatura *representa* a técnica, mas como, apropriando-se de procedimentos característicos à fotografia, ao cinema, ao cartaz, transforma-se a própria técnica literária” (Süssekind, 1987, p. 15). Embora se dedique à produção de autores como Olavo Bilac, João do Rio e Artur Azevedo – contemporâneos de Machado de Assis –, a pesquisadora pouco diz a propósito do autor de Brás Cubas. É curiosa tal omissão, pois são célebres as crônicas em que Machado de Assis descreveu a presença de mídias tecnológicas no Rio de Janeiro da segunda metade do século XIX, como a fotografia, o fonógrafo e o bonde elétrico – basicamente sinônimos de progresso científico e técnico no período e que representavam como o país se empenhava em acompanhar as transformações tecnológicas dos países mais avançados. Não é acidental que a primeira sessão pública de cinema no Brasil tenha acontecido em julho de 1896, apenas alguns meses após a exibição do cinematógrafo dos Irmãos Lumière em dezembro do ano anterior. Em “A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio”, Nicolau Sevcenko (p. 415-416),

O desenvolvimento dos novos meios de comunicação, telegrafia sem fio, telefone, os meios de transporte movidos a derivados de petróleo, a aviação, a imprensa ilustrada, a indústria fonográfica, o rádio e o cinema intensificarão esse papel da capital da República, tornando-a eixo de irradiação e caixa de ressonância das grandes transformações em marcha pelo mundo, assim como no palco de sua visibilidade e atuação em território brasileiro. [...] Machado, mais velho, cuja sensibilidade se formou no cenário das instituições imperiais, assinala o ímpeto e a velocidade das mudanças, a surpresa dos seus contemporâneos e as resistências erguidas como meios de defesa contra um fluxo que a tudo parecia levar de roldão.

Esse mundo em transformação pelo progresso tecnológico prefigura a “era eletrônica” de que fala McLuhan, porquanto as mídias – e McLuhan (1974), em sentido lato, denomina mídias coisas díspares, como o relógio, a tipografia, o avião, o automóvel, o telégrafo, o telefone, o rádio, o cinema e a televisão – modificam a percepção humana, como demonstra Walter Benjamin (2012), em seu célebre ensaio sobre a reprodutibilidade técnica, quando fala do efeito de choque e do “inconsciente óptico”, e Jonathan Crary ao defender a historicidade

da percepção humana, posto que condicionada pelas novas tecnologias de observação do século XIX: “a partir de meados do século XIX, a percepção se caracteriza fundamentalmente por experiências de fragmentação, choque e dispersão [...], lado a lado com o surgimento de novas formas tecnológicas de espetáculo, exposição, projeção, atração e registro” (Crary, 2013, p. 25-26). É nesse sentido que o conceito de mídia como extensão do homem deve ser entendido, na medida em que as mídias criam uma nova economia da percepção, modificam a relação do homem com o mundo, ou melhor, a percepção torna-se mediada pelas novas tecnologias. McLuhan enfatiza a mídia sobre a mensagem, pois, na vida cotidiana as mídias são praticamente invisíveis, dado o nosso interesse nas mensagens por elas produzidas; entretanto, o seu imperativo é de que, “em vez da mensagem, atentemos para as mídias em si, na modificação que elas provocam nas mensagens” (Müller; Felinto, 2019, p. 9). Assim, o leitmotiv “o meio é a mensagem” significa que “o ‘conteúdo’ de qualquer meio ou veículo é sempre um outro meio [medium] ou veículo”, é “o meio que configura e controla a proporção e a forma das ações e associações humanas (McLuhan, 1974, p. 23). Desse modo, quando Benedito se apropria da ideia de Inácio e torna-a sua, isso significa que, ao modo de uma mídia, transforma o conteúdo – a ideia de Inácio – e dá-lhe feição própria. Não à toa, nas três vezes que a repete, a ideia ganha pequenas variações até ser totalmente incorporada ao seu discurso. E, vale notar, as repetições ocorrem em três espaços diferentes: a casa de Benedito, uma rua de Paris e depois no gabinete de Benedito. A ideia passa por deslocamentos espaciais e alterações sintático-lexicais, com acréscimos e supressões. Os movimentos de deslocamento e parada mimetizam, em um nível estrutural, o próprio trem.

