I - Intermedialidade/semiótica/tradução

Julio Cortázar: os memes da multidão na auto-estrada do sul

Luciano Barbosa Justino

SciELO Books / SciELO Livros / SciELO Libros

JUSTINO, LB. Julio Cortázar: os memes da multidão na auto-estrada do sul. In: *Literatura de multidão e intermedialidade: ensaios sobre ler e escrever o presente* [online]. Campina Grande: EDUEPB, 2015, pp. 51-60. Literatura & Interculturalidade series. ISBN 978-85-7879-240-4. Available from SciELO Books <<http://books.scielo.org>>.

All the contents of this work, except where otherwise noted, is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 Unported.

Todo o conteúdo deste trabalho, exceto quando houver ressalva, é publicado sob a licença Creative Commons Atribuição - Uso Não Comercial - Partilha nos Mesmos Termos 3.0 Não adaptada.

Todo el contenido de esta obra, excepto donde se indique lo contrario, está bajo licencia de la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Unported.

JULIO CORTÁZAR: OS MEMES DA MULTIDÃO NA AUTO-ESTRADA DO SUL

Publicado em 1964 e posteriormente incluído como conto de abertura na coletânea *Todos el fuegos el fuego*, *A auto-estrada do sul* é o que se pode chamar de um conto insólito, pelo corriqueiro da ação que narra e por seu irreduzível componente de absurdo. Incorpora alguns dos procedimentos de seu mais cultuado livro de contos, *Las armas secretas*, de 1959, e é imediatamente posterior à experiência radical do antirromance *Rayuela*, de 1963. De 59 a 64 Cortázar publicaria sem dúvida 3 de suas mais importantes produções.

De sujeitos e suas articulações

Narrado em terceira pessoa por um narrador afeito aos adjetivos, o *locus* do enredo é um engarrafamento na autoestrada que liga Fontainebleau a Paris. O narrador é tanto categórico e taxativo, quanto lacunar, formulando hipóteses a toda hora sobre seus personagens numa narrativa cheia de pontos vagos e linhas descontínuas.

Identifica os personagens amarrando o modelo do carro a algum adjetivo geracional, profissional ou de gênero:

Ligar o motor, avançar três metros, parar, conversar com as duas freiras do 2HP da direita, com a moça do Dauphine à esquerda, olhar pelo espelho

retrovisor o homem pálido que dirige uma Caravelle, invejar ironicamente a felicidade avícola do casal do Peugeot 203 (atrás do Dauphine da moça) que brinca com o filhinho, diz piadas e come queijo, ou sofre de febre quando as exclamações exasperadas dos dois rapazes do Simca que precede o Peugeot 404 (CORTÁZAR, 1998, p.3).

Máquinas musculares, marcas e emblemas de muitas multas, mais o gênero e a geração, uma expressão facial, “felicidades avícolas” e vinculantes “exclamações exasperadas”, cuja proximidade, de tão próxima, cria novos movimentos, reacende e reconfigura antigos.

Meu ponto de vista prefere observar como as muitas mediações que o engarrafamento instaura potenciam outros tantos memes, hábitos e afecções que as “espécies” trazem da longa duração, e que o automóvel, o médium por excelência da modernidade, não consegue silenciar.

Mônica Rebecca Ferrari Nunes foi buscar em Richard Dawkins o conceito de *meme*, um “replicador” equivalente na esfera da cultura ao gene na evolução biológica: “agindo fora do cérebro, na cultura, transformados em ação ou linguagem: melodias, modas, frases, palavras, imagens visuais, gestos faciais e manuais, crenças, modos de fazer potes etc” (2001, p.59).

Outra contribuição relevante para se pensar o conto de Cortázar é a leitura heterodoxa que Daniel Bounoux (1996) fez da categoria da secundidade na semiótica peirceana, instigante para dar conta da materialidade da experiência que mais autentica que representa, fissurando os cortes semióticos e da representação. É através dele que nunca a unicidade do mundo sensível deixa de nos atingir, de nos dizer que “não há objetos que não ocorram, que não se tornem eventos” para a consciência viva num *hic et nunc* biossimbólico.

Ferrari e Bounoux propõem uma “ecologia das idéias”. Os fenômenos precisam fazer eco para funcionar. Em outras palavras, só funcionam quando fusionam com os contágios indicializantes do meio

ambiente (aquilo que está entre, em volta e no interior de uma prática ativa), que engloba, contém e transborda.

Para me aproximar de *A auto-estrada do sul*, parto de uma dupla recusa: a de uma leitura identitária ou humanizadora dos movimentos de sentido do texto e, por demasiadamente óbvia, a de uma crítica edificante ao capitalismo e a sua fetichização da tecnologia, com a qual, diga-se, concordo.

