

METAMORFOSIS DEL ESPACIO URBANO Y PROYECTO CREADOR EN DOS RELATOS DE JULIO CORTÁZAR

Guadalupe Maradei
Universidad de Buenos Aires (Argentina)

I.

Este ensayo propone un cotejo de dos producciones de Julio Cortázar: el cuento “La autopista del sur” (incluido en el volumen de cuentos *Todos los fuegos el fuego*, publicado en 1966) y *Losonautas* en la cosmopista (su última obra, cuyo género definiremos —por el momento, dado que en el análisis esto se problematizará— como “diario de viajes”) y, a partir de allí, una reflexión en torno a la representación y problematización del/los espacio/s urbanos en ambos relatos. Pese a la distancia temporal y genérica que separa a estos textos, resulta productivo reunirlos dado que, al ponerlos en serie, emergen motivos y procedimientos escriturarios comunes que no pueden ser adjudicados al azar, sino que indican preocupaciones recurrentes que, al persistir en el tiempo pero a la vez reformularse, habilitan una mirada reflexiva hacia la producción de Cortázar y, en ese punto, exigen el trabajo de historizar su proyecto creador de manera crítica y comprensiva. Me interesó este abordaje debido a que se centra en un aspecto no transitado de una textualidad que parece haber caído “fuera del canon” o haberse agotado en las primeras lecturas celebratorias de las que fue objeto en las décadas de 1960 y 1970 (de la mano del *boom* de la literatura latinoamericana) para caer luego en lo que José Luis de Diego ha llamado “la curva descendente en la valoración crítica de Cortázar”, por la cual “el movimiento de propulsión desarrollado por la crítica, por lectores fanatizados y aun por fervorosos militantes, en algún momento tocó un límite, un choque, que produjo, por saturación, una nueva propulsión pero hacia atrás; dos últimos y recientes testimonios han sido el malicioso artículo publicado por Gonzalo Garcés en *La Nación*, el 8 de agosto de 2004, y la entrevista a César Aira que publicó *Ñ* el 9 de octubre del mismo año, titulada ‘El mejor Cortázar es un mal Borges’”. Finalmente, este crítico se interroga “¿Se detendrá algún día este movimiento vertiginoso y podremos ver, en el vaivén lógico de un canon normalizado, si hemos sido justos con Cortázar?” (De Diego, 2006: 90). En esa dirección, puede leerse la hipótesis de Martín Prieto que recupera lecturas de José Lezama Lima, Enrique Pezzoni y Nicolás Rosa para argumentar que “su influencia [la de la obra de Cortázar] pareciera recaer más sobre la sensibilidad que sobre producciones específicamente literarias” (Prieto, 2007: 5).

II.

Tanto *Losonautas...* como “La autopista del sur” exhiben un principio constructivo que se centra en la metamorfosis. En ambos pueden observarse mutaciones de diversa índole que giran en torno a una primera transformación estructurante: la transformación de un “no lugar” en un “lugar” (en sentido en que Marc Augé piensa estas nociones). Demostrar que este fenómeno de la metamorfosis —en varios niveles— funciona como dominante de los dos textos, permitirá establecer en qué medida la experiencia del viaje —pensada como un juego

nuevo, como otra *illusio*, como aventura— transforma la identidad, las relaciones, la percepción del tiempo y el espacio y la mirada del viajero. En el alcance de esa transformación aparecerá una diferencia de grado en lo que va de un texto a otro y en esa diferencia de grado (en el sentido de postular *Los aeronautas...* como una exacerbación de los elementos de trasgresión y metamorfosis que están en germen en “La autopista del sur”), que el autor no puede haber pasado por alto, percibo una preocupación persistente y coherente en la producción del autor que parece un indicio de proyecto creador (1).

El primer punto de contacto reside en el espacio en el que se desarrolla la acción. La autopista París-Marsella, también llamada “del sur”, es el ámbito que hace convergir a los dos relatos. Desde el comienzo del cuento “La autopista del sur” se vislumbra la enorme incidencia que tendrá el espacio de la autopista en la percepción de los personajes, en la relación problemática que estos establecerán con el tiempo, con los otros y con su propia identidad. En la apertura del relato, desde la perspectiva del personaje del ingeniero, se alude al tiempo peculiar que transcurre en ese embotellamiento como un fenómeno “...fuera del tiempo de los que no han hecho la estupidez de querer regresar a París por la autopista del sur un domingo a la tarde...” (Cortázar, 2001: 11).

Resulta significativo que la misma autopista sea el escenario —y algo más que eso— de la última obra que escribe Cortázar. Esta relación está, incluso, establecida explícitamente en los “Prolegómenos” de *Los aeronautas...*. Allí figura la carta dirigida al “Señor director de la Sociedad de las Autopistas”, una carta que Cortázar escribe el 9 de mayo de 1982 para solicitar un permiso para efectuar: “...una ‘expedición’ un tanto alocada y ‘surrealista’ que consistirá en recorrer la autopista entre París y Marsella a bordo de nuestro Volkswagen Combi, equipado con todo lo necesario, deteniéndonos en 65 paraderos de la autopista a razón de dos por día...” (Cortázar y Dunlop, 1996: 17). El disparador para solicitar el permiso para transgredir el máximo permitido de permanencia en la autopista (dos días) es aludir a ese relato anterior —“La autopista del sur”— que tuvo lugar en el mismo recinto y que fue citado, según se sugiere, a modo de publicidad por parte de los directores de la autopista en una de sus revistas.