3. Segunda parada

Não é demais lembrar que, em ao menos dois romances, Machado de Assis coloca em um trem o estopim da história, *Dom Casmurro* e *Quincas Borba*. Em *Quincas Borba*, o primeiro encontro de Rubião com Sofia e Cristiano Palha, no capítulo XXI, se dá justamente dentro do trem:

Na estação de Vassouras, entraram no trem Sofia e o marido, Cristiano de Almeida e Palha. Este era um rapagão de trinta e dois anos; ela ia entre vinte e sete e vinte e oito. Vieram sentar-se nos dois bancos fronteiros ao do Rubião, acomodaram as cestinhas e embrulhos de lembranças que traziam de Vassouras, onde tinham ido passar uma semana; abotoaram o guarda-pó, trocaram algumas palavras, baixo. Depois que o trem continuou a andar, foi que o Palha reparou na pessoa do Rubião, cujo rosto, entre tanta gente carrancuda ou aborrecida, era o único plácido e satisfeito. Cristiano foi o primeiro que travou conversa, dizendo-lhe que as viagens de estrada de ferro cansavam muito, ao que Rubião respondeu que sim; para quem estava acostumado à costa de burro, acrescentou, a estrada de ferro cansava e não tinha graça; não se podia negar, porém, que era um progresso...

— Decerto, concordou o Palha. Progresso e grande.

— O senhor é lavrador?

— Não, senhor.

(Assis, 2012a, p. 73)

A linha da Estrada de Ferro que liga o Rio de Janeiro a Vassouras foi concluída apenas em 1865, pouco antes, portanto, dos sucessos narrados nos capítulos iniciais de *Quincas*

Borba, uma vez que a história narrada começa em 1867. Depois de Rubião dizer que, para quem estava acostumado à viagem feita à costa do burro a viagem era sem graça, pergunta a Palha se é lavrador, porém, não é apenas a sua fala que denota que ele não está acostumado à estrada de ferro, mas também o seu ar “plácido e satisfeito”. De acordo com Wolfgang Schivelbusch (2014, p. 76), nas viagens de trem do século XIX, os viajantes de classes mais privilegiados eram marcados pelo tédio, enquanto os mais pobres mostravam-se mais felizes, com “conversas alegres e risadas” (Schivelbusch, 2014, p. 76, tradução nossa). A ascensão social de Rubião, portanto, fica evidente pelo fato de ele não estar habituado às formas de socialização da classe para a qual emergiu.

O que chama mais a atenção, entretanto, é o fato de as viagens de trem serem “sem graça”, o que ecoa o fim da “poesia das viagens” de que Machado falava em crônica de 1864. No mundo desencantado da técnica, não há espaço para a poesia, para a experiência, mas apenas para a prosa dos dias – por isso que o encontro com Sofia não será o prólogo de uma história de amor, nem um caso adúltero. Nada de grandes peripécias, apenas um enredo de amor não correspondido um tanto “sem graça”, embora isso seja o que menos importa em *Quincas Borba*. O tédio é o sentimento que domina a cena antes de Palha dirigir a palavra a Rubião, pois o narrador descreve que, com exceção de Rubião, havia “tanta gente carrancuda e aborrecida”. Palha, aliás, diz que “as viagens de estrada de ferro cansavam muito”, ao que Rubião responde que a viagem “não tinha graça”, comparada à viagem à costa do burro. Nas palavras de Schivelbusch (2014, p. 58, tradução nossa),

[...] viajar torna-se monótono na exata proporção de sua rapidez – representa a avaliação da viagem ferroviária feita por todos os viajantes do século XIX que ainda estavam acostumados às viagens pré-industriais e, portanto, incapazes de desenvolver modos de percepção apropriados à nova forma de transporte. A monotonia e o tédio resultaram das tentativas de transferir o aparato perceptivo da viagem tradicional, com sua intensa apreciação da paisagem, para a ferrovia².

Em *Dom Casmurro*, a cena inicial, narrada no primeiro capítulo, dá-se igualmente num trem:

Uma noite destas, vindo da cidade para o Engenho Novo, encontrei no trem da Central um rapaz aqui do bairro, que eu conheço de vista e de chapéu. Cumprimentou-me, sentou-se ao pé de mim, falou da lua e dos ministros, e acabou recitando-me versos. A viagem era curta, e os versos pode ser que não fossem inteiramente maus. Sucedeu, porém, que, como eu estava cansado, fechei os olhos três ou quatro vezes; tanto bastou para que ele interrompesse a leitura e metesse os versos no bolso (Assis, 2016, p. 79).

