

TEMPO E CIDADES: O SUJEITO NA VELOCIDADE DO HÁBITO

ALEXANDRE MORAES
DLL/UFES

Resumo

A partir de *A auto-estrada do sul*, de Julio Cortazar, são discutidas questões centrais da modernidade, tais como: a formação do habitus, velocidade e sujeito, a quantificação específica do sujeito moderno e a transformação do tempo.

Palavras-chaves: Julio Cortazar. hábito. velocidade. modernidade. tempo.

A moça do Dauphine não deixa de insistir em medir o tempo que está parada na auto-estrada do sul ¹, mas o tempo moderno é muito escorregadio:

Qualquer pessoa poderia olhar no relógio, mas era como se esse tempo, amarrado ao pulso direito ou ao bip bip do rádio, medisse outra coisa fora do tempo(...) ²

O que media a materialidade do relógio nunca seria o tempo a que se refere o texto nem tampouco o tempo do sujeito perdido nessa engrenagem moderna que Cortázar algumas vezes vai tematizar, a auto-estrada. O tempo obedece a outros sentidos e não simplesmente à brutal convenção do relógio e o movimento quase invisível de seus ponteiros. O que a moça do Dauphine não sabia ou parecia não saber de dentro de sua angústia repetida era que o tempo é muito mais semelhante à produção dos sentidos e menos ao mecanismo do movimento mecânico dos motores e das engrenagens. Estes são pequenos códigos que fazem parte de um sistema intercambiável de constantes e variáveis modernas. O músico Johnny Carter sabia que o tempo está ligado muito tenuamente às engrenagens e aos constructos que lhe fazem o sentido e os efeitos de real provocados por ele. *A moça do Dauphine* com sua

angústia intensiva não faz senão repetir um dos marcos que transformaram o homem moderno: a medição e quantificação do tempo e, posteriormente, a quantificação da vida. O homem medieval, por exemplo, jamais teria “angústia com o tempo que perdia”. Medir o tempo é um fenômeno da quantificação moderna sobre os elementos formadores de matrizes e efeitos de real:

Em seu conhecido livro *A sociedade feudal*, o historiador Marc Bloch deu particular ênfase ao fato de que, na Idade Média, os homens tinham dificuldade de avaliar a significação do tempo por estarem tão mal equipados para medi-lo. Pois não só os relógios de água eram raros e caros, mas, em regiões como a Inglaterra, o norte da França, os Países Baixos e a Alemanha, os quadrantes solares eram inadequados, dada a frequência de dias nublados. Segundo Asser, em *Life of the King Alfred*, esse monarca intelectual usava velas de igual tamanho acesas sucessivamente para marcar a passagem das horas; mas como Bloch ressalta, “tal preocupação com a uniformidade da divisão do dia era excepcional naquela época”. Para ilustrar a questão, Bloch descreve um incidente registrado numa crônica de Hainault, ligado a um duelo judicial que deveria ter lugar na aurora. Somente um dos disputantes apareceu e, ao fim do período de espera prescrito, as nove horas, ele pediu que o não comparecimento do adversário fosse legalmente registrado. Os juízes tinham de decidir se a hora limite fora atingida. Discutiram, observaram o Sol, e depois consultaram os clérigos, já que a prática da liturgia e o dobrar regular dos sinos das igrejas os habituava a conhecer o ritmo das horas com mais precisão que os próprios juízes. Como Bloch comenta, “para nós, acostumados a viver com os olhos constantemente voltados para o relógio, como parece distante de nossa civilização essa sociedade em que um tribunal de justiça não era capaz de determinar a hora do dia sem discussão e investigação”.

Uma das peculiaridades reveladas em muitos documentos que nos ficaram da Idade Média é a falta de precisão com que as horas dos eventos e as medidas de duração eram registradas. John Nef, em suas *Wiles Lectures* de 1956, concluiu que, se estivermos em busca das origens de nossa preocupação quantitativa moderna, devemos nos concentrar nas últimas décadas do século XVI. Antes disso, encontramos em geral poucos traços dela, e sua ausência da consciência do tempo das pessoas comuns daqueles dias não nos deveria surpreender.³

A quantificação moderna do tempo invadiu tanto a *ordem objetiva do tempo* como a *ordem subjetiva da experiência do indivíduo*. As matrizes modernas de tempo, depois da invenção que transformaria, no século XVI, definitivamente a idéia medieval de tempo - o relógio mecânico - transformou a experiência do sujeito e suas possibilidades de colocação dentro dos mecanismos sociais.