Pero más significativo que la repetición topográfica y que la “autocita” que encontramos en *Los aeronautas...*, son las operaciones que se inflingen sobre esa autopista. En ambos relatos este lugar, que es pensado habitualmente como trayecto, como lugar de tránsito, sufrirá una paulatina transformación hasta adquirir muchos de los rasgos que presenta un espacio vital, donde es posible desarrollar la propia subjetividad y relacionarse con los otros. Este gesto que se produce en los textos adquiere otra densidad si enmarcamos el caso particular de la autopista como lugar de tránsito en el contexto más amplio de la contemporaneidad en el cual gran parte de los lugares que se reproducen en las ciudades tiene esta particularidad de ser utilizados como zona de pasaje. Tal es el problema específico del libro de Marc Augé, *Los “no lugares”. Espacios del anonimato*. En el capítulo “De los lugares a los no lugares”, este antropólogo define a los “no lugares” como espacios típicos de la “sobremodernidad”, como lugares que no son en sí lugares antropológicos y que, “contrariamente a la modernidad baudeleriana, no integran los lugares antiguos” (Augé, 1992: 83). El lugar antropológico incluye

para Augé la posibilidad de los recorridos que en él se efectúan, los discursos que allí se sostienen y el lenguaje que lo caracteriza porque, para la antropología, un lugar es un espacio fuertemente simbolizado, en donde puede leerse la identidad de los que lo ocupan, las relaciones que mantienen y la historia que comparten. Los “lugares” están vistos como un indicador de quienes los habitan: contienen al individuo y definen al individuo, por lo tanto se da en ellos una relación entre espacio e identidad; son, como dijimos, espacios que representan simbólicamente algo. Entonces, mientras que el “lugar”, es un espacio en donde se pueden leer la identidad, la relación con otros y la historia, los “no-lugares” son aquellos espacios donde esta lectura no es posible (2).

Sin embargo, se trata de conceptos relacionales: no es posible comprender la diferencia que existe entre “lugares” y “no lugares” si no se los piensa en relación con el concepto de “sobremodernidad”. Para este autor, la “sobremodernidad” es, justamente, el tiempo histórico que se caracteriza por la construcción progresiva de lugares que no conforman un tipo de representación pública y que no marcan la identidad de aquellos que los transitan. Al respecto, el argumento medular de Augé en “Sobremodernidad. Del mundo de hoy al mundo de mañana” es que la contemporaneidad sufre un exceso de modernidad. El mundo contemporáneo es un signo de una multiplicación y de una aceleración de los factores constitutivos de la modernidad a partir de una coexistencia de las corrientes de uniformización y de los particularismos. Este período histórico se desempeña a partir de una lógica de los excesos: exceso de información, exceso de imágenes y exceso de individualismo (es preciso notar que estos elementos ya se hallaban presentes en la modernidad, lo novedoso de la sobremodernidad, según Augé, es extremarlos hasta la sobresaturación).

Estas apreciaciones resultan de interés si pensamos que Cortázar, en los textos analizados, propone construir un “lugar” en aquello que es un “no lugar”. Mientras la lógica de la sociedad se vuelca a multiplicar los “no lugares”, estas ficciones se esfuerzan en convertir un “no lugar” en un “lugar”. Esta conquista escalonada, adopta en “La autopista del sur” la tipología del viaje exploratorio, dado que los automovilistas van convirtiéndose en exploradores a lo largo del texto y van transformando su mirada en función de esa nueva identidad: “Explorar es lanzarse a la empresa de conocer lugares ignorados. Eso supone medios materiales, intenciones y perseverancia, localización y descripción de los descubrimientos, su conservación y, eventualmente, la difusión de los conocimientos adquiridos” (Rosa *et al.*, 2004: 8).

El recorrido exploratorio integra, por definición, la primera fase del conocimiento en escenarios desconocidos. Esto es lo que efectivamente sucede en “La autopista del sur”, en donde opera una transformación paulatina de la autopista en otros ámbitos como una selva o como un campamento de guerra, transformación que comienza con la exploración. El primer día de la trama del relato, en una de las ocasiones en que el personaje del ingeniero desciende del auto para “estirar las piernas”, comienza a manifestarse el deseo exploratorio de este con respecto a la autopista y al atasco por medio de especulaciones del narrador referidas a los peligros latentes de la exploración: “La tercera fila hacia el exterior dejaba de interesarle porque hubiera tenido que alejarse peligrosamente del 404...” (Cortázar, 2001: 15). Luego, se describe ese

entorno con metáforas selváticas: “A la izquierda, sobre la pista opuesta, se tendía otra maleza inalcanzable de Renault, Anglia, Peugeot...” (*Ibidem*). Por otro lado, otro elemento de las exploraciones es la localización del enemigo, apreciar su despliegue y obras, con una doble misión: informativa y de seguridad. En el cuento no tarda en delinearse la figura del extranjero: “... alguien que se deslizaba entre los autos viniendo desde otro lado de la pista o desde las filas exteriores de la derecha, y que traía alguna noticia probablemente falsa...” (*Ibidem*: 16). Tampoco demora en enunciarse la necesidad de organización, en el marco de la cual una de las actividades contempladas será la exploración, ahora ya no como mero reconocimiento individual del espacio, sino como búsqueda específica y corporativa de aliados y de elementos de supervivencia: “... el jefe, al que los muchachos del Simca llamaban Taunus a secas para divertirse, pidió al ingeniero, al soldado y a uno de los muchachos que exploraran la zona circundante de la autopista y ofrecieran alimentos a cambio de bebidas” (*Ibidem*: 27).

Con la consolidación y estratificación del grupo, se asientan las metamorfosis constitutivas. Los personajes comienzan a identificarse por el nombre de sus autos (luego de ser designado “jefe”, el ocupante del Taunus pasa a ser llamado directamente “Taunus”, y lo mismo sucede con el ingeniero y con la muchacha del Dauphine hacia el final del relato). Del mismo modo, los autos mutan: se convierten alternativamente en ambulancia, en cucheta, en coche fúnebre o en depósito de comida. Otro de los rasgos típicos de la exploración que este relato presenta claramente es la “repercusión frecuente en lo militar y lo bélico: se trata de descubrir culpabilidades, de socavar fidelidades, de conseguir ayuda o alianzas para empresas” (Rosa *et al.*, 2004: 9). Estos motivos interactúan en la trama de manera productiva se establece un sistema de trueque con los otros grupos, se consigue la colaboración de un médico de un grupo vecino, se señala la culpabilidad de uno de los muchachos del Simca “... que se repantigaba en su asiento para beber a grandes tragos de la cantimplora que había traído escondida en la chaqueta” (Cortázar, 2001: 28). Pero, al margen de estas acciones que remiten a la organización de un campamento de guerra, el modo de narrar los sucesos adopta un lenguaje marcadamente bélico, lo cual intensifica el efecto de lectura desde ese imaginario.