Denúncia da submissão das identidades destes sujeitos a uma lógica baseada no consumo e na tecnologia? Sem dúvida que sim, mas não só isso. Quero crer que é o próprio sujeito que não é pertinente aqui. Uma crítica a tais relações não pode passar sem a recusa deste mesmo sujeito enquanto categoria, pois são estas mesmas relações que o engendra que estão aqui sob suspeita.

Creio que o conto de Cortázar permite uma crítica deste mesmo sujeito enquanto origem da significação através do caráter configurante de suas relações com os outros e com os espaços da vida, que não para de propor novas experiências liminares.

Não se trata de recusar uma identidade e erigir como utopia uma outra. É a pertinência da identidade e de seu sujeito correspondente como núcleo gerador de sentido que deve ser problematizada.

A distinção que Antonio Negri faz entre individualidade e singularidade nos ajuda a pensar o indivíduo como um problema no conto de Cortázar. Para ele, a individualidade pauta-se numa “relação substancial”, transcendente, com alma e consistência:

O conceito de indivíduo é de fato um conceito que é colocado a partir da transcendência em que a relação não é algo entre eu, tu e ele, mas uma relação do indivíduo com uma realidade transcendente, absoluta, o que dá a essa *persona* a consistência de uma identidade irreduzível (NEGRI, 2005, p.3).

O conto de Cortázar engendra singularidades, pois pressupõe a cooperação. Diferente do movimento centrípeto da individualidade,

a singularidade é centrífuga porque se define pelos movimentos para fora do eu, para um viver com os outros necessariamente além de toda substancialidade e de todo substancialismo. O singular pressupõe uma multidão interativa, que define um novo sujeito a partir de: 1. Um novo tipo de conhecimento e processo de trabalho; 2. Uma nova temporalidade; 3. Uma nova espacialidade de inter-relações contínuas.

A *auto-estrada do sul* é um conto de multidão porque nele existem singularidade cooperantes, o engarrafamento as exige ao tornar não pertinente ou no mínimo problemática toda substancialidade. Nele, nomear, como o fazemos nos cartórios, nos DETRANs e nas Secretarias de Segurança Pública, seria construir uma ilusão de autopertencimento obsoleta. Para usar as próprias palavras de Cortázar na “Teoria do túnel”, sua história da narrativa literária na modernidade, “a personalidade se exprime e se revela não na contemplação do núcleo íntimo, mas nos atos dirigidos para fora do eu” (1998, p.92).

A multidão é “um ator ativo de auto-organização” (NEGRI, p.18) em transformação recíproca porque não é possível um corpo estar só. Mesmo estando só, ele é multidão porque é trabalho, imaterial e material: “a primeira matéria constitutiva da multidão é a carne, ou seja, a substância da vida comum na qual o corpo e a mente coincidem e são indistinguíveis” (NEGRI, p.19). Em outras palavras:

A multidão é o conceito de uma potência. Somente analisando a cooperação podemos, com efeito, descobrir que o todo de singularidades produz além da medida. Esta potência não quer apenas se expandir, mas, acima de tudo, quer se corporificar (NEGRI, p.17).

As diversas instâncias e intensidades destes fora do individuo rumo às singularidades para além de identidades apriorísticas estão inscritos na *A auto-estrada do sul* de maneira contundente ao colocá-los em negociação com os agenciamentos coletivos típicos da modernidade capitalista. Dalphine, Caravelle, 2HP, Peugeot 404, Simca, ID Citroën,

Taunus, Porsche, Volvo, agenciam os sujeitos num atravessamento que torna não pertinente qualquer fechamento narcísico-identitário.

Dito de outro modo: a identidade se constrói por aquilo que não a define, a máquina e suas muitas maquinações e maquinismos. Recusa-se o nome do homem fora de seu médium e de seus utensílios. Não portar um nome próprio não significa não viver a vida que se vive, significa não reduzi-la ao si mesmo. É compreender “precisamente este crescimento das dimensões numa multiplicidade que muda necessariamente de natureza à medida que ela aumenta suas conexões” (DELEUZE; GUATTARI, 1995, p.17).

Estes nomes que não nomeiam são “máquinas semióticas”, máquinas não pelo fato de ser o automóvel uma ferramenta que amplia a força muscular humana, máquina, sobretudo, pelo seu poder de enunciar um agenciamento. Os personagens não se definem pelas ferramentas que carregam, mas pelo conjunto a que pertencem, pelos elementos exteriores que as fazem existir.

Em todo o conto só há um nome próprio, Yvette, e anuncia a primeira das duas mortes, a do homem do Caravelle. O nome próprio, ao invés de remeter à vida, abandona-a. O suicídio é o seu finalmente. O nome mortifica.