O engarrafamento mostrado no texto de Cortázar fica maior e mais intenso quando sabemos que a experiência moderna de tempo pressupõe um movimento regular; aliás, não é outra a intenção do relógio: regulamentar a ação, normatizar o lugar do sujeito e do indivíduo dando-lhe uma quantificação racionalizada, portanto sob um domínio de signos. Certamente os juízes medievais não tinham certeza sob a condenação do acusado em relação ao seu não comparecimento e é esta *certeza* que a modernidade vai tentar implantar quando desloca um tempo pouco seqüencializado, irregular e não quantificado sobre os objetos e ações para um tempo sequencial, onde o número preciso faria desaparecer toda e qualquer confusão a respeito da seqüência e do movimento.

Assim também é a data para a visão retrospectiva do narrador. Os fatos se passaram uns depois dos outros. Para contá-los, isto é, narrá-los, é preciso também contá-los, isto é, enumerá-los. Contar é narrar e contar é numerar. Contar o que aconteceu exige que se digam o ano, o mês, o dia, a hora em que o fato se deu. O ato de narrar paga tributo ao deus Chronos.

Para o olhar sequencial, tudo quanto sucede traz a chancela de um número disposto em uma série; logo, o momento passado, o momento anterior, já passou e, matematicamente, não volta mais.

Entramos assim a falar do tempo histórico em uma linguagem de irreversibilidade. Pertencem a essa concepção de tempo as idéias - só na aparência contrastantes - de passamento de cada instante e de prossecução. Cada minuto da História dura até apagar-se, isto é, esvai-se, mas para ser substituído por outro e assim sucessivamente.

Esse tempo esquematizado, é o que dele disseram, na época clássica, Hobbes e Descartes, a física de Newton e a filosofia que vai de Leibnitz a Kant. É o antes-e-o-depois do movimento (Hobbes). É o número do movimento (Descartes). É a medida externa do movimento (Newton). É a ordem das sucessões (Leibnitz). É a condição de existência da ordem causal (Kant). É, quando tomado em abstrato, o tempo mensurável da ciência newtoniana: t, t', t'' ... O tempo que figura nas equações da Mecânica, portanto um número dentro de uma série. O tempo que presidiu à evolução das técnicas ao longo da era industrial.⁴

A regulamentação do sujeito, isto é, sua ordenação para que se torne um indivíduo adaptado é sobretudo criada a partir da noção de tempo. O tempo passa a ocupar lugar proeminente pois na seqüência está contida a idéia de progresso e sua história muito intensa nos tempo modernos. *Progresso* é antes de tudo um tipo especial de seqüência, um ponto do movimento a ser atingido na estrutura da série. *Narrar*⁵ *um dado evento é sobretudo numerar este evento, quantificá-lo na ordem das seqüências seriais e, ainda, é buscar no evento a idéia de progresso que a modernidade verid*⁶.

A modernidade pôde considerar-se uma estrutura fechada no momento em que criou o mito de que a partir de si estava criando e dando passagem à história do progresso a partir do domínio sobre a seqüência do movimento. Portanto, não é *qualquer* seqüência que está em jogo, é a série que levaria a um progresso. Narrar esta série de elementos seqüenciais é sobretudo colocar a ação sob a égide de uma idéia, em si, também numerada e seqüencial, isto é, o tempo moderno só é compreendido quando é serial e quando é a regulamentação do movimento.

A angústia da moça do Dauphine só é compreensível não pela "guerra" e pela penúria que se instala, mas pela construção de uma idéia de tempo seqüencial moderna que se espalhou pela vida tornando o indivíduo um "escravo do relógio" e, tão logo a indústria se instalou como sistema de produção, prontamente foi percebida a necessidade de dominação do tempo. E não se veja aqui *apenas* o nada sutil "time is money": o tempo passou a ser o um elemento da produção. Produzir e viver modernamente é estar sob o domínio de um certo tipo de tempo. A indústria regula o seu produto pelo tempo gasto e pelo tempo pago. No produto, um dado misturado na sua estrutura material: o tempo que se dispersa na superfície simulada da mercadoria. Produzir é colocar em circulação um tipo determinado de tempo:

só há produção quando o tempo incluso no produto está perfeitamente dominado. Pesquisar o tempo no produto é buscar regras e normas que possibilitem o domínio do tempo no indivíduo. O controle do tempo passou a ser a fonte inesgotável do domínio sobre o indivíduo. Não é sem razão que a produção é dominada por estruturas de seqüências de tempo.

A moça do Dauphine literalmente percebia que estava se perdendo na seqüência e não deixava de sentir a desestruturação da regularidade da série vital em que estava inserida e que só se dá na seqüência linear do movimento. A interrupção vai ser a marca de uma literatura que vai mostrar que o tempo sequencial é a matriz de toda a descontinuidade e dos conflitos nos quais o indivíduo moderno vai estar inserido.