En este clima de conflicto, los personajes logran desarrollar en la autopista (el no lugar) las funciones esenciales de la vida: alimentación, sociabilidad, sexo, incluso la muerte (del personaje del Caravelle que se suicidó injiriendo veneno y de la anciana del ID) y la procreación: “... la idea de tener un hijo de ella acabó por parecerle tan natural como el reparto de las provisiones o los viajes furtivos al borde de la autopista” (*Ibidem*). De esta manera, “La autopista del sur” incurre en un proceso de transformación de los personajes en exploradores y un cambio en el modo de narrar que remite a géneros tradicionales como las crónicas de viajes o los relatos de guerra.

Este cambio en la manera de vivir la autopista también implica una metamorfosis en la percepción del tiempo. En el momento posterior a que Taunus arbitrara una pelea, ya hacia el final del relato, acota el narrador: “Todo sucedía en cualquier momento, sin horarios previsibles; lo más importante empezó cuando ya nadie lo esperaba, y al menos responsable le tocó darse cuenta primero” (*Ibidem*). Luego de dicho comentario, los autos comienzan a moverse y el

embotellamiento por disolverse. Esta sensación que el narrador dice tener respecto de la temporalidad de los acontecimientos es la misma que tiene el lector del texto cuando los conflictos, las relaciones entre los personajes, los días y las noches, o los estados climáticos más diversos, comienzan a sucederse uno tras otro sin referencias a horarios o calendarios, como si se tratara de tiempo parentético completamente ajeno a la manera habitual de concebir el tiempo en las sociedades occidentales contemporáneas.

En cuanto a *Los autonautas en la cosmopista*, también allí puede verse una serie de metamorfosis que se producen a partir del viraje inicial primera de un “no-lugar” en “lugar”. El surgimiento de la idea de emprender un viaje de estas características y hacer una crónica surgió cuatro años antes de su realización, en uno de los “moteles” de la autopista, y en los términos siguientes: “—Podríamos vivir cada día en un *parking*, fuera del mundo, te das cuenta, y en este mismo monstruo de la velocidad hacer un crucero de descanso con toda libertad...” (Cortázar y Dunlop, 1996: 36).

Así, si bien la construcción de un “lugar” en lo que comúnmente significa un “no lugar” es un procedimiento presente en los dos textos que analizamos; en *Los autonautas...* los rasgos específicos de la exploración no son el eje de la metamorfosis, no se producen progresivamente como vimos que sucedía en “La autopista del sur”, sino que constituyen el punto de partida: desde el comienzo los dos protagonistas del diario se piensan a sí mismos como exploradores o expedicionarios. Tales resultan los apodos que se dan a sí mismos desde el primer momento, desde la carta al “Señor Director de la Sociedad de las Autopistas”, donde piden: “... de ninguna manera quisiéramos que nuestro proyecto fuera difundido por la prensa pues siendo conocidos como escritores, podríamos ver perturbada nuestra soledad de expedicionarios” (*Ibidem*: 18). De inmediato, vuelven a llamarse de esa manera al introducir un fragmento del Libro de las Maravillas de Marco Polo, “el cual mostrará al lector que en otras épocas los expedicionarios no solo recibían respuesta a las cartas que enviaban, sino que nuestros lamentables tiempos pálidos y raquíticos ya no son capaces de proporcionar” (*Ibidem*: 20). Asimismo, el título para presentar una cita de Charcot reza: “Una cita que los exploradores interpretan como un buen consejo a la hora de iniciar su diario de viaje” (*Ibidem*: 21). Es gracias a estos epítetos y también gracias a las citas de viajeros célebres (como Marco Polo, Colón, Magallanes, el capitán Cook) y a la manera de organizar el relato a semejanza de un viaje legendario (dicen que su vehículo es un dragón, se hacen referencias a ángeles, brujas, demonios), a la forma de construir los títulos (por ejemplo “Donde el paciente lector asistirá a la presentación sucesiva de los protagonistas de la expedición y conocerá sus características y rasgos más notables” o “De cómo somos ya un espacio sin límites donde cristaliza la verdad”), que se logra un efecto paródico que señala un agotamiento de esas formas para narrar el viaje y, por ende, la necesidad de implementar formas nuevas (Bajtín, 1986).

En este relato, al igual que en “La autopista del sur”, los nombres propios sufren modificaciones, pero aquí el cambio está orientado a una animalización. Los protagonistas se aluden recíprocamente con los nombres “Lobo” y “Osita”, y a su vehículo Fafner lo llaman “Dragón”. Esta opción se justifica en el apartado de presentación general de los personajes: “...

[el equipo] a lo largo de la expedición se fue identificando cada vez más con los bosques, los prados y los animales del mundo más secreto de la autopista” (*Ibidem*: 22). Más tarde, las sillas plegables que usarán durante el viaje también son rebautizadas: reciben el nombre de “horrores floridos”. Al respecto, el personaje de “el Lobo” hace alusión a una antigua necesidad: “casi nunca he aceptado el nombre-etiqueta de las cosas y creo que eso se refleja en mis libros, no veo por qué hay que tolerar invariablemente lo que nos viene de antes y de fuera...” (*Ibidem*: 23). Ese vaso comunicante entre el sujeto del enunciado y el sujeto de la enunciación da la pauta de que existe una voluntad de establecer una continuidad entre arte y vida (operación a la que volveremos más adelante).

Sin embargo, más allá de estos cambios de nombre que también pueden pensarse en función de acentuar el espíritu lúdico-infantil de la aventura, es patente el cambio fundamental y progresivo que sufre la mirada de los viajeros a lo largo del texto y que ellos mismos lexicalizan con cierta sorpresa. Al comienzo del viaje se demarcaba notablemente la diferencia entre un “lugar” y un “no lugar”. Al llegar al primer motel “se va entrando en una zona de placer y de seguridad que disipa ese sentimiento de lo precario siempre latente en la calle, en el auto, en lo abierto y multitudinario” (*Ibidem*: 71). Es decir, a pesar de la voluntad de apropiación, la autopista se percibe como algo extraño, peligroso, amenazador. El punto de giro de esta mirada se da, justamente, en el capítulo “Mutación”: “Estamos apenas en el tercer día de viaje y los parámetros usuales han cedido frente a otra manera de vivir la autopista [...]. El tiempo muerde en el espacio, lo transforma; ya no alcanzamos a imaginar una diferencia importante entre este paradero y los últimos...” (*Ibidem*: 97).