De máquinas e médium

No conto, os automóveis não funcionam como máquinas técnicas, mas como máquinas cognitivas, afetivas, institucionais, ambientais, religiosas, sociais. Na medida em que não é neste caso um engarrafamento, uma ferramenta muscular, o automóvel assume seu potencial de máquina de inação, que, no entanto, pulsa: “imobilidade cada vez mais enervante” (CORTÁZAR, 1998, p.4).

A *auto-estrada do sul* faz percorrer no sujeito esses outros com o qual partilha uma mundanidade inalienável. No conto, se o sujeito isolado constitui sua identidade pelo que não lhe é próprio, o modelo do automóvel ou a categoria profissional a que pertencem, tudo o que o

rodeia é constituinte. Sob este aspecto, pode-se afirmar que *A auto-estrada do sul* é um conto de espaço, espaço prenhe de alteridades.

Situado num aqui e agora de fenômenos e signos, fenômenos que são signos e signos que se portam como fenômenos, o indivíduo abre-se para esses outros que o constituem, que o nutrem de vida, organizando-a continuamente, mesmo quando este mesmo indivíduo se recusa a acatá-los.

O engarrafamento cria uma fricção no tempo homogêneo da modernidade capitalista que se configura à revelia do mundo da vida e o prescreve de fora, regulando e ordenando a vida em geral a partir de outros ordenamentos. O movimento de sentido do conto incrusta a temporalidade no ato. A experiência temporal está impregnada de sua espacialidade: “o entardecer não chegava nunca, a vibração do sol sobre as pistas e as carrocerias dilatava a vertigem até a náusea” (CORTÁZAR, 1998, p.5). Ou:

Qualquer pessoa poderia olhar o relógio, mas era como se esse tempo, amarrado ao pulso direito ou ao bip bip do rádio, medisse outra coisa fora do tempo dos que não fizeram a estupidez de querer voltar a Paris pela auto-estrada do sul (CORTÁZAR, 1998, p. 3).

Tempo e espaço só adquirem significação quando articulados aos processos materiais que exprimem as práticas humanas em construção contínua, eis o ato bakhtiniano em sentido forte. Nele, a vida se insinua como multiplicidade em que todas as coisas adquirem sentido e o elementar e o banal, não raro o associal, se mostram em todo o seu poder semiótico de fazer aceder à consciência que se está inserido em algo mais que uma simples relação de um mais um.

Espaço-tempo experienciado *in vivo*, onde se situa o que poderíamos chamar de uma função-fronteira, limiar entre sujeito e objeto e para a qual não há sujeito nem objeto.un vivociadouest condutos a fronteiraturalmente de textoslas diferene estado Função do que separa

e une, sempre fronteira de alguma coisa e pertencendo a ambos, aos quais ela funciona como membrana que traduz discursos e modos de vida contíguos, “atravessada por fronteiras de diferentes níveis, de diferentes linguagens e eventualmente de textos” (LOTMAN, 1990, p.138).

Para o engenheiro e a moça do Dauphine, o mais vexatório era sentirem-se suados e sujos; quase enternecia a total indiferença do casal de camponeses ante o cheiro que lhes brotava das exilas cada vez que vinha falar com eles ou repetir alguma notícia de última hora (CORTÁZAR, 1998, p.3).

A multiplicidade encena conexões que colocam os sujeitos em redes de sentido de diversas ordens materiais, energéticas, da circulação de bens, do corpo e dos desejos, perdidas ou tornadas assgnificativas pela linearidade do habitus social e que fazem a vida em sua não estabilidade, em seu brotar ininterrupto e em sua disseminação incontrolável.

Os personagens são instados a parar para se dar conta do movimento que os torna vivos. O barroquismo que muitos apontaram na poética cortaziana aqui pode ser compreendido a partir deste real oximórico que precisa paralisar os automóveis para permitir a ritmia da vida se vivendo em/no comum; será preciso cegar-se para ver: “Os olhos estavam tão cegos quanto a própria sombra. Os cobertores sujos, com mão de unhas crescidas, cheirando a fechado e a roupa sem mudar, algum sinal de felicidade persistia aqui e ali” (CORTÁZAR, 1998, p.22).

Os corpos produzem odores, pelos e líquidos. A experiência do corpo que perde seu adestramento num organismo, para lembrar o conceito de “corpo sem órgão” que Gilles Deleuze e Félix Guattari vão buscar em Antonin Artaud, é fruto da dimensão muito próxima, “engarrafada”, da alteridade e conduz ao enguiço do automóvel num outro nível. Se o engarrafamento por si só já o desfuncionaliza, é preciso pensá-lo num outro, quando ele deixa de ser a metáfora da

potência narcísica do sujeito, como extensão de sua força, e passa a ser o lócus de uma troca de lugares, meio ambiente vivencial que o transforma em quarto, sala, banheiro, almoxarifado, ambulatório.