O tempo que o texto literário vai captar e vai lhe interessar é justamente aquele que não está dissimulado na variável da engrenagem, mas aquele *outro* que está na base do sentido que se forma nos efeitos de real em que estamos inseridos. A moça do Dauphine “que olha a hora a todo momento” perde-se na engrenagem e o mecanismo, bem como o gesto, não são senão sua aparência externa. O número é apenas um efeito do tempo sobre o movimento, uma medição efetuada para controle do movimento e o estabelecimento de seqüências. Em outro lugar, Cortázar trata claramente a auto-estrada como engrenagem moderna que tem como uma de suas finalidades normatizar o movimento e regularizar o tempo do movimento.

Cortázar encerra sua travessia literária com uma viagem: **Os autonautas da cosmopista**. Neste texto de difícil classificação só aparentemente, o escritor refaz com algumas pinceladas de ironia⁷ seu próprio caminho literário. A cosmopista é antes o cosmo em que Cortázar sempre esteve; um *outro* caminho que, no entanto, é realmente o *mesmo*. Um mesmo caminho diferenciado, uma variação enganosamente “empiricista” daquilo que os textos já vinham tematizando: a invenção como matriz da *vida* e seus elementos essenciais, diferença e repetição. Na cosmopista, Cortázar tenta transpor para os elementos do mundo empírico aquilo que nos textos anteriores já era base. Em palavras muito simples: a reinvenção do *caminho* (do sentido) em outro a partir de um mesmo elemento, a diferenciação do mesmo, como o homem que inventou um mundo tendo como base a banalidade aparente de um parafuso. A cosmopista é um equivalente (ou uma recorrência temática) do parafuso reinventado que já víamos na **Rayuela**. O *louco* (da cosmopista) ou o *idiota* (da **Rayuela**) são criadores legítimos de um mundo, de um cosmo onde os elementos se diferenciam a partir dos *mesmos*, quer dizer, a invenção não está restrita ao *outro*, mas antes ao mesmo. Cortázar nos coloca diante de um mundo que para diferenciar-se deve partir do mesmo mundo de elementos para serem reinscritos em outras ordenações de sentido. Aliás, ao se tratar de estrada e de cidades, como veremos adiante, a *ordem* é o seu lugar primordial. O que

a autopista apresenta a partir da *viagem* é uma reordenação de sentidos (passa a cosmopista). A invenção se dá a partir do sentido que é redirecionado e o sistema inteiro sai agredido e se transforma. A autopista é redirecionada, retirada do mundo da continuidade e da sonambulúria, sendo colocada no mundo da quebra de sentidos:

Mas agora sabemos: se continuarmos confusos deste jeito durante toda a expedição, ela vai ser um sucesso!(...) Esta autopista paralela que procuramos talvez só exista na imaginação dos que sonham com ela (...)⁸

A confusão é justamente o tempo onde os sentidos são remanejados, redirecionados: a invenção tem passado pelos trajetos do caos. A imaginação (ou a criação, a fábula para Cortázar) é o lugar onde os sentidos são reordenados a partir da autopista:

(...)enquanto isso viajávamos pela autopista de vez em quando, por uma autopista que agora era diferente, já que a víamos como um território a ser explorado, sempre anotando pormenores que até então nos tinham passado despercebidos.⁹

O lugar de destino era uma espécie de *lugar algum* onde os elementos são de outra ordem e a expedição, por sua vez, é também de outra ordem: “Quem poderia imaginar que não íamos a lugar algum?”¹⁰. Lugar algum, cabe na pergunta: “Marselha existe?”. Não existe como dado empírico, é apenas um trajeto, como o de Athauaupá; não é um *graal*, como o próprio Cortázar reafirma tantas vezes ao longo do texto. A existência aqui passa a ser apenas sentido e, os sentidos possíveis, são a *felicidade* da invenção.

A literatura de Cortázar reinventa o tempo, destrói o pragmatismo de um mundo pretensamente empírico, abole localidades e envereda pelo mundo do “excesso literário”, o fantástico. Cria novos traçados e sentidos para o *zen*¹¹: *cai literalmente no trajeto. Se Marselha não existe também não é menos real e mais sonhada que a Buenos Aires e a Paris dos contos, a Macondo dos Cem anos de solidão* de García Márquez ou a Santa Maria dos romances de Onetti: são lugares de reinvenção, parafusos morellianos. Os *cronópios* refazem a *vida* (ou as seqüências infinitas) para os *famas*, reposicionam os trajetos e estes criam estruturas de hábitos e de continuidades para que se quebre a invenção e desapareça um sujeito tenso por debaixo de toda seqüência:

Os engenheiros que conceberam e elaboraram o que caberia chamar de instituição da autopista fizeram milagres para afastar do caminho do automobilista não só todo obstáculo que pudesse diminuir a velocidade (sabe-se muito bem que a grande maioria dos usuários desta rodovia são fanáticos por uma boa média de velocidade), mas também tudo o que pudesse distrair o motorista de sua concentração na faixa de asfalto que tende a dar aos que a seguem - falsamente, (...) - a impressão de continuidade que, ao fim de trinta, quarenta ou sessenta minutos de velocidade

constante acaba por englobar não só as rodas do veículo que o humano ao volante ainda pensa estar controlando, mas também o volante deste veículo e as mãos e os reflexos deste ser humano que assim integra, conscientemente ou não, essa grande totalidade impessoal tão buscada por todas as religiões.¹²

A *modernidade ocidental* prima pela descontinuidade estrutural — ou a “modernidade líquida” em que “tudo que é sólido desmancha no ar”¹³ — e, exatamente por ter na descontinuidade seu elemento básico, lançou-se desde sua criação na busca desesperada de mecanismos de continuidade. No fragmento acima, a autopista forma em si e distante do sujeito, um contínuo de elementos e de acontecimentos, suprime-se o sujeito colocando no lugar um indivíduo adaptado. A viagem é sempre na direção contrária do sujeito e sua descoberta perene, sua produção constante de sentidos.

Os famélicos e irritadiços transeuntes da auto-estrada do sul queriam chegar a uma Paris particularmente sonhada no desespero da situação de guerra:

Mas tudo se resumia em saber quanto tempo isso ia durar; o 404 também se interrogava, quase por hábito, enquanto se mantinha emparelhado com o Dauphine e sorria para encorajá-la. Atrás, o Volkswagen, o Caravelle, o 203 e o Floride arrancavam, por sua vez, lentamente, um trecho em primeira, depois segunda, interminavelmente segunda mas já sem embrear como tantas vezes, com o pé firme no acelerador, esperando poder passar para terceira. Esticando o braço esquerdo o 404 procurou a mão de Dauphine, encostou apenas a ponta dos dedos, percebeu em seu rosto um sorriso de incrédula esperança e pensou que iam chegar a Paris, que tomariam banho, que iriam junto à qualquer parte, à sua casa ou à dela para tomar banho, comer, tomar banho interminavelmente e comer e beber, e que depois haveria móveis, haveria um quarto com móveis de verdade, e privadas, comida e privadas e lençóis, Paris era uma privada e dois lençóis e água quente(...)¹⁴

Só a cidade e sua *ordem* pontilhada de um certo conforto lhes faria sair do descampado da situação de guerra (“*Taunus convocou um conselho de guerra*”)¹⁵ e desproteção que a imobilidade causada por um demorado engarrafamento os fez atravessar durante vários dias e noites, somando-se ainda situações climáticas divergentes e opostas. Muitos problemas são levantados neste texto modelar da contística de Cortázar¹⁶.

Um importante dado deste texto é como tanto o sujeito quanto até mesmo o indivíduo vão desaparecendo sob as malhas do hábito, ou seja, o hábito insistente que perpassa toda a obra Cortazariana vai transformando e reproduzindo a cidade no contexto de guerra e os indivíduos vão apenas transformando-se nos seus carros. Desta forma, a “moça do Dauphine” transforma-se invariavelmente na “Dauphine”. O engenheiro do Taunus transforma-se simplesmente em “Taunus”. Os nomes e marcas dos carros passam a indicar o indivíduo que se instala a partir do interior do carro. Tal dado torna-se importante porque nos dá bem a medida de como o sujeito e o indivíduo desaparecem na estrutura da auto-estrada e são *engolidos*

pela marca estrutural das contingências a que estão submetidos e, mais, desata um certo absurdo kafquiiano no interior das estruturas modernas que Cortázar faz circular. O indivíduo, mesmo ele que já está adaptado a um tipo de sistema moderno, desaparece dando lugar aos objetos superpostos que este sistema faz circular, ou seja, podemos entrever de uma forma contundente as complicadas relações sujeito-objeto que a modernidade tecnológica instaura. O nome aqui de forma alguma é gratuita e mostra como o sujeito e mesmo o indivíduo se submetem à estrutura dos componentes da estrada e de um sistema de objetos que tenta eliminar de sua circunferência vital o sujeito e suas nítidas relações deixadas indelevelmente sob a superfície os objetos.

Na obra de Cortázar a *fábula*¹⁷ é sempre menor em relação a outros dados textuais. A imaginação criativa não se dirige à produção de tramas mirabolantes ou enredos muito complexos. Redutíveis a uns poucos dados e sobretudo pouco atraentes em muitas das narrativas da obra, a fábula cumpre um papel pequeno que lhe é destinado. A imaginação produtiva está centrada não nos acontecimentos de uma trama romanesca muitas vezes satirizada mas na discussão do sentido de uns poucos elementos. O que faz a grandeza da obra de Cortázar não são seus enredos fantásticos e algumas vezes inesperados, mas o inesperado da direção que tomam o sentido e os significados dentro do texto, ou seja, a reinvenção a partir do *mesmo*.