En ese mismo capítulo se hace particular hincapié en la alteración de la noción de autopista: “... la sustitución de su funcionalidad insípida y casi abstracta por una presencia llena de vida y de riqueza...”. Y agrega que hasta Fafner se siente a gusto y se “convierte en una casita donde es grato vivir, leer y escribir...” (*Ibidem*). La segunda metamorfosis relevante que menciona en esa zona del relato es de la de los “autopistenses”: “¿Qué idea nos hacíamos de esa fauna lanzada a la velocidad máxima, rota apenas por un sándwich o una carrera al WC?” (*Ibidem*: 98). Acerca de esa valoración negativa que tenían de los viajeros típicos de la autopista, dirán que, finalmente, nada ha cambiado, pero que, sin embargo, todo ha cambiado para ellos. Es decir, los personajes asumen el cambio en su mirada sobre la autopista y los sujetos que la pueblan, que se produce a partir de acontecimientos significativos que la pareja experimenta en los paraderos: “Lo que era un enorme paralelepípedo amenazante, un bólido llamado Porche o un zigzagueante Renault 5, se nos acercan ahora con la lenta y amistosa reptación de un perro que busca caricias o un gato que sospecha un resto de sardinas” (*Ibidem*: 99).

La nueva experiencia de la autopista tendrá que ver, entre otras cosas y al igual que en “La autopista del sur”, con un cambio en la percepción del tiempo: “Esta autopista paralela que buscamos solo existe acaso en la imaginación de quienes sueñan con ella; pero si existe [...] no solo comporta un espacio físico diferente sino también otro tiempo” (*Ibidem*: 154). Y ese otro tiempo entrará en relación con la sensación de liberación que Marc Augé señala que conlleva la experiencia del “no lugar”: “... en la soledad de los no lugares puedo sentirme un instante

liberado del peso de las relaciones [...] este paréntesis tiene un perfume de inocencia...” (Augé, 2007: 11).

En *Los autonautas...*, una vez que los protagonistas se han sumergido en “lo otro”, en lo ajeno a la cotidianidad, va a ser corriente la alusión a una nueva libertad, por ejemplo, en el capítulo “—¿Usted sabe cómo se hace pipi, señora?”:

... nos damos cuenta de que estamos conquistando un territorio que podríamos llamar Parkinglandia o libertad [...]. Es una tierra de gran silencio, tierra de tiempo que se alarga y que sin embargo avanza sin que nos demos cuenta. Y poco a poco, si es cierto que escribir es esta experiencia erótica tal como siempre la hemos conocido los dos, habría que empezar también a abrir las puertas de este libro... (Cortázar y Dunlop, 1996: 145).

Resultan significativos los términos articulados en el fragmento citados. Por un lado, el “territorio” es el “no lugar” de los paradores al que fue preciso conquistar para llegar a la experiencia de la libertad, de gran silencio, de tiempo que se alarga, que estos espacios ofrecen. Por otro lado, se hace explícito cómo la experiencia del espacio modifica la experiencia del tiempo, lleva a que se pierdan sus medidas y su percepción habituales. Inmediatamente, se ubica esta nueva experiencia del tiempo y del espacio en relación con la literatura, en tanto, si la experiencia se transforma en clave liberadora, la literatura no puede hacer menos. La idea de otro tiempo implica también una idea de continuidad entre ficción y realidad, un salirse del libro, “decirlo todo”, como dirá más adelante, borrar los límites entre la experiencia y su mediatización. Y en relación con ese tiempo otro en el que se sumergen —aquella continuidad que los viajeros encuentran en ese espacio y que interpela su escritura—, aparece la mención a la “experiencia erótica”, la cual resulta afín a la noción de “erotismo” tal y como la desarrolló Bataille en *El erotismo*: “... hay para los amantes más posibilidades de no poder encontrarse durante largo tiempo que de gozar una contemplación exaltada de la continuidad última que los une” (Bataille, 2001: 27). En *Los autonautas...* las alusiones a lo erótico son abundantes y variadas. Por ejemplo, se describe que “Fafner se abre como nos abrimos nosotros el uno al otro, deja de ser ese espacio simpático pero estrecho en el que hay que calcular los gestos y los movimientos [...]. Este largo viaje en el que nada nos impide buscarnos constantemente lo ha apaciguado y agrandado” (Cortázar y Dunlop, 1996: 157). Asimismo, en el relato del capítulo “Comportamiento en los paraderos” se narra una experiencia erótica novedosa para el personaje y que tiene lugar en un paradero. Y, por último, en el capítulo “Los dragones nunca viven en paz, pero se puede ayudarlos”, hay que atender a los comentarios acerca de los cinco tripulantes del Fiat y de la complicación del número cinco, estos comentarios terminan con una observación final: “Una vez más los paraderos se abren a cualquier hipótesis, fértil campo de suposiciones eróticas, zona franca de decamerones móviles, llevando de un lado a otro sus variadas constelaciones amorosas...” (*Ibidem*: 316). No es casual que el “no lugar”, al ser experiencia de un lugar apartado de lo cotidiano, dentro de un tiempo otro en el cual las identidades también se transforman, sea un espacio potencialmente erótico. El erotismo, ese encuentro final, esa continuidad con el otro que en la

cotidianidad se ve interrumpida, viene aquí a enfatizar la trasgresión de hacer un lugar en un no lugar, llevando a cabo el acto más íntimo en el lugar más impersonal, y esto gracias a la liberación de las cargas sociales, la continuidad, el acercamiento a experiencias totalizadoras que la apropiación de estos no lugares lleva consigo.

Esta metamorfosis de la mirada de la que el relato de los viajeros da cuenta a la mitad del viaje, hace pensar hasta qué punto se asume en este texto la experimentación con la escritura y con la vida, hasta qué punto este texto trata de cuestionar la relación entre relato y experiencia. Lo sugestivo en esta metamorfosis es que tiene lugar a partir de una inmersión radical en lo otro; recién allí, cuando se está dentro del juego, el juego cambia. Esto nos remite a la noción de *illusio* que Pierre Bourdieu utiliza en *Meditaciones Pascalianas* para formular su teoría sobre las relaciones sociales. La *illusio* es el conocimiento de las razones por las cuales se juega determinado juego, saber exactamente cuál es la recompensa que se espera. Bourdieu trabajó esta noción como si significara “estar en el juego, creer que vale la pena jugar”, estar atrapado en el juego y por el juego, estar involucrado. Es decir, es estar interesado, aceptar que lo que acontece en el juego social tiene un sentido, que sus apuestas son importantes y dignas de ser aceptadas. La palabra “interés” se desliza desde su etimología de *inter-esse* a “formar parte” o “participar”, es decir, creer que el juego es relevante. Ilusionados o interesados, ambos términos nos hablan de gente inmersa, gente arrobada, bajo influencia: complejos sistemas de creencias, intrincados laberintos de sobreentendidos, sofisticadas articulaciones de ideas y acciones que se ponen diariamente en marcha, protagonizadas por personas que juegan un juego social. Cada campo de la sociedad (el campo intelectual, el artístico, el político, etc.) activa una *illusio* específica, como reconocimiento tácito a la apuesta propuesta. Y esa *illusio* es distinta según la posición ocupada en el campo, y según la trayectoria seguida para llegar allí.