Nesse trecho, a viagem de trem é antítese da poesia, ou melhor, não é o lugar apropriado para a recitação de versos. A viagem de trem é também espaço de recolhimento: não é porque

¹ On the contrary, the sounds emanating from these carriages could be overheard in the compartments of the privileged: ‘merry conversation and laughter rang all the way into the boredom of my isolation cell’.

² traveling becomes dull in exact proportion to its rapidity – represents the evaluation of railroad travel made by all those nineteenth-century travelers who were still accustomed to pre-industrial travel and thus not able to develop modes of perception appropriate to the new form of transportation. Dullness and boredom resulted from attempts to carry the perceptual apparatus of traditional travel, with its intense appreciation of landscape, over to the railway.

se conhece alguém “de vista e de chapéu” que se pode abordá-lo e importuná-lo com poemas e falas sobre os ministros. Conversas dentro do trem devem acontecer apenas entre amigos e familiares. Para Schivelbusch (2014, p. 67, tradução nossa), “os viajantes no compartimento do trem não sabiam o que fazer uns com os outros, e a leitura tornou-se um substituto para a comunicação que não mais ocorria”³. Curiosamente, na cena de abertura de *Dom Casmurro*, há a intromissão de dois regimes de sociabilidade: isso porque a leitura tornara-se um substituto da comunicação entre as classes altas, a fim de evitar o constrangimento de olhar o passageiro que estava à sua frente sem dizer palavra. Contudo, o poeta do trem invade o espaço de Bento Santiago ao querer recitar-lhe seus versos. A poesia converte-se, assim, não apenas em intromissão no espaço pessoal do outro, mas, justamente pelo caráter recitativo próprio da oralidade e da sociabilidade pré-moderna (leitura em voz alta), promove um entrelaçamento entre os hábitos reclusos e burgueses com os hábitos das classes baixas. Ou seja, Bento Santiago vê-se constrangido pela “presença desagradável de outros viajantes”⁴ (Schivelbusch, 2014, p. 77). Para Roberto Schwarz (2006), haveria na interação de Bento Santiago com o poeta do trem a dinâmica própria de dois modos de sociabilidade do Brasil Império:

O gentleman distante (Casmurro) não destoa do seu modelo de civilidade europeia, com seu direito à *privacy*, o costume do anonimato etc. Em contraste, a sem-cerimônia do rapaz que nem sequer havia se apresentado aponta a capital provinciana, o país invivível, do qual Casmurro se queixa aos amigos elegantes, que têm hábito de chá, camarote no teatro e casa em Petrópolis (Schwarz, 2006, p. 40).

A cena inicial do romance serve a Bento Santiago como mote para o título do livro que escreve, mas não só isso. Denota, por um lado, o esnobismo de Casmurro, a sua tentativa de emular os comportamentos da elite europeia, bem como a “demonstração de tolerância, de aceitação da contingência e do diverso” (Schwarz, 2006, p. 40), na medida em que diz não guardar rancor do poeta que lhe diz nomes feios e lhe dá a alcunha; por outro, tem-se a sua convivência pretensamente permissiva com quem é diferente de si, com aquele que se encontra abaixo dele – pelo menos, o comportamento invasivo do poeta sugere – na pirâmide social. Se a alcunha sugere “fumos de fidalgo”, Bento Santiago age como um aristocrata que busca se distanciar dos reles plebeus, embora lhes trate com certa complacência. A cena do trem, em certa medida, apresenta o conflito social que norteia a narrativa.

4. Terceira parada

A oposição entre a viagem feita à costa do burro e viagem nas estradas de ferro que está presente tanto na fala de Benedito em “Evolução” quanto na de Rubião em *Quincas Borba* retorna no último romance de Machado de Assis, *Memorial de Aires*, em um diálogo do desembargador Campos com o Conselheiro Aires:

³ The travelers in the train compartment did not know what to do with each other, and reading became a surrogate for the communication that no longer took place.

⁴ the displeasing presence of fellow travelers.

Ao subir a serra as nossas impressões divergiram um tanto. Campos achava grande prazer na viagem que íamos fazendo em trem de ferro. Eu confessava-lhe que tivera maior gosto quando ali ia em caleças tiradas a burros, umas atrás das outras, não pelo veículo em si, mas porque ia vendo, ao longe, cá embaixo, aparecer a pouco e pouco o mar e a cidade com tantos aspectos pinturescos. O trem leva a gente de corrida, de afogadilho, desesperado, até a própria estação de Petrópolis. E mais lembrava as paradas, aqui para beber café, ali para beber água na fonte célebre, e finalmente a vista do alto da serra, onde os elegantes de Petrópolis aguardavam a gente e a acompanhavam nos seus carros e cavalos até à cidade; alguns dos passageiros de baixo passavam ali mesmo para os carros onde as famílias esperavam por eles.