Se a estrada pode ser um simples dado da vida moderna, em Cortázar reaparece com o sentido de quebra de continuidade, perdendo o significado usual do hábito e consumos engendrados pela modernidade no século XX. O mesmo se passa com a cidade. A ordem que a cidade engendra no seu funcionamento e na proteção que deve oferecer aos seus habitantes, principalmente quando se trata da cidade moderna, é quebrada e o que nos salta aos olhos é a sua disfunção, seus pontos de perda do sujeito.

A estrada é um recorte humano no espaço generalizado que, em si, é descontínuo porque perigoso e desconhecido. A estrada, ao contrário, oferece a proteção de uma meta e de um método (o caminho): a unidade entre as diversas partes que compõem o processo de circulação e domínio do espaço. A estrada representa um método na medida exata em que estabelece uma unidade e uma meta porque estabelece a inutilidade do espaço fora de si. Pondo fim à dispersão do espaço externo a si, a estrada cria uma relação direta com o usuário e a cidade em que está inserida, ou seja, passa a existir unidade entre a arrumação estrutural contida na ordem urbana e naquela a qual se submete o usuário da estrada. A cidade, antes ainda da estrada, é o desaguadouro do signo da ordem e da hierarquia. Discutindo a construção das cidades latino-americanas, Angel Rama, não deixa de observar que:

Mais do que uma fabulosa conquista, ficou comprovado o triunfo das cidades sobre um imenso e desconhecido território, reiterando a concepção grega que opunha a polis civilizada à barbárie dos não urbanizados.¹⁸

Na América Latina a cidade foi uma das metas mais evidentes da conquista. A cidade continha a ordem direta do poder central da metrópole que se espargia segundo dados precisos. Um sonho de cidade que aqueles que aqui chegaram nunca deixaram de lado:

De todo o continente, foi no segmento que muito mais tarde terminaria chamando-se Latino, que se intensificou a função prioritária dos signos, associados e encobertos sob o absoluto chamado Espírito. Foi uma vontade que desdenhava as condições objetivas da realidade e assumia um posto superior e autolegitimado; desenhava um projeto pensado ao qual se deveria curvar a realidade. Essa concepção não surgiu, obviamente, da necessidade de construir cidades, ainda que estas tenham sido seus elos privilegiados, os enclaves artificiais em que seu artificioso e autônomo sistema de conhecimento podia funcionar com mais eficácia. As cidades foram aplicações concretas de um marco geral, a cultura barroca, que infiltrou a totalidade da vida social e teve expressão culminante na Monarquia espanhola.¹⁹

O projeto de cidade que se espalhou pela América Latina não é outro senão aquele traçado na Europa barroca (ou clássica): um plano que visava antes de qualquer coisa a harmonizar o indivíduo e a ordem dos sentidos e do poder que se espalhava sobre o espaço. A cidade como determinante do sentido sobre o indivíduo se não é um produto moderno especificamente, foi na modernidade utilizada como ícone de todo um período que se construía. Os sentidos socialmente elaborados - pensou-se - encontrariam na cidade a harmonia que se desejava para a manutenção de determinadas ordens. Na cidade moderna, mais do que nunca temos o sentido do planejamento:

A ordem deve ficar estabelecida antes de que a cidade exista, para impedir assim toda futura desordem, o que alude à peculiar virtude dos signos de permanecerem inalteráveis no tempo e seguir regendo a mutante vida das coisas dentro de rígidos marcos. (...) Uma cidade, previamente à sua aparição na realidade devia existir numa representação simbólica que obviamente só podia assegurar os signos: as palavras, que traduziam a vontade de edificá-la na aplicação de normas e, subsidiariamente, os diagramas gráficos, que as desenhavam nos planos, ainda que, com mais frequência, na imagem mental que desses planos tinham os fundadores, os que podiam sofrer correções derivadas do lugar de práticas inexperatas. Pensar a cidade competia a esses instrumentos simbólicos que estavam adquirindo sua pronta autonomia, que os adequaria ainda melhor às funções que lhes reclamava o poder absoluto.²⁰

“A cidade ideal”²¹ é o lugar onde a hierarquia vai ser arrumada juntamente com os serviços: o mundo moderno organizou a “cidade clássica ou barroca” de uma forma a garantir não apenas a ordem mas a interferir na ordenação do sujeito e seu *hábito* de indivíduo adaptado a um sistema. A cidade reproduz diretamente

um tipo de organização e seus problemas no mundo moderno sempre estiveram ligados à hierarquia que imprimia na vida dos seus habitantes.