En *Los autonautas...*, gracias al propósito de documentar el viaje a medida que sucedía, es que se inscribe la huella de ese cambio en el modo de experimentar y de mirar de los viajeros: el relato exhibe la inmersión en otra *illusio*. De este modo, la metamorfosis se complejiza. En un primer momento, surge la idea de transformar la autopista, un “no lugar”, en un “lugar”. Ese es el primer cambio, pensado en términos de juego, de liberación y de provocación. A este desvío de lo habitual que estaba planeado en teoría, la puesta en práctica le imprime otros matices, y así al plus de significado que la voluntad del sujeto podía extraer de esa apropiación topográfica, se le agrega el cambio, el plus de significado que el mismo espacio apropiado al ser experimentado otorga al sujeto. Al sumergirse en la *illusio*, en el juego, descubrieron que la autopista era otra cosa, pudieron concebir ese espacio desde un punto de vista otro. Así, el sujeto opera un cambio sobre el lugar recorriéndolo, habitándolo, proponiendo un tipo de viaje. Pero una vez embarcado en la propuesta, es el lugar el que opera un cambio sobre el sujeto en términos de hacerlo partícipe de una experiencia de la autopista que es distinta a la de aquel viajero prototípico que viaja a velocidad máxima y apenas se detiene en el parador, pero también es distinta a la que se imaginaba y se estaba dispuesto a vivir en el viaje.

No obstante, hay que tener en cuenta que la importancia de las transformaciones como principio constructivo del texto no se agota en la doble metamorfosis mencionada: hay una tercera metamorfosis que podría llamarse “estructural”, a la que se hace mención al final del relato. Se trata de un aspecto del viaje que en el viaje mismo había pasado desapercibido. En el capítulo “Donde para terminar se insinúan otras razones posibles de nuestra expedición y acaso de todas las expediciones”, se relata la vuelta a París y la versión oral del viaje que los viajeros contaron a sus amigos. En ese relato, más precisamente a partir de los comentarios que produjo, los viajeros pudieron alcanzar nuevamente una visión diferente del viaje. En palabras del narrador:

... habíamos cumplido ese viaje obedeciendo sin saberlo a una búsqueda interior que luego tomaría diferentes nombres en los labios de nuestros amigos [...] se había dado precisamente porque no lo habíamos pensado ni buscado ni propuesto, porque el amor y la alegría nos colmaban demasiado para dejar paso a una ansiedad de búsqueda (Cortázar y Dunlop, 1996: 368).

En este punto, es posible apreciar las implicancias que acarrea en *Los autonautas en la cosmopista* la transformación de la autopista en un verdadero “lugar”. En este texto, la construcción de un espacio en un “no lugar” plantea claramente la posibilidad de reinventar tanto la experiencia de ese “no lugar —de la autopista— como de reinventar el relato de viaje (cuyos modos tradicionales de ser narrado aparecen objetivados, como dijimos, desde una distancia paródica). En ese deseo de crear desde cero, la escritura de este libro entra en relación con las prácticas llevadas a cabo por el taller de literatura potencial Oulipo, en el París de la década de 1960. Dicho taller contaba entre sus miembros a Cortázar (también pertenecieron al grupo Ítalo Calvino, Queneau, Perec). Las actividades de ese colectivo de escritores y matemáticos se concentraban en experimentaciones de la escuela de la mirada, las cuales se basaban en una voluntad de demostrar la artificiosidad del proceso de representación realista. La consigna que los guió siempre puede resumirse en que, en un momento en donde la vanguardia ha extremado y quebrado las formas clásicas de la literatura, hay que empezar a inventar todo de nuevo: la escritura se ha objetivado a un nivel que es preciso revisar las posibilidades mismas de la creación. Con sus prácticas experimentales a partir de una consigna, postulaban una desacralización del trabajo literario y de la literatura, pensada por este grupo como un lugar de creación y no de repetición.

¿En qué sentido puede afirmarse que *Los autonautas...* forma parte de esta tradición? En el relato la propuesta es permanecer treinta y tres días en un lugar que en realidad es de tránsito. Pero esta propuesta no es solo una narración, sino que se duplica la apuesta y se vuelve un problema de la experiencia. Uno de los rasgos de la contemporaneidad, que Augé designa con el neologismo “sobremodernidad”, es el quiebre del contacto directo con las cosas: todo aparece mediatizado por el tipo de exacerbaciones que mencionamos. En términos más simples: por un lado, la cultura contemporánea se caracteriza por la yuxtaposición constante de información que hace que cada nueva noticia niegue a la anterior, dado que a medida que el

sujeto las recibe no las logra acumular en la memoria y, en cambio, las olvida instantáneamente. Por otro lado, la sobresaturación de imágenes hace que todo lo visible aparezca como repetido pero que, sin embargo, el individuo, por saturación, no pueda entender. Por último, las dos realidades anteriores producen un exceso de individualismo debido a que la recarga de información y de imágenes hace que los sujetos se cierren sobre sí mismos. En este proceso interviene lo que Augé llama el “paso de lo real a lo virtual” que se caracteriza por ser “un estado en el cual lo real se esfuerza por reproducir la ficción” (Augé, 2007: 8).