Campos continuou a dizer todo o bem que achava no trem de ferro, como prazer e como vantagem. Só o tempo que a gente poupa! Eu, se retorquisse dizendo-lhe bem do tempo que se perde, iniciaria uma espécie de debate que faria a viagem ainda mais sufocada e curta. Preferi trocar de assunto e agarrei-me aos derradeiros minutos, falei do progresso, ele também, e chegamos satisfeitos à cidade da serra (Assis, 2022, p. 46-47).

O tópico do “progresso”, que figurava nas outras obras, retorna também; porém, se lá os interlocutores estavam de acordo sobre o progresso do trem, aqui, o entusiasmo é todo de Campos, afinal, diz ele, o trem poupa-lhe tempo. Enquanto Campos defende o progresso e o tempo que se poupa, Aires opõe-se com o argumento do ganho da experiência (*Erfahrung*): ver a cidade surgir pouco a pouco com “tantos aspectos pinturescos”, paradas para beber café ou água na fonte, a vista do alto da serra e o senso de coletividade (“as famílias esperavam por eles”). A pobreza da experiência é resultado do desenvolvimento da técnica: “uma forma completamente nova de miséria recaiu sobre os homens com esse monstruoso desenvolvimento da técnica” (Benjamin, 2012a, p. 124). Sendo a viagem rápida demais, não se recolhem histórias passadas de boca a boca, não há espaço para novas experiências; há apenas o deslocamento do ponto A ao ponto B no menor tempo possível.

Para Wolfgang Schivelbusch (2014), a viagem de trem nas estradas de ferro, ao mesmo tempo que diminuía o tempo, modificavam também o espaço. Isso porque a velocidade encurtava as distâncias que separavam lugares equidistantes e, paradoxalmente, expandia o espaço, na medida em que incorporava as novas áreas cobertas pela rede de transporte. Por exemplo, ao mesmo tempo que a distância entre Petrópolis e o Rio de Janeiro parecia diminuir em virtude do menor tempo gasto no deslocamento, tinha-se a sensação de que uma cidade era extensão da outra, como se a paisagem nova fizesse também parte da antiga. Assim, continua Schivelbusch (2014, p. 37, tradução nossa), “por um lado, a ferrovia abriu novos espaços que antes não eram tão facilmente acessíveis; por outro, fê-lo destruindo o espaço, nomeadamente o espaço entre pontos”. O sentido de identidade de cada localidade era determinado pelo espaço entre eles, mas, à medida que esse espaço diminuiu, a identidade também foi perdida: os espaços passaram a se sobrepor, a fazerem parte da mesma paisagem (Schivelbusch, 2014). Com efeito, “a estrada de ferro conhece apenas os pontos de embarque e desembarque”⁵ (Schivelbusch, 2014, p. 38, tradução nossa), de modo que pouco importa o caminho percorrido. Ainda que se possa concordar com Campos a propósito do tempo que se poupa no deslocamento do ponto A ao ponto B, o fato é que o tempo é esvaziado de experiência, afinal, para dizer com John Ruskin (*apud* Schivelbusch, 2014, p. 39, tradução nossa), os

⁵ The railroad knows only points of departure and destination.

viajantes chegam tal como partiram, “intocados pelo espaço percorrido”⁶. Em virtude disso, a estrada de ferro pôs fim à “intensidade de viagem, que havia atingido seu auge no século XVIII e encontrado sua expressão cultural no gênero do ‘romance de viagens’”⁷ (Schivelbusch, 2014, p. 53). “Adeus, poesia das viagens”, escreve Machado de Assis na supracitada crônica, ao que Aires complementa lamentando a pobreza de experiências.

Vale notar também que Aires diz que, nas antigas viagens em caieças puxada a burro, era possível ver a paisagem: “mas porque ia vendo, ao longe, cá embaixo, aparecer a pouco e pouco o mar e a cidade com tantos aspectos pinturescos”, já, na viagem de trem, experimenta-se somente a velocidade do veículo e visualiza-se somente o destino: “o trem leva a gente de corrida, de afogadilho, desesperado, até a própria estação de Petrópolis”. O lamento de Aires é semelhante ao de um viajante anônimo de meados do século XIX:

“Ao viajar na maioria das ferrovias”... diz um autor anônimo do ano de 1844, “a face da natureza, as belas paisagens de colinas e vales se perdem ou se distorcem diante de nossa visão. A alternância entre terrenos altos e baixos, a brisa saudável e todas aquelas associações estimulantes ligadas à ‘Estrada’ se perdem ou se transformam em cortes tristes, túneis lúgubres e os eflúvios nocivos da locomotiva barulhenta”⁸ (Schivelbusch, 2014, p. 54, tradução nossa).