Em *A auto-estrada do sul*, a cidade não aparece senão sob a forma de estrada e sob a égide de menção ao conforto e à ordem que na situação anormal da estrada foi perdida²². Neste conto, podemos evidenciar três seqüências²³ de eventos na estrutura da fábula:

1 - o engarrafamento que - pensaram os motoristas - terminaria rapidamente e não teria sido mais que um pequeno distúrbio na continuidade de movimento da estrada (“no começo, a moça do Dauphine havia insistido em fazer a contagem do tempo”) ²⁴;

2 - O engarrafamento e a mudança das relações de continuidade, o estabelecimento de relações de grupo que, num espaço “de guerra”, reproduzem a ordem urbana interrompida pelo engarrafamento. A ocorrência de eventos climáticos divergentes;

3 - O fim do engarrafamento e a volta à cidade, o restabelecimento da continuidade representada pela estrada.

A cidade ao reproduzir-se enquanto estrutura ordenada dentro da auto-estrada recria, ainda que na suspensão de seu domínio - o engarrafamento não é senão uma interrupção da continuidade produtiva dos signos urbanos - uma rígida estrutura de ordem que preserva o hábito de consumo dos signos. Mumford vê neste desdobramento da cidade através de signos que se reproduzem ao longo de diversos trajetos fora do espaço específico da cidade, uma espécie de “cidade invisível”, onde se verifica um prolongamento da ordem de domínios que a cidade tenta impor:

Existe ainda um aspecto dessa reorganização do complexo urbano metropolitano, que decorre da desmaterialização - ou eterização - das instituições existentes: o fato de já haver ela parcialmente criado a cidade invisível. Isso constitui, em si mesmo, uma expressão do fato de que o novo mundo em que começamos a viver é não só aberto na superfície, muito além do horizonte visível, mas também aberto no interior, penetrado pelos raios e emanações invisíveis, respondendo aos estímulos e forças do limiar da observação habitual.²⁵

É esta “cidade invisível” que recria seus nem sempre perceptíveis prolongamentos através do escoamento e extensão dos serviços e domínios micropolíticos, tecnológicos e culturais do centro urbano que vamos observar em *A Auto- estrada do sul*. No texto de Cortázar, a cidade só é entrevista através de seus filamentos micropolíticos e na estrutura textual aparece caracterizada a partir de diversos índices de hábitos e de ordenações que vão sendo reconstituídos durante o período de suspensão que o engarrafamento cria. Aliás, cabe aqui uma digressão interessante e que pode passar despercebida: a cidade moderna que foi se consumando a partir da revolução industrial e principalmente após a década de cinquenta deste século, é uma cidade que vai

diminuindo progressivamente a velocidade do trânsito, embora também pouco a pouco a tecnologia de automóveis tenha melhorado a velocidade e as condições de trânsito nas estradas. A contradição e a descontinuidade entre a tecnologia, por um lado e o espaço/tempo, por outro é enorme:

A multiplicação de veículos motorizados, capazes de desenvolver velocidades elevadas, na realidade, resultou no progressivo retardamento dos transportes e na acumulação dos custos. Os veículos puxados a cavalo, em Nova Iorque, segundo um estudo de tráfego feito em 1907, deslocavam-se a uma velocidade média de 18,5 quilômetros por hora; hoje, arrastam-se os automóveis à média, durante o dia, de uns 9,5 quilômetros por hora; e, à medida que a densidade de construções por unidade de superfície aumenta, tanto nas áreas residenciais quanto nas comerciais, mesmo essa velocidade torna-se ainda mais lenta.²⁶

Isto significa dizermos que aquilo que poderia ser entendido apenas como um evento *fantástico* - uma espécie de acontecimento que poderia passar calmamente por “exagero literário” - do texto de Cortázar não é necessariamente uma descontinuidade com os eventos do cotidiano moderno. Ao contrário, as sociedades modernas industriais apresentam uma descontinuidade muito intensa entre a organização imposta pela centralização urbana e a possibilidade de interrupções (descontinuidades) desta ordem através de diversos congestionamentos de trânsito. O famoso direito de ir e vir tão propalado torna-se caricato numa metrópole industrializada a partir da década de 50 deste século, principalmente se pensarmos que na América Latina os esforços municipais de “descongestionamento” são reduzidos e que em nossas sociedades os investimentos aplicados em melhoramento e construção de estradas não correspondem àqueles que deveriam ser aplicados na solução dos problemas causados pela descontinuidade urbana. O congestionamento, os famosos engarrafamentos que, muito contrariamente ao aspecto anti-sedentário que assumem por exemplo numa sociedade inusitada como a chinesa são, na América Latina literalmente, *tempo esbanjado* inutilmente em ônibus sem qualquer resguardo de conforto, trens perigosos e superlotados que mais parecem estar imiscuídos em um jogo de desafio às famosas leis físicas que dizem que dois corpos não ocupam o mesmo lugar no espaço. O trânsito não apenas torna-se um pesadelo urbano, como também nega a concentração urbana como lugar de proteção do sujeito pondo a nu a crueldade que historicamente se cristaliza em uma contradição entre tecnologia e vida.