En este punto, cabe señalar que cuando Augé se refiere al mundo contemporáneo como saturado por mediaciones, puede percibirse una evocación a cierta zona de la producción de Walter Benjamin. Apunta Augé que la sobremodernidad presenta un mundo: “donde se nace en la clínica y donde se muere en el hospital, donde se multiplican, en modalidades lujosas o inhumanas, los puntos de tránsito y las ocupaciones provisionales...” (Augé, 1992: 83). En efecto, estas consideraciones remiten a postulados de Benjamin que son fundamentales para pensar el problema de la experiencia. Por un lado, debemos pensar en “Experiencia y pobreza”, donde se interroga por el pasaje de lo tradicional a lo moderno y constata que hay una pobreza de experiencia relacionada con las fuerzas de producción de esa época determinada (al hablar de esto no está proponiendo una vuelta atrás, sino que solo está describiendo una situación dada: al final del ensayo, cuando refiere a la barbarie en términos positivos, da cuenta de que sigue existiendo para él la noción de futuro: en la risa, en la pobreza, encuentra algo que le permite partir de cero). Por otro lado, es notorio el vínculo que se establece entre las postulaciones de Augé y los planteamientos de Benjamin en “El narrador”. Benjamin inicia el artículo reiterando parte de lo dicho en “Experiencia y pobreza”: “... la experiencia está en trance de desaparecer.” Pero su interés aquí es poner en relación esa “baja” de la experiencia con el ocaso de la narración. Con ese objetivo, prosigue clasificando a los narradores en marinos mercantes y agricultores. A partir de allí, se plantea que el problema del relato está dado a partir de la traslación en el espacio (un viaje) de alguien que vuelve y cuenta maravillado aquello que vio. El agricultor cuenta pero está atado a un espacio. Cuenta el pasado, por tanto realiza un viaje en el tiempo. Luego, plantea un contrapunto entre narración, novela e información que entra en relación con la pobreza de experiencia que nos interesa aquí señalar. Así intenta completar lo que Lukács planteó en *Teoría de la novela*, en torno a la fragmentación de la cultura contemporánea desde una perspectiva humanista, sin analizar sus condiciones de producción. Benjamin, en cambio, se propone dar cuenta de cómo actúan sobre la narración los cambios introducidos por el capitalismo y entonces describe cómo el hombre se aleja de la experiencia directa para relacionarse con una experiencia de una forma siempre mediatizada. El énfasis se dirige al cambio de sensibilidad que produjo la modernidad: “el aspecto de la muerte tiene que haberse modificado [...] esa modificación es la misma que ha llevado a disminuir la inmediatez de la experiencia y que ha puesto término al arte de narrar” (Benjamin, 1986: 198). Es fehaciente la consonancia de esta apreciación con el fragmento citado de Marc Augé.

En este sentido, *Los autonautas...* funciona como un señalamiento de que en ese tiempo la experiencia ha perdido la relevancia que le otorgaba ser uno de los factores de inteligibilidad del mundo. A partir de ese señalamiento, el texto cortazariano se propone inventar la increíble experiencia de la no experiencia; para que así, al volver materializable la no experiencia, ésta pueda adoptar la condición experiencial en términos positivos. Cortázar hace que el “no lugar” se transforme en un “lugar” y esto es posible porque vive la experiencia de ese “no lugar” y así le imprime significación. Por tanto, dadas las condiciones de existencia de la sobremodernidad, que se define por acotar —gracias a la mediatización— los lugares en los que el individuo puede construir experiencia, Cortázar lo que hace es objetivar la “no experiencia” y contra lo que la lógica indica, intentar desarrollar allí funciones vitales. De esta manera, anula el problema de la no experiencia porque se sumerge en ella y la hace colapsar desde dentro. A partir de ese gesto, puede decirse que Cortázar procede por sobresaturación (curiosamente arremete contra la sobremodernidad con la misma operación que la constituye). Esta operación recuerda en gran medida aquella propuesta que Barthes formuló en 1975 en *Roland Barthes por Roland Barthes*: la tarea histórica del intelectual o del escritor actual, una vez finalizado el esplendor de las vanguardias, consiste en “... mantener y acentuar la descomposición de la conciencia burguesa [...] fingir quedarnos voluntariamente dentro de esta conciencia y vamos a deteriorarla, desplomarla, desmoronarla desde dentro...” (Barthes, 1978: 56).

Barthes añade que esa descomposición se opone a la destrucción que es exterior e inmóvil y que se asemeja al lenguaje dogmático. Al descomponer, por el contrario, se acepta acompañar esta descomposición, descomponerse a uno mismo en igual medida: desbarrarse, aferrarse y arrastrarse consigo. Es este el modo en que Cortázar, en lugar de atacar el problema desde afuera, lo satura para hacerlo colapsar. En vez de provocar una explosión, produce un efecto implosivo que se relaciona con el costado infantil del relato, el espíritu lúdico, la mirada sorprendida, la atención a las asociaciones de la imaginación, la insistencia en describir hasta la más mínima cosa con ojos adánicos. La manera de dotar de sentido a la experiencia que parece carecer de él es creerse fehacientemente sus reglas del juego, para, de ese modo, hacer colapsar la supuesta ausencia de experiencia, o sea: enfrentarse al arrebató de la no experiencia, acorralándola.

Es significativo que Cortázar realice este proyecto hacia el final de su vida, retomando un tópico y ciertas operaciones que ya le habían preocupado (aunque nunca llevándolas a este extremo de experimentación). Una de las mayores diferencias que planteamos entre “La autopista del sur” y *Los autonautas...* es la diferencia genérica que se evidencia ya desde los epígrafes de ambos textos. En *Los autonautas...*, en el epígrafe de Avalovara, de Osman Lins, ya se advierte la misma preocupación que se hará patente en todo el texto: la preocupación por el modo, por los procedimientos adecuados para dar cuenta de las relaciones que se establecen entre el tiempo, el espacio y la experiencia del viaje. Puede decirse que esa cita formula la pregunta que el texto intentará responder:

¿Cómo narrar el viaje y describir

el río a lo largo del cual —otro río—
existe el viaje, de tal modo que resalte,
en el texto, aquella fase más recóndita
y duradera del evento, aquella donde
el evento, sin comienzo ni fin,
nos desafía, móvil e inmóvil?

Osman Lins, Avalovara (Cortázar y Dunlop, 1996: 13).