A velocidade do trem impossibilita que o viajante possa observar a paisagem ou deter-se demoradamente sobre ela. A contemplação torna-se impossível porque a paisagem modifica-se rápido demais. A percepção visual é, então, alterada, favorecendo o mesmo tipo de percepção que é instado pelo cinema. Não à toa, Schivelbusch compara a experiência da viagem de trem ao ato de assistir a um filme, na medida em que, contrariamente à contemplação de uma pintura de uma paisagem, as quais impõem uma recepção individual, o ato de olhar o exterior pela janela de um trem acarreta uma recepção coletiva, em que os traços e borrões apresentam-se igualmente a todos os viajantes. Mais: a aproximação de uma região remota, de difícil acesso, propiciada pelas estradas de ferro, equivaleria à “perda da aura”, conforme definida por Benjamin (2012b, p. 184), porquanto o distante se torna banal pela “intensidade dos movimentos de massas”, e os elementos espaciais e temporais que caracterizam a aura como “a aparição única de uma coisa distante” acabam totalmente obliterados. E, assim como o espectador fílmico, o viajante experimenta a viagem sentado em sua poltrona, em condição de relativa imobilidade, de maneira passiva, apartado daquilo que tenta ver: “a velocidade do trem separou o viajante do espaço do qual ele fazia parte anteriormente”⁹ (Schivelbusch, 2014, p. 63). Mas, acima de tudo, importa frisar que tentar olhar a paisagem pela janela, dentro de um trem em alta velocidade, é perceber que os espaços se sobrepõem, confrontam-se uns aos outros em procedimento semelhante à montagem: “na

⁶ They were no longer travelers – rather, as Ruskin puts it, they were human parcels who dispatched themselves to their destination by means of the railway, arriving as they left, untouched by the space traversed.

⁷ The railway put an end to this intensity of travel, which had reached its peak in the eighteenth century and had found its cultural expression in the genre of the ‘novel of travels’.

⁸ “In travelling on most of the railways”... says an anonymous author of the year 1844, “the face of nature, the beautiful prospects of hill and dale, are lost or distorted to our view. The alternation of high and low ground, the healthful breeze, and all those exhilarating associations connected with ‘the Road’, are lost or changed to doleful cuttings, dismal tunnels, and the noxious effluvia of the screaming engine”

⁹ the train’s speed separated the traveler from the space that he had previously been a part of.

percepção fílmica – isto é, na percepção da montagem, na justaposição das imagens mais díspares numa unidade – a nova realidade dos espaços intermediários aniquilados encontra a sua expressão mais clara: o filme aproxima as coisas do espectador e também as aproxima entre si”¹⁰ (Schivelbusch, 2014, p. 42).

À maneira do cinema, o que se tem na viagem de trem é uma sucessão ininterrupta de imagens e de impressões, um estímulo constante para tentar apreender o que se passa, sobrecarregando o sentido da visão – para além da capacidade humana de processar tais impressões: “a velocidade borra todos os objetos em primeiro plano, o que significa que não há mais um primeiro plano – exatamente a faixa em que se situava a maior parte da experiência das viagens pré-industriais”¹¹ (Schivelbusch, 2014, p. 63). Nesse sentido, a percepção tradicional acaba substituída pela percepção panorâmica, à qual “não pertencia mais ao mesmo espaço que os objetos percebidos: o viajante via os objetos, paisagens etc. através do aparato que o movia pelo mundo”¹² (Schivelbusch, 2014, p. 64). Há uma separação entre o viajante e a paisagem, entre o sujeito e o espaço no qual ele se movia, entre o observador e a imagem – é nisso que consiste a percepção panorâmica. Assim, à medida que o espaço exterior é dissolvido *pari passu* com a capacidade de apreendê-lo, é criado um novo tipo de percepção, capaz de lidar com os novos estímulos surgidos do novo meio de transporte. Cria-se, antes mesmo do cinema, um *inconsciente ótico*, no qual “o espaço em que o homem age conscientemente é substituído por outro em que sua ação é inconsciente” (Benjamin, 2012b, p. 204). De acordo com Schivelbusch (2014, p. 59), “enquanto a consciência moldada pelas viagens tradicionais se encontrava em crise crescente, outro tipo de percepção começou a se desenvolver, uma que não tentou combater os efeitos da nova tecnologia de viagem, mas, ao contrário, assimilou-os inteiramente”¹³. As posições antagônicas que notamos no diálogo entre Campos e Aires revelam, sobretudo, duas formas de percepção, isto é, enquanto Aires percebe o mundo por meio de uma percepção tradicional e pré-moderna, Campos parece perceber o mundo por meio de uma percepção panorâmica. Não se trata, porém, de retrair o velho embate entre apocalípticos e integrados, mas sim de verificar que a assimilação de uma nova forma de percepção implica uma nova sensibilidade, ou seja, uma nova estética.