Cortázar mostra que toda a suspensão da ordenação dos elementos modernos que dominam o indivíduo levam de volta a um sujeito, mas que, entretanto, o hábito se instala em todos os ambientes a partir da reprodução de signos. No caso de *A auto-estrada do sul*, os participantes normais da cidade voltam no ambiente interrompido pelo engarrafamento a desempenhar suas funções: o soldado faz parte de um batalhão de “salvamento” e até rouba para conseguir alimentos e

água; o médico é sempre chamado; o solitário é interrompido e morre fantasticamente debruçado sobre o volante; os velhos recebem um tratamento especial, embora atrapalhem; as relações amorosas entre os habitantes dos carros; os jogos juvenis e infantis; o egoísmo dos jovens que demoram a integrar-se na “comunidade” que vai se construindo invisivelmente, enfim, toda a rede de reproduções grupais vai sendo construída, inclusive, o poder que se estabelece entre os diversos grupos e os moradores ao longo da estrada.

No conto os três grandes segmentos apresentam a estrutura textual que vamos encontrar em diversos outros textos de Cortázar: a partir de uma ambientação comum da modernidade soma-se uma interrupção dos acontecimentos. Assim, temos a auto-estrada com sua reprodução dos signos urbanos a partir da interrupção provocada pelo engarrafamento. Os participantes do engarrafamento que jamais se configurariam como um grupo - seriam apenas os transeuntes da auto-estrada - pois, como dissemos, a continuidade que se percebe na auto-estrada é entre os elementos estruturais da estrada e um indivíduo que se concentra para manter a continuidade sonhada pela técnica, torna-se a partir da interrupção, um grupo. Os transeuntes não formavam um grupo social articulado antes da interrupção e só vão transformar-se em grupo, no interior da interrupção oriunda do engarrafamento. O fim do engarrafamento prova definitivamente o fenômeno: desfaz-se o grupo, volta-se à ordem da cidade e ao conforto da tradicional conjunção de água e sabonete e ao fim do suor e do pesadelo. Entretanto, um dos participantes sente que perde *algo* ao *quebrar-se* o engarrafamento. Certamente, a proximidade humana que a situação de guerra do engarrafamento impõe é o que perde este indivíduo que sente uma silenciosa dor nostálgica.

O texto registra o desconhecimento que se estabelece entre os transeuntes quando a velocidade e a continuidade se restabelecem na auto-estrada. A cidade como lugar da ordem, que viu seus filamentos serem reproduzidos, é também o lugar onde o sujeito se desconhece²⁷. Na verdade a nostalgia do homem que se resente do fim do engarrafamento é a nostalgia da proximidade que inexistente nas relações modernas dentro dos ambientes urbanos. O engarrafamento, mesmo que reproduzindo a cidade e suas hierarquias, restitui a proximidade humana como valor. Um valor que ironicamente é vivido no conto como nostalgia que será também a nostalgia de um tempo não mecânico que a modernidade faz circular. O engarrafamento quebra o tempo mecânico, desfaz as razões da seqüência espaciotemporal, coloca sujeitos e indivíduos fora do alcance deste tempo. Interessante observarmos que a cidade e a normalidade vão restituir o tempo mecânico moderno que faz com que a proximidade humana seja quebrada, ou seja, ao restaurar o tempo do relógio e a velocidade das relações, afasta a proximidade entre os sujeitos e suas necessidades básicas, cria o distanciamento de sujeitos, restitui a ordem

para afastar o sujeito: *retoma o hábito como movimento para o sujeito*. A velocidade é o movimento permitido ao sujeito e os signos de continuidade que isto significa vão aparecer delimitados no espaço deste sujeito e espalhados pela superfície narrativa textual.

Notas

¹ CORTÁZAR, J. *Todos os fogos, o fogo*. Trad. Glória Rodríguez. Rio de Janeiro: Civ. Bras. 1974, p. 3-29.

² CORTÁZAR, J. (1974), op. cit, p. 3.

³ WHITROW, G.J. *O tempo na história: concepções de tempo pré-história aos nossos dias*. Trad. Maria Luíz Borges. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993, p. 99.

⁴ BOSI, A. O tempo e os tempos. In: Tempo e história. São Paulo: Cia das Letras, 1992, p. 20.

⁵ Certamente o positivismo tirou partido do tempo e na literatura do século XX o tempo seqüencial passa a ser descartado: interessa muito mais o que a marcação do tempo implica sobre o sujeito. Na literatura de Cortázar o tempo será sempre desmontado para que possa aparecer o mecanismo propulsor da formação do signo. A desmontagem do tempo em Cortázar, especificamente falando, vai dar-se sempre a partir de um mecanismo de interrupção ou de um personagem colocado em seqüências diferenciadas.