Consideramos que de esta pregunta surge el esfuerzo por desestabilizar los géneros que muestra este texto: no se trata de un diario íntimo dado que son dos los sujetos de la escritura, no es tampoco un relato de viaje tradicional porque se introducen elementos como personajes ficticiales; cuentos enteros; homenajes a amigos fallecidos; contiene elementos del formato “gesta” pero parodiándolos; se incluyen cartas, tickets, dibujos, fotos, poemas; se combina una manera científica de describir la naturaleza y todos los acontecimientos del viaje con un tono intimista. Esta desestabilización de los géneros está en sintonía con la experimentación que proponía el grupo Oulipo y allí es que se hallan indicios de un proyecto creador. *Los autonautas en la cosmopista* es el resultado de formularse la pregunta por el modo de narrar el viaje en un mundo que aparta cada vez más al individuo de la experiencia, en una sobremodernidad en la que proliferan lugares impersonales, pensados para el tránsito y no para que se desarrolle la vida, y contando con una tradición literaria objetivada hasta el agotamiento.

En la misma dirección, el epígrafe de “La autopista del sur”, compuesto por frases tomadas de *L’Espresso* de Roma, habla de otra preocupación que marcará el resto del cuento y que se relaciona aunque no se condice totalmente con la del otro relato:

Gli automobilisti accaldati sembrano non avere
storia... Come realtà, un ingorgo automobilistico
impresiona ma non ci dice gran che.

ARRIGO BENEDETTI, *L’Espresso*,
Roma, 21/6/1964 (Cortázar, 2001: 11).

En consecuencia, si en “La autopista del sur” la autopista al final del relato vuelve a ser la misma autopista (habiendo sido espacio antropológico, selva, campamento militar, hogar, durante el embotellamiento) es porque, desde el comienzo, el cuento se orienta a darles su historia a los automovilistas acalorados en el atasco y que, según el epígrafe, parecían no tener historia, no pretender decir gran cosa. La pregunta que el epígrafe lanza para que el texto intente responder se refiere aquí al modo por el cual narrar la inmovilidad y no el viaje, el movimiento. De este modo, al margen de la distancia genérica pero en estrecha relación con ella, una de las principales divergencias entre los textos es que en uno de ellos el relato gira en

torno a un accidente mientras que en el otro lo que motiva el viaje es la idea de una aventura. Tanto la mirada particular del viajero como las implicancias que ese hecho tendrá al salir de la autopista dependerán de cuál de estos dos tipos de sucesos (accidente o aventura) se constituya como motor del relato.

Cuando hablamos de aventura, apelamos al modo en que George Simmel define esta experiencia como una parte de nuestra existencia que se vincula directamente hacia adelante y hacia atrás con otras experiencias, y que, al mismo tiempo, en su sentido más profundo, discurre al margen de la continuidad que es, por lo demás, propia de esta vida. Y, sin embargo, es diferente de todo lo simplemente accidental. Lo que caracteriza a la aventura es el hecho de que algo aislado y accidental responda a una necesidad y abrigue un sentido, en otras palabras “que una configuración claramente delimitada por un comienzo y un final incorpore de alguna manera un sentido significativo y que a pesar de toda su accidentalidad [...] se vincule con la esencia y la determinación de su portador en un sentido más amplio” (Simmel, 1988: 88). Precisamente, lo curioso es que en el apartarse del tiempo y de la totalidad de la vida, en ese fragmento, en ese recorte que el viaje de los autonautas implica, se busca la totalidad. El juego llevado a las últimas consecuencias termina comportando la mayor seriedad. En la no búsqueda se encuentra y en el no lugar se vive, se ama, se es, más que en ningún lugar.

La aventura es una tercera cosa más allá del mero episodio abrupto, cuyo sentido nos resulta externo porque vino de afuera, y más allá de del encadenamiento homogéneo de la vida. Por eso, en “La autopista del sur”, al no estar el relato impulsado por una intencionalidad aventurera, cuando finaliza lo accidental (el embotellamiento), la experiencia de la autopista parece diluirse y no presentar una continuidad con el resto de la vida. Solo queda la nostalgia de aquello ya clausurado: “El 404 había esperado todavía que el avance y el retroceso de las filas le permitiera alcanzar otra vez a Dauphine, pero cada minuto lo iba convenciendo de que era inútil, que el grupo se había resuelto irrevocablemente, que ya no volverían a repetirse los encuentros rutinarios, los mínimos rituales...” (Cortázar, 2001: 14). “La autopista del sur” no es una aventura sino un accidente (6), un hecho inesperado y completamente fuera de lo común, un atasco llevado al extremo de comprometer la supervivencia. Lo que implica esta diferencia entre aventura y accidente sale a luz con solo comparar los finales de ambos relatos. En “La autopista del sur”, lo sucedido no logra que una vez solucionado el conflicto el orden normal de las cosas se altere:

...y se corría a ochenta kilómetros por hora hacia las luces que crecían poco a poco, sin que ya se supiera bien por qué tanto apuro, por qué esa carrera en la noche entre autos desconocidos donde nadie sabía nada de los otros, donde todo el mundo miraba fijamente hacia delante, exclusivamente hacia delante (*Ibidem*: 15).

En cambio, en *Los autonautas...* la idea que prevalece es que el viaje continúa porque se borraron los límites entre viaje y vida:

... tu mano escribe junto con la mía, estas últimas palabras en las que el dolor no es, no será nunca más fuerte que la vida que me enseñaste a vivir como acaso hemos llegado a mostrarlo en esta aventura que toca aquí a su término pero que sigue, sigue en nuestro dragón, sigue para siempre en nuestra autopista (Cortázar y Dunlop, 1996: 370).

III.

Los aeronautas en la cosmopista, como juego, como *illusio*, como aventura, plantea una metamorfosis de la experiencia de la autopista, de la mirada del viajero y también una metamorfosis genérica respecto del primer abordaje que Cortázar hizo de la autopista. Allí se ve la voluntad de experimentar aquel relato que había escrito dieciséis años atrás pero transformándolo. Y esa transformación está dada, fundamentalmente, por un cambio en el modo de viajar y de mirar. Lo peculiar de este “diario” es que la mirada de los viajeros es la de etnógrafos contemporáneos: a partir de la segunda mitad de siglo XX, la mirada etnográfica se volvió sobre la propia cultura con la misma impavidez con la que se miraba una cultura otra, a diferencia de los que sucedía en los relatos etnográficos del siglo XIX, dedicados a culturas “exóticas”, distintas a la propia. Esta etnografía decimonónica implicaba siempre una visita a un lugar que se reconocía como salvaje, vacío, lugar a “llenar” con la propia civilización. Este mundo nuevo, prometido a la individualidad solitaria, a lo provisional, a lo efímero, al pasaje, propone al viajero un objeto nuevo. El viaje por autopista que experimenta Cortázar en *Los aeronautas...* implica meterse en ese mundo y recorrerlo con ojos extrañados que posibilitan la mirada etnográfica. Así, al realizar un viaje sobre un no lugar —que al ser transitado deja de serlo— realiza una etnografía de la sobremodernidad, diez años antes de que Augé pensara el no lugar como constitutivo del período.