5. Desembarque

Em “Evolução”, *Quincas Borba* e *Memorial de Aires*, por meio do embate entre viagem de trem e viagem de burro, nota-se não somente certo ideal de progresso posto em xeque, mas também se tematiza a perda da experiência (*Erfahrung*) em favor da vivência (*Erlebnis*), a qual é

¹⁰ In the filmic perception – i.e., the perception of montage, the juxtaposition of the most disparate images into one unit – the new reality of annihilated in-between spaces finds its clearest expression: the film brings things closer to the viewer as well as closer together.

¹¹ velocity blurs all foreground objects, which means that there no longer is a foreground – exactly the range in which most of the experience of pre-industrial travel was located.

¹² Panoramic perception, in contrast to traditional perception, no longer belonged to the same space as the perceived objects: the traveler saw the objects, landscapes, etc. through the apparatus which moved him through the world

¹³ While the consciousness molded by traditional travel found itself in a mounting crisis, another kind of perception started to develop, one which did not try to fight the effects of the new technology of travel but, on the contrary, assimilated them entirely.

marcada pela fragmentação da percepção em virtude do isolamento, da aceleração e da dissolução do espaço-tempo. Mas Machado de Assis, em vez de simplesmente trazer a perda da experiência – derivada dos avanços tecnológicos de que a estrada de ferro é exemplo – para o nível do conteúdo, tenta assimilá-la à forma. No capítulo CX de *Esau e Jacó*, o trem metaforiza o sumário narrativo: “Voe este capítulo, como o trem de Mauá, serra acima, até à cidade do repouso, do luxo e da galanteria. Vá Natividade com os filhos, e Aires com os três. Em cima, à noite, voltando este à casa do barão, pôde ver os efeitos da paz jurada, a conciliação final” (Assis, 2012b, p. 261). Tem-se o esvaziamento da narração em favor da síntese, de modo que o leitor ignora o que se passou na viagem de Natividade com os filhos. Embora o tempo dos acontecimentos pudesse ser desenvolvido mais largamente, a narração é bem mais breve. Mais que a incongruência entre dois regimes de temporalidade, o que se tem é a discrepância entre o viver e o narrar, como se a experiência comunicável fosse mais pobre e indigna de ser narrada. E o fato de a pobreza da experiência se dar justamente em uma viagem de trem deixa ainda mais nítido que ela resulta desse meio de transporte – ao qual o autor já deu mostras de desconfiança. Mas vale notar também que os solavancos do trem transparecem na pontuação, pois, em três períodos curtos, com pouco mais de três linhas, tem-se nove vírgulas e três pontos finais. Mais que metáfora, o trem torna-se a própria tessitura narrativa e representa a pressa com que se narram os eventos. Se escandíssemos alguns sintagmas como um poema, observaríamos a alternância de pés iâmbicos (U–) e anapésticos (UU–), os quais mimetizam o movimento do trem como no poema “Trem de ferro”, de Manuel Bandeira: “como o trem/ de Mauá,/ serra acima/, até à cidade/ do repouso/, do luxo/ [...] com os filhos/ e Aires/ com os três./ Em cima,/ à noite/, voltando”. Assim: co/mo/trem (anapesto); de/Mau/á (anapesto); ser/raa/ci/ma (anapesto); a/téa/ci/da/de (dois iambos); do/re/pou/so (anapesto); do/lu/xo (iambo); com/os/fi/lhos (anapesto); eAi/res (troqueu); com/os/três (anapesto); Em/ci/ma (iambo); à/noi/te (iambo); vol/tan/do (iambo). O ritmo repetitivo e sincopado faz as vezes do movimento do trem sobre os trilhos.