O enguiço do automóvel e do corpo organizado em organismo faz da divisão social do trabalho, dos saberes e das idades da vida, impostas pelo capitalismo, médium para fundamentar relações de alteridade, transformando em casos isolados, como o do suicida do Caravelle, o fechamento dos sujeitos em si mesmos, que o automóvel tenderia a reforçar. Ao contrário, os carros se transformam em lugares de passagem, em vez de atravessar são atravessados.

Felizmente, o hábito de dormir dentro dos automóveis estava bem estabelecido (as noites já eram tão frias que ninguém teria pensado em ficar do lado de fora) poucos se incomodando que outras pessoas passassem entre os carros e se esgueiraram-se até a beira da auto-estrada para aliviar-se (CORTÁZAR, 1998, p.19).

Mas no engarrafamento, meio ambiente demasiadamente densificado, a pulsão maquinica da máquina muscular amplificadora não cessa de fazer pressa e pressão; de embotar outras pulsões que brotam e rebrotam, que projetam outra conformação. Posta a funcionar, a amplificar, a fazer a operação que lhe é própria e que se lhe impõe, a máquina automobilística reengrena a mola do tempo capitalista, refunciona a ferramenta que velozmente desfaz os vínculos e os encontros. Paris, de tão real, torna-se alucinógena.

E se corria a oitenta quilômetros por hora em direção às luzes que cresciam pouco a pouco, sem que já se soubesse bem para que tanta pressa, porque essa correria na noite entre automóveis desconhecidos onde ninguém sabia nada sobre os outros, onde todos olhavam fixamente para a frente, exclusivamente para a frente (CORTÁZAR, 1998, p.28).

Guardará a cidade iluminada e iluminista, cegante de pontos-luz, ímãs imagos, resíduos da outra, da futura, sonhada durante o enguiço da máquina na página 25? Quando um tempo potencial projeta planos de outras durações e longos prazos?

“Beberiam vinho branco antes de se beijar e sentir o cheiro de lavanda e colônia, antes de se conhecer de fato em plena luz entre lençóis limpos”?

“Antes de começar a pensar no que iam fazer, no filho e nos problemas e no futuro”?

REFERÊNCIAS

BAKHTIN, M.. **Para uma filosofia do ato**. Trad. Carlos Alberto Faraco e Cristóvão Tezza. 128 p. Disponível em: <http://files.discutindoaeticanoteatro.webnode.com/200000033-139d5233b/Bakhtin%20-%20Para%20uma%20filosofia%20do%20ato.pdf>.

BOUGNOUX, Daniel. Ícones. Índices. Símbolos. In: **Introdução às ciências da comunicação e da informação**. Rio de Janeiro: Vozes, 1996, p.77-91.

CORTÁZAR, Julio. A auto-estrada do sul. In: **Todos os fogos o fogo**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, p. 1-28.

CORTÁZAR, Julio. Teoria do túnel. In: **Obra crítica 1**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

CORTÁZAR, Julio. **As armas secretas**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994.

CORTÁZAR, Julio. **O jogo da amarelinha**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. Introdução: rizoma. In: **Mil platôs**. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1995, p.11-37.

GUATTARI, Félix. Máquinas semióticas e heterogênese ou a heterogênese maquínica. In: **Caosmose**: um novo paradigma estético. 2. ed. São Paulo: Editora 34, 2000, p.45-70.

LOTMAN, Yuri M.. The notion of boundary. In: **Universe of mind**: a semiotic theory of culture. Bloomington;Indianapolis, 1990, p.131-143.

NEGRI, Antonio. **A constituição do comum**. Disponível em: <http://pt.scribd.com/doc/88565951/Antonio-Negri-Constitui-Comum>.

NEGRI, Antonio. **Por uma definição ontológica da multidão**. Disponível em: http://uninomade.net/wp-content/files_mf/113003120823Para%20uma%20defini%C3%A7%C3%A3o%20ontol%C3%B3gica%20da%20multid%C3%A3o%20-%20Antonio%20Negri.pdf

NUNES, Mônica Rebecca Ferrari. **A memória na mídia**: a evolução dos memes de afeto. São Paulo: Annablume, 2001, 166 p.

VOLOSHINOV, Valentin; BAKHTIN, M. O discurso de outrem. In: **Marxismo e filosofia da linguagem**. São Paulo: Hucitec, 1995, p.144-154.