

momento en que abandona su trabajo de *chauffeur* y pasa a dirigir un taxi. «Não era o mesmo, não era o semideus, êle que estava ali presente; era outro ou antes era êle degradado, mutilado, horrendamente mutilado. Guiando um *taxi* ... Meu Deus!»

Tales ascensos y descensos de las fantasías forman parte de una reconfiguración urbana fundadora de novedosos espacios de imaginación. Al igual que el tranvía, el automóvil expande el círculo de los vínculos sociales y sentimentales. Estimula una conflictiva relación entre el deseo, el voyeurismo, el anonimato y el derecho a la privacidad. En el camino a la fábrica o al escritorio, rumbo al centro o al cinematógrafo, la proximidad de los cuerpos en el vehículo mecánico es conducente a diálogos, a menudo imaginarios. Es asimismo el lugar de la ironía o de la frustración, a partir de la visión de los vehículos de lujo –que transportan confortablemente a la familia del señor o a su amante–. Lima Barreto trabaja tales espacios reales y simbólicos y los convierte en materia de la ficción. Este escritor, crítico del gobierno republicano, de las ideologías intolerantes, de la prensa y de la ciencia, del cosmopolitismo y de los símbolos de distinción, se mueve en ambientes urbanos menos virtuosos que viciosos (Sevcenko, 1983). En el tranvía que recorre la ciudad siente el personaje de Lola la pasión por el *chauffeur*, mientras en el automóvil se considera poderosa, una extensión de la máquina del placer y de la muerte. La excitación de Lola deriva del poder de la distinción. Las vidas de los transeúntes dependen para ella de la voluntad de su amante-*chauffeur*, pues bastaría un leve movimiento inesperado y el automóvil sería capaz de arrollar a los infelices mortales.

Mientras el automóvil consolida la modalidad del amor veloz, el transporte mecánico contribuye a la renovación de la conciencia urbana. Incluso de la percepción de la naturaleza en el contexto de la ciudad. Referencias urbanas pasan a integrar un repertorio ficcional que utiliza los diversos puntos de la ciudad como marcos de una geografía social y emocional. Lola atraviesa en su viaje de tranvía, que toma para encontrar su amante, puntos rápidamente reconocibles de la ciudad de Rio de Janeiro. No piensa en otra cosa que en el encuentro con su amante, pero somos informados de la llegada a la Plaza de Gloria, al Paseo Público, al Teatro Municipal, a la calle 1 de Marzo. Naturaleza y ciudad, transporte y ocio, trabajo y amor, se condensan en la ficción para proyectar las marcas urbanas.

Pese a las denuncias de los cronistas, que asisten desesperados a lo que consideran el fin del amor, la mediación de la máquina en las relaciones sentimentales no altera fatalmente el ingrediente romántico. Es cierto que la conocida frase «Las mujeres quieren amor, los hombres quieren sexo» todavía es reconocible en estos textos. Pero mucho menos de lo imagina-

do. Comparado con el escenario de los casamientos de la Europa premoderna, donde los campesinos alemanes y franceses del siglo XVII se casaban por la situación económica –como medio de organizar el trabajo agrario– y durante el casamiento era raro el intercambio de besos y caricias, el personaje Lola se destaca por su libertad sexual. Poco hay de religioso o de forzado en su conducta; tampoco se coloca como una mujer inocente. Predomina el principio de la ‘sexualidad plástica’, que Kant todavía consideraba una degradación de la naturaleza humana, pues convertía al sujeto en una cosa a ser usada, pero que intérpretes modernos definen como una sexualidad liberada de las necesidades de la reproducción (Giddens 1992:10). La confusión entre el automóvil y el *chauffeur*/amante José –uno y otro, según el título del cuento– no apunta ciertamente a la realización emocional, pero tampoco a la maximización económica.

Son relaciones apoyadas en lealtades exteriores. Los regalos son para José lo que el paseo en automóvil es para Lola. Ésta se enamora de la movilidad de la ilusión, de un «outro», así como en los cuentos de Horacio Quiroga los personajes se enamoran de las actrices de cine. Pero ese «outro» no es una figura distante ni fantasmagórica, sino un vulgar trabajador urbano que mal comprende el fenómeno de la ilusión y al cual Lola, esta Bovary tropical, se entrega con fervor. La máquina y su movimiento, a través del chófer que parece señorear sobre la vida y la muerte de los peatones, funciona aquí como *Empfindung*, como un estímulo de sensaciones y de sentimientos. Más que expresar la belleza de la forma, registra la belleza del dinamismo, de la moda y del fetiche. Estamos en el ámbito del *status* de lo sublime tecnológico, bajo la forma de la intensidad (diferente de sublime de la extensión). No es la autonomía sexual femenina, la presión de la emancipación social, la posesión de un lar o la idealización de la madre, que afecta el ideal del amor romántico, sino la percepción del descenso del *status* del amante, ahora conductor de un taxi, no más del ‘Pope’.

Ninguna plenitud en las relaciones amorosas. Pero si las formas del amor apuntan al inevitable desencanto, la acción femenina triunfa como un elemento constitutivo de la sociedad moderna. Forma parte del proceso de la democratización de los sentimientos amorosos y de los deseos sexuales. Al punto de que el ‘adulterio’ de Lola en relación a su protector Freitas carece de importancia.