⁶ NISBET, R. História da idéia de progresso. Trad. Leopoldo José Collor Jobim. Brasília: Ed. UNB, 1985, p. 181 e sgs.

⁷ Como não poderia deixar de ser, neste trabalho, Cortázar satiriza as grandes viagens modernas que descobriam o que já existia e satiriza também o homem moderno que jamais vê o que pode ser apreciado e observado, uma espécie de homem insone. Na verdade, Cortázar com seu livrinho de pretensões dissimuladas, atrai em duas direções: olha a descoberta, como descobrimento do essencial, do visto, do caminho que é o mesmo, mas que se faz outro.

⁸ CORTÁZAR, J. e DUNLOP, C. Os autonautas da cosmopista. Trad. Josely V. Baptista. São Paulo: Brasiliense, 1991, p. 45.

⁹ CORTÁZAR, J. e DUNLOP, C. op. cit. (1991), p. 33.

¹⁰ CORTÁZAR, J. e DUNLOP, C. Op. cit. (1991), p. 30.

¹¹ Cortázar se interessa pelo Zen pois em sua origem "toda a técnica do zen consistia em sacudir as pessoas de seus hábitos arraigados e de sua moralidade convencional". WATTS, A.W. O espírito do zen. Trad. Murilo Nunes de Azevedo. São Paulo: Cultrix, 1993, p. 35.

¹² CORTÁZAR, J. e DUNLOP, C. (1991), p. 22.

¹³ Veja-se a este respeito: BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade líquida*. Trad. Plínio Dentizien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

¹⁴ CORTÁZAR, J. Op. cit. (1974), p. 24-25.

¹⁵ CORTÁZAR, J. Op. cit. (1974), p. 19.

¹⁶ Aqui poderemos observar a partir de *A auto-estrada do sul* e *Os autonautas da Cosmopista* uma série de elementos recorrentes na contística de Cortázar e como estes dados estão ligados à modernidade.

¹⁷ *Fábula* é "o conjunto de acontecimentos ligados entre si que nos são comunicados no decorrer da obra: ela pode ser resumida segundo a ordem cronológica e causal dos acontecimentos, independente de sua ordem de apresentação na obra. A fábula é o conjunto dos motivos 'em sucessão cronológica e de causa e efeito'. TADIÉ, J.Y. *A crítica literária no século XX*. Trad. Wilma F. R. Carvalho. São Paulo: Bertrand, 1992, p. 23.

¹⁸ RAMA, A. *A cidade das letras*. Trad. Emir Sader. São Paulo: Brasiliense, 1985, p. 35.

¹⁹ RAMA, A. Op. cit. (1985), p. 34.

²⁰ RAMA, A. Op. cit. (1985), p. 29.

²¹ ARGAN, G.C. *História da arte como história da cidade*. Trad. Pier Luigi Cabra. São Paulo: Martins Fontes, 1992 p. 73-84.

²² Em toda a obra de Cortázar a cidade vai aparecer sempre a partir de um dado do mundo moderno, nunca tematizada antes de outros elementos. Na *Rayuela* a "confusão" de Oliveira que "em Buenos Aires sentia falta de Paris" e vice-versa, tematiza a cidade a partir de relações do sujeito e seu lugar.

²³ Como se pode verificar pela leitura deste trabalho, não descartamos uma série de métodos que julgamos ainda úteis ao estudo do texto. Evidenciar seqüências num texto narrativo, como se sabe, liga-se ao estudo de teoria da literatura formulado por Tomachevski especialmente e Chklovski de um modo mais geral. O método dos que

ficaram conhecidos pela denominação dada por Bakhtin e outros inimigos afins por “formalistas russos” nos interessa no que tem de esclarecedor da estrutura literária. Claro fica que muitos aspectos do método não nos interessam e que não utilizamos nenhum método com exclusividade que, nestes tempos, torna-se impossível.

²⁴ CORTÁZAR, J. op. cit. (1974), p. 3.

²⁵ MUMFORD, L. A cidade na história, suas origens, transformações e perspectivas. Trad. Neil R. da Silva. São Paulo: Martins Fontes, 1982, p. 606.

²⁶ MUMFORD, L. Op. cit. (1982), p. 593.

²⁷ Os romancistas do século XIX já sabiam disto e começaram por descobrir a cidade moderna. O Flâneur não é senão aquele que põe um sujeito para descobrir a cidade. Sua inutilidade aparente redundava na descoberta. As viagens do sujeito moderno podem aparentar no caso uma redução, mas ao contrário, a cidade torna-se o labirinto a ser descoberto e percorrido. Num texto de Kafka, *Descrição de uma luta*, o único acontecimento fabular é apenas o passeio pela cidade. A luta é com e pela descoberta da cidade que dissimula e massacra o sujeito debaixo das hierarquias que propõe.