No capítulo CXIX, o antepenúltimo, o trem retorna como método narrativo:

Todas as histórias, se as cortam em fatias, acabam com um capítulo último e outro penúltimo, mas nenhum autor os confessa tais; todos preferem dar-lhes um título próprio. Eu adoto o método oposto; escrevo no alto de cada um dos capítulos seguintes os seus nomes de remate, e, sem dizer a matéria particular de nenhum, indico o quilômetro em que estamos da linha. Isto supondo que a história seja um trem de ferro. A minha não é propriamente isso. Poderia ser uma canoa, se lhe tivesse posto águas e ventos, mas tu viste que só andamos por terra, a pé ou de carro, e mais cuidadosos da gente que do chão. Não é trem nem barco; é uma história simples, acontecida e por acontecer; o que poderás ver nos dois capítulos que faltam e são curtos (Assis, 2012b, p. 275).

Por mais que afirme e depois negue que sua história seja um trem de ferro, o fato é que o narrador indica o quilômetro da linha, tanto que os dois últimos capítulos são sintomaticamente intitulados “Penúltimo” e “Último”. “Não é propriamente isso”, mas não deixa de sê-lo em um todo. Em vez de assunto narrado, como em *Dom Casmurro*, em *Quincas Borba* e mesmo nos capítulos anteriores de *Esau e Jacó*, o trem indica o lugar de uma estrutura que se mostra ao leitor – faz as vezes de paratexto, isto é, como zona de transição entre o dentro e o fora do texto, na medida em que os nomes dos capítulos equivalem à indicação do quilômetro em

que estamos da linha. É como se indicasse o lugar onde estamos e o destino para onde vamos, mas os esvaziasse de fabulação: assim como em uma viagem de trem, não importa a jornada, mas o destino. Ou seja, o leitor sabe que o romance se aproxima do desfecho, não interessando o conteúdo que preenche as páginas até ali chegar. Gerárd Genette define o paratexto, a partir da formulação de J. Hillis-Miller (*apud* Genette, 2009, p. 9), do seguinte modo:

Para é um prefixo antitético que designa ao mesmo tempo a proximidade e a distância, a semelhança e a diferença, a interioridade e a exterioridade [...], uma coisa que se situa ao mesmo tempo aquém e além de uma fronteira, de um limiar ou de uma margem, de estatuto igual e, no entanto, secundário, subsidiário, subordinado, como um convidado para seu anfitrião, um escravo para seu senhor. Uma coisa em *para* não está somente e ao mesmo tempo dos dois lados da fronteira que separa o interior do exterior: ela é também a própria fronteira, a tela que se torna membrana permeável entre o dentro e o fora. Ela opera sua confusão, deixando entrar o exterior e sair o interior, ela os divide e une.

O paratexto é que leva o leitor de um ponto a outro, de fora para dentro do texto, designando proximidade e distância. Ora, quando o narrador machadiano estabelece uma equivalência entre as estradas de ferro e esse tipo de paratexto – os títulos de capítulo –, parece estar bem ciente sobre a nova sensibilidade criada por esse meio de transporte que nada mais é que uma zona fronteira entre dois lugares. E o fato de os dois capítulos finais anunciados serem curtos guarda também relação com a viagem de trem, cuja duração é mais curta que uma viagem por terra (a pé ou de carro) ou por mar (barco). Não à toa, diz Hélio de Seixas Guimarães (2012), importa mais como se narra do que o que se narra. A crise de experiência produzida pelas viagens de trem penetra a própria estrutura narrativa. Hélio de Seixas Guimarães (2012, p. 12) prossegue:

Ao longo de todo o romance, composto de 121 capítulos, ninguém se casa, comete adultério, deixa ou recebe herança; das transições fundamentais da vida humana, há apenas a morte de duas personagens. Assim, os motores principais do romance do século XIX estão deliberadamente desativados, a ponto de terminarmos o livro com a sensação de que nada aconteceu. De fato, a obra ideal aqui parece ser uma obra sobre o nada, capaz de imitar a passagem do tempo.

Acrescenta-se: imita não só a passagem do tempo, mas do tempo experienciado em uma viagem de trem. Nada acontece, porque, assim como a viagem de trem não traz experiência ao viajante, nesta “história como um trem de ferro” as personagens saem da mesma maneira que entraram, desembarcam pela mesma porta em que embarcaram. Nas últimas linhas do romance, Aires conversa com um deputado, amigo seu. O deputado conhece os gêmeos Pedro e Paulo e quer saber os motivos que levaram os gêmeos, antes supostamente amigos, a romperem publicamente:

— O senhor que se dá com eles diga-me o que é que os fez mudar, concluiu o amigo.
— Mudar? Não mudaram nada; são os mesmos.
— Os mesmos?
— Sim, são os mesmos.
(Assis, 2012b, p. 280)

Se o primeiro capítulo anuncia, pela predição da cigana do Morro do Castelo, o ódio fraternal entre Pedro e Paulo, e o capítulo final narra que os dois continuam a se odiar, a despeito das súplicas maternas, isso significa que esse trem chegou à mesma estação da qual havia partido. Movimento cíclico, em que tudo volta ao lugar de sempre. A história como repetição, como esvaziamento da experiência, como um trem de ferro a girar nas calhas de roda.

Referências

- ASSIS, Machado de. *Todas as crônicas, volume 1: aquarelas e outras crônicas (1859-1878)*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2021a.
- ASSIS, Machado de. *Memorial de Aires*. São Paulo: Penguin-Companhia das Letras, 2022.
- ASSIS, Machado de. *Esaú e Jacó*. São Paulo: Penguin-Companhia das Letras, 2012b.
- ASSIS, Machado de. *Quincas Borba*. São Paulo: Penguin-Companhia das Letras, 2012a.
- ASSIS, Machado de. *Dom Casmurro*. São Paulo: Penguin-Companhia das Letras, 2016.
- ASSIS, Machado de. Evolução. In: ASSIS, Machado de. *Todos os contos, volume 2*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2019, p. 440-445.
- FAORO, Raymundo. *Machado de Assis: a pirâmide e o trapézio*. 4 ed. São Paulo: Globo, 2001.
- BENJAMIN, Walter. Experiência e pobreza. In: BENJAMIN, Walter. *Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. Tradução de Sérgio Paulo Rouanet. 8 ed. São Paulo: Brasiliense, 2012a, p. 123-128.
- BENJAMIN, Walter. A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica. In: BENJAMIN, Walter. *Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. Trad. Sérgio Paulo Rouanet. 8 ed. São Paulo: Brasiliense, 2012b, p. 179-212.
- CRARY, Jonathan. *Suspensões da percepção: atenção, espetáculo e cultura moderna*. Trad. Tina Montenegro. São Paulo: Cosac Naify, 2013.
- GENETTE, Gérard. *Paratextos editoriais*. Tradução de Álvaro Faleiros. Cotia: Ateliê Editorial, 2009.
- GUIMARÃES, Hélio de Seixas. Introdução – um romance em abismo. In: ASSIS, Machado de. *Esaú e Jacó*. São Paulo: Penguin-Companhia das Letras, 2012, p. 11-22.
- KENNER, Hugh. *The mechanic muse*. Oxford: Oxford University Press, 1987.
- MCLUHAN, Marshall. *Os meios de comunicação como extensões do corpo*. Tradução de Décio Pignatari. São Paulo: Cultrix, 1974.
- MÜLLER, Adalberto; FELINTO, Erick. Prefácio à edição brasileira. In: KITTLER, Friedrich. *Gramofone, Filme, Typewriter*. Trad. Guilherme Gontijo Flores e Daniel Martineschen. Belo Horizonte: Editora UFMG; Rio de Janeiro: EdUERJ, 2019, p. 7-16.
- RENAULT, Delso. *Rio de Janeiro: a vida refletida nos jornais*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.
- RIOS FILHO, Adolfo Morales de los. *O Rio de Janeiro Imperial*. 2 ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000.

SCHWARZ, Roberto. A poesia envenenada de *Dom Casmurro*. In: SCHWARZ, Roberto. *Duas meninas: uma leitura comparada de Machado de Assis e Helena Morley*. 2 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2006, p. 7-45.

SCHWARZ, Roberto. As ideias fora do lugar. In: SCHWARZ, Roberto. *Ao vencedor, as batatas: forma literária e processo social nos inícios do romance brasileiro*. São Paulo: Duas Cidades; Editora 34, 2016, p. 11-31.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang. *The railroad journey: the industrialization of time and space in the nineteenth century*. Oakland (CA): The University of California Press, 2014.

SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio. In: SEVCENKO, Nicolau (org.). *História da vida privada no Brasil – República: da Belle Époque à Era do Rádio*. São Paulo: Companhia de Bolso, 2021, p. 408-490.

SÜSSEKIND, Flora. *Cinematógrafo de Letras: literatura, técnica e modernização no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.