¿Qué ama Lola en el *chauffeur*? Su traje impecablemente blanco, el movimiento coordinado de los brazos, el busto erecto guiando un auto lustroso, la imagen de la potencia, el dominio sobre la vida y la muerte. Lo que torna melancólico este vínculo amoroso no es la falta de intimidad, sino el desencuentro. Los deseos se cruzan sin tocarse, sólo hay cuerpos

que se intersectan por razones dispares. El amor que se degrada de modo instantáneo, después de seis meses de relación, supone la rivalidad de los objetos. Éstos se tornan los auténticos personajes de la trama amorosa. La veloz degradación –del semidios al mutilado– es independiente de la sinceridad o de la autenticidad. No ve ‘más claro’ Lola cuando percibe en José a un horrendo mutilado. Tanto el semidiós como su opuesto son proyecciones ficcionales del deseo femenino por los objetos. Ni la ceguera ni la justicia: el amante está fatalmente compuesto de visiones extremas. Un extremo produce la entrega absoluta; el otro, el rechazo absoluto. A la glorificación le sucede la demonización. Se ama la imagen, se odia la imagen.

Como toda nueva tecnología de alcance popular, el automóvil cierra y abre oportunidades de trabajo. Uno de esos trabajos novedosos es el de *chauffeur*. Los primeros automóviles exigían casi un mecánico. Ser chófer de un automóvil de lujo era para el personaje de Lola, del cuento «Um e outro», una expresión de distinción. De ese rústico chófer, invariablemente bien vestido, ella se enamoraba. El tema de la atracción por el conductor no pasó desapercibido a otro escritor, Horacio Quiroga. En el cuento «Su chauffeur», Quiroga condensó una diversidad de elementos en torno del triángulo clase social/*chauffeur*/seducción.

Es el tema del oportunista: menos la oportunidad de trabajo, que el seductor de extracción más baja intentando conquistar jóvenes de clase alta. Quien no tiene acceso directo a las chicas de clase alta, debe lograrlo de modo indirecto: entrando a su servicio, para seducirlas. Tal el razonamiento del oportunista. Poco importa el interés por el automóvil, y sí el trabajo de *chauffeur* como mecanismo de aproximación. El hombre que presta el examen ante una comisión examinadora es el mismo ‘psicólogo’ de mujeres que admite una posición temporaria de subordinado en su búsqueda de ascensión social. Parte del principio de la frivolidad de las chicas, quienes discuten los autores literarios en moda y sienten curiosidad por el extraño que las sirve. Este *chauffeur* no sólo aprende a conducir y reparar el automóvil. Como un profesional se comporta, vestido de librea, hierático, digno en el volante. Todo parte de un plan. Mientras reprime cualquier conducta inadecuada a la función, luego de un tiempo prudencial ofrece leves indicios de la contradicción entre el oficio y el hombre. Se trata de crear un misterio en torno de su figura. Así el chófer, de conducta intachable, en medio de una discusión literaria de las chicas, menciona a Proust.

La historia que sigue es la de la curiosidad de la hija mayor por la persona detrás del chófer, las provocaciones y burlas constantes, algunos besos fervorosos, y el fracaso del plan. Porque atractivo como *chauffeur*, es poco codiciado como hombre. Fracasa cuando abandona el trabajo para seducir-

la como una persona independiente. El mayor obstáculo de este hombre continua siendo su clase social. De ella no escapa, por más esfuerzos que realiza. A su amigo le confiesa: «No haga jamás, por Dios, tonterías superiores a sus fuerzas, por grandes que sean. Yo creí inmensas las mías, y estoy fundido. Soy yo ahora, ¿entiende Ud.?, el que daría la vida por un beso.... No sé hacer otra cosa: ¡volar todos los automóviles y los chauffeurs en una sola bomba!» Pero mientras tanto, para continuar besándola, por lo menos algunas veces, no queda mejor solución que retornar al servicio de la familia y a su condición de *chauffeur*.

Que el automóvil es productor de novedosas modalidades de relacionamiento sentimental lo confirma las crónicas de época. En una instigante crónica, «Itinerarios-flirt. El automóvil y las mujeres» (13/7/29), Miguel Ángel Asturias registra la mediación de las cuatro ruedas en las relaciones amorosas entre hombre y mujer. «Muchas Julietas siglo XX, más que de sus amantes enamorados, están prendadas de sus automóviles.» Al vértigo de la velocidad le corresponde el vértigo del amor: en el automóvil las mujeres se entregan. Y el siglo es el de la máquina. Al punto que muchos matrimonios fracasan o triunfan dependiendo de la posesión de tales objetos técnicos. A esta «vida de gasolina y timón» le opone Asturias la necesidad de la libertad. Modelo de libertad de los automóviles importados, pues en Guatemala el medio de transporte, que potencialmente podría ofrecer la libertad, se convierte en la esclavitud del ser humano ante la máquina.

Aquí está el cronista desplazado, advirtiendo desde París sobre las asimetrías entre el centro y la periferia y examinando la función de la tecnología en los espacios periféricos. Del automóvil se exige en tales contextos, para preservar su símbolo de *status*, que sea todo menos un auto. Nada de trabajo, todo de entretenimiento. Pero resulta difícil comprender, a fines del 20, el alcance planetario del automóvil. Décadas después afirmará McLuhan que, aunque el futuro no está en los transportes, 'la novia mecánica' rompió los lazos de la vida familiar, separó trabajo y domicilio, niveló los espacios físico y social, fragmentó la ciudad en decenas de suburbios, construyó una selva de asfalto, liquidó el campo y creó nuevos modos de vida en las carreteras.

Fotografía

En los años 20 la fotografía comienza a hacer un uso explícito del automóvil en la representación del erotismo. Ya no simplemente aquellas fotografías eróticas de interiores, individuales o en pareja, de odaliscas semi-