Notas

(1) La noción proviene del ya canónico *Campo intelectual y proyecto creador* (1966), de Pierre Bourdieu, donde el sociólogo despliega la dinámica del campo intelectual, de sus conflictos y de los rasgos distintivos de su autonomía relativa. El proyecto creador se define para Bourdieu a partir de la tensión que se origina entre la necesidad intrínseca de la obra y las “restricciones sociales” que la orientan. Esto permite analizar la complejidad de las relaciones que se establecen entre el creador y las diversas instancias de legitimación.

(2) Ejemplos de dichos “no lugares” son los espacios de circulación (autopistas, estaciones de servicio, aeropuertos, vías aéreas); los espacios de consumo (super- e hipermercados, cadenas hoteleras); y los espacios de la comunicación (pantallas, cables, ondas con apariencias a veces inmateriales). Todos ellos no son lugares donde se inscriben relaciones sociales duraderas, pero allí los individuos obedecen a un cierto número de pautas y códigos que les permiten guiarse, cada uno por su lado. Augé clarifica el concepto de “no lugar” vinculándolo con lo que el arquitecto Ken Hoolhas llamó “ciudad genérica”: el modelo uniforme de las ciudades que se encuentran hoy en día por doquier en el planeta. El aeropuerto es uno de los elementos que más la caracteriza por ser un ámbito de tránsito que comparte rasgos generales en todas las ciudades y que es un condensado de lo hiperlocal y lo hipermundial.

(3) En este análisis utilizamos los términos exploración y expedición como sinónimos, dado que en el texto cortazariano no se los distingue, aunque sí se los define por separado en la publicación *Serie de propuestas pedagógicas* n.º 1: El viaje, editada por Nicolás Rosa en la Universidad Nacional de Rosario. Allí la expedición es un viaje o excursión colectiva a alguna ciudad o lugar, que, con un objeto definido (científico, artístico, deportivo, etc.), hace un grupo organizado de personas.

(4) La utilización de terminología de combate puede ilustrarse a partir de los siguientes pasajes:

- a. "El jefe del tercer grupo a retaguardia contaba con un médico entre sus hombres..." (*Ibidem*: 33).
- b. "... el tripulante del Floride acababa de desertar, uno de los muchachos del Simca había visto el coche vacío..." (*Ibid.*: 37).
- c. "Tanusus llamó a un consejo de guerra, y el médico estuvo de acuerdo en su propuesta" (*Ibidem*: 39).
- d. "Por las tardes el chico del Simca se trepaba al techo de su coche, vigía incorregible envuelto en pedazos de tapizado y estopa verde" (*Ibidem*: 45).
- e. "Los jefes habían discutido la situación y finalmente se logró hacer la paz con el grupo de más adelante" (*Ibidem*: 46).
- f. "Entre dos de los grupos de vanguardia estalló una pelea y Tanusus tuvo que officiar de árbitro" (*Ibidem*: 47).
- (5) "Los automovilistas acalorados parecen no tener historia... Como realidad, un atasco automovilístico impresiona pero no dice gran cosa".
- (6) Entrada Diccionario Enciclopédico Castell: accidente n.m. 1. Calidad o estado que aparece en alguna cosa, sin que sea parte de su naturaleza. 2. Suceso eventual que altera el orden regular de las cosas. 3. Suceso eventual o acción que involuntariamente resulta daño para las personas o cosas.

Bibliografía

- AUGÉ, MARC, *Los "no lugares". Espacios del anonimato*, Gedisa, 1992.
- "Sobremodernidad: del mundo tecnológico de hoy al desafío esencial del mañana", en Denis de Moraes (coord.), *Sociedad mediatizada*, Barcelona, Gedisa, 2007.
- BAJTIN, MIJAJIL, *Problemas de la poética de Dostoievski*, México, Fondo de Cultura Económica, 1986.
- BARTHES, ROLAND, *Roland Barthes por Roland Barthes*, Barcelona, Kairós, 1978.
- BATAILLE, GEORG, *El Erotismo*, Barcelona, Tusquets, 2001.
- BENJAMIN, WALTER, "El narrador. Consideraciones sobre la obra de Nicolai Leskov", en *Sobre el programa de la filosofía futura*, Barcelona, Planeta Agostini, 1986.
- "El surrealismo. Última instantánea de la inteligencia europea", en *Iluminaciones I*, Madrid, Taurus, 1999.
- "Experiencia y pobreza", en *Discursos interrumpidos I*, Madrid, Taurus, 1993.
- BOURDIEU, PIERRE, *Meditaciones pascalianas*, Barcelona, Anagrama, 1999.
- CORTÁZAR, JULIO y CAROL DUNLOP, *Los autonautas en la cosmopista*, Madrid, Alfaguara, 1996.
- CORTÁZAR, JULIO, "La autopista del sur", en *Todos los fuegos el fuego*, Madrid, Punto de Lectura, 2001.
- DE DIEGO, JOSÉ LUIS, "De los setenta a los ochenta: la curva descendente en la valoración crítica de Cortázar", en *La verdad sospechosa. Ensayos de literatura argentina y teoría literaria*, La Plata, Ediciones al Margen, 2006.
- LUKÁCS, GEORG, *Teoría de la novela*, México, Grijalbo, 1985.
- OULIPO, *La Littérature Potentielle*, París, Gallimard, 1973.
- PRIETO, MARTÍN, "Una historia de la literatura argentina", en *Diccionario de autores argentinos*, Buenos Aires, Petrobras, 2007.
- ROSA, NICOLÁS *et al.*, *Serie de propuestas pedagógicas: El Viaje*, Facultad de Humanidades y Artes, UNR, 2004.
- SIMMEL, GEORG, "Para una psicología filosófica", capítulo "La aventura", en *Sobre la aventura*, Barcelona, Ediciones Península, 